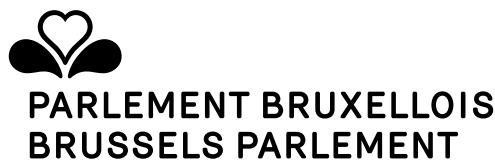


N. 51



## GEWONE ZITTING 2018-2019

25 MEI 2019

---

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

---

# Vragen en Antwoorden

Vragen en Antwoorden  
Brussels Hoofdstedelijk Parlement  
Gewone zitting 2018-2019

## SESSION ORDINAIRE 2018-2019

25 MAI 2019

---

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

---

# Questions et Réponses

Questions et Réponses  
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale  
Session ordinaire 2018-2019

## INHOUD

*In fine* van het bulletin is een zaakregister afgedrukt

## SOMMAIRE

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	29	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 Propriété publique
Minister belast met Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking	49	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	52	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	59	Ministre chargé de la Mobilité et des Travaux publics
Minister belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie	103	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	120	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	124	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	140	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 réglementaire

(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**

**Vraag nr. 1133 van de heer Vincent De Wolf d.d. 5 april 2019 (Fr.) :**

*Varianten bestudeerd in het kader van de verbreding van de Ring.*

In de kranten van 4 maart laatstleden heb ik gelezen dat het project om de Ring in het noorden te verbreden in het slop zou zitten. Er zij aan herinnerd dat de Vlaamse regering er in 2013 mee akkoord ging om het aantal rijstroken te verhogen van 6 tot 10. Het Vlaams Gewest streefde ernaar de Ring te onlasten door het bestemmingsverkeer te scheiden van het doorgaand verkeer, daardoor het autoverkeer vlotter te doen doorstromen en het aantal ongevallen ten gevolge van het veranderen van rijstrook te verminderen.

Nadat alle Brusselse gemeenten het oorspronkelijke project hadden verworpen, zou het Vlaams Gewest aan twee andere opties werken. De ene optie zou erin bestaan de op- en afritten van de Ring af te schaffen en bij de andere optie zou slechts één kant van de Ring worden verbreed voor het bestemmings- en doorgaand verkeer, met inbegrip van de fietsen en het openbaar vervoer.

**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° 1133 de M. Vincent De Wolf du 5 avril 2019 (Fr.) :**

*Variantes étudiées dans le cadre de l'élargissement du Ring.*

La presse nous apprenait le 4 mars dernier que le projet d'élargissement du Ring nord serait au point mort. Pour mémoire, le gouvernement flamand a marqué son accord en 2013 pour augmenter le nombre de bandes de circulation de 6 à 10. L'objectif annoncé par la Région flamande était de désengorger le Ring en dissociant le trafic local du trafic de transit afin de fluidifier la circulation automobile et diminuer le nombre d'accidents liés aux changements de bande de circulation.

À la suite du rejet de l'ensemble des communes bruxelloises par rapport au projet initial, la Région flamande travaillerait à deux autres options. Une prévoit la suppression de bretelles d'accès et de sortie du Ring et l'autre vise à élargir un seul côté du Ring pour le trafic urbain et de transit en ce compris les vélos et les transports publics.

Daarover had ik u graag de volgende vragen gesteld :

- Heeft het Vlaams Gewest overleg gepleegd met het Brussels Gewest over de twee opties die het zou bestuderen ? Zo ja, wanneer ?
- Wat is het standpunt van de Brusselse regering over de twee vernoemde varianten ?
- Bent u van plan de impact van de twee varianten op het instromend verkeer in het Brussels Gewest te simuleren ? Zo neen, waarom niet ?

**Vraag nr. 1134 van de heer David Weytsman d.d. 26 april 2019 (Fr.) :**

*Plannen voor een Brusselse openbare instelling voor jeugdbescherming.*

Op 7 februari laatstleden heeft het College van Vorst een gunstig advies uitgebracht over de plannen voor een openbare instelling voor jeugdbescherming die de minister bevoegd voor jeugdbescherming van de federatie Wallonië-Brussel, Rachid Madrane (PS), wenst te vestigen op het kruispunt van de Brusselsesteenweg en de Van Volxemlaan. Het gunstig advies gaat gepaard met 20 voorwaarden die hoofdzakelijk over het stedenbouwkundige aspect van het dossier handelen.

1. Wat is het standpunt van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over het project ?
2. Welke maatregelen hebt u getroffen om het dossier vooruit te helpen ?
3. Vindt u de locatie geschikt ?

**Vraag nr. 1135 van mevr. Viviane Teitelbaum d.d. 26 april 2019 (Fr.) :**

*Herbestemming van gronden voor groene ruimten om de blauwe en groene netwerken van het Gewest te consolideren.*

Ongeveer 8.000 hectare of bijna 50 % van de oppervlakte van het Gewest bestaat uit bossen, parken, private tuinen, landbouwgronden, braakliggende terreinen, speelpleinen en kerkhoven.

Ons Gewest is dus rijk aan biodiversiteit maar die wordt bedreigd door de bevolkingsexplosie en de toenemende verstedelijking die de habitats van fauna en flora bedreigt.

Het behoud van de biodiversiteit in de stad hangt af van de onderlinge verbinding van de groene ruimten. Het potentieel aan biodiversiteit van de natuurlijke habitats is groter wanneer die met

Je souhaiterais dès lors vous poser les questions suivantes :

- La Région bruxelloise a-t-elle été concertée dans le cadre des deux options qui seraient étudiées par la Région flamande ? Si oui, quand ?
- Quelle est la position retenue par le gouvernement bruxellois par rapport aux deux variantes évoquées ?
- Avez-vous retenu de simuler l'impact de ces deux variantes sur les flux entrants en Région bruxelloise ? Si non, pourquoi ?

**Question n° 1134 de M. David Weytsman du 26 avril 2019 (Fr.) :**

*Le projet d'institution publique de protection de la jeunesse bruxelloise.*

Le 7 février dernier le collège de Forest a remis un avis favorable au projet d'IPPJ que le ministre de l'Aide à la Jeunesse de la Fédération Wallonie-Bruxelles Rachid Madrane (PS) souhaite installer à l'intersection de la chaussée de Bruxelles et de l'avenue Van Volxem. Cet avis favorable a été accompagné de 20 conditions principalement axées sur l'aspect urbanistique du dossier.

1. Qu'en est-il de la position de la Région de Bruxelles-Capitale sur ce sujet ?
2. Quelles mesures avez-vous prises afin de faire aboutir ce dossier ?
3. Estimez-vous que le lieu est approprié ?

**Question n° 1135 de Mme Viviane Teitelbaum du 26 avril 2019 (Fr.) :**

*La réaffectation de terrains en espaces verts en vue de consolider les maillages vert et bleu régionaux.*

Environ 8.000 hectares, soit près de 50 % de la superficie de la Région bruxelloise, sont couverts par des bois et forêts, des parcs, des jardins privés, des terres agricoles, des friches, des terrains de jeux, des cimetières.

Notre Région est par conséquent riche en biodiversité mais celle-ci est menacée par l'essor démographique et l'urbanisation croissante qui fragmente les habitats spécifiques à la faune et à la flore.

De manière générale, la préservation de la biodiversité en milieu urbain passe par le maintien de la connexion des espaces verts entre eux. Le potentiel d'accueil de la biodiversité offert

elkaar verbonden zijn door ecologische corridors dan wanneer die van elkaar gescheiden zijn, en dit bij gelijke oppervlakte.

Het groene netwerk zorgt voor springplanken voor de biodiversiteit en biedt de mogelijkheid voor bepaalde soorten om zich te verplaatsen van de ene groene ruimte naar de andere.

Het groene netwerk van ons Gewest is redelijk dicht, maar er zijn nog leemtes in ons ecologisch net. Sommige wijken hebben te weinig groene ruimtes en kwaliteitsvolle openbare ruimtes, vooral in het centrum. De verbetering van de landschappelijke, recreatieve en ecologische kwaliteiten van het prioritaire groene netwerk blijkt meer op de agenda te staan in het westen van het Gewest.

Leefmilieu Brussel moest een pragmatische lijst opstellen van de strategische gronden met het oog op het beheer ervan en de uitvoering van het groene en blauwe netwerk. Bij de wijziging van het GBP moet de regering de wenselijkheid onderzoeken van de wijziging van de bestemming van de strategische terreinen om de blauwe en groene netwerken van het Gewest te consolideren.

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

- Heeft de minister-president de pragmatische lijst met de strategische gronden van Leefmilieu Brussel ontvangen met het oog op het beheer ervan en de uitvoering van het groene en blauwe netwerk ?
- Hoe staat het met de wenselijkheid om de wijziging van de bestemming van de strategische terreinen te onderzoeken om de blauwe en groene netwerken van het Gewest te consolideren, in het kader van de wijziging van het GBP ?
- Er zouden al voorafgaande besprekingen tussen Leefmilieu Brussel en perspective.brussels geweest zijn over de bestemming van strategische terreinen om de blauwe en groene netwerken van het Gewest te consolideren. Hoe ver staat dit dossier en wanneer wordt het aan de regering voorgelegd ?

**Vraag nr. 1136 van de heer Emin Özkara d.d. 6 mei 2019 (Fr.) :**

*Gevolgen van de Data Protection Officer (DPO) en de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) voor de overheden en openbare instellingen die onder uw bevoegdheid of toezicht vallen.*

De bescherming van persoonsgegevens is een van de grote uitdagingen voor onze hyperconnecteerde democratische samenlevingen. Daarom heb ik u op 26 april 2017 vragen gesteld over de Data Protection Officer (DPO) en de gevolgen van de algemene verordening gegevensbescherming (AVG) voor de gewestelijke openbare diensten en instellingen.

par les habitats naturels est, à superficies égales, beaucoup plus grand quand ces derniers sont reliés entre eux par des corridors écologiques que lorsqu'ils sont isolés les uns des autres.

Le maillage vert établit des « relais » pour la biodiversité, il permet entre autres à certaines espèces de se déplacer d'un espace vert à un autre.

Le maillage vert de notre Région est relativement dense mais il reste cependant encore des espaces vides dans notre réseau écologique, des quartiers déficitaires en espaces verts et espaces publics de qualité. Il s'agit en particulier des quartiers centraux. L'amélioration des qualités paysagères, créatives et écologiques du réseau prioritaire de maillage vert s'avère plus importante à l'ouest de la Région.

Bruxelles Environnement devait établir une liste pragmatique de terrains stratégiques en vue d'en acquérir la maîtrise foncière aux fins de la réalisation des maillages vert et bleu. Lors de la modification du PRAS, le gouvernement devait évaluer l'opportunité de modifier l'affectation des terrains stratégiques identifiés afin de consolider les maillages vert et bleu régionaux.

Compte tenu de ces éléments, je souhaiterais vous poser les questions suivantes :

- La liste pragmatique de terrains stratégiques établie par Bruxelles Environnement en vue d'en acquérir la maîtrise foncière aux fins de la réalisation des maillages vert et bleu vous est-elle parvenue ?
- Qu'en est-il de l'évaluation de l'opportunité de modifier l'affectation des terrains stratégiques identifiés afin de consolider les maillages vert et bleu régionaux dans le cadre de la modification du PRAS ?
- Il semble que des discussions préliminaires sur l'affectation des terrains stratégiques identifiés pour consolider les maillages aient déjà eu lieu entre Bruxelles Environnement et perspective.brussels. Où en est ce processus ? Quand ce dossier arrivera-t-il sur la table du gouvernement ?

**Question n° 1136 de M. Emin Özkara du 6 mai 2019 (Fr.) :**

*L'impact du Délégué à la protection des données ou « Data Protection Officer » (DPO) et du règlement général sur la protection des données (RGPD) sur les autorités publiques et organismes publics relevant de vos compétences ou de votre tutelle.*

La protection des données personnelles est un des grands enjeux de nos sociétés démocratiques hyper-connectées. C'est pourquoi, en date du 26 avril 2017, je vous questionnais au sujet du Délégué à la protection des données ou « Data Protection Officer » (DPO) et de l'impact du règlement général sur la protection des données (RGPD) sur les services et organismes publics régionaux.

« Onder de AVG is het in bepaalde omstandigheden verplicht een « GEB » (of « DPIA » in het Engels) uit te voeren. Een GEB is een procedure om te evalueren of een verwerking van persoonsgegevens risico's inhoudt voor de rechten en vrijheden van de persoon wiens data worden verwerkt en hoe men deze risico's kan beheersen (¹). »

Vandaag wens ik naar aanleiding van de publicatie van de Belgische wet tot uitvoering van de AVG in het *Belgisch Staatsblad* van 5 september 2018 terug te komen op dit uiterst belangrijke onderwerp voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer van alle inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

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

1. Voldoet uw kabinet volledig aan de vereisten van de AVG ? Beschikt het over een DPO ?
2. Welke overheden of openbare instellingen voldoen thans niet helemaal aan de vereisten van de AVG en/of beschikken niet over een DPO ?
3. Is er een kadaster opgesteld van de DPO's van de overheden of openbare instellingen die onder uw bevoegdheid of toezicht vallen ? Staan de gegevens van de DPO's ter beschikking van de bevolking ?

Voor elke overheid of openbare instelling die onder uw bevoegdheid of toezicht valt, had ik u graag de volgende bijkomende vragen gesteld :

4. Worden er data aan andere overheden overgedragen ? Zo ja, welke en aan welke overheden ? Zijn er samenwerkingsprotocollen gesloten ? Zo ja, met welke overheden of particuliere organisaties ? Over welke protocollen gaat het ?
5. Worden er zogenaamde gevoelige data verwerkt ? Zo ja, bestaat er een register van de verwerkingen van die data ?
6. Is er een gegevensbeschermingseffectenbeoordeling (GEB) uitgevoerd ? Zo ja, wanneer, met welke frequentie en voor welke gegevensverwerkingen ?
7. Zijn er beleid en procedures opgesteld om gegevenslekken te beheren ?
8. Zijn er sinds 25 mei 2018 klachten wegens schending van de persoonlijke levenssfeer, schending van de geheimhoudingsplicht, gegevenslekken of beveiligingsbreuken ingediend ? Zo ja, hoeveel en wanneer ?

(1) <https://www.gegevensbeschermingsautoriteit.be/gegevensbeschermingseffectbeoordeling-0>, geraadpleegd op 29 april 2019.

« En vertu du RGPD, il est obligatoire, dans certaines circonstances, de procéder à une « AIPD » (ou « DPIA » en anglais). Une AIPD est une procédure destinée à évaluer si un traitement de données à caractère personnel comporte des risques pour les droits et libertés de la personne dont les données sont traitées et à évaluer la manière dont ces risques peuvent être maîtrisés (¹). »

Aujourd’hui, et faisant suite à la loi belge du 30 juillet 2018 exécutant le RGPD qui a été publiée le 5 septembre 2018 au *Moniteur belge*, je souhaiterais revenir sur ce sujet des plus importants pour la protection de la vie privée de toutes et tous les résidents de notre si belle et diversifiée Région de Bruxelles-Capitale.

Voici mes questions :

1. Votre cabinet répond-il entièrement aux exigences du RGPD et dispose-t-il d'un DPO ?
2. Actuellement, quelles sont les autorités publiques ou organismes publics qui ne répondent pas entièrement aux exigences du RGPD et/ou qui ne disposent pas d'un DPO ?
3. Un cadastre des DPO des autorités publiques et organismes publics relevant de vos compétences ou de votre tutelle a-t-il été réalisé ? Les coordonnées des DPO sont-elles à disposition du public ?

Pour chacune des autorités publiques et chacun des organismes publics qui relèvent de vos compétences ou de votre tutelle, je souhaiterais vous poser les questions supplémentaires suivantes :

4. Des transferts de données avec d'autres autorités publiques ont-ils lieu ? Si oui, quelles sont les données et autorités publiques impliquées dans ces transferts ? Des protocoles de collaboration ont-ils été conclus ? Si oui, avec quelles autorités publiques ou organisations privées et quels sont ces protocoles ?
5. Des données dites sensibles sont-elles traitées ? Si oui, un registre des activités de traitement est-il disponible pour ces données dites sensibles ?
6. Une analyse d'impact relative à la protection des données (AIPD) a-t-elle été réalisée ? Si oui, quand, à quelle fréquence et pour quels traitements de données ?
7. Une politique et des procédures pour gérer les fuites de données ont-elles été élaborées ?
8. Depuis le 25 mai 2018, des plaintes pour non-respect de la vie privée, violation d'une obligation de secret, fuites de données ou brèches de sécurité sont-elles à signaler ? Si oui, combien et quelles sont les dates de dépôt de ces plaintes ?

(1) <https://www.autoriteprotectiondonnees.be/analyse-dimpact-relative-a-la-protection-des-donnees>, consulté le 29 avril 2019.

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

**Vraag nr. 980 van de heer Jef Van Damme d.d. 21 maart 2019 (N.):**

### *Energiepremies voor de social profit.*

De uitstoot van broeikasgassen in Brussel is voornamelijk te wijten aan het energieverbruik voor gebouwen (70%). Willen we de Europese doelstellingen inzake energie en klimaat realiseren moeten we sterk inzetten op beperking van het energiegebruik, o.a. door gebouwen beter te isoleren. Om renovaties aan te moedigen voorziet het gewest energiepremies om te helpen bij deze investering.

Er bestaan daarbij 3 verschillende categorieën, waarbij er aanzienlijk meer steun wordt toegekend aan categorie C. Voor particulieren hangt de toegewezen categorie samen met het inkomen van de aanvrager. Daarnaast wordt categorie C ook toegekend aan bepaalde rechtspersonen die aan een collectieve dienstverlening doen zoals crèches en kinderdagverblijven; onderwijsinstellingen; rusthuizen; sportcentra en beschutte- en sociale werkplaatsen.

Heel wat andere social profit ondernemingen vallen daarentegen nog steeds onder categorie A voor wat betreft energiepremies en moeten dus een groter deel uit eigen beurs betalen. Het gaat daarbij onder meer om : integrale jeugdhulp ; sociale diensten zonder huisvesting ; opleiding voor volwassenen ; theaters, concertzalen en culturele centra ; bibliotheken en archieven ; jeugdherbergen en jeugdverblijfcentra ; kunstensector ; diensten voor verdediging van rechten en belangen (beroepsorganisaties, vakverenigingen, religieuze en filosofische organisaties, ziekenfondsen, politieke organisaties).

De afgelopen jaren was er steeds een onderbenutting op de budgetten voor de energiepremies. In 2018 ging maar 3 % van de gebruikte budgetten voor energiepremies naar vzw's.

Hierover de volgende vragen :

1. Op basis van welke criteria en overwegingen werd er gekozen voor de huidige lijst van collectiviteiten ? Wat waren de uitsluitende of kwalificerende criteria ? Is dit gebeurd in overleg met de social profit sector ?
2. Gezien de huidige onderbenutting van de budgetten en gezien de lage afname bij vzw's, bent u bereid om te onderzoeken hoe men de lijst van collectiviteiten in categorie C kan uitbreiden ? Is er hierover al een evaluatie gebeurd ? Bent u bereid om daarover het gesprek aan te gaan met de sector van de sociale profit ?

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

**Question n° 980 de M. Jef Van Damme du 21 mars 2019 (N.):**

### *Primes énergie pour le non-marchand.*

À Bruxelles, les émissions de gaz à effet de serre sont principalement dues à la consommation d'énergie des bâtiments (70%). Si nous voulons atteindre les objectifs européens en matière d'énergie et de climat, nous devons déployer des efforts considérables pour limiter la consommation d'énergie, notamment en isolant mieux les bâtiments. Pour encourager les rénovations, la Région offre des primes énergie afin de faciliter cet investissement.

Il existe 3 catégories différentes à cet égard, une aide nettement plus importante étant accordée à la catégorie C. Pour les particuliers, la catégorie attribuée est fonction du revenu du demandeur. La catégorie C est également attribuée à certaines personnes morales qui fournissent des services collectifs, telles que crèches et garderies, établissements d'enseignement, maisons de repos, centres sportifs, les ateliers sociaux et les entreprises de travail adapté.

En revanche, de nombreuses autres entreprises non marchandes relèvent toujours de la catégorie A pour les primes énergie et elles doivent donc payer une plus grande part de leur poche. Il s'agit notamment de l'aide intégrale à la jeunesse, des services sociaux sans logement, de la formation pour adultes, des théâtres, salles de concert et centres culturels, des bibliothèques et archives, des auberges de jeunesse et centres de séjour pour jeunes, du secteur artistique, des services de défense des droits et intérêts (organisations professionnelles, syndicats, organisations religieuses et philosophiques, mutuelles, organisations politiques).

Ces dernières années, les budgets consacrés aux primes énergie ont toujours été sous-utilisés. En 2018, seuls 3 % des budgets consacrés aux primes énergie ont été attribués à des ASBL.

Je voudrais vous poser les questions suivantes à cet égard :

1. Sur la base de quels critères et considérations a-t-on opté pour la liste actuelle des collectivités ? Quels étaient les critères d'exclusion ou qualifiants ? L'a-t-on fait en concertation avec le secteur non marchand ?
2. Vu la sous-utilisation actuelle des budgets et la faible affectation à des ASBL, êtes-vous disposée à examiner de quelle façon élargir la liste des collectivités catégorie C ? Une évaluation a-t-elle déjà eu lieu à cet effet ? Êtes-vous disposée à en discuter avec le secteur non marchand ?

**Vraag nr. 983 van de heer Fouad Ahidar d.d. 25 april 2019  
 (N.) :**

*De mogelijkheid om bij sociale woningprojecten autodelen te voorzien.*

De gewestelijke stedenbouwkundige verordening, die in herziening is, voorziet dat bij de bouw van een nieuwe woning in een groot project, minstens 1 parkeerplaats per woning wordt voorzien. Voor sociale woningbouwprojecten kan worden afgeweken van de regel één parkeerplaats per woning. De BGHM voorziet in haar richtlijnen momenteel 1 parkeerplaats voor twee woningen in de nieuwbouwprojecten.

Recent zien we dat vergunningsverleners bij nieuwbouwprojecten afwijken van deze norm (en dus minder parkeerplaatsen voorzien dan vereist door de GSV) als er wordt ingezet op systemen van autodelen in het project. De redenering is dat, als autodelen voorzien is in het project, minder bewoners een eigen wagen zullen aanschaffen en er dus minder parkeerplaatsen moeten worden voorzien.

Ook voor sociale woningbouwprojecten heeft autodelen een heel aantal voordelen: bewoners die over een beperkt inkomen beschikken kunnen de dure aankoop van een eigen wagen vermijden, er moeten minder dure (ondergrondse) parkeerplaatsen worden voorzien wat een besparing betekent, er komt meer ruimte vrij voor fietsenstallingen, opbergkelders etc. en autodelen zorgt ervoor dat de gebruikers (kosten)bewust omgaan met mobiliteit.

Natuurlijk moet het systeem van autodelen wel worden georganiseerd. In het buitenland zien we dat de sociale huisvestingsmaatschappijen, al dan niet met gespecialiseerde partners, hier interessante alternatieven ontwikkelen.

Vandaar mijn vragen:

1. Zijn er nieuwbouwprojecten in de sociale woningbouw waar autodelen wordt voorzien? Zo ja welke, over hoeveel wagens/parkeerplaatsen gaat het?
2. Lijkt het voorzien van autodelen in sociale woningbouwcomplexen u een interessante piste? Werkt de BGHM op deze piste of zijn er plannen in deze richting? Welke partners zijn er desgevallend bij betrokken?
3. Is de huidige regelgeving adequaat om dergelijke initiatieven te ontwikkelen? Indien niet het geval, wordt er over nagedacht de regelgeving aan te passen?

**Vraag nr. 987 van mevr. Evelyne Huytebroeck d.d. 29 april 2019 (Fr.) :**

*Het Klimaatfonds.*

**Question n° 983 de M. Fouad Ahidar du 25 avril 2019  
 (N.) :**

*La possibilité de prévoir des voitures partagées dans le cadre des projets de logements sociaux.*

Le règlement régional d'urbanisme, qui est en cours de révision, dispose qu'il faut prévoir au moins 1 emplacement de parage par logement lors de la construction de nouveaux logements dans le cadre d'un grand projet. Pour les projets de construction de logements sociaux, on peut déroger à la règle d'un emplacement par logement. La SLRB prévoit actuellement dans ses directives 1 emplacement de parage pour deux logements dans les projets de construction.

Récemment, on constate que les autorités chargées de la délivrance des permis pour les projets de construction dérogent à cette norme (et prévoient donc moins d'emplacements de parage que requis par le RRU) si on mise sur des systèmes de voitures partagées dans le projet. Le raisonnement sous-jacent est que, si le projet prévoit des voitures partagées, il y aura moins d'habitants qui achèteront une voiture, et il faut donc prévoir moins d'emplacements de parage.

Les voitures partagées présentent également toute une série d'avantages pour les projets de construction de logements sociaux : les occupants qui disposent d'un revenu limité peuvent éviter l'achat onéreux d'une voiture personnelle, il faut prévoir moins de couteux emplacements de parage (en sous-sol), ce qui génère une économie, de l'espace se dégage pour du stationnement vélo, des caves, etc. Et grâce aux voitures partagées, les utilisateurs prennent conscience (du cout) de la mobilité.

Bien entendu, le système de voitures partagées doit être organisé. À l'étranger, on constate que les sociétés de logements sociaux développent en la matière, avec ou sans partenaires spécialisés, des alternatives intéressantes.

Je voudrais dès lors vous poser les questions suivantes :

1. Y a-t-il des projets de construction de logements sociaux dans le cadre desquels on prévoit des voitures partagées ? Dans l'affirmative, lesquels, et de combien de voitures / d'emplacements de parage s'agit-il ?
2. Offrir des voitures partagées dans les complexes de logements sociaux vous semble-t-il une piste intéressante ? La SLRB travaille-t-elle sur cette piste ou y a-t-il des projets en ce sens ? Le cas échéant, à quels partenaires s'associe-t-on ?
3. La réglementation actuelle permet-elle de développer de telles initiatives ? Dans la négative, envisage-t-on de modifier la réglementation ?

**Question n° 987 de Mme Evelyne Huytebroeck du 29 avril 2019 (Fr.) :**

*Le Fonds Climat.*

Het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing heeft een klimaatfonds opgericht, met als doel richtlijn 2003/87/EG uit te voeren dat de lidstaten verplicht de ontvangsten uit de verkoop van quota's te gebruiken voor bepaalde doeleinden zoals de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen.

Het Wetboek voorziet er bijvoorbeeld in dat de ontvangsten van dat fonds gebruikt worden voor :

- 1° de maatregelen betreffende de gebouwen, de installaties en de producten die de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen beogen, meer bepaald de personeelskosten, de informaticakosten en de expertisekosten ;
- 2° de maatregelen betreffende het vervoer en de mobiliteit die de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen beogen, meer bepaald de personeelskosten, de informaticakosten en de expertisekosten. Het bedrag bestemd voor deze maatregelen komt overeen met 50 % van het jaarlijkse totaalbedrag van de ontvangsten afkomstig uit de opbrengst van de milieubelasting bedoeld in artikel 2.3.55 en volgende van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing ;
- 3° de financiering van het klimaatbeleid dat de ontwikkelingslanden hebben uitgestippeld ;
- 4° de financiering van projecten die koolstofeenheden opleveren in het kader van het gebruik van de projectmechanismen.

Hierover de volgende vragen :

- Wat zijn de cijfers van de jaarlijkse bedragen van 2017, 2018 en 2019 die in het klimaatfonds gestort zijn ?
- Wat is de verdeling van de ontvangsten tussen die uitgavenposten ?
- Wat is de lijst met de projecten die gefinancierd werden in 2017, 2018 en 2019 in het kader van de punten 1° en 2° ?
- Wat is het begrotingssaldo (verschil tussen het niveau van de ontvangsten en dat van de uitgaven) van het klimaatfonds voor 2017 en 2018 ?

**Vraag nr. 988 van de heer Emin Özkara d.d. 6 mei 2019 (Fr.) :**

*Gevolgen van de Data Protection Officer (DPO) en de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) voor de overheden en openbare instellingen die onder uw bevoegdheid of toezicht vallen.*

De bescherming van persoonsgegevens is een van de grote uitdagingen voor onze hyperconnecteerde democratische samenlevingen. Daarom heb ik u op 26 april 2017 vragen gesteld over de Data Protection Officer (DPO) en de gevolgen van de algemene verordening gegevensbescherming (AVG) voor de gewestelijke openbare diensten en instellingen.

Le Code Bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie (COBRACE) a instauré un « Fonds climat ». La création de ce fonds avait notamment comme objectif de répondre pleinement au vœu de la directive 2003/87/CE qui impose aux États membres d'affecter les recettes issues de la vente de quotas à certaines fins déterminées, telles que la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le COBRACE prévoit ainsi que les recettes de ce fonds seront affectées :

- 1° aux mesures relatives aux bâtiments, aux installations et aux produits visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre, notamment les frais de personnel, les frais informatiques et les frais d'expertise ;
- 2° aux mesures relatives au transport et à la mobilité visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre, notamment les frais de personnel, les frais informatiques et les frais d'expertise. Le montant affecté à ces mesures correspond à 50 % du montant annuel total des recettes issues du produit de la charge environnementale visée aux articles 2.3.55 et suivants du COBRACE ;
- 3° au financement des politiques climatiques élaborées par les pays en voie de développement ;
- 4° au financement de projets qui génèrent des unités carbone dans le cadre de l'utilisation des mécanismes de projet.

Serait-il possible d'avoir accès :

- Aux chiffres relatifs aux montants annuels 2017, 2018 et 2019 versés dans le Fonds climat ;
- À la répartition des recettes entre ces différents postes de dépenses ;
- À la liste des projets financés au cours des années 2017 et 2018 et 2019 dans le cadre des points 1° et 2° ;
- Au solde budgétaire (soit différence entre le niveau des recettes et le niveau des dépenses) du « Fonds climat » pour 2017 et 2018 ?

**Question n° 988 de M. Emin Özkara du 6 mai 2019 (Fr.) :**

*L'impact du Délégué à la protection des données ou « Data Protection Officer » (DPO) et du règlement général sur la protection des données (RGPD) sur les autorités publiques et organismes publics relevant de vos compétences ou de votre tutelle.*

La protection des données personnelles est un des grands enjeux de nos sociétés démocratiques hyper-connectées. C'est pourquoi, en date du 26 avril 2017, je vous questionnais au sujet du Délégué à la protection des données ou « Data Protection Officer » (DPO) et de l'impact du règlement général sur la protection des données (RGPD) sur les services et organismes publics régionaux.

« Onder de AVG is het in bepaalde omstandigheden verplicht een « GEB » (of « DPIA » in het Engels) uit te voeren. Een GEB is een procedure om te evalueren of een verwerking van persoonsgegevens risico's inhoudt voor de rechten en vrijheden van de persoon wiens data worden verwerkt en hoe men deze risico's kan beheersen <sup>(1)</sup>. »

Vandaag wens ik naar aanleiding van de publicatie van de Belgische wet tot uitvoering van de AVG in het *Belgisch Staatsblad* van 5 september 2018 terug te komen op dit uiterst belangrijke onderwerp voor de bescherming van de persoonlijke levensfeer van alle inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

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

1. Voldoet uw kabinet volledig aan de vereisten van de AVG ? Beschikt het over een DPO ?
2. Welke overheden of openbare instellingen voldoen thans niet helemaal aan de vereisten van de AVG en/of beschikken niet over een DPO ?
3. Is er een kadaster opgesteld van de DPO's van de overheden of openbare instellingen die onder uw bevoegdheid of toezicht vallen ? Staan de gegevens van de DPO's ter beschikking van de bevolking ?

Voor elke overheid of openbare instelling die onder uw bevoegdheid of toezicht valt, had ik u graag de volgende bijkomende vragen gesteld :

4. Worden er data aan andere overheden overgedragen ? Zo ja, welke en aan welke overheden ? Zijn er samenwerkingsprotocollen gesloten ? Zo ja, met welke overheden of particuliere organisaties ? Over welke protocollen gaat het ?
5. Worden er zogenaamde gevoelige data verwerkt ? Zo ja, bestaat er een register van de verwerkingen van die data ?
6. Is er een gegevensbeschermingseffectenbeoordeling (GEB) uitgevoerd ? Zo ja, wanneer, met welke frequentie en voor welke gegevensverwerkingen ?
7. Zijn er beleid en procedures opgesteld om gegevenslekken te beheren ?
8. Zijn er sinds 25 mei 2018 klachten wegens schending van de persoonlijke levensfeer, schending van de geheimhoudingsplicht, gegevenslekken of beveiligingsbreuken ingediend ? Zo ja, hoeveel en wanneer ?

#### **Vraag nr. 989 van de heer Jef Van Damme d.d. 6 mei 2019 (N.) :**

##### ***De energiepremies.***

(1) <https://www.gegevensbeschermingsautoriteit.be/gegevensbeschermingseffectbeoordeling-0>, geraadpleegd op 29 april 2019.

« En vertu du RGPD, il est obligatoire, dans certaines circonstances, de procéder à une « AIPD » (ou « DPIA » en anglais). Une AIPD est une procédure destinée à évaluer si un traitement de données à caractère personnel comporte des risques pour les droits et libertés de la personne dont les données sont traitées et à évaluer la manière dont ces risques peuvent être maîtrisés <sup>(1)</sup>. »

Aujourd’hui, et faisant suite à la loi belge du 30 juillet 2018 exécutant le RGPD qui a été publiée le 5 septembre 2018 au *Moniteur Belge*, je souhaiterais revenir sur ce sujet des plus importants pour la protection de la vie privée de toutes et tous les résidents de notre si belle et diversifiée Région de Bruxelles-Capitale.

Voici mes questions :

1. Votre cabinet répond-il entièrement aux exigences du RGPD et dispose-t-il d'un DPO ?
2. Actuellement, quelles sont les autorités publiques ou organismes publics qui ne répondent pas entièrement aux exigences du RGPD et/ou qui ne disposent pas d'un DPO ?
3. Un cadastre des DPO des autorités publiques et organismes publics relevant de vos compétences ou de votre tutelle a-t-il été réalisé ? Les coordonnées des DPO sont-elles à disposition du public ?

Pour chacune des autorités publiques et chacun des organismes publics qui relèvent de vos compétences ou de votre tutelle, je souhaiterais vous poser les questions supplémentaires suivantes :

4. Des transferts de données avec d'autres autorités publiques ont-ils lieu ? Si oui, quelles sont les données et autorités publiques impliquées dans ces transferts ? Des protocoles de collaboration ont-ils été conclus ? Si oui, avec quelles autorités publiques ou organisations privées et quels sont ces protocoles ?
5. Des données dites sensibles sont-elles traitées ? Si oui, un registre des activités de traitement est-il disponible pour ces données dites sensibles ?
6. Une analyse d'impact relative à la protection des données (AIPD) a-t-elle été réalisée ? Si oui, quand, à quelle fréquence et pour quels traitements de données ?
7. Une politique et des procédures pour gérer les fuites de données ont-elles été élaborées ?
8. Depuis le 25 mai 2018, des plaintes pour non-respect de la vie privée, violation d'une obligation de secret, fuites de données ou brèches de sécurité sont-elles à signaler ? Si oui, combien et quelles sont les dates de dépôt de ces plaintes ?

#### **Question n° 989 de M. Jef Van Damme du 6 mai 2019 (N.) :**

##### ***Les primes énergie.***

(1) <https://www.autoriteprotectiondonnees.be/analyse-dimpact-relative-a-la-protection-des-donnees>, consulté le 29 avril 2019.

Een van de grote politieke vraagstukken vandaag is hoe men de ecologische transitie kan verbinden met het sociale. Velen vrezen dat mensen met minder geld de gevolgen zullen moeten dragen van een doorgezet klimaatbeleid. We zien ook vaak dat die vrees niet helemaal ongegrond is. De overheid moet er dus over waken dat ze lasten en lusten van deze noodzakelijke ommezwaai evenredig verdelen.

De energieperformantie van woningen is een goed voorbeeld. De sector « huisvesting » is voor een belangrijk deel van de uitstoot van broeikasgassen in onze stad verantwoordelijk. Het Nationaal Klimaat en Energieplan (NKEP) dat België bij de Europese Commissie indiende stelt dat de renovatiegraad van woningen moet stijgen naar 3 % per jaar. Hieraan komen we nu absoluut niet.

Gezinnen met een bescheiden inkomen wonen vandaag niet altijd in de meest kwalitatieve en duurzame woningen. Daardoor betalen ze ook hogere energiefacturen. Vaak huren ze ook, en hebben ze niet direct meesterschap over de energieperformantie van de woning die ze huren. Ondertussen kunnen gegoede gezinnen, vaak met hulp van overheidssteun, hun woning beter isoleren.

Ik heb u recent - zoals elk jaar - per schriftelijke vraag informatie en cijfers opgevraagd over de energiepremies in 2018. Ondanks de hervormingen, stel ik daarbij vast dat er toch nog altijd een stevig Mattheüs effect vervat zit in de maatregel. Het aantal premies in categorie C is de laatste jaren erg gestegen (naar 60 %), maar dat komt voornamelijk doordat mede-eigendommen automatisch onder deze categorie vallen. Het aantal huurders en eigenaar-verhuurders (ook in C) blijft ook erg laag. Dit systeem komt dus ook helemaal niet ten goede aan de vele huurders in de stad. We weten nochtans dat er daar veel energiearmoede zit.

Ook de verdeling per gemeente wijst op dat Mattheüs effect : in Sint-Jans-Molenbeek zijn er 289 aanvragen, dat zijn er minder dan kleine rijkere gemeente zoals Watermaal-Bosvoorde (333), Oudergem (490) of Sint-Pieters-Woluwe (521). Als je gaat kijken naar de bedragen per inwoners betekent dat voor Molenbeek of Sint-Joost respectievelijk 3,1 en 3,8 euro per inwoner. Voor : Oudergem en Sint-Pieters-Woluwe is dat respectievelijk 18,1 en 16,1 euro. Dat lijkt me heel duidelijk. Ik denk dat als we het echt menen met de sociaal rechtvaardige ecologische transitie, dat we ook moeten kijken hoe we dit stelsel toegankelijker kunnen maken voor huurders en gezinnen in energiearmoede.

Dat kan bijvoorbeeld door meer vraaggestuurd te werken of door te investeren in een systeem van « terugbetaling via de meter ». Hierbij organiseert de netbeheerder of het gewest een groepsaankoop voor de uitvoering van isolatiemaatregelen of investeringen in duurzame energie en schiet het bedrag voor. Gezinnen betalen de investering terug via hun energiefactuur, maar de kost mag niet hoger liggen dan wat ze vroeger aan energie betaalden. De terugbetaling via de meter, houdt ook in dat als er een andere huurder in het huis komt wonen of de eigenaar de woning zelf betrekt, de afbetaling verder kan lopen. Een dergelijk systeem werd bijvoorbeeld in Nederland uitgewerkt.

Un des problèmes politiques majeurs d'aujourd'hui est de savoir comment conjuguer transition écologique et aspect social. Beaucoup craignent que les faibles revenus ne doivent assumer les conséquences d'une politique résolument en faveur du climat. On constate du reste souvent que cette crainte n'est pas totalement injustifiée. Les autorités doivent donc veiller à répartir équitablement les couts et bénéfices de cette transition nécessaire.

La performance énergétique des logements en est un bon exemple. Dans notre ville, le secteur du logement est responsable d'une part importante des émissions de gaz à effet de serre. Selon le Plan national énergie climat (PNEC) que la Belgique a remis à la Commission européenne, le taux de rénovation des logements doit augmenter à 3 % par an. On n'y est absolument pas actuellement.

Aujourd'hui, les ménages à faible revenu ne vivent pas toujours dans les logements les plus durables et de la meilleure qualité. En conséquence, ils paient également des factures d'énergie plus élevées. De même, ils sont souvent locataires et n'ont pas la maîtrise directe de la performance énergétique du logement qu'ils louent. Pendant ce temps, les ménages aisés peuvent améliorer l'isolation de leur logement, souvent avec l'aide du gouvernement.

Comme chaque année, je vous ai demandé récemment, par le biais d'une question écrite, des informations et des chiffres sur les primes énergie en 2018. Malgré les réformes, je constate que la mesure se caractérise toujours par un effet Matthieu prononcé. Le nombre de primes de catégorie C a fortement augmenté ces dernières années (jusqu'à 60 %), mais c'est principalement dû au fait que les copropriétés relèvent automatiquement de cette catégorie. Le nombre de locataires et de propriétaires bailleurs (également en C) reste également très faible. Ce système ne profite donc pas du tout aux nombreux locataires de la ville. On sait pourtant que la précarité énergétique est grande dans cette catégorie.

La ventilation par commune trahit également cet effet Matthieu : il y a 289 demandes à Molenbeek-Saint-Jean, soit moins que de petites communes plus riches telles que Watermael-Boitsfort (333), Auderghem (490) ou Woluwe-Saint-Pierre (521). Si on calcule les montants par habitant, ils sont respectivement de 3,1 et 3,8 euros par habitant pour Molenbeek et Saint-Josse. Pour Auderghem et Woluwe-Saint-Pierre, ces montants sont de 18,1 et 16,1 euros respectivement. Cela me semble très clair. Je pense que si nous voulons vraiment une transition écologique socialement équitable, nous devons également trouver le moyen de rendre ce système plus accessible aux locataires et aux ménages en situation de précarité énergétique.

Pour ce faire, on peut par exemple travailler davantage à partir de la demande ou en investissant dans un système de remboursement via le compteur. Dans ce cadre, le gestionnaire du réseau ou la Région organise un achat groupé pour la mise en œuvre de mesures d'isolation ou d'investissements dans les énergies renouvelables et il en avance le montant. Les ménages remboursent l'investissement par le biais de leur facture d'énergie, mais le cout ne peut pas être supérieur à ce qu'ils dépensaient auparavant en énergie. Le remboursement via le compteur signifie également que si un autre locataire emménage dans la maison ou si le propriétaire lui-même s'installe dans le logement, le remboursement se poursuit. Un tel système a été mis en œuvre aux Pays-Bas, par exemple.

Ik verwacht van u natuurlijk geen grote hervorming enkele maanden voor het einde van deze legislatuur. Maar ik kan mij niet inbeelden dat hier nooit is over nagedacht bij de Leefmilieu Brussel.

Vandaar mijn vragen :

Welke plannen bestaan er bij Leefmilieu Brussel om de energiepremies toegankelijker maken voor huurders en gezinnen in energiearmoede ? Is het systeem van « terugbetaling via de meter » al onderzocht door Leefmilieu Brussel ? Met welk resultaat ?

Op welke wijze kan men ervoor zorgen dat er meer aanvragen gebeuren in gemeenten zoals Sint-Joost en Sint-Jans-Molenbeek waar er toch een hoge nood bestaat voor de renovatie van het erg verouderde woningenpark ?

**Vraag nr. 990 van mevr. Véronique Jamoulle d.d. 6 mei 2019 (Fr.) :**

***Toezicht op de inzet van « slimme » elektriciteitsmeters en actie van het « Collectif Stop compteurs communicants ».***

Gisteren, donderdag 21 maart, kondigde de pers aan dat een groep verenigingen, « STOP compteurs communicants »<sup>(1)</sup>, bij het Grondwettelijk Hof een (niet-opschortend) beroep tot nietigverklaring heeft ingesteld tegen de Brusselse gewestelijke regelgeving met betrekking tot het toezicht op de inzet van zogenaamde « slimme » of « communicerende » elektriciteitsmeters. Hetzelfde geldt voor de Waalse wetgeving over hetzelfde onderwerp. Het collectief hekelt met name de bepalingen die de installatie van deze communicatiemeters verplicht zullen stellen en een gezondheidsrisico dat het voorzorgsbeginsel zou vereisen.

Ter herinnering, de kwestie van de inzet van slimme meters is sinds 2012 onderwerp van vele debatten in het Parlement geweest, met name tijdens de hervorming van de gas- en elektriciteitsordonnanties vorig jaar.

Onze vergadering had er ook voor gezorgd dat er voorafgaand aan de hervorming van deze ordonnanties talrijke hoorzittingen over energiearmoede werden georganiseerd. Net zoals tijdens de hoorzittingen die in 2012 over dit onderwerp werden gehouden, was daarbij de kwestie van de slimme meters ook aan bod gekomen.

Voor mijn fractie is het trouwens altijd essentieel geweest om de inzet van slimme meters te beperken, vooral omdat de kosten

(1) Tot de verenigingen die deel uitmaken van het collectief behoren inter-Environnement Bruxelles, Nature & Progrès, de vereniging van natuurgenezers van België of de vereniging voor de erkenning van de elektrohypersensitiviteit. Deze organisaties hekelen de gezondheidsrisico's (elektromagnetische vervuiling), maar ook de risico's voor de privacy (gebruik van gegevens) die deze nieuwe elektronische meters voor de consument met zich meebrengen en de kosten van de vervanging van deze meters op een dergelijke schaal.

Je ne m'attends naturellement pas à ce que vous décidiez de grandes réformes à quelques mois de la fin de la présente législature. Mais je ne peux pas concevoir qu'on n'y ait jamais réfléchi au sein de Bruxelles Environnement.

Je voudrais dès lors vous poser les questions suivantes :

Que projette Bruxelles Environnement afin de rendre les primes énergie plus accessibles pour les locataires et les ménages en situation de précarité énergétique ? Bruxelles Environnement s'est-il déjà penché sur le système du « remboursement via le compteur » ? Avec quel résultat ?

Comment peut-on faire en sorte que davantage de demandes soient introduites dans des communes comme Saint-Josse et Molenbeek-Saint-Jean, où le parc de logements est très vétuste et a fortement besoin d'être rénové ?

**Question n° 990 de Mme Véronique Jamoulle du 6 mai 2019 (Fr.) :**

***L'encadrement du déploiement des compteurs électriques « intelligents » et l'action du « Collectif Stop compteurs communicants ».***

La presse annonçait ce jeudi 21 mars, soit hier, qu'un collectif d'associations, STOP compteurs communicants<sup>(1)</sup>, avait déposé devant la Cour constitutionnelle un recours en annulation (non suspensif) de la réglementation régionale bruxelloise relative à l'encadrement du déploiement des compteurs électriques dits « intelligents » ou « communicants ». Il a été fait de même pour la législation wallonne sur le même sujet. Le collectif dénonce notamment des dispositions qui rendront l'installation de ces compteurs communicants obligatoire ainsi qu'un risque sanitaire qui inviterait au principe de précaution.

Pour rappel, la question du déploiement de compteurs intelligents a fait l'objet de nombreux débats au sein du Parlement depuis 2012 et tout particulièrement à l'occasion de la réforme des ordonnances gaz et électricité l'année dernière.

Pour rappel également, notre assemblée avait pris soin d'organiser de nombreuses auditions sur la précarité énergétique préalablement à la réforme de ces ordonnances et, comme lors des auditions tenues sur le sujet en 2012, la question des compteurs intelligents n'avait pas été épargnée.

Pour mon groupe, il a par ailleurs toujours été primordial d'encadrer de manière très limitative le déploiement de compteurs

(1) Parmi les associations appartenant au collectif, on trouve entre autres Inter-Environnement Bruxelles, Nature & Progrès, l'union des naturopathes de Belgique ou l'association pour la reconnaissance de l'électro-hypersensibilité. Ces associations dénoncent les risques pour la santé (pollution électromagnétique), mais aussi pour la vie privée (utilisation des données) que ces nouveaux compteurs électroniques feraient courir aux consommateurs, ainsi que le coût que représenterait un remplacement à une telle échelle.

van deze technologie aanzienlijk zijn voor de samenleving en het ecologisch of economisch belang voor de gezinnen nog lang niet is aangetoond.

Zo heeft de PS-groep aan de basis gestaan van vele amendementen die een strikt kader garanderen voor de installatie van slimme meters bij privépersonen en een zeer grote meerderheid had zich bij ons aangesloten. Ik meen dus dat we erg voorzichtig geweest zijn.

Daardoor heeft de Brusselse ordonnantie de plaatsing van slimme meters dus beperkt, uit pragmatisme en voorzichtigheid, voor zover de Europese wetgeving dit toelaat en stelt ze elke toekomstige strategie afhankelijk van een voorafgaande kosten-batenanalyse voor de burgers.

Voornoemd beroep kan dus terecht verbazing wekken, gelet op de zeer specifieke restrictieve bepalingen die werden aangenomen inzake de slimme meters in het Brussels Gewest tijdens de herziening van deze ordonnanties.

Daarom zou ik u over de volgende punten een vraag willen stellen :

- Is uw kabinet op de hoogte van een pleidooi of van aanbevelingen van « Inter-Environnement Bruxelles » of van andere verenigingen op het gebied van slimme meters in het kader van de herziening van de gas- en elektriciteitsordonnanties ?
- Heeft u de afgelopen maanden van het « Collectif Stop Compteurs Communicants » verzoeken om informatie of opheldering ontvangen over de wettelijke bepalingen die in het Brusselse Gewest zijn aangenomen ?

Om elke dubbelzinnigheid uit de weg te ruimen, acht mijn fractie veel van de geuite zorgen immers legitiem en daarom hebben wij ons zo intensief met deze kwesties beziggehouden.

intelligents, d'autant plus que le cout de cette technologie est important pour la société et que l'intérêt environnemental ou économique pour les ménages est loin d'être démontré.

Ainsi le groupe PS a été à l'origine de nombreux amendements garantissant un encadrement strict du placement de compteurs intelligents chez les particuliers et nous avions été rejoints par une très large majorité. Nous avons donc été, je pense, très prudents.

Il en ressort que, par pragmatisme et précaution, l'ordonnance bruxelloise limite autant que le permet la législation européenne le placement de compteurs intelligents et subordonne toute stratégie future à une évaluation couts/bénéfices préalable pour les citoyens.

On peut donc légitimement s'étonner de ce recours compte tenu des dispositions restrictives très spécifiques adoptées au sujet des compteurs intelligents en Région bruxelloise lors de la révision desdites ordonnances.

C'est pourquoi j'aimerais vous interroger sur les points suivants :

- Votre cabinet a-t-il été informé d'un plaidoyer ou de recommandations par Inter-Environnement Bruxelles ou d'autres associations en matière de compteurs intelligents dans le cadre des travaux de révision des ordonnances gaz-électricité ?
- Avez-vous reçu ces derniers mois des demandes d'information ou d'éclaircissement par le Collectif Stop compteurs communicants quant aux dispositions légales prises en Région bruxelloise ?

En effet, pour lever toute ambiguïté, mon groupe considère que bon nombre des craintes soulevées sont légitimes, c'est pourquoi nos travaux ont été si intenses sur ces questions.

**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

**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

**Vraag nr. 654 van de heer Emin Özkara d.d. 6 mei 2019 (Fr.) :**

**Gevolgen van de Data Protection Officer (DPO) en de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) voor de overheden en openbare instellingen die onder uw bevoegdheid of toezicht vallen.**

De bescherming van persoonsgegevens is een van de grote uitdagingen voor onze hypergeconecteerde democratische samenlevingen. Daarom heb ik u op 26 april 2017 vragen gesteld over de Data Protection Officer (DPO) en de gevolgen van de algemene verordening gegevensbescherming (AVG) voor de gewestelijke openbare diensten en instellingen.

« Onder de AVG is het in bepaalde omstandigheden verplicht een « GEB » (of « DPIA » in het Engels) uit te voeren. Een GEB is een procedure om te evalueren of een verwerking van persoonsgegevens risico's inhoudt voor de rechten en vrijheden van de persoon wiens data worden verwerkt en hoe men deze risico's kan beheersen (¹). »

Vandaag wens ik naar aanleiding van de publicatie van de Belgische wet tot uitvoering van de AVG in het *Belgisch Staatsblad* van 5 september 2018 terug te komen op dit uiterst belangrijke onderwerp voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer van alle inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

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

1. Voldoet uw kabinet volledig aan de vereisten van de AVG ? Beschikt het over een DPO ?
2. Welke overheden of openbare instellingen voldoen thans niet helemaal aan de vereisten van de AVG en/of beschikken niet over een DPO ?
3. Is er een kadaster opgesteld van de DPO's van de overheden of openbare instellingen die onder uw bevoegdheid of toezicht vallen ? Staan de gegevens van de DPO's ter beschikking van de bevolking ?

Voor elke overheid of openbare instelling die onder uw bevoegdheid of toezicht valt, had ik u graag de volgende bijkomende vragen gesteld :

4. Worden er data aan andere overheden overgedragen ? Zo ja, welke en aan welke overheden ? Zijn er samenwerkingsprotocollen gesloten ? Zo ja, met welke overheden of particuliere organisaties ? Over welke protocollen gaat het ?
5. Worden er zogenaamde gevoelige data verwerkt ? Zo ja, bestaat er een register van de verwerkingen van die data ?

(1) <https://www.gegevensbeschermingsautoriteit.be/gegevensbeschermingeffectbeoordeling-0>, geraadpleegd op 29 april 2019.

**Question n° 654 de M. Emin Özkara du 6 mai 2019 (Fr.) :**

**L'impact du Délégué à la protection des données ou « Data Protection Officer » (DPO) et du règlement général sur la protection des données (RGPD) sur les autorités publiques et organismes publics relevant de vos compétences ou de votre tutelle.**

La protection des données personnelles est un des grands enjeux de nos sociétés démocratiques hyper-connectées. C'est pourquoi, en date du 26 avril 2017, je vous questionnais au sujet du Délégué à la protection des données ou « Data Protection Officer » (DPO) et de l'impact du règlement général sur la protection des données (RGPD) sur les services et organismes publics régionaux.

« En vertu du RGPD, il est obligatoire, dans certaines circonstances, de procéder à une « AIPD » (ou « DPIA » en anglais). Une AIPD est une procédure destinée à évaluer si un traitement de données à caractère personnel comporte des risques pour les droits et libertés de la personne dont les données sont traitées et à évaluer la manière dont ces risques peuvent être maîtrisés (¹). »

Aujourd'hui, et faisant suite à la loi belge du 30 juillet 2018 exécutant le RGPD qui a été publiée le 5 septembre 2018 au *Moniteur Belge*, je souhaiterais revenir sur ce sujet des plus importants pour la protection de la vie privée de toutes et tous les résidents de notre si belle et diversifiée Région de Bruxelles-Capitale.

Voici mes questions :

1. Votre cabinet répond-il entièrement aux exigences du RGPD et dispose-t-il d'un DPO ?
2. Actuellement, quelles sont les autorités publiques ou organismes publics qui ne répondent pas entièrement aux exigences du RGPD et/ou qui ne disposent pas d'un DPO ?
3. Un cadastre des DPO des autorités publiques et organismes publics relevant de vos compétences ou de votre tutelle a-t-il été réalisé ? Les coordonnées des DPO sont-elles à disposition du public ?

Pour chacune des autorités publiques et chacun des organismes publics qui relèvent de vos compétences ou de votre tutelle, je souhaiterais vous poser les questions supplémentaires suivantes :

4. Des transferts de données avec d'autres autorités publiques ont-ils lieu ? Si oui, quelles sont les données et autorités publiques impliquées dans ces transferts ? Des protocoles de collaboration ont-ils été conclus ? Si oui, avec quelles autorités publiques ou organisations privées et quels sont ces protocoles ?
5. Des données dites sensibles sont-elles traitées ? Si oui, un registre des activités de traitement est-il disponible pour ces données dites sensibles ?

(1) <https://www.autoriteprotectiondonnees.be/analyse-dimpact-relative-a-la-protection-des-donnees>, consulté le 29 avril 2019.

6. Is er een gegevensbeschermingseffectenbeoordeling (GEB) uitgevoerd ? Zo ja, wanneer, met welke frequentie en voor welke gegevensverwerkingen ?
7. Zijn er een beleid en procedures opgesteld om gegevenslekken te beheren ?
8. Zijn er sinds 25 mei 2018 klachten wegens schending van de persoonlijke levenssfeer, schending van de geheimhoudingsplicht, gegevenslekken of beveiligingsbreuken ingediend ? Zo ja, hoeveel en wanneer ?
6. Une analyse d'impact relative à la protection des données (AIPD) a-t-elle été réalisée ? Si oui, quand, à quelle fréquence et pour quels traitements de données ?
7. Une politique et des procédures pour gérer les fuites de données ont-elles été élaborées ?
8. Depuis le 25 mai 2018, des plaintes pour non-respect de la vie privée, violation d'une obligation de secret, fuites de données ou brèches de sécurité sont-elles à signaler ? Si oui, combien et quelles sont les dates de dépôt de ces plaintes ?

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

**Vraag nr. 577 van mevr. Hannelore Goeman d.d. 18 april 2019 (N.) :**

***Het aantal verkeersonvertredingen.***

Naar aanleiding van enkele recente gebeurtenissen werd duidelijk hoe de politiezones op zeer uiteenlopende wijze hun handhavingsbeleid inzake verkeersveiligheid organiseren.

Zo kwamen we te weten dat politiezone West in het eerste trimester van 2019 amper 31 boetes uitschreef voor rijden op een fietspad, terwijl politiezone Brussel-Elsene in die periode meer dan 1000 boetes uitschreef voor hetzelfde vergrijp.

Daarnaast kwamen we te weten dat 27 van de 95 flitscamera's in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest defect waren zonder dat u daarvan op de hoogte was.

Tot slot, tijdens de flitsmarathon op 2 april werden in het gehele Gewest meer dan 2.000 bestuurders betrapt op te snel rijden, waarvan welgeteld één in de politiezone Montgomery.

Hierover de volgende vragen :

1. Wat is het aantal uitgeschreven verkeersboetes per politiezone de afgelopen vier trimesters ? Hoe is dit onderverdeeld per soort verkeersovertreding (per politiezone) ?
2. Worden verkeersovertredingen op dezelfde manier geregistreerd in alle zes politiezones ? Worden daarbij dezelfde categorieën en methodes gebruikt ?

**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° 577 de Mme Hannelore Goeman du 18 avril 2019 (N.) :**

***Le nombre d'infractions routières.***

Plusieurs événements récents ont montré clairement que les zones de police organisent de manières très diverses leur politique en matière de respect des règles de sécurité routière.

On a par exemple appris que, sur le premier trimestre de 2019, la zone Ouest avait à peine délivré 31 amendes pour conduite sur une piste cyclable, alors que pour le même délit la zone Bruxelles-Ixelles a délivré 1.000 amendes au cours de la même période.

On a en outre appris que 27 des 95 radars de la Région de Bruxelles-Capitale étaient en panne à votre insu.

Enfin, durant le marathon de la vitesse du 2 avril, plus de 2.000 conducteurs ont été pris en plein excès de vitesse dans l'ensemble de la Région, dont en tout et pour tout un seul dans la zone de police Montgomery.

Je voudrais vous poser les questions suivantes à cet égard :

1. Combien d'amendes routières chacune des zones de police ont-elles délivrées ces quatre derniers trimestres ? Quelle est la ventilation par type d'infraction routière et par zone de police ?
2. Les infractions routières sont-elles enregistrées de la même manière dans les six zones de police ? Utilisent-elles les mêmes méthodes et catégories ?

3. Worden deze gegevens ergens verzameld en geanalyseerd op het niveau van het Gewest ? Wordt dit gerapporteerd aan uw kabinet ? Gebeurt hier iets mee op beleidsmatig niveau ? Op welke wijze ?
4. Welke samenwerkingsverbanden bestaan er tussen politiezones, administratie en kabinet met betrekking tot de opvolging van deze gegevens ? Wordt hierover regelmatig overleg georganiseerd ?
3. Ces données sont-elles collectées et analysées quelque part au niveau de la Région ? En fait-on rapport à votre cabinet ? Y donne-t-on suite au niveau politique ? De quelle manière ?
4. Quels partenariats existe-t-il entre les zones de police, l'administration et le cabinet pour le suivi de ces données ? Une concertation régulière est-elle organisée à ce sujet ?

**Vraag nr. 581 van de heer Emin Özkara d.d. 6 mei 2019 (Fr.) :**

**Gevolgen van de Data Protection Officer (DPO) en de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) voor de overheden en openbare instellingen die onder uw bevoegdheid of toezicht vallen.**

De bescherming van persoonsgegevens is een van de grote uitdagingen voor onze hypergeconecteerde democratische samenlevingen. Daarom heb ik u op 26 april 2017 vragen gesteld over de Data Protection Officer (DPO) en de gevolgen van de algemene verordening gegevensbescherming (AVG) voor de gewestelijke openbare diensten en instellingen.

« Onder de AVG is het in bepaalde omstandigheden verplicht een « GEB » (of « DPRA » in het Engels) uit te voeren. Een GEB is een procedure om te evalueren of een verwerking van persoonsgegevens risico's inhoudt voor de rechten en vrijheden van de persoon wiens data worden verwerkt en hoe men deze risico's kan beheersen. (¹) »

Vandaag wens ik naar aanleiding van de publicatie van de Belgische wet tot uitvoering van de AVG in het *Belgisch Staatsblad* van 5 september 2018 terug te komen op dit uiterst belangrijke onderwerp voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer van alle inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

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

1. Voldoet uw kabinet volledig aan de vereisten van de AVG ? Beschikt het over een DPO ?
2. Welke overheden of openbare instellingen voldoen thans niet helemaal aan de vereisten van de AVG en/of beschikken niet over een DPO ?
3. Is er een kadaster opgesteld van de DPO's van de overheden of openbare instellingen die onder uw bevoegdheid of toezicht vallen ? Staan de gegevens van de DPO's ter beschikking van de bevolking ?

Voor elke overheid of openbare instelling die onder uw bevoegdheid of toezicht valt, had ik u graag de volgende bijkomende vragen gesteld :

(1) <https://www.gegevensbeschermingsautoriteit.be/gegevensbeschermingseffectbeoordeling-0>, geraadpleegd op 29 april 2019.

**Question n° 581 de M. Emin Özkara du 6 mai 2019 (Fr.) :**

**L'impact du Délégué à la protection des données ou « Data Protection Officer » (DPO) et du règlement général sur la protection des données (RGPD) sur les autorités publiques et organismes publics relevant de vos compétences ou de votre tutelle.**

La protection des données personnelles est un des grands enjeux de nos sociétés démocratiques hyper-connectées. C'est pourquoi, en date du 26 avril 2017, je vous questionnais au sujet du Délégué à la protection des données ou « Data Protection Officer » (DPO) et de l'impact du règlement général sur la protection des données (RGPD) sur les services et organismes publics régionaux.

« En vertu du RGPD, il est obligatoire, dans certaines circonstances, de procéder à une « AIPD » (ou « DPRA » en anglais). Une AIPD est une procédure destinée à évaluer si un traitement de données à caractère personnel comporte des risques pour les droits et libertés de la personne dont les données sont traitées et à évaluer la manière dont ces risques peuvent être maîtrisés. (¹) »

Aujourd'hui, et faisant suite à la loi belge du 30 juillet 2018 exécutant le RGPD qui a été publiée le 5 septembre 2018 au *Moniteur Belge*, je souhaiterais revenir sur ce sujet des plus importants pour la protection de la vie privée de toutes et tous les résidents de notre si belle et diversifiée Région de Bruxelles-Capitale.

Voici mes questions :

1. Votre cabinet répond-il entièrement aux exigences du RGPD et dispose-t-il d'un DPO ?
2. Actuellement, quelles sont les autorités publiques ou organismes publics qui ne répondent pas entièrement aux exigences du RGPD et/ou qui ne disposent pas d'un DPO ?
3. Un cadastre des DPO des autorités publiques et organismes publics relevant de vos compétences ou de votre tutelle a-t-il été réalisé ? Les coordonnées des DPO sont-elles à disposition du public ?

Pour chacune des autorités publiques et chacun des organismes publics qui relèvent de vos compétences ou de votre tutelle, je souhaiterais vous poser les questions supplémentaires suivantes :

(1) <https://www.autoriteprotectiondonnees.be/analyse-dimpact-relative-a-la-protection-des-donnees>, consulté le 29 avril 2019.

4. Worden er data aan andere overheden overgedragen ? Zo ja, welke en aan welke overheden ? Zijn er samenwerkingsprotocollen gesloten ? Zo ja, met welke overheden of particuliere organisaties ? Over welke protocollen gaat het ?
5. Worden er zogenaamde gevoelige data verwerkt ? Zo ja, bestaat er een register van de verwerkingen van die data ?
6. Is er een gegevensbeschermingseffectenbeoordeling (GEB) uitgevoerd ? Zo ja, wanneer, met welke frequentie en voor welke gegevensverwerkingen ?
7. Zijn er een beleid en procedures opgesteld om gegevenslekken te beheren ?
8. Zijn er sinds 25 mei 2018 klachten wegens schending van de persoonlijke levenssfeer, schending van de geheimhoudingsplicht, gegevenslekken of beveiligingsbreuken ingediend ? Zo ja, hoeveel en wanneer ?
4. Des transferts de données avec d'autres autorités publiques ont-ils lieu ? Si oui, quelles sont les données et autorités publiques impliquées dans ces transferts ? Des protocoles de collaboration ont-ils été conclus ? Si oui, avec quelles autorités publiques ou organisations privées et quels sont ces protocoles ?
5. Des données dites sensibles sont-elles traitées ? Si oui, un registre des activités de traitement est-il disponible pour ces données dites sensibles ?
6. Une analyse d'impact relative à la protection des données (AIPD) a-t-elle été réalisée ? Si oui, quand, à quelle fréquence et pour quels traitements de données ?
7. Une politique et des procédures pour gérer les fuites de données ont-elles été élaborées ?
8. Depuis le 25 mai 2018, des plaintes pour non-respect de la vie privée, violation d'une obligation de secret, fuites de données ou brèches de sécurité sont-elles à signaler ? Si oui, combien et quelles sont les dates de dépôt de ces plaintes ?

**Vraag nr. 582 van mevr. Dominique Dufourny d.d. 6 mei 2019 (Fr.) :**

***Elektronische chiplezer voor de identificatie van dieren.***

Een burger die zijn huisdier verliest maakt altijd een beangstigend moment door waarin hij alle mogelijke scenario's bedenkt : is het dier gevlogen, is het verloren gelopen of nog erger, werd het gestolen ?

De eerste stap voor de eigenaar van het dier bestaat erin naar het politiecommissariaat te gaan om het verlies of de diefstal van het dier aan te geven. Slechts daarna zal hij contact opnemen met de dierenasielen, de dierenartsen verwittigen, enz. Om die reden zou het uiterst belangrijk zijn dat elk politiecommissariaat kan beschikken over een elektronische chiplezer waarmee de wanhopige en ongeruste eigenaars van het dier het zo vlug mogelijk kunnen terugvinden. Bovendien is de aanwending van voornoemde tool voor het onmiddellijk identificeren van het dier zeer doeltreffend en niet duur.

Onlangs heeft onze buur, het Vlaams Gewest, elke gemeente trouwens een elektronische chiplezer voor een bedrag van 70 euro geschonken voor de identificatie van verloren dieren. Die chip heeft tot doel de gemeenten te helpen om de eigenaars van verloren dieren te vervolgen. De code die aan het dier werd gegeven is immers verbonden met het rjksregisternummer van de eigenaar. Zelfs als de eigenaar verhuist, is het daardoor mogelijk hem terug te vinden via zijn rjksregisternummer.

Bijgevolg zou ik een antwoord willen op volgende vragen.

**Question n° 582 de Mme Dominique Dufourny du 6 mai 2019 (Fr.) :**

***Lecteur de puce électronique pour l'identification des animaux.***

C'est toujours un moment angoissant lorsqu'un citoyen ne retrouve plus son animal de compagnie. Celui-ci envisage tous les scénarios possibles : est-ce que l'animal a fugué ? S'est-il perdu ? Ou pire, a-t-il été volé ?

La première démarche que fera le propriétaire de l'animal sera de se rendre au commissariat de police pour y faire une déclaration de vol ou de perte de l'animal. Ensuite seulement, le propriétaire prendra contact avec les refuges animaliers, préviendra les vétérinaires, etc. C'est la raison pour laquelle il serait primordial que chaque commissariat de police puisse disposer d'un lecteur de puce électronique afin de permettre de retrouver au plus vite les propriétaires désespérés et inquiets de leur animal. D'autant plus que la praticité dudit outil dans l'identification immédiate du numéro de puce de l'animal est d'une réelle efficacité et peu couteuse.

D'ailleurs, récemment, notre région voisine, la Région flamande, a offert à chaque commune un lecteur de puce électronique, d'un montant de 70 euros, pour l'identification d'animaux perdus. L'objectif de celui-ci étant d'aider les communes à poursuivre les propriétaires des animaux perdus. En effet, le code qui a été fourni à l'animal est lié au numéro de registre national du propriétaire. De ce fait, même si le propriétaire a déménagé, il est possible de le retrouver par le biais du numéro de registre national.

Dès lors, je souhaiterais aborder les éléments suivants :

1. Bent u al op de hoogte van deze problematiek ? Zo ja, wat denkt u van het systeem dat in Vlaanderen werd ingevoerd ? Kan dat ook overwogen worden in de politiecommissariaten in Brussel ?
2. Welke gewestelijke tools en middelen worden thans ingezet om de voornaamste politiecommissariaten van elke gemeente te steunen bij het terugvinden van de eigenaar van een ronddolend dier ?
3. Tot slot, hebt u aanvragen ontvangen van sommige politiezones die een subsidie wensen om een elektronische chiplezer aan te kopen voor de identificatie van de dieren (katten, honden) ? Zo ja, hoeveel politiezones hebben een aanvraag ingediend ?

**Vraag nr. 583 van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven d.d. 6 mei 2019 (Fr.) :**

***Vastgestelde vertraging bij de wetgevende omzetting van de lijst met de reptielen die als huisdier gehouden mogen worden.***

De Brusselse Raad voor dierenwelzijn is door het kabinet van de staatssecretaris belast met het opstellen van een lijst van reptielen die door particulieren gehouden mogen worden.

Aangezien er steeds meer van die nieuwe huisdieren gehouden worden, is het nodig om regels op te stellen. Reptielen hebben bijzondere zorg en infrastructuur nodig en de eigenaar moet materieel en financieel investeren. Sommige reptielen die dragers zijn van ziektes kunnen ook een gevaar voor de mens vormen.

In april 2017 is een dergelijke lijst goedgekeurd door de Waalse Raad voor dierenwelzijn. De voornaamste criteria om opgenomen te worden hadden betrekking op het potentiële gevaar voor de mens en het onderhoudsgemak.

De Brusselse Raad heeft beslist om die lijst volledig over te nemen, met de voorwaarde dat die regelmatig bijgewerkt wordt.

In welke fase zitten we vandaag ? Waarom is de door de Brusselse Raad voorgestelde lijst nog altijd niet omgezet ?

Mogen we hopen dat die officiële lijst nog voor het einde van de zittingsperiode toegepast wordt ?

1. Avez-vous déjà pris connaissance de cette problématique ? Dans l'affirmative, que vous inspire le dispositif tel que déployé en Flandre ? Un pareil déploiement visant les commissariats de police à Bruxelles est-il envisageable ?
2. Quels sont les outils régionaux et les moyens actuellement mobilisés pour soutenir les principaux commissariats de police de chaque commune afin de retrouver le propriétaire d'un animal errant ?
3. Enfin, avez-vous reçu des demandes de certaines zones de police souhaitant bénéficier d'une subvention pour acquérir un lecteur de puce électronique pour l'identification des animaux (chats, chiens) ? Dans l'affirmative, combien de zones de police ont-elles rentré une demande ?

**Question n° 583 de M. Gaëtan Van Goidsenhoven du 6 mai 2019 (Fr.) :**

***Le retard constaté dans la transposition législative de la liste des reptiles pouvant être détenus comme nouveaux animaux de compagnie.***

Le Conseil bruxellois du bien-être animal a été chargé par votre cabinet de dresser une liste positive des reptiles pouvant être détenus par des particuliers.

La détention de ces nouveaux animaux de compagnie étant en constante augmentation, il est nécessaire d'encadrer cette pratique. Nous savons en effet que les reptiles nécessitent des soins et des infrastructures particulières, qui exigent de leur propriétaire un certain investissement matériel et financier. Certains reptiles porteurs de maladies peuvent également présenter des dangers pour l'homme.

En avril 2017, une liste de ce type avait été approuvée par le Conseil wallon du bien-être animal. Les principaux critères pour y figurer concernaient le «danger potentiel pour l'homme» et la «facilité d'entretien».

Le Conseil bruxellois a décidé de reprendre intégralement cette liste, en reconnaissant que celle-ci doit pouvoir être révisée régulièrement.

Pourriez-vous nous indiquer à quel stade nous sommes ? Pourquoi la liste proposée par le Conseil bruxellois n'a-t-elle toujours pas fait l'objet d'une transposition ?

Pouvons-nous encore espérer que cette liste officielle devienne d'application avant la fin de la législature?

**Staatssecretaris belast  
met Buitenlandse Handel  
en Brandbestrijding en  
Dringende Medische Hulp**

**Vraag nr. 309 van de heer Marc Loewenstein d.d.  
30 januari 2019 (Fr.) :**

*Subsidies toegekend in het kader van de initiatiefbegrotingen.*

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 49, blz. 13

**Vraag nr. 310 van de heer Bernard Clerfayt d.d.  
22 februari 2019 (Fr.) :**

*EPB-certificaten van de openbare gebouwen.*

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 50, blz. 7

**Vraag nr. 312 van de heer Dominiek Lootens-Stael d.d.  
28 maart 2019 (N.) :**

*De gunning van schoonmaakcontracten voor de ministeries  
en departementen onder uw bevoegdheid.*

Ieder jaar stelt de sociale inlichtingen- en opsporingsdienst (een afzonderlijke dienst van het Ministerie van Werk, Sociale Zaken & Justitie) zijn actieplan voor de sociale fraude op.

In 2019 zullen met name in de schoonmaaksector controles van SIOD-ambtenaren worden uitgevoerd om na te gaan of er sprake is van een van de volgende misdrijven : zwartwerk, het op frauduleuze wijze onderwerpen van personen aan de sociale wetgeving en misbruik van deeltijdse arbeid. Er wezen aan herinnerd dat de Algemene Belgische Schoonmaakunie in 2017 meldde dat «de autoriteiten fraude in de schoonmaaksector vergemakkelijken».

In het onderhavige geval had deze beroepsvereniging vastgesteld dat de FOD Financiën een schoonmaakcontract had gegund tegen voorwaarden die onder de normale marktprijzen lagen en die niet haalbaar waren.

Deze vereniging gaf ook aan dat het uurtarief ongeveer 25 euro per uur per werknemer zou moeten bedragen om alle kosten te dekken.

**Secrétaire d'État chargée du  
Commerce extérieur et de  
la Lutte contre l'Incendie et  
l'Aide médicale urgente**

**Question n° 309 de M. Marc Loewenstein du 30 janvier  
2019 (Fr.) :**

*Subventions octroyées dans le cadre des budgets d'initiative.*

La question a été publiée dans le Bulletin n° 49, p. 13

**Question n° 310 de M. Bernard Clerfayt du 22 février  
2019 (Fr.) :**

*Les certificats PEB des bâtiments publics.*

La question a été publiée dans le Bulletin n° 50, p. 7

**Question n° 312 de M. Dominiek Lootens-Stael du 28 mars  
2019 (N.) :**

*L'attribution de contrats de nettoyage pour les ministères et  
départements relevant de votre compétence.*

Chaque année, le Service d'information et de recherche sociale (un service distinct dépendant du ministère de l'Emploi, des Affaires sociales et de la Justice) élabore son plan d'action pour la fraude sociale.

En 2019, les fonctionnaires du SIRS effectueront notamment des contrôles dans le secteur du nettoyage afin d'établir les éventuelles infractions suivantes : travail au noir, assujettissement frauduleux de personnels à la législation sociale et abus du travail à temps partiel. Rappelons qu'en 2017, l'Union générale belge du nettoyage a déclaré que les autorités facilitaient la fraude dans le secteur du nettoyage.

Dans le cas en question, cette association professionnelle avait constaté que le SPF Finances avait attribué un contrat de nettoyage à des conditions inférieures aux prix normaux du marché et impossibles à tenir aux conditions et salaires actuels.

Cette association a également déclaré que le tarif horaire devrait être d'environ 25 euros par travailleur pour couvrir tous les frais.

In de schoonmaaksector wordt erkend dat het fenomeen van cascadering van onderaanname een van de belangrijkste oorzaken van sociale fraude is.

Graag had ik een antwoord op de volgende vragen :

Welke schoonmaakbedrijven hebben deze legislatuur een contract verkregen met de ministeries en departementen die onder uw bevoegdheid vallen - opgesplitst per departement sinds 2013 ?

Bestaat er een controle door de gewestelijke autoriteiten om na te gaan of de werknemers die werkzaam zijn in de schoonmaak van de Brusselse gewestelijke gebouwen met sociale wetgeving in orde zijn ? Zo ja, bent u op de hoogte van fraude en zijn er sancties opgelegd ?

Hebben de regionale autoriteiten de prijs als een van hun selectiecriteria genomen ? Zo ja, zijn er contracten met uurtarieven van minder dan 25 euro geselecteerd ?

Staan de contracten toe dat bedrijven die de schoonmaakcontracten hebben gewonnen, deze in onderaanname uitbesteden ?

**Vraag nr. 313 van de heer Johan Van den Driessche d.d.  
4 april 2019 (N.) :**

*De mogelijke stopzetting van de huidige aanwervingsreserves van de DBDMH waardoor de goede werking van de DBDMH in de gedrang kan komen.*

Op dinsdag 12 maart vernam ik dat er nog snel overgegaan zou worden tot de aanwerving brandweerlieden/ambulanciers, waarvan 24 Franstaligen op 1 maart, 23 Nederlandstaligen op 1 april en nog eens 24 Franstaligen op 1 juni. De reden voor die snelle aanwerving zou te maken hebben met het nakende einde van de huidige taalkaders bij DBDMH op 30 juni 2019.

Er zouden maar 23 Nederlandstaligen aangeworven worden omdat de directie van de gewestelijke brandweerdienst (DBDMH) het risico niet zou willen nemen om een ambulancier/brandweerman, die in het verleden aan de deur werd gezet, opnieuw te moeten aannemen. Daarom zou de aanwervingsreserve aan Nederlandstalige kant, die nog geldig is tot maart/april 2020, na drie jaar worden stopgezet waardoor de 35 resterende Nederlandstalige kandidaten zich opnieuw kandidaat zouden moeten stellen en aldus het slachtoffer worden van dit manuever.

Gezien het de wens is van de Brusselse regering om vooral Brusselse kandidaten aan het werk te krijgen, zou er eerst een verplichte voorafgaande test worden afgenomen die er moet voor zorgen dat de kandidaten hun Federaal Geschiktheidsattest (FGA) behalen. Dan pas kunnen de kandidaten deelnemen aan de eigenlijke ingangsproeven voor ambulancier/brandweerman, die ruim een jaar kunnen duren.

Le secteur du nettoyage reconnaît que le phénomène de la sous-traitance en cascade est une des principales causes de la fraude sociale.

Je voudrais vous poser les questions suivantes :

Sous la présente législature, quelles sociétés de nettoyage ont-elles obtenu un contrat avec les ministères et départements relevant de votre compétence – merci de ventiler par département depuis 2013 ?

Les autorités effectuent-elles un contrôle afin de s'assurer que les travailleurs actifs dans le nettoyage des bâtiments régionaux bruxellois sont en règle au regard de la législation sociale ? Dans l'affirmative, avez-vous connaissance de cas de fraude et des sanctions ont-elles été prises ?

Les autorités régionales ont-elles retenu le prix parmi les critères de sélection ? Dans l'affirmative, des offres avec un tarif horaire inférieur à 25 euros ont-ils été sélectionnées ?

Les contrats autorisent-ils les sociétés de nettoyage qui les ont remportés à sous-traiter le travail ?

**Question n° 313 de M. Johan Van den Driessche du 4 avril 2019 (N.) :**

*L'éventuel arrêt des réserves de recrutement actuelles du SIAMU, qui risque de perturber le bon fonctionnement du SIAMU.*

Le mardi 12 mars dernier, j'ai appris qu'on procèderait encore rapidement au recrutement de pompiers/ambulanciers, dont 24 francophones le 1<sup>er</sup> mars, 23 néerlandophones le 1<sup>er</sup> avril et 24 autres francophones le 1<sup>er</sup> juin. Ce recrutement rapide s'expliquerait par l'abrogation imminente, le 30 juin 2019, des cadres linguistiques actuels au SIAMU.

Seuls 23 néerlandophones seraient recrutés parce que la direction du service incendie régional (SIAMU) ne voudrait pas prendre le risque d'engager de nouveau un pompier/ambulancier licencié dans le passé. C'est pourquoi on mettrait fin, après trois ans, à la réserve de recrutement (N), qui est encore valable jusqu'à mars/avril 2020 ; les 35 candidats néerlandophones restants devraient dès lors poser une nouvelle fois leur candidature et ils feraient les frais de cette combine.

Comme le gouvernement bruxellois souhaite mettre surtout des Bruxellois au travail, un test préalable obligatoire serait d'abord organisé afin de s'assurer que les candidats obtiennent leur Certificat d'aptitude fédéral (CAF). Alors seulement, les candidats pourront participer aux épreuves d'entrée de pompier/ambulancier proprement dites, qui peuvent durer une bonne année.

Het zou de eerste keer zijn dat de FGA in Brussel wordt georganiseerd waardoor de procedure makkelijk twee jaar kan duren alvorens men nog een Nederlandstalige zal kunnen aanwerven. Ten vroegste 2021 zou er dus een nieuwe aanwervingsreserve samengesteld kunnen zijn.

In dat verband heb ik de volgende vragen :

- Kan de staatssecretaris het gerucht dat de huidige aanwervingsreserves stopgezet zullen worden bevestigen ? In bevestigend geval, dreigt er geen tekort van Nederlandstalige en Franstalige brandweermannen/ambulanciers gezien de aanwervingsreserve naar schatting pas ten vroegste 2021 samengesteld zou zijn en nieuwe taalkaders na 30 juni 2019 opgemaakt moeten worden ? Heeft u al maatregelen genomen om dat dreigend tekort te anticiperen ? Hoe wordt een goede werking van de DBDMH gegarandeerd ?
- Kan de staatssecretaris het gerucht bevestigen dat de huidige aanwervingsreserve aan Nederlandstalige kant zou worden stopgezet omdat de directie van de DBDMH een Nederlandstalige kandidaat niet opnieuw in dienst wil nemen ? In bevestigend geval, het taalkader voor Nederlandstaligen is, behalve ontoereikend, ook niet volledig ingevuld met als gevolg dat een Nederlandstalige dienstverlening niet gegarandeerd kan worden. Welke acties onderneemt u op dat vlak ?

**Vraag nr. 314 van mevr. Marion Lemesre d.d. 4 april 2019  
(Fr.) :**

***Impact van het beleid inzake buitenlandse handel.***

Onlangs hebt u in de pers een kleine balans opgemaakt van uw activiteiten in het kader van uw bevoegdheid voor buitenlandse handel.

U herinnerde eraan dat het gewestelijk agentschap Brussels Invest & Export elk jaar tot 100 missies organiseert, die uiteenlopende vormen kunnen aannemen, zoals de promotie van bepaalde Brusselse ondernemingen, de deelname aan internationale beurzen, seminars enz.

U wees er ook op dat het gewestelijk agentschap bovendien begeleidingen op maat aanbiedt, subsidies aan ondernemingen verstrekt en over 90 economische en handelsattachés beschikt.

Dat alles kostte 10.000.000 euro in 2016, maar u preciseerde dat de impact van uw investeringen op de economische ontwikkeling niet kan worden becijferd.

U weet beter dan wie ook dat buitenlandse handel een fundamentele rol speelt in de economische ontwikkeling van België en in het bijzonder van Brussel, dat een belangrijke plaats in Europa inneemt en dus een strategische plaats is voor internationale activiteiten. Brussel is immers centraal gelegen met een internationale bereikbaarheid en dimensie.

C'est la première fois qu'on organisera le CAF à Bruxelles. De sorte que la procédure peut durer facilement deux ans avant qu'on puisse encore engager un néerlandophone à Bruxelles. Une nouvelle réserve de recrutement pourrait donc être constituée au plus tôt en 2021.

Je voudrais vous poser les questions suivantes à cet égard :

- Pouvez-vous confirmer la rumeur qu'il sera mis fin aux réserves de recrutement actuelles ? Dans l'affirmative, ne risque-t-on pas de manquer de pompiers/ambulanciers néerlandophones et francophones, étant donné que selon les estimations, la réserve de recrutement serait constituée au plus tôt en 2021 et de nouveaux cadres linguistiques devront être mis en place après le 30 juin 2019 ? Avez-vous déjà pris des mesures afin d'anticiper cette pénurie imminente ? Comment garantit-on le bon fonctionnement du SIAMU ?
- Pouvez-vous confirmer la rumeur qu'il serait mis fin à la réserve de recrutement (N) actuelle parce que la direction du SIAMU ne souhaite pas réengager un candidat néerlandophone ? Dans l'affirmative, le cadre linguistique néerlandophone n'est pas seulement insuffisant, il est en outre incomplet, de sorte qu'on ne peut pas garantir un service en néerlandais. Quelles actions entreprenez-vous à cet égard ?

**Question n° 314 de Mme Marion Lemesre du 4 avril 2019  
(Fr.) :**

***L'impact des politiques menées en matière de commerce extérieur.***

Récemment, vous faisiez dans la presse un petit bilan de vos activités dans le cadre de votre compétence du commerce extérieur.

Vous avez rappelé que chaque année, l'agence régionale Brussels Invest & Export organise jusqu'à 100 missions pouvant prendre des formes variées telles que la promotion de certaines entreprises bruxelloises, la participation à des foires internationales, des séminaires...

Vous expliquez aussi que le service régional propose en outre des accompagnements personnalisés, des subsides aux entreprises et la présence de 90 attachés économiques et commerciaux.

Tout cela pour un cout de 10.000.000 euros en 2016 mais vous précisez qu'il n'est pas possible de chiffrer l'impact de vos investissements sur le développement économique.

Ce n'est pas à vous qu'il faut expliquer que le commerce extérieur joue un rôle fondamental dans le développement économique de la Belgique et particulièrement de Bruxelles, qui occupe une place importante en Europe et constitue donc un endroit stratégique pour les activités internationales. Bruxelles bénéficie en effet d'une position centrale, d'une accessibilité et d'une dimension internationales.

Wanneer men weet dat export voor 2/3 van het Brussels bbp zorgt en in het Brussels Gewest diensten bijna de helft van de export naar het buitenland vertegenwoordigen (47,4 %), vind ik dat als men toegeeft dat men de impact van het beleid inzake buitenlandse handel niet kent, men eigenlijk toegeeft dat men de efficiëntie van de getroffen maatregelen niet kent.

Ik had u dan ook graag de volgende vraag gesteld :

Wat meer bepaald de opleiding betreft, organiseerde Brussels Invest & Export, in samenwerking met zijn partners Bruxelles Formation, Cevora/Cefora, VDAB en Actiris, twee opleidingsprogramma's voor Brusselse werkzoekenden die zich wensen te specialiseren in internationale handel : het Brussels Young Exporters Program, dat werd ingevoerd in 2005, en het programma Assistant Import Export. Hoeveel werkzoekenden hebben die opleidingen gevolgd ? Hebben ze daarna (weer) een betrekking gevonden ? Blijven de opleidingen bestaan na de oprichting van het BAOB ?

À Bruxelles, quand on sait que 2/3 du PIB bruxellois provient des exportations et qu'en Région bruxelloise, près de la moitié des exportations destinées à l'étranger sont des services (47 %), il me semble, qu'avouer ne pas connaître l'impact des politiques menées en matière de commerce extérieur revient à reconnaître qu'on ne connaît pas l'efficacité des mesures mises en place.

Pourriez-vous dès lors répondre aux questions suivantes :

Concernant plus particulièrement la Formation, BI&E en collaboration avec ses partenaires Bruxelles Formation, le Cefora/Cevora, le VDAB et Actiris, proposait deux programmes de formation à destination des demandeurs d'emploi bruxellois qui souhaitent se spécialiser dans le commerce international : Brussels Young Exports Program mis en place en 2005 et le programme Assistant Import Export. Pouvez-vous nous dire combien de demandeurs d'emploi ont pu bénéficier de ces formations et si celles-ci ont permis une mise ou remise à l'emploi des personnes ayant suivi les formations ? Ces formations sont-elles maintenues suite à la création de l'ABAE ?

**Vraag nr. 315 van mevr. Julie de Groote d.d. 30 april 2019  
 (Fr.) :**

*De resultaten van het onderzoek van de groep IDEWE betreffende het overgewicht van de Belgische brandweerlieden.*

Volgens een onderzoek van de groep IDEWE, de externe dienst voor preventie en bescherming op het werk, heeft bijna 64,3 % van de Belgische brandweerlieden overgewicht. Erger nog, één op de vijf brandweerlieden is zwaarlijvig. Die studie, die werd uitgevoerd in 2018, analyseerde gezondheidsgesgevens van 3.883 personen, allen medewerkers van de brandweerdiensten.

Hoewel het overgewicht van een individu niet noodzakelijkerwijs een slechte conditie impliceert, blijven deze cijfers onthutsend.

De werkzaamheden van de bijzondere commissie over de DBDMH hebben geleid tot de goedkeuring van een hele reeks aanbevelingen met betrekking tot het welzijn van de brandweerlieden op het werk. Wat is de huidige situatie ? Wat hebt u gedaan om die maatregelen uit te voeren ?

**Question n° 315 de Mme Julie de Groote du 30 avril 2019  
 (Fr.) :**

*Les résultats de l'enquête d'IDEWE au sujet de la surcharge pondérale des pompiers en Belgique.*

Selon une enquête d'IDEWE, le groupe de service externe pour la prévention et la protection au travail, près de 64,3 % des pompiers belges présentent une surcharge pondérale. Pire encore, un pompier sur cinq souffre d'obésité. Cette étude menée en 2018 a permis d'analyser les données de santé de 3.883 sujets, tous travailleurs des services d'incendie.

Bien que le surpoids d'un individu n'implique pas forcément une mauvaise condition, ces chiffres restent interpellants.

Les travaux de la commission spéciale sur le SIAMU ont permis d'adopter toute une série de recommandations au sujet du bien-être au travail chez les pompiers. Qu'en est-il aujourd'hui ? Qu'avez-vous entrepris pour mettre en œuvre ces mesures ?

**Vraag nr. 316 van de heer Emin Özkara d.d. 6 mei 2019  
 (Fr.) :**

*Gevolgen van de Data Protection Officer (DPO) en de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) voor de overheden en openbare instellingen die onder uw bevoegdheid of toezicht vallen.*

**Question n° 316 de M. Emin Özkara du 6 mai 2019 (Fr.) :**

*L'impact du Délégué à la protection des données ou « Data Protection Officer » (DPO) et du règlement général sur la protection des données (RGPD) sur les autorités publiques et organismes publics relevant de vos compétences ou de votre tutelle.*

De bescherming van persoonsgegevens is een van de grote uitdagingen voor onze hypergeconecteerde democratische samenlevingen. Daarom heb ik u op 26 april 2017 vragen gesteld over de Data Protection Officer (DPO) en de gevolgen van de algemene verordening gegevensbescherming (AVG) voor de gewestelijke openbare diensten en instellingen.

« Onder de AVG is het in bepaalde omstandigheden verplicht een « GEB » (of « DPIA » in het Engels) uit te voeren. Een GEB is een procedure om te evalueren of een verwerking van persoonsgegevens risico's inhoudt voor de rechten en vrijheden van de persoon wiens data worden verwerkt en hoe men deze risico's kan beheersen. (¹) »

Vandaag wens ik naar aanleiding van de publicatie van de Belgische wet tot uitvoering van de AVG in het *Belgisch Staatsblad* van 5 september 2018 terug te komen op dit uiterst belangrijke onderwerp voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer van alle inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

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

1. Voldoet uw kabinet volledig aan de vereisten van de AVG ? Beschikt het over een DPO ?
2. Welke overheden of openbare instellingen voldoen thans niet helemaal aan de vereisten van de AVG en/of beschikken niet over een DPO ?
3. Is er een kadaster opgesteld van de DPO's van de overheden of openbare instellingen die onder uw bevoegdheid of toezicht vallen ? Staan de gegevens van de DPO's ter beschikking van de bevolking ?

Voor elke overheid of openbare instelling die onder uw bevoegdheid of toezicht valt, had ik u graag de volgende bijkomende vragen gesteld :

4. Worden er data aan andere overheden overgedragen ? Zo ja, welke en aan welke overheden ? Zijn er samenwerkingsprotocollen gesloten ? Zo ja, met welke overheden of particuliere organisaties ? Over welke protocollen gaat het ?
5. Worden er zogenaamde gevoelige data verwerkt ? Zo ja, bestaat er een register van de verwerkingen van die data ?
6. Is er een gegevensbeschermingseffectenbeoordeling (GEB) uitgevoerd ? Zo ja, wanneer, met welke frequentie en voor welke gegevensverwerkingen ?
7. Zijn er een beleid en procedures opgesteld om gegevenslekken te beheren ?
8. Zijn er sinds 25 mei 2018 klachten wegens schending van de persoonlijke levenssfeer, schending van de geheimhoudingsplicht, gegevenslekken of beveiligingsbreuken ingediend ? Zo ja, hoeveel en wanneer ?

(1) <https://www.gegevensbeschermingsautoriteit.be/gegevensbeschermingseffectbeoordeling-0>, geraadpleegd op 29 april 2019.

La protection des données personnelles est un des grands enjeux de nos sociétés démocratiques hyper-connectées. C'est pourquoi, en date du 26 avril 2017, je vous questionnais au sujet du Délégué à la protection des données ou « Data Protection Officer » (DPO) et de l'impact du règlement général sur la protection des données (RGPD) sur les services et organismes publics régionaux.

« En vertu du RGPD, il est obligatoire, dans certaines circonstances, de procéder à une « AIPD » (ou « DPIA » en anglais). Une AIPD est une procédure destinée à évaluer si un traitement de données à caractère personnel comporte des risques pour les droits et libertés de la personne dont les données sont traitées et à évaluer la manière dont ces risques peuvent être maîtrisés. (¹) »

Aujourd'hui, et faisant suite à la loi belge du 30 juillet 2018 exécutant le RGPD qui a été publiée le 5 septembre 2018 au *Moniteur Belge*, je souhaiterais revenir sur ce sujet des plus importants pour la protection de la vie privée de toutes et tous les résidents de notre si belle et diversifiée Région de Bruxelles-Capitale.

Voici mes questions :

1. Votre cabinet répond-il entièrement aux exigences du RGPD et dispose-t-il d'un DPO ?
2. Actuellement, quelles sont les autorités publiques ou organismes publics qui ne répondent pas entièrement aux exigences du RGPD et/ou qui ne disposent pas d'un DPO ?
3. Un cadastre des DPO des autorités publiques et organismes publics relevant de vos compétences ou de votre tutelle a-t-il été réalisé ? Les coordonnées des DPO sont-elles à disposition du public ?

Pour chacune des autorités publiques et chacun des organismes publics qui relèvent de vos compétences ou de votre tutelle, je souhaiterais vous poser les questions supplémentaires suivantes :

4. Des transferts de données avec d'autres autorités publiques ont-ils lieu ? Si oui, quelles sont les données et autorités publiques impliquées dans ces transferts ? Des protocoles de collaboration ont-ils été conclus ? Si oui, avec quelles autorités publiques ou organisations privées et quels sont ces protocoles ?
5. Des données dites sensibles sont-elles traitées ? Si oui, un registre des activités de traitement est-il disponible pour ces données dites sensibles ?
6. Une analyse d'impact relative à la protection des données (AIPD) a-t-elle été réalisée ? Si oui, quand, à quelle fréquence et pour quels traitements de données ?
7. Une politique et des procédures pour gérer les fuites de données ont-elles été élaborées ?
8. Depuis le 25 mai 2018, des plaintes pour non-respect de la vie privée, violation d'une obligation de secret, fuites de données ou brèches de sécurité sont-elles à signaler ? Si oui, combien et quelles sont les dates de dépôt de ces plaintes ?

(1) <https://www.autoriteprotectiondonnees.be/analyse-dimpact-relative-a-la-protection-des-donnees>, consulté le 29 avril 2019.

## 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 Cexhe 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 Cexhe d.d. 15 december  
2015 (Fr.) :**

*Belastingen op motorvoertuigen.*

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

**Question n° 46 de M. Benoît Cexhe 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 Cexhe du 15 décembre  
2015 (Fr.) :**

*Les taxes sur les véhicules automobiles.*

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

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

**Vraag nr. 97 van de heer Michaël Verbauwheide 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 Verbauwheide 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. 1124 van mevr. Mathilde El Bakri d.d.  
28 februari 2019 (Fr.) :**

*Het Kanaalplan en de daaraan verbonden concentratie van  
middelen.*

Op de internetsite van het Kanaalplan staat dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich verbindt tot een « coconstructie van projecten tussen private en publieke actoren » via een concentratie van middelen.

De concentratie van middelen komt tot uiting in een keuze om projecten op te zetten binnen een beperkte operationele perimeter (700 hectare), die in grote mate (300 hectare : het gewestelijk domein) in handen van de overheid is en waar private, maar ook openbare projecten bij voorrang moeten worden opgezet.

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

- Hoeveel van de 300 ha overheidsgronden wordt ter beschikking gesteld van openbare projecten zoals de bouw van sociale en openbare woningen ?
- Hoeveel van de ha overheidsgronden wordt ter beschikking gesteld van publiek-private projecten ?
- Hoeveel van de ha overheidsgronden wordt ter beschikking gesteld van private projecten ?

**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° 1124 de Mme Mathilde El Bakri du 28 février  
2019 (Fr.) :**

*Le Plan Canal et la concentration de moyens qui y est liée.*

Sur le site du Plan Canal, on peut lire que la Région de Bruxelles-Capitale s'engage à « une co-construction de projets entre acteurs privés et publics » via une concentration de moyens.

La concentration de moyens est illustrée à travers un choix d'intervention sur un périmètre opérationnel limité (700 hectares) constitué dans une large mesure d'emprises publiques (300 hectares : le « Domaine régional ») et sur lequel des projets privés, mais aussi publics, doivent être initiés de façon privilégiée.

Mes questions sont les suivantes :

- Sur les 300 hectares de terrains publics, combien sont-ils mis à disposition de projets publics comme la création de logements sociaux et publics ?
- Combien de ces hectares publics sont-ils mis à disposition de projets public-privé ?
- Combien de ces hectares publics sont-ils mis à disposition de projets privés ?

- Hoeveel van de ha private gronden (de resterende 400 ha) wordt ter beschikking gesteld van openbare projecten zoals de bouw van sociale en openbare woningen ?
- Hoeveel van de ha private gronden (de resterende 400 ha) wordt ter beschikking gesteld van publiek-private projecten ?
- Hoeveel van de ha private gronden (de resterende 400 ha) wordt ter beschikking gesteld van private projecten ?

**Antwoord :** Deze vraag houdt rechtstreeks verband met uw vraag nr. 1127 waarin u informeerde naar op het concrete aantal woningen dat in het kanaalgebied wordt opgetrokken en waarop ik u in detail een antwoord heb verstrekt.

Wij beschikken momenteel niet over relevante gegevens over het precieze aantal hectaren dat benut is voor de projecten waarop de vraag nr. 1127 van toepassing is.

Hierbij moet worden opgemerkt dat het gewestelijk domeinbegrip zoals Alexandre Chemetoff dit heeft omschreven, niet volledig samenvalt met de openbare gronden van het kanaalgebied, dat er delen van openbare projecten worden opgezet op privé-gronden, dat de 700 hectare waarvan sprake geen vaste bestuurlijke begrenzing hebben en schommelen naarmate het Kanaalplan ten uitvoer wordt gebracht...

Wat hierbij wel relevant is, lijkt mij het aantal openbare en privé-woningen die op dit grondgebied zijn gebouwd, waarvoor ik u dus verwijs naar mijn antwoord op vraag nr. 1127.

**Vraag nr. 1125 van mevr. Carla Dejonghe d.d. 5 maart 2019 (N.) :**

*De staat van de grafmonumenten op de Brusselse begraafplaatsen.*

De Brusselse begraafplaatsen spelen een onopvallende, maar belangrijke rol in onze samenleving. Ze zijn in eerste instantie natuurlijk een plek van afscheid, maar ze zijn ook een plek van identiteitsvorming. Tal van mensen bezoeken de Brusselse begraafplaatsen om er op zoek te gaan naar hun eigen familieverhaal.

Gezien de letterlijk en figuurlijk rijke geschiedenis van Brussel hoeft het niet te verbazen dat onze begraafplaatsen over een enorm rijk patrimonium aan grafmonumenten beschikken. Zo werden bijvoorbeeld enkele jaren geleden de dodengalerijen op het kerkhof van Laken gerestaureerd om ze als toeristische trekpleister in te zetten. Er werden overigens al vragen gesteld over het toeristische potentieel van de Brusselse begraafplaatsen.

Een aantal andere begraafplaatsen en grafmonumenten in het Brussels Gewest verkeren momenteel echter wel in (zeer) slechte toestand. Wij werden zelf attent gemaakt op de erbarmelijke staat van enkele grafmonumenten op de begraafplaats van Sint-Gillis.

- Combien de ces hectares non publics (400 hectares restants) sont-ils mis à disposition de projets publics comme la construction de logements sociaux et publics ?
- Combien de ces hectares non publics (400 hectares restants) sont-ils mis à disposition de projets public-privé ?
- Combien de ces hectares non publics (400 hectares restants) sont-ils mis à disposition de projets privés ?

**Réponse :** La présente question est directement liée à votre question 1127 qui portait sur le nombre concret de logements construits sur le territoire du canal et à laquelle il a été répondu dans le détail.

Nous ne disposons pas à ce stade de données pertinentes sur la part exacte d'hectares dédiée aux projets qui font l'objet de la réponse à la question 1127 précitée.

Il faut noter que le concept de Domaine régional mobilisé par Alexandre Chemetoff ne se confond pas totalement avec les terrains publics du territoire du canal, que certains terrains privés accueillent des parts de projets publics, que les 700 hectares dont il est fait mention n'ont pas de limite administrative fixe et ont dès lors fluctué tout au long de la mise en œuvre du Plan Canal...

L'information pertinente nous semble effectivement être le nombre de logements publics ou privés construits sur ce territoire et nous vous renvoyons donc pour cette raison à notre réponse à la question 1127.

**Question n° 1125 de Mme Carla Dejonghe du 5 mars 2019 (N.) :**

*L'état des monuments funéraires dans les cimetières bruxellois.*

Les cimetières bruxellois jouent un rôle discret mais important dans notre société. Ils sont bien sûr avant tout un lieu funéraire, mais aussi un lieu de développement de l'identité. De nombreuses personnes visitent en effet les cimetières bruxellois en quête de leur propre histoire familiale.

Au vu de la riche (au propre comme au figuré) histoire de Bruxelles, on ne doit pas s'étonner que nos cimetières possèdent un colossal patrimoine de monuments funéraires. On a par exemple restauré les galeries funéraires du cimetière de Laeken il y a quelques années pour en faire une attraction touristique. Du reste, le potentiel touristique des cimetières bruxellois a déjà fait l'objet de questions.

Plusieurs autres cimetières et monuments funéraires de la Région bruxelloise sont toutefois en (très) mauvais état actuellement. Notre propre attention a été attirée par l'état pitoyable de quelques monuments funéraires du cimetière de Saint-Gilles. Les

De vaak kostelijke renovaties wegen sterk door op de gemeentebegrotingen, waardoor er vaak eerst – terecht – andere noden worden gelenigd. Een meer actieve ondersteuning vanuit het Gewest, ook in verband met de grafinventarissen, zou hier nuttig kunnen zijn. Dit lijkt ons een rol voor erfgoed.brussels.

1. Op welke manier werkt het Gewest momenteel samen met de gemeentes op het vlak van het onderhoud van grafmonumenten en begraafplaatsen? Werden er de afgelopen jaren subsidies aangevraagd door de gemeentes voor de renovaties van begraafplaatsen of grafmonumenten? Werden er hiervoor reeds aanvragen ingediend door de gemeente Sint-Gillis?
2. Op welke manier wordt de staat van de begraafplaatsen en grafmonumenten van de verschillende Brusselse gemeentes momenteel gemonitord? Gebeurt dat enkel gemeentelijk of speelt erfgoed.brussels of urban.brussels daarin ook een rol? Welke dossiers rond funerair erfgoed werden de afgelopen jaren door erfgoed.brussels of urban.brussels behandeld?
3. Werd reeds onderzocht of erfgoed.brussels een rol kan spelen in het beschikbaar stellen van de grafinventarissen van de Brusselse begraafplaatsen?
4. Hoe staat het Gewest tegenover een actievere rol voor het Gewest rond onderhoud, renovatie (en exploitatie) van het Brussels funerair erfgoed? Werden hierover reeds gesprekken gevoerd met de gemeentes?

**Antwoord :** De Directie Cultureel erfgoed is zich goed bewust van de problematiek van het onderhoud van de begraafplaatsen en de specificiteit hiervan.

Daarom zijn op vraag van meerdere gemeenten en soms van particulieren of derden meermaals subsidies toegekend, zoals bijvoorbeeld de toelage aan de Commonwealth War Graves Commission voor de restauratie van het « British Waterloo Campaign Monument » op de Begraafplaats van Brussel in Evere.

De recentste subsidie betreft de renovatie van de begraafplaats van Brussel, die is toegekend eind 2018 (500 000 euro).

Het kerkhof van Laken heeft eveneens een subsidie ontvangen voor de restauratie van de grafgalerijen en van een aantal individuele grafmonumenten met het oog op een pilootproject voor het « hergebruik » van 5 monumenten (op grond van een selectie) en voor het landschapsonderhoud.

Enkele jaren geleden zijn ook de grafgalerijen van het kerkhof van Molenbeek gerestaureerd en werden diverse subsidies toegekend voor de begraafplaats van Dieweg (Ukkel).

Het toezicht op de begraafplaatsen gebeurt via bezoeken en raadplegingen ter plaatse met de betrokken gemeenten. Momenteel wordt een beheersplan uitgewerkt voor het merendeel van de begraafplaatsen, maar de daarvan verbonden studies verkeren in zeer uiteenlopende stadia (in een aantal gevallen zelfs in de kinderschoenen).

rénovations, souvent onéreuses, grèvent lourdement le budget communal, de sorte que, on satisfait d'abord – à juste titre – d'autres besoins. Un soutien plus actif de la Région, également en vue de l'inventaire des tombes, pourrait être utile à cet égard. Un rôle qui nous semble échoir à patrimoine.brussels.

1. Comment la Région collabore-t-elle actuellement avec les communes en ce qui concerne l'entretien des monuments funéraires et des cimetières? Les communes ont-elles demandé des subventions ces dernières années pour la rénovation de monuments funéraires et de cimetières? La commune de Saint-Gilles a-t-elle déjà introduit des demandes à cette fin?
2. Comment surveille-t-on actuellement l'état des monuments funéraires et cimetières des différentes communes bruxelloises? La commune assure-t-elle seule ce suivi, ou bien patrimoine.brussels ou urban.brussels jouent-ils un rôle à cet égard? Quels dossiers relatifs au patrimoine funéraire patrimoine.brussels ou urban.brussels ont-ils été traités ces dernières années?
3. A-t-on déjà examiné si patrimoine.brussels peut jouer un rôle dans la mise à disposition des inventaires des tombes des cimetières bruxellois?
4. Quelle est la position de la Région sur une participation plus active de la Région à l'entretien, la rénovation (et l'exploitation) du patrimoine funéraire bruxellois? S'est-on déjà concerté avec les communes à ce sujet?

**Réponse :** La Direction du patrimoine culturel (DPC) est parfaitement consciente de la problématique liée à l'entretien des cimetières et ses spécificités.

Des subventions diverses ont ainsi été octroyées à la demande de différentes communes et parfois à celle de particuliers ou de tiers. Notamment, une subvention a été octroyée à la Commonwealth War Graves Commission pour la restauration du « British Waterloo Campaign Monument » du Cimetière de Bruxelles à Evere.

La subvention la plus récente octroyée concerne la restauration du cimetière de Bruxelles, attribuée fin 2018 (500 000 euros).

Le cimetière de Laeken a également reçu une subvention pour la restauration des galeries funéraires, ainsi que celle d'un certain nombre de monuments funéraires individuels, pour un projet pilote de « réutilisation » de 5 monuments funéraires (sur la base d'une sélection) et pour l'entretien du paysage.

Pareillement, il y a quelques années, les galeries funéraires du cimetière de Molenbeek ont été restaurées et diverses subventions ont été accordées pour le cimetière Dieweg (Uccle).

Quant à la surveillance des cimetières, elle se fait par le biais de visites et de consultations avec les communes concernées. Un plan de gestion est en cours d'élaboration pour la plupart des cimetières dont le stade des études varient (certaines n'en sont qu'à un stade très précoce).

Het Gewest is ten volle overtuigd van de relevantie van deze beheersplannen (artikel 242/1 van het BWRO tot en met 242/14) voor wat betreft het onderhoud en de instandhouding van deze sites. Op die manier is immers een regelmatig onderhoud van de monumenten en van het landschap mogelijk en worden tegelijk regels vastgelegd voor de restauratie op lange termijn.

Het Brussels Gewest staat eveneens positief tegenover het « hergebruik » van graf-monumenten. Maar daarvoor is een inventaris van de monumenten nodig die hiervoor in aanmerking komen (deze studie maakt ook deel uit van de beheersplannen).

Het hergebruik van graftmonumenten via hernieuwde concessies komt ten dele ook tegemoet aan de financiële problemen verbonden aan het onderhoud hiervan aangezien hierdoor een deel van de onderhoudskost door de concessiehouders betaald wordt in plaats van door de gemeente (sinds 2014 is ook een subsidie aan de concessiehouder mogelijk).

**Vraag nr. 1126 van mevr. Martine Payfa d.d. 5 maart 2019  
(Fr.) :**

*Het Tournay-Solvay-project.*

Tijdens de commissie territoriale ontwikkeling van woensdag 13 februari had ik de gelegenheid u te vragen naar de medewerking van de gemeente Watermaal-Bosvoorde aan het project voor de herbestemming van het Tournay-Solvay-kasteel.

Op de vraag « Is de gemeente Watermaal-Bosvoorde betrokken geweest bij het projectontwikkelingsproces, met name wat betreft mobiliteit ? » hebt u mij geantwoord dat de gemeente Watermaal-Bosvoorde vertegenwoordigd was in het begeleidingscomité.

Tijdens de interpellatie van een gemeenteraadslid tijdens de laatste gemeenteraad van Watermaal-Bosvoorde, antwoordde het College echter dat het op geen enkele wijze betrokken was geweest...

Kunt u mij bijgevolg het volgende meedelen :

- de samenstelling en functie van de leden van dit begeleidingscomité ?
- het aantal vergaderingen en de data van dit begeleidingscomité

**Antwoord :** In het kader van het project voor de restauratie en herwaardering van het kasteel van het Tournay-Solvaypark werd een begeleidingscomité (BC) opgericht om overleg te kunnen plegen met de betrokken hoofdrolspelers.

In de bijgevoegde (\*) documenten vindt u volgende informatie :

La Région est tout à fait convaincue de la pertinence de l'élaboration de ces plans de gestion (conformément à l'article 242/1 du CobAT jusqu'au 242/14 inclus) pour assurer l'entretien et le maintien de ces sites. En effet, cela permet de garantir une maintenance régulière des monuments et du paysage ainsi que de déterminer les règles de restauration à long terme.

La Région bruxelloise est également favorable à la « réutilisation » des monuments funéraires, pour lesquels, il importe que les monuments appropriés à cet effet puissent être répertoriés (cette étude fait également partie des plans de gestion).

La réutilisation des monuments funéraires par la concession renouvelée répond aussi en partie aux difficultés financières de maintenance puisqu'elle permet qu'une partie du cout de maintenance pour les communes soit assurée par les concessionnaires (une subvention aux concessionnaires est rendue possible depuis 2014).

**Question n° 1126 de Mme Martine Payfa du 5 mars 2019  
(Fr.) :**

*Le projet Tournay-Solvay.*

Lors de la commission du développement territorial du mercredi 13 février, j'ai eu l'occasion de vous interroger sur la collaboration de la commune de Watermael-Boitsfort dans le projet de réaffectation du Château Tournay-Solvay.

À la question « la commune de Watermael-Boitsfort a-t-elle été associée au processus d'élaboration du projet notamment en termes de mobilité ? », vous m'avez répondu que la commune de Watermael-Boitsfort était représentée au sein du comité d'accompagnement.

Cependant, lors de l'interpellation d'un conseiller communal au dernier conseil communal de Watermael-Boitsfort, le Collège a répondu qu'il n'avait été associé d'aucune manière...

Dès lors, pourriez-vous m'informer :

- de la composition et de la fonction des membres de ce comité d'accompagnement ?
- du nombre de réunions et des dates de ce comité d'accompagnement ?

**Réponse :** Dans le cadre du développement du projet de restauration et de réhabilitation du château du parc Tournay Solvay un comité d'accompagnement a été institué afin de se concerter avec les principaux acteurs concernés par le projet.

Dans les documents ci-joints (\*) vous trouverez :

- de samenstelling van de BC's en de functie van de deelnemers (waarbij erop gewezen dient te worden dat het eerste BC plaatsvond in 2014 en het laatste in 2018. Aan de verschillende vergaderingen namen dus niet altijd dezelfde personen deel);
- het aantal vergaderingen, samen met de datum waarop het BC plaatsvond.

De persoon die bij de gemeente het dossier opvolgt, mevrouw Chloé Gillain, werd op regelmatige basis uitgenodigd op de begeleidingscomités.

De gemeente heeft evenwel aan bijzonder weinig vergaderingen deelgenomen. Aan 2 op de 9 comités om precies te zijn (het eerste en het laatste).

De eerste BC's vonden plaats in 2014 en hadden als doel het restauratieproject uit te werken en de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning af te ronden in lijn met de verwachtingen van de verschillende partijen.

De aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning werd ingediend op 25 maart 2016.

In afwachting dat de stedenbouwkundige vergunning werd afgeleverd, besliste de Grondregie het BEL-instituut (Brout-Englert-Lemaître), d.i. het kenniscentrum voor de ontwikkeling van de wetenschap en de verspreiding ervan, in het gebouw onder te brengen. Deze nieuwe bestemming maakte dat het restauratie-project wezenlijke wijzigingen diende te ondergaan om tegemoet te komen aan de specifieke behoeften van het BEL-instituut.

Het project in zijn gewijzigde vorm werd voorgelegd aan het BC, dat het voorstel heeft goedgekeurd.

De gemeente toonde zich enthousiast over het project, omdat het de mogelijkheid bood haar erfgoed met respect voor de site te renoveren.

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

#### **Vraag nr. 1127 van mevr. Mathilde El Bakri d.d. 7 maart 2019 (Fr.):**

***Het Kanaalplan en het aantal sociale woningen, overheids- en privéwoningen opgetrokken in de zone met de tien werven van het Kanaalplan.***

Op de site van het Kanaalplan staat te lezen dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich verbindt tot co-constructie van projecten tussen privé- en overheidsactoren, via een bundeling van de middelen.

- la composition et les fonctions des participants aux CA (il est à noter que le premier CA a eu lieu en 2014 et le dernier en 2018. Les personnes présentes aux différentes réunions n'étaient donc pas toujours les mêmes).
- le nombre de réunions et les dates des CA.

La personne chargée du suivi du dossier auprès de la commune, notamment Mme Chloé Gillain, a été régulièrement conviée aux comités d'accompagnement.

Toutefois la commune a très peu participé aux différentes réunions. Elle a participé à 2 comités sur 9 (le premier et le dernier).

Les premiers CA ont eu lieu en 2014 leur objectif était de développer le projet de restauration et de finaliser la demande de permis d'urbanisme conformément aux attentes des différents intervenants.

La demande de permis d'urbanisme a été introduite en date du 25/03/2016.

Dans l'attente d'octroyer le permis d'urbanisme, la Régie foncière a décidé d'accueillir dans le bâtiment l'Institut BEL (Brout-Englert-Lemaître), Centre d'Excellence pour le développement de la Science et sa diffusion. Cette nouvelle affectation a nécessité la modification substantielle du projet de restauration afin de se conformer aux besoins spécifiques de l'Institut BEL.

Le projet modifié a été présenté au CA qui a validé la proposition.

La commune s'est montrée enthousiaste pour ce projet car c'était l'occasion de voir son patrimoine rénové dans la mesure du respect du site.

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

#### **Question n° 1127 de Mme Mathilde El Bakri du 7 mars 2019 (Fr.):**

***Le Plan Canal et le nombre de logements sociaux, publics et privés qui ont été construits sur le périmètre de zone qui regroupe les dix chantiers du Plan Canal.***

Sur le site du Plan Canal, on peut lire que la Région de Bruxelles-Capitale s'engage à « une co-construction de projets entre acteurs privés et publics » via une concentration de moyens.

De bundeling van de middelen blijkt uit een keuze om te werken in een operationele zone die beperkt is tot 700 hectare.

Graag een antwoord op volgende vragen :

- Hoeveel sociale woningen werden gebouwd in de beperkte operationele zone tijdens de periode 2014-2019 ?
- Hoeveel overheidswoningen werden gebouwd in de beperkte operationele zone tijdens de periode 2014-2019 ?
- Hoeveel privéwoningen werden gebouwd in de beperkte operationele zone tijdens de periode 2014-2019 ?

**Antwoord :** De wil van het Gewest om zijn actie in het Kanaalgebied op te voeren, kreeg eind 2015–begin 2016 concrete invulling met de oprichting van het kanaalteam, dat instaat voor een versterkt ingrijpen op dit gebied van het Gewest

De inspanningen van het team spitsten zich toe op de sites :

- Biestebroek
- Beco-Vergote (+ T&T)
- Buda
- Heyvaert

In totaal zijn zo vrijwel 200 projecten begeleid, en dit steunend op 4 pijlers :

1. Een brede visie op het kanaalgebied ;
2. Ondersteuning voor de voorbeeldfunctie van openbare projecten ;
3. Aanmoediging van architectuur-wedstrijden ;
4. Steun voor het behoud van productieactiviteiten in de stad.

Ik geef u als cijfer over het totaal aantal projecten dat door het team wordt opgevolgd :

- er worden 326 openbare woningen gebouwd, waarvan 53 sociale woningen.

Op schaal van de kanaalzone tekende Perspective een kaart op basis van de gegevens van de ordonnantie met betrekking tot het aantal vergunde woningen (middels een stedenbouwkundige vergunning) van 01.01.2003 tot in de zomer van 2018.

Ondanks het feit dat deze gegevens geconsolideerd zijn weergegeven per statistische sector (waarvan de grenzen niet ten volle samenvallen met de perimeter van de Kanaalzone) tellen wij in totaal een netto-aantal van zo'n 1.500 vergunde privé- en openbare woningen in de Kanaalzone van 01.01.2014 tot de zomer van 2018.

Als we hierop een verwezenlijkingsgraad van 91 % toepassen (die beantwoordt aan het percentage dat in 2009 is vastgesteld voor de vergunningen voor woningen toegekend in de jaren daarvoor) brengt ons dat op vrijwel 1.400 openbare en privé-woningen (vergund tussen 2014 en de zomer van 2018) die geproduceerd zijn en worden in de kanaalzone.

La concentration de moyens est illustrée à travers un choix d'intervention sur un périmètre opérationnel limité de 700 hectares.

Mes questions sont les suivantes :

- Sur le périmètre opérationnel limité, combien de logements sociaux ont-ils été construits dans la période 2014-2019 ?
- Sur le périmètre opérationnel limité, combien de logements publics ont-ils été construits dans la période 2014-2019 ?
- Sur le périmètre opérationnel limité, combien de logements privés ont-ils été construits dans la période 2014-2019 ?

**Réponse :** La volonté de la Région d'intensifier son action sur le territoire du Canal s'est en effet traduite par la mise en place de l'équipe Canal, fin 2015-début 2016, permettant une action renforcée sur ce territoire.

Les efforts de cette équipe se sont concentrés sur les sites :

- Biestebroeck
- Beco-Vergote (+ T&T)
- Buda
- Heyvaert

Au total ce sont près de 200 projets qui ont été accompagnés, avec 4 axes :

1. Une vision large du territoire du canal ;
2. Le soutien à l'exemplarité des projets publics ;
3. L'incitation à l'organisation des concours ;
4. Le soutien au maintien des activités productives en ville.

En quelques chiffres, sur l'ensemble des projets suivis par l'équipe :

- 326 logements publics construits dont 53 sociaux.

À l'échelle de la zone canal, Perspective a réalisé une carte sur la base des données de l'OBS concernant le nombre de logements autorisés (par voie de permis d'urbanisme) du 01.01.2003 à l'été 2018.

Malgré le fait que ces données soient représentées de manière agrégée par secteur statistique (dont les contours ne correspondent pas tout à fait au périmètre de la Zone Canal), nous comptabilisons un total de quelque 1.500 logements privés et publics autorisés dans la Zone Canal du 01.01.2014 à l'été 2018.

Si nous appliquons un taux de réalisation final de 91 % (qui correspond au taux constaté en 2009 pour des permis résidentiels octroyés les années précédentes), on peut estimer que près de 1.400 logements publics et privés (autorisés de 2014 à l'été 2018) ont été et seront produits dans la Zone canal.

Voor de overige openbare woningen :

- 273 woningen opgedeeld als volgt :

Woningfonds : 125 woningen

63 als betaalbare koopwoningen en 62 als betaalbare huurwoningen.

Citydev : 139 woningen, stuk voor stuk middelgrote koopwoningen.

CLTB : 9 woningen, allemaal sociale koopwoningen.

Pour le reste des logements publics :

- 273 logements, se répartissant de la manière suivante :

Fonds du logement : 125 logements

63 en acquisitif modéré et 62 en locatif modéré.

Citydev : 139 logements, tous en acquisitifs moyens.

CLTB : 9 logements, tous en acquisitif social.

**Vraag nr. 1128 van de heer Michaël Vossaert d.d. 18 maart 2019 (Fr.) :**

**Zoektocht naar een nieuwe zaal voor de club Basic Fit Brussels Basketball.**

Onlangs konden we in de pers lezen dat de club Basic Fit Brussels Basketball op zoek is naar een nieuwe zaal.

Er zouden sites onderzocht worden om er een nieuwe indoorzaal te bouwen (Weststation, Heizelvlakte of nog Sint-Lambrechts-Woluwe).

Enkele dagen geleden heeft de clubmanager er zelfs op gewezen dat de Brusselse club zijn activiteiten misschien zou moeten stopzetten als men binnen 2 tot 3 jaar geen oplossing vindt.

Daarover had ik u graag de volgende vragen gesteld :

- Is er bij het zoeken naar een nieuwe zaal contact opgenomen met het Gewest ?
- Wordt er aan een project gewerkt ?
- Welke oplossingen liggen op tafel ?

**Antwoord :** Ik ben samen met staatssecretaris Fadila Laanan op de hoogte van het verlangen van de club naar een nieuwe sportinfrastructuur.

Eind 2018 heeft overigens een ontmoeting plaatsgevonden tussen het kabinet van mijn collega Fadila Laanan en de directeur van Basic Fit Brussels Basketball, mijnheer Crevecoeur, terwijl mijn kabinet hem deze maand nog heeft ontvangen om ons een stand van zaken te bieden van het dossier en ons op de hoogte te brengen over de vorderingen die gemaakt zijn.

Zo worden volgens de verantwoordelijken verschillende pistes onderzocht met het oog op de bouw van een multifunctionele indoorzaal met een capaciteit van 6.000 plaatsen. De Mounier-site in de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe zou hiervoor in aanmerking kunnen komen, net zoals andere terreinen in Brussel Stad. Het project voor een sportcomplex zou evenwel

**Question n° 1128 de M. Michaël Vossaert du 18 mars 2019 (Fr.) :**

**Recherche d'une nouvelle salle pour le club Basic Fit Brussels Basketball.**

Dans la presse récente, nous apprenons que le club Basic Fit Brussels Basketball serait à la recherche d'une nouvelle salle.

Des sites seraient à l'étude pour la construction d'une nouvelle salle indoor (Gare de l'Ouest, plateau du Heysel ou encore Woluwe-Saint-Lambert).

Il y a quelques jours, le manager du club indiquait même qu'il était possible que les activités du club bruxellois s'arrêtent faute de solution dans les 2 à 3 années.

Par conséquent, pourriez-vous répondre aux questions suivantes :

- La Région a-t-elle été contactée dans le cadre de la recherche d'une nouvelle salle ?
- Un projet est-il en cours de réalisation ?
- Quelles sont les solutions sur la table ?

**Réponse :** En concertation avec la Secrétaire d'État, Mme Laanan, je peux vous dire que nous sommes au courant des volontés du club d'évoluer dans une nouvelle infrastructure sportive.

Le cabinet de ma collègue Mme Laanan a d'ailleurs rencontré M. Crevecoeur, directeur du Basic Fit Brussels Basketball, fin 2018, alors que mon cabinet l'a reçu ce mois-ci, afin qu'il nous dresse l'état des lieux du dossier et nous tienne au courant de son avancée.

Ainsi, d'après les responsables, plusieurs pistes sont à l'étude pour la construction d'une salle indoor multifonctionnelle d'une capacité d'accueil de 6.000 places. Le site Mounier sur la commune de Woluwe-Saint-Lambert pourrait être envisagé, tout comme d'autres espaces sur Bruxelles-Ville. Ce projet de complexe sportif devrait toutefois être couplé à d'autres projets,

gekoppeld moeten worden aan andere projecten, afhankelijk van de sites die in aanmerking komen. Zo wordt met betrekking tot Woluwe momenteel een project onderzocht inzake P+R. Er moet daarbij gekeken worden in hoeverre deze projecten met elkaar te verenigen zijn. Deze beoordeling zal de komende maanden moeten gebeuren en vergt dat de contouren van het project nauwkeuriger bepaald worden : kosten, partners, tijdschema,...

Intussen blijven we verder gesprekken voeren met de verantwoordelijken van de club.

**Vraag nr. 1129 van de heer Dominiek Lootens-Stael d.d. 28 maart 2019 (N):**

***De gunning van de schoonmaakcontracten voor ministeries en departementen onder uw bevoegdheid.***

Ieder jaar stelt de sociale inlichtingen- en opsporingsdienst (een afzonderlijke dienst van het Ministerie van Werk, Sociale Zaken & Justitie) zijn actieplan voor de sociale fraude op.

In 2019 zullen met name in de schoonmaaksector controles van SIOD-ambtenaren worden uitgevoerd om na te gaan of er sprake is van een van de volgende misdrijven : zwartwerk, het op frauduleuze wijze onderwerpen van personen aan de sociale wetgeving en misbruik van deeltijdse arbeid. Er wezen aan herinnerd dat de Algemene Belgische Schoonmaakunie in 2017 meldde dat «de autoriteiten fraude in de schoonmaaksector vergemakkelijken».

In het onderhavige geval had deze beroepsvereniging vastgesteld dat de FOD Financiën een schoonmaakcontract had gegund tegen voorwaarden die onder de normale marktprijzen lagen en die met de huidige lonen en voorwaarden niet haalbaar waren.

Deze vereniging gaf ook aan dat het uurtarief ongeveer 25 euro per uur per werknemer zou moeten bedragen om alle kosten te dekken.

In de schoonmaaksector wordt erkend dat het fenomeen van cascadering van onderaaneming een van de belangrijkste oorzaken van sociale fraude is.

Kan de minister de volgende vragen beantwoorden ?

- Welke schoonmaakbedrijven hebben deze legislatuur een contract verkregen met de ministeries en departementen die onder uw bevoegdheid vallen -opgesplitst per departement sinds 2013 ?
- Bestaat er een controle door de gewestelijke autoriteiten om na te gaan of de werknemers die werkzaam zijn in de schoonmaak van de Brusselse gewestelijke gebouwen met de sociale wetgeving in orde zijn ? Zo ja, bent u op de hoogte van fraude en zijn er sancties opgelegd ?

en fonction des sites envisagés. A Woluwe, par exemple, un projet de P+R est actuellement à l'étude. Il faut donc évaluer dans quelle mesure ces programmes sont compatibles. Cette évaluation doit avoir lieu dans les mois qui viennent et requerra une définition plus précise des contours du projet : couts, partenaires, timing,...

En attendant, nous restons en discussion avec les responsables du Club.

**Question n° 1129 de M. Dominiek Lootens-Stael du 28 mars 2019 (N):**

***L'attribution de contrats de nettoyage pour les ministères et départements relevant de votre compétence.***

Chaque année, le Service d'information et de recherche sociale (un service distinct dépendant du ministère de l'Emploi, des Affaires sociales et de la Justice) élabore son plan d'action pour la fraude sociale.

En 2019, les fonctionnaires du SIRS effectueront notamment des contrôles dans le secteur du nettoyage afin d'établir les éventuelles infractions suivantes : travail au noir, assujettissement frauduleux de personnels à la législation sociale et abus du travail à temps partiel. Rappelons qu'en 2017, l'Union générale belge du nettoyage a déclaré que les autorités facilitaient la fraude dans le secteur du nettoyage.

Dans le cas en question, cette association professionnelle avait constaté que le SPF Finances avait attribué un contrat de nettoyage à des conditions inférieures aux prix normaux du marché et impossibles à tenir aux conditions et salaires actuels.

Cette association a également déclaré que le tarif horaire devrait être d'environ 25 euros par travailleur pour couvrir tous les frais.

Le secteur du nettoyage reconnaît que le phénomène de la sous-traitance en cascade est une des principales causes de la fraude sociale.

Je voudrais vous poser les questions suivantes :

- Sous la présente législature, quelles sociétés de nettoyage ont-elles obtenu un contrat avec les ministères et départements relevant de votre compétence – merci de ventiler par département depuis 2013 ?
- Les autorités effectuent-elles un contrôle afin de s'assurer que les travailleurs actifs dans le nettoyage des bâtiments régionaux bruxellois sont en règle au regard de la législation sociale ? Dans l'affirmative, avez-vous connaissance de cas de fraude et des sanctions ont-elles été prises ?

- Hebben de regionale autoriteiten de prijs als een van hun selectiecriteria genomen? Zo ja, zijn er contracten met uurtarieven van minder dan 25 euro geselecteerd?
- Staan de contracten toe dat bedrijven die de schoonmaakcontracten hebben gewonnen, deze in onderaanneming uitbesteden?

**Antwoord :**

**Voor Brussel Stedenbouw & Erfgoed :**

De Gewestelijke Overheidsdienst Brussel Stedenbouw en Erfgoed (GO BSE), een administratieve dienst onder het rechtstreeks gezag van de Minister bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Stadsvernieuwing en Monumenten en Landschappen, bestuurlijk opgericht op 30 juni 2017, was tot 19 november 2018 in het CCN gehuisvest.

Het CCN is een administratief gebouw waarin in hoofdzaak de medewerkers van de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel ondergebracht waren; het beheer van dat gebouw staat onder het toezicht van de staatssecretaris bevoegd voor het Openbaar Ambt.

De GO BSE is nooit belast geweest met het technische en administratieve beheer van de ruimten binnen het CCN die door zijn medewerkers ingenomen werden.

Sinds 19 november 2018 is de GO BSE in het ARCADIA-gebouw gevestigd. Het is een huurpand, waar de schoonmaak verzorgd wordt door een bedrijf gecontacteerd door de technisch beheerder van het gebouw (BNP Paribas Fortis). De GO BSE is dus niet de aanbestedende overheid en evenmin de opdrachtgever van deze schoonmaakopdracht.

Desondanks heeft de GO BSE uit bekommernis voor het welzijn van de werknemers, bij zijn contacten met de technisch beheerder van het gebouw, zijn bezorgdheid geuit inzake de naleving van de collectieve overeenkomsten die gelden in de schoonmaaksector, van de uurtarieven en van de barema's van de ABSU (Algemene Belgische SchoonmaakUnie).

**Voor het BPB (perspective.brussels) :**

Op 30 januari 2018 wees het Brussels Planningsbureau (BPB) een overheidsopdracht voor de schoonmaak, de levering van sanitaire verbruiksgoederen en afvalophaling, alsook voor het glaswerk van al zijn lokalen toe aan het bedrijf LAURENTY. Deze opdracht is opgedeeld in twee percelen : perceel nr. 1 - de prestatie schoonmaak van alle lokalen en levering van sanitaire verbruiksgoederen en perceel nr. 2- de prestatie schoonmaak van de buitenramen. In die context is de opdracht gesloten middels een gemengde prijs. Buiten occasionele aanvullende prestaties buiten forfait voorzien in de overheidsopdracht is evenwel het financieel criterium voor perceel nr. 1 niet beoordeeld in het licht van een uurprijs maar wel van een forfaitaire jaarprijs per m<sup>2</sup>. Dit bedrag is vervolgens vermenigvuldigd met de oppervlakte van de kantoren van BPB, die vooraf aan een verplicht bezoek zijn

- Les autorités régionales ont-elles retenu le prix parmi les critères de sélection ? Dans l'affirmative, des offres avec un tarif horaire inférieur à 25 euros ont-ils été sélectionnées ?
- Les contrats autorisent-ils les sociétés de nettoyage qui les ont remportés à sous-traiter le travail ?

**Réponse :**

**Concernant Bruxelles Urbanisme & Patrimoine :**

Le Service public régional Bruxelles Urbanisme et Patrimoine (SPR BUP), service administratif placé sous l'autorité directe du ministre chargé de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, de la Rénovation urbaine et des Monuments et sites, créé administrativement le 30 juin 2017, a été hébergé jusqu'au 19 novembre 2018 au sein du C.C.N.

Le C.C.N. est un bâtiment administratif hébergeant majoritairement les agents du Service public régional de Bruxelles ; la gestion de ce bâtiment est sous la tutelle de la Secrétaire d'État en charge de la Fonction publique.

Le SPR BUP n'a jamais été en charge de la gestion technique et administrative des surfaces occupées par ses agents au sein du C.C.N.

Depuis le 19 novembre 2018, le SPR BUP est installé dans le bâtiment ARCADIA. Il s'agit d'un bâtiment loué pour lequel les prestations de nettoyage sont assurées par une société contractée par le gestionnaire technique du bâtiment (BNP Paribas Fortis). Le SPR BUP n'est donc ni pouvoir adjudicateur ni donneur d'ordre dudit marché de nettoyage.

Toutefois, le SPR BUP, soucieux du bien-être des travailleurs, a veillé dans ses contacts avec le gestionnaire technique du bâtiment à répercuter ses préoccupations en matière de respect des conventions collectives en vigueur dans le secteur du nettoyage, au respect des tarifs horaires et des barèmes de l'UGBN (Union générale belge du nettoyage).

**Concernant le BBP (perspective.brussels) :**

Le 30 janvier 2018, le Bureau bruxellois de la planification (BBP) a attribué un marché public de nettoyage, fourniture des consommables sanitaires et évacuation des déchets ainsi que de la vitrerie de l'ensemble des locaux à la firme LAURENTY. Ce marché est divisé en deux lots : lot n° 1 - prestation de nettoyage de l'ensemble des locaux et fournitures des consommables sanitaires et lot n° 2- prestation de nettoyage de vitrerie extérieure. Dans ce cadre, le marché a été conclu sous l'égide d'un prix mixte. Toutefois et en dehors de prestations ponctuelles complémentaires hors forfait prévues par le marché public, le critère financier du lot n° 1 n'a pas été apprécié par rapport à un prix horaire mais par rapport à un prix forfaitaire annuel au m<sup>2</sup>. Ce montant a été ensuite multiplié par la surface des locaux de BBP qui avaient par ailleurs fait l'objet d'une visite préalable obligatoire durant la passation

onderworpen tijdens de gunning van de opdracht. *A contrario* en met betrekking tot perceel nr. 2 is de prijs van de opdracht een uurprijs vermenigvuldigd met het aantal geraamde uren.

Wat het financieel criterium betreft, heeft het BBP de prestatieprijs in aanmerking genomen als selectiecriterium voor de offertes ten belope van 50 % en heeft het niet gearzeld om tijdens dit proces een procedure inzake gewettigde verdenking op te starten tegen een inschrijver op deze opdracht.

Ten slotte doet de firma Laurenty voor deze opdracht enkel een beroep op onderaanneming voor de levering van sanitaire verbruiksgoederen, en dit middels een aangemelde onderaannemer.

#### Voor de Haven van Brussel :

Tijdens de legislatuur heeft de Haven twee opdrachten gesloten voor onderhoud, schoonmaak en stofbestrijding van de lokalen, van het meubilair, van de ramen enz. in de verschillende gebouwen van de Haven van Brussel.

In 2014 : Bestek 1103 goedgekeurd op de RvB van 28/3/2014

Werken voor onderhoud, schoonmaak en stofbestrijding van de lokalen, van het meubilair, van de ramen enz. in de verschillende gebouwen van de Haven van Brussel

De opdracht is toegewezen aan het bedrijf Jette Clean van 1090 Brussel voor een bedrag van 566.782, 32 - euro excl. BTW.

Het bestek voorzag in sociale bepalingen, stond de aannemer toe om een beroep te doen op onderaanneming en hield geen rekening meteen minimumloon.

In 2018 : Bestek 1151 goedgekeurd op de RvB van 30/3/2018

Werken voor onderhoud, schoonmaak en stofbestrijding van de lokalen, van het meubilair, van de ramen enz. in de verschillende gebouwen van de Haven van Brussel.

De onderneming Jette Clean nv, gevestigd Léon Théodorstraat 157 te 1090 Brussel, die de voordeligste offerte heeft ingediend, heeft de opdracht toegewezen gekregen voor een bedrag van 926.877,48 euro excl. BTW.

Het bestek voorzag in sociale bepalingen en stelde benevens de prijs voor de selectie ook andere criteria vast. Het staat onderaanneming toe maar de geselecteerde aannemer heeft in zijn offerte vermeld dat hij voor de uitvoering van de opdracht over de hele duur geen gebruik zal maken van onderaanneming of personeel met een zelfstandig statuut.

Wat het uurtarief betreft, past de geselecteerde aannemer een tarief toe van 23,24 euro (steunend op een gemiddeld uurtarief van het moment).

du marché public. *A contrario* et concernant le lot n° 2, le prix du marché est un prix horaire multiplié par le nombre d'heures estimées.

Eu égard au critère financier, BBP a pris en considération le prix de la prestation en qualité de critère de sélection des offres à hauteur de 50 % et n'a pas hésité, en cours de procédure, à réaliser une procédure de suspicion d'offre anormalement basse envers un soumissionnaire sur ce marché.

Enfin, la firme Laurenty sous-traite uniquement la fourniture de consommables sanitaires dans le cadre de ce marché, sous-traitant déclaré par ailleurs.

#### Concernant le Port de Bruxelles :

Pendant la législature, le Port a procédé à 2 marchés pour les travaux d'entretien, nettoyage et dépoussiérage des locaux, du mobilier, vitres, etc. à effectuer aux différents bâtiments du Port de Bruxelles.

En 2014 : CSC 1103 approuvé CA 28/3/2014

Travaux d'entretien, nettoyage et dépoussiérage des locaux, du mobilier, vitres, etc. à effectuer aux différents bâtiments du Port de Bruxelles

Le marché a été attribué à la société Jette Clean de 1090 Bruxelles, pour un montant de 566.782, 32 - euros HTVA.

Le CSC prévoyait des clauses sociales, autorisait l'entrepreneur à faire appel à de la sous-traitance et ne tenait pas compte d'un salaire minimum.

En 2018 : CS 1151 approuvé au CA 30/3/2018

Travaux d'entretien, nettoyage et dépoussiérage des locaux, du mobilier, vitres, etc. à effectuer aux différents bâtiments du Port de Bruxelles.

L'entreprise Jette Clean sa, sise à rue Léon Théodor 157, 1090 Bruxelles qui a remis l'offre régulière la plus avantageuse, s'est vu attribuer le marché pour un montant de 926.877,48 euros HTVA.

Le CSC prévoyait des clauses sociales, a instauré – outre le prix comme critère d'attribution – des critères de sélection. Il autorisait le recours à de la sous-traitance mais l'entrepreneur retenu a spécifié dans son offre qu'il ne fera appel à aucune sous-traitance ou à du personnel à statut d'indépendant pour l'exécution du marché et ce pendant toute sa durée.

Pour ce qu'il en est du tarif horaire, l'entrepreneur retenu pratique un tarif horaire de 23,24 euros (basé sur un tarif horaire moyen du moment).

De Haven van Brussel heeft tot op heden geen weet van enige fraude.

**Conclusie :** De Haven heeft haar gunningsprocedure herzien zodat sociale fraude kan worden aangepast als een aannemer hiertoe zijn toevlucht zou nemen. De Haven van Brussel blijft waakzaam voor deze problematiek door ook in de toekomst (waar dat mogelijk is) verbeteringen aan te brengen aan de opdrachtprocedures middels een optimale opvolging van de huidige aannemer.

**Voor wat BPV betreft :**

Toen Brussel Preventie & Veiligheid zijn kantoren betrok in de Lignestraat te 1000 Brussel heeft de ION de schoonmaakopdracht overgenomen die de eigenaar had gesloten met de bvba Kaan Clean, Vifquinstraat 50 te 1030 Brussel.

Vandaag loopt de procedure om een nieuwe overheidsopdracht te gunnen. Bij de analyse van de offertes wordt bijzondere aandacht besteed aan de verificatie van de prijzen en de naleving van de sociale wetgeving (in samenwerking met het Observatorium van de referentieprijzen voor de overheidsopdrachten bij de Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest).

**Vraag nr. 1130 van mevr. Jacqueline Rousseaux d.d. 28 maart 2019 (Fr.) :**

*De ontwikkelingsstrategie van de regering voor Schaarbeek-Vorming.*

Op de samengevoegde interpellations over de site van Schaarbeek-Vorming van mei 2018 heeft de minister-president een aantal antwoorden gegeven waarover ik meer informatie zou willen.

De minister-president heeft verklaard dat de regering de mogelijkheid onderzocht om het richtschema van Schaarbeek-Vorming te wijzigen en aan te passen aan de evolutie van die strategische zone.

Ter aanvulling van mijn informatie wens ik een antwoord op volgende vragen :

- Naar welke evolutie verwees de minister-president precies en hoe heeft hij die verwerkt in de nieuwe ontwikkelingsstrategie voor Schaarbeek-Vorming ? Welke plaats krijgen de productie- en industriële activiteiten enerzijds en de aanleg van een residentiële zone, campus, crèches, scholen, vrijetijdszones enz. anderzijds ?
- Welke stedelijke programmatie krijgt van perspective.brussels de voorkeur ?

Le Port de Bruxelles n'a, à ce jour, constaté aucune fraude.

**Conclusion :** Le Port a revu sa méthode d'attribution, ce qui permet de lutter contre la fraude sociale qui pourrait être exercée par un entrepreneur. Le Port de Bruxelles reste vigilant par rapport à cette problématique en améliorant encore (là où c'est possible) à l'avenir les prochaines procédures de marché et en assurant un suivi optimal de l'actuel entrepreneur.

**Concernant BPS :**

L'OIP Bruxelles Prévention & Sécurité a, lors de son installation dans ses locaux de la rue de Ligne à 1000 Bruxelles, repris le marché de nettoyage conclu par le propriétaire avec la SPRL Kaan Clean, rue Vifquin 50 à 1030 Bruxelles.

Actuellement, un nouveau marché public est en cours de passation. Une attention particulière est accordée à la vérification des prix ainsi qu'au respect du droit social au cours de l'analyse des offres, après vérification des prix (en collaboration avec l'Observatoire des prix de référence dans les marchés publics au sein du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale).

**Question n° 1130 de Mme Jacqueline Rousseaux du 28 mars 2019 (Fr.) :**

*La stratégie de développement du Gouvernement pour Schaarbeek-Formation.*

À l'occasion d'interpellations jointes qui vous ont été adressées en mai 2018 à propos du site de Schaarbeek-Formation, vous aviez apporté un certain nombre de réponses pour lesquelles je souhaiterais aujourd'hui obtenir davantage d'informations.

En l'occurrence, vous aviez laissé entendre que le gouvernement étudiait la possibilité de réviser le schéma directeur de Schaarbeek-Formation afin de l'adapter aux évolutions de cette zone stratégique.

Afin de compléter mon information, je souhaiterais vous poser les questions suivantes :

- À quelles évolutions spécifiques faisiez-vous référence et comment les avez-vous intégrées dans la nouvelle stratégie de développement du site de Schaarbeek-Formation ? Quelle est-elle aujourd'hui et quelle place fait-elle, d'une part, à l'implantation d'activités productrices et industrielles et, d'autre part, à la création d'une zone résidentielle, d'un campus, de crèches, d'écoles, de zones de loisirs, etc. ?
- Par ailleurs, quelle programmation urbaine perspective.brussels privilégie-t-elle ?

- Behoudt de Brusselse regering in haar nieuwe ontwikkelingsstrategie de mogelijkheid van een spoorverbinding tussen de site van Schaarbeek-Vorming en de haven van Brussel ?
- Onderzoekt de regering de wenselijkheid van de aankoop van het volledige terrein en de bodemsanering ?
- Vanaf wanneer kan het richtschema aan het Parlement voorgesteld worden ?

**Antwoord :**

1. De krachtlijnen van het richtschema uit 2013 worden niet fundamenteel in vraag gesteld.

Daarbij koesteren we de wens op het zuidelijke deel van het gebied (Mabru en ECFG) een gemengde wijk tot stand te brengen van minstens 2.000 woningen met een ideale ligging aan de waterweg. Om de redenen die reeds in mei 2018 uiteengezet werden (verlenging van de erfpachten en risico op delokalisatie), is de stedelijke vernieuwing van dit gebied voorlopig uitgesteld.

Het centrale deel, dat dienst doet als overgangsgebied tussen de nieuwe wijk in het zuiden en het multimodale platform in het noorden, vormt een strategisch knooppunt door de aanwezigheid van het station Schaarbeek-Reizigers. Deze ligging is ideaal om er voorzieningen, met name op het vlak van opleiding en onderzoek (Campus), onder te brengen. De volledige ontwikkeling van dit gebied vergt een aanpak op lange termijn, maar we besteden nu al aandacht aan de toekomstige ontwikkeling ervan. Het Gewest ziet er van nabij op toe dat de NMBS haar verplichtingen nakomt inzake de aanleg van een tunnel onder de rijweg die uitkomt op de Vilvoordselaan ter hoogte van de halte van bus 58 van de MIVB. De werken zouden nog dit jaar van start moeten gaan.

Met betrekking tot het noordelijke deel van het gebied heeft de Regering - zowel in haar Algemene Beleidsverklaring (2014-2019) als in het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO 2018) - altijd de wens tot uiting gebracht er een efficiënte multimodale pool te ontwikkelen die een essentiële schakel zal vormen van de logistieke en industriële keten van ons Gewest.

2. Op het vlak van stadsplanning geeft Perspective voor wat de drie boven genoemde gebieden betreft steeds de voorkeur aan de hoofdlijnen van het richtschema. Niettemin zal er rekening moeten worden gehouden met verschillende elementen die sinds de studies uitgevoerd in het kader van de opmaak van het richtschema geëvalueerd zijn en waar bij de toekomstige planning van de site rekening mee moet worden gehouden. Naast de redenen die verband houden met Mabru en het ECFG denk ik met name aan de verschillen in ontwikkelingsperimeter die er bestaan tussen het terrein van het FSI (40 hectare) en de 54,5 hectare van het richtschema die ook terreinen toebehorend aan Infrabel en de NMBS omvat. Het terrein van 40 hectare dat eigendom is van het FSI mag dan al te koop staan, de verkoop van de extra 14,5 hectare is op dit ogenblik niet aan de orde en zal nog de nodige tijd vergen. Rekening houdend met deze afgeslankte perimeter, wordt de splitsing van de Vilvoordselaan, zoals die oorspronkelijk in het richtschema voorzien werd, een moeilijke en kostelijke aangelegenheid. Het zou bedachtzamer kunnen zijn er de voorkeur aan te geven te investeren in de modernisering van de bestaande laan. Momenteel wordt dit aan een objective-

- Le gouvernement bruxellois maintient-il, dans sa nouvelle stratégie de développement, la possibilité de développer la liaison entre le site de Schaerbeek-Formation et le port de Bruxelles par les voies ferroviaires ?
- Le gouvernement étudie-t-il l'opportunité d'acheter le terrain dans son intégralité et de procéder à la dépollution des sols ?
- Pourriez-vous par ailleurs nous indiquer le moment à partir duquel le schéma directeur actualisé sera présenté au Parlement ?

**Réponse :**

1. Il n'y a pas de remise en cause fondamentale des lignes directrices contenues dans le schéma directeur de 2013.

Pour rappel, notre volonté pour la partie sud de la zone (Mabru et ECFG) est d'accueillir un quartier mixte avec un minimum de 2.000 logements idéalement situés le long de la voie d'eau. Pour les raisons déjà évoquées en mai 2018 (prolongation des emphytéoses et menace de délocalisation), le renouvellement urbain de cette zone est pour l'instant différé.

La zone centrale, zone de transition entre le nouveau quartier au Sud et la plateforme multimodale au Nord, constitue un nœud stratégique par la présence de la Gare de Schaerbeek-Voyageurs. Cette localisation est idéale pour l'installation d'équipements, notamment de formation et de recherche (Campus). Le développement complet de cette zone est à prévoir à long terme mais nous sommes déjà attentifs au développement futur de la zone. La Région suit de près le respect des engagements de la SNCB de réaliser un tunnel sous les voies qui débouche sur l'avenue de Vilvorde à hauteur de l'arrêt de bus 58 de la STIB. Le chantier devrait démarrer cette année.

En ce qui concerne la partie Nord de la zone, le Gouvernement – que ce soit notamment dans sa Déclaration de Politique Générale du Gouvernement (2014-2019) ou dans le Plan régional de développement durable (PRDD 2018) – a toujours manifesté sa volonté d'implanter un pôle multimodal efficace qui constituera un maillon essentiel de l'armature logistique et industrielle de notre Région.

2. En matière de programmation urbaine, perspective privilégie toujours les grandes lignes du schéma directeur, pour les trois zones précitées. Il faudra néanmoins tenir compte de différents éléments qui ont évolué depuis les études menées dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur et qui doivent être pris en compte pour la future programmation du site. Outre les raisons évoquées relatives à Mabru et ECFG, je pense notamment au périmètre de développement qui diffère entre le terrain du FIF (40 hectares) et les 54,5 hectares du schéma directeur qui couvrent également des terrains d'Infrabel et de la SNCB. Si les 40 hectares détenus par le FIF sont en vente, la vente des 14,5 hectares supplémentaires n'est pas à l'ordre du jour et prendra encore du temps. Compte tenu de ce périmètre plus restreint, le dédoublement de l'avenue de Vilvorde tel qu'initialement envisagé par le schéma directeur est rendu difficile et est onéreux. Il pourrait être plus prudent de préconiser d'investir dans la modernisation de l'avenue existante. Ceci est en cours d'objectivation au sein des organismes régionaux impliqués et une décision sera prise sur la base de cette objectivation.

ring door de betrokken gewestelijke instanties onderworpen en op basis van deze objectivering zal er dan een beslissing genomen worden.

3. Het behoud van een spoorverbinding tussen de voorhaven en het spoorwegnet kadert in een door Europa opgelegde verplichting en geeft tegelijk blijk van gezond verstand. Om te verzekeren dat de trein de voorhaven kan blijven bedienen, hebben de Haven van Brussel en het Gewest Infrabel op 12 oktober 2018 gedagvaard voor de Brusselse rechtbank van eerste aanleg, zodat Infrabel verplicht zou worden de haven met de trein te blijven bedienen en dus aan de Europese wetgeving te voldoen, waarbij de lidstaten van de Europese Unie erover moeten waken dat hun havens verbonden zijn en blijven met de spoorinfrastructuur.

Naast deze procedure ten gronde heeft de Haven een aanvraag tot voorlopige maatregelen ingediend op 14 maart 2019, aangezien de uitbating ten laatste op 31.12.2020 afloopt en het niet zeker is dat er tegen eind 2020 uitspraak zal worden gedaan in de procedure ten gronde.

We koesteren de hoop dat de federale overheid alles in het werk zal stellen en alle beschikbare nuttige middelen zal aanwenden om de spoorverbinding te behouden en erin te investeren.

Ik heb Minister Bellot persoonlijk aangeschreven om hem andermaal van mijn wens en de noodzaak te overtuigen de spoorwegverbinding met de voorhaven in stand te houden om de economische en logistieke ontwikkeling van het Brussels Gewest in de toekomst te bevorderen.

4. Het terrein van het FSI, dat 40 hectare groot is, vormt het belangrijkste terrein van een gebied van 54,5 hectare dat opgenomen is in het richtschema om er de nieuwe logistieke en industriële voorzieningen te huisvesten. De verkoop van de resterende 14,5 hectare is vandaag niet aan de orde. Op 12 juli 2018 gaf de Regering aan citydev.brussels de opdracht om in overleg met de betrokken gewestelijke actoren, waaronder in het bijzonder de Haven van Brussel en perspective.brussels, onderhandelingen te voeren over de aankoop van het FSI-terrein om redenen van algemeen nut.

Het is dus de bedoeling dat citydev.brussels het hele FSI-terrein terugkoop, met inbegrip van de aardebaan van de spoorverbinding. Daarvoor zal een bijkomend akkoord met de Haven en Infrabel gesloten moeten worden.

Wat het beheer van de verontreinigde bodems betreft, voerde het Fonds voor Spoorweginfrastructuur in 2016 en 2017 een aantal bodemonderzoeken uit. Die volstonden echter niet. De gewestelijke overheden lieten bijkomende bodemonderzoeken uitvoeren in het kader van de publieke behandeling. Zo kon de verontreiniging van het terrein beter gekarakteriseerd worden. Die analyses brachten verschillende soorten verontreinigingen aan het licht :

- Aan de ingang van de site zijn er twee verontreinigingsvlekken met minerale oliën, waarschijnlijk veroorzaakt door illegale lozingen. De saneringskosten worden in totaal geschat op 68.296,09 euro exclusief btw. Aangezien het om een weesverontreiniging gaat, neemt Leefmilieu Brussel de behandelingswerken op zich via de publieke behandeling.
- Op de volledige site werd ook een andere belangrijke weesverontreiniging aangetroffen, met polycyclische aromatische koolwaterstoffen en zware metalen. Die houdt verband met

3. Le maintien d'une desserte ferroviaire entre l'avant-port et le réseau ferroviaire relève d'une obligation européenne autant que du bon sens. Afin de veiller à ce que l'accès ferroviaire à l'avant-port soit maintenu, le Port de Bruxelles et la Région ont cité en justice Infrabel en date du 12 octobre 2018 devant le Tribunal de première instance de Bruxelles afin que celle-ci se voie imposer l'obligation de maintenir une desserte ferroviaire avec le Port pour respecter la législation européenne en la matière, c-à-d une obligation pour les États membres de l'Union européenne de veiller à relier les ports aux infrastructures ferroviaires et à maintenir ces liaisons.

En plus de cette procédure au fond, le Port a introduit une demande de mesures provisoires le 14 mars 2019, compte tenu du fait que la fin de l'exploitation est prévue au plus tard le 31.12.2020 et que l'on n'est pas certain d'obtenir un jugement dans la procédure au fond d'ici fin 2020.

Nous espérons que le fédéral mettra tout en œuvre et tous les moyens utiles disponibles pour maintenir et investir dans la desserte ferroviaire.

J'ai personnellement écrit au ministre Bellot pour confirmer ma volonté et la nécessité de maintenir l'accès ferroviaire à l'avant-port afin de favoriser le développement logistique et économique futur de la Région bruxelloise.

4. Le terrain du FIF, qui a une superficie de 40 hectares, constitue le terrain le plus important sur une zone de 54,5 hectares reprise au schéma directeur pour accueillir les nouveaux développements logistiques et industriels. La vente des 14,5 hectares supplémentaires n'est pas à l'ordre du jour. En date du 12 juillet 2018, le Gouvernement a chargé citydev.brussels de négocier l'acquisition du terrain du FIF pour cause d'utilité publique, en concertation avec les acteurs régionaux concernés, dont particulièrement le Port de Bruxelles et perspective.brussels.

L'objectif est donc que citydev.brussels rachète l'intégralité du terrain du FIF, y compris l'assiette terrain de la desserte ferroviaire. Pour celle-ci, un accord complémentaire avec le Port et Infrabel devra intervenir.

En matière de gestion des sols pollués, des études de sol ont été réalisées par le Fonds d'Infrastructure Ferroviaire en 2016 et 2017. Celles-ci étaient toutefois insuffisantes. Les autorités régionales ont fait procéder à des études de sol complémentaires dans le cadre du traitement public pour avoir une meilleure caractérisation de la pollution du terrain. Les résultats des analyses mettent en évidence différentes pollutions :

- Deux taches de pollution en huiles minérales sont présentes à l'entrée du site probablement liées à des déversements clandestins. Les travaux de dépollution sont estimés à un coût total de 68 296,09 HTVA. Considérant l'origine orpheline de la pollution, Bruxelles Environnement prendra les travaux de traitement de cette pollution à sa charge.
- Il a également été détecté une autre pollution orpheline significative cette fois en hydrocarbures aromatiques polycycliques et en métaux lourds sur l'ensemble du site liée à la présence

de dikke laag aanvulgrond voor de sporen. In het slechtst mogelijke scenario is in totaal 2.800.000 m<sup>3</sup> aanvulgrond verontreinigd (4.480.000 ton).

De vereenvoudigde risicoanalyse toonde aan dat de verontreiniging van de aanvulgrond geen onaanvaardbaar risico inhoudt voor de volksgezondheid, het milieu en de ecosystemen wanneer de site een industriële bestemming krijgt. De kostprijs voor het volledig verwijderen van de aanvulgrond wordt geschat op 74.215.994,56 euro exclusief btw. De kosten voor de alternatieve oplossing – de herwaardering van de grond na opmaak van een technisch verslag – worden geraamd op 58.140.738,88 euro exclusief btw. Het Fonds voor Spoorweginfrastructuur is wettelijk niet verplicht de aanvulgrond te verwijderen.

Indien er voor het project van het gewest graafwerken op de site moeten plaatsvinden (nivelleren, ondergrondse constructies, funderingen...) en die grond verwijderd moet worden, moet er mogelijk een van die twee oplossingen worden toegepast. Nog citydev.brussels, als kandidaat-koper, noch het Gewest willen die kosten dragen, aangezien die te wijten zijn aan het voormalige gebruik van de site. De enige mogelijke oplossing is de aanvulgrond die uitgegraven of verplaatst wordt, voor toekomstige projecten op de site te bewaren. Daarom vroeg Leefmilieu Brussel een specifieke studie aan. Daaruit bleek dat het met dit verontreinigingsgehalte mogelijk is de aanvulgrond binnen de site te verplaatsen, indien de code van goede praktijk inzake het gebruik van aanvulgronden van Leefmilieu Brussel wordt nageleefd en het terrein uitsluitend voor industrieel gebruik bestemd is. In de mate van het mogelijke moet de toekomstige aanleg van de site zo worden uitgedacht dat de grond op de site hergebruikt kan worden. Bovendien moet er een stabiel wettelijk kader voorzien worden voor de openbare aankoper, citydev.brussels, voor het hergebruik van de grond op de site.

Het is voorlopig nog te vroeg om te spreken over een actualisering van het richtschema. Zoals hierboven aangegeven, worden op dit ogenblik verscheidene objectiveringingen uitgevoerd en het is onze wens dat de onderhandelingen tussen citydev.brussels en het FSI sereen kunnen verlopen. De voorstelling van het actualiseringswerk door perspective.brussels staat gepland voor het 2<sup>e</sup> semester 2019.

du remblai ferroviaire sur une importante épaisseur. Au total dans une hypothèse « worst case », 2.800.000 m<sup>3</sup> de remblai sont considérés comme pollués (4.480.000 tonnes).

Une analyse de risque simplifiée a été réalisée et a montré que la pollution liée au remblai ne constituait pas un risque intolérable pour la santé humaine, l'environnement et les écosystèmes pour une affectation industrielle. Le cout de l'évacuation totale de ces remblais a été estimé à 74.215.994,56 euros HTVA. L'alternative de la revalorisation des terres après réalisation d'un rapport technique a été estimée à 58.140.738,88 euros HTVA. Il n'y a toutefois aucune obligation légale dans le chef du Fonds d'Infrastructures Ferroviaires à procéder à l'évacuation.

Toute excavation sur site dans le cadre du projet mené par la Région (nivellation, constructions souterraines, fondations,...) pourrait nécessiter de recourir pour la partie des terres concernées à l'un des deux modes de gestion des terres évoquées si ces terres devaient être évacuées. Ni citydev, comme candidat acquéreur, ni la Région ne veulent supporter ce cout imputable à l'utilisation passée du site. La seule option viable serait de garder à l'intérieur du site les remblais qui seront excavés/déplacés dans le cadre des projets futurs. À cette fin, une étude spécifique commandée par Bruxelles Environnement a permis de confirmer que les teneurs des polluants permettent le transfert interne des déblais à l'intérieur du site pour autant que les conditions du Code de Bonne Pratique relatif à l'utilisation de remblai établi par Bruxelles Environnement soient respectées et pour exclusivement une utilisation industrielle du terrain. Dans la mesure du possible, il faudra étudier l'aménagement futur du site afin de permettre la réutilisation des terres sur site. De plus, il conviendra de garantir à l'acquéreur public citydev.brussels un cadre législatif stable en matière de réutilisation de terres sur place.

Il est à ce stade encore prématué de parler de mise à jour du schéma directeur. Comme expliqué ci-dessus, différents travaux d'objectivation sont en cours et nous souhaitons que citydev.brussels puisse mener les négociations avec le FIF sereinement. Perspective.brussels devrait présenter ses travaux d'actualisation courant du 2<sup>e</sup> semestre 2019.

**Vraag nr. 1131 van mevr. Jacqueline Rousseaux d.d.  
28 maart 2019 (Fr.):**

**Kwaliteit van de bodem op de site Schaarbeek-Vorming.**

In het kader van samengevoegde interpellations die in mei 2018 tot u werden gericht over de site Schaarbeek-Vorming hebt u een aantal antwoorden gegeven waarover ik vandaag meer toelichtingen had willen krijgen.

U preciseerde dat de Brusselse regering de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI) had gevraagd om een kwalitatieve bodemanalyse uit te voeren om onder meer de kosten van de

**Question n° 1131 de Mme Jacqueline Rousseaux du  
28 mars 2019 (Fr.):**

**La qualité des sols du site de Schaerbeek-Formation.**

À l'occasion d'interpellations jointes qui vous ont été adressées en mai 2018 à propos du site de Schaerbeek-Formation, vous aviez apporté un certain nombre de réponses pour lesquelles je souhaiterais aujourd'hui obtenir davantage d'informations.

En l'occurrence, vous aviez précisé que le gouvernement bruxellois avait demandé à la Société d'Aménagement urbain de procéder à l'analyse qualitative de ces sols en vue, notamment,

eventuele saneringswerken te ramen en om te vermijden dat er in de toekomst toevallig nog vervuilingen op de site ontdekt worden.

Gelet op het voorgaande, had ik u graag de volgende vragen gesteld :

- U hebt laten weten dat die analyses vanaf september 2018 beschikbaar zouden zijn. Heeft de MSI u al haar - zelfs gedeeltelijke – conclusies meegedeeld over de bodemkwaliteit op de site Schaarbeek-Vorming ?
- Hebben andere instellingen de opdracht gekregen om andere analyses uit te voeren (verkennend bodemonderzoek, gedetailleerd onderzoek, risicoanalyse enz.) ?
- Beschikt u over concrete informatie over de saneringenkosten ?
- Onderzoekt de regering nog steeds de opportuniteit om op de site een woongebied aan te leggen ? Is het, in voorkomend geval, nog altijd de bedoeling om 2.000 woningen te bouwen, waarvan de ene helft koopwoningen en de andere helft huurwoningen ?

**Antwoord :**

1. We hebben inderdaad verschillende bijkomende rapporten ontvangen over de bodemkwaliteit van het terrein van het FSI op de site Schaarbeek-Vorming. De studies die het Fonds voor Spoorweginfrastructuur in 2016 en 2017 liet uitvoeren, leverden reeds een aantal aanwijzingen op, maar dit volstond niet.

De analyses brachten verschillende soorten verontreinigingen aan het licht :

- Aan de ingang van de site zijn er twee verontreinigingsvlekken met minerale oliën, waarschijnlijk veroorzaakt door illegale lozingen. De saneringenkosten worden in totaal geschat op 68.296,09 euro exclusief btw. Aangezien het om een weesverontreiniging gaat, neemt Leefmilieu Brussel de behandelingswerken op zich via de publieke behandeling.
- Op de volledige site werd ook een andere belangrijke weesverontreiniging aangetroffen, met polycyclische aromatische koolwaterstoffen en zware metalen. Die houdt verband met de dikke laag aanvulgrond voor de sporen. In het slechtst mogelijke scenario is in totaal 2.800.000 m<sup>3</sup> aanvulgrond verontreinigd (4.480.000 ton).

De vereenvoudigde risicoanalyse toonde aan dat de verontreiniging van de aanvulgrond geen onaanvaardbaar risico inhoudt voor de volksgezondheid, het milieu en de ecosystemen wanneer de site een industriële bestemming krijgt. De kostprijs voor het volledig verwijderen van de aanvulgrond wordt geschat op 74.215.994,56 euro exclusief btw.

De kosten voor de alternatieve oplossing – de herwaardering van de grond na opmaak van een technisch verslag – worden geraamd op 58.140.738,88 euro exclusief btw. Het Fonds voor Spoorweginfrastructuur is wettelijk niet verplicht de aanvulgrond te verwijderen.

Indien er voor het project van het Gewest graafwerken op de site moeten plaatsvinden (nivelleren, ondergrondse

d’évaluer de manière précise les couts associés aux éventuels travaux d’assainissement du terrain et d’éviter, pour le futur, toute découverte fortuite de pollution sur le site.

En vertu des éléments qui précèdent, je souhaiterais vous poser les questions suivantes :

- Vous aviez déclaré que les rapports seraient rendus disponibles dès le mois de septembre 2018. Dès lors, la SAU vous a-t-elle déjà communiqué ses conclusions, même partielles, relatives à la qualité des sols du site de Schaerbeek-Formation ?
- D’autres analyses ont-elles été commanditées à cet effet auprès d’autres organismes (étude de reconnaissance de l’état du sol, étude détaillée, étude d’analyse de risque, etc.) ?
- Disposez-vous d’informations concrètes sur le cout de dépollution de ces sols ?
- Enfin, le gouvernement étudie-t-il toujours l’opportunité d’implanter sur le site une zone résidentielle ? Le cas échéant, le nombre de 2.000 logements, réparti de moitié entre du logement acquisitif et du logement social, est-il toujours d’actualité ?

**Réponse :**

1. Nous avons obtenu en effet différents rapports complémentaires sur la qualité des sols du terrain FIF sur le site de Schaerbeek-Formation. Les études réalisées par le Fonds d’Infrastructures Ferroviaires en 2016 et 2017 donnaient déjà quelques indications mais étaient insuffisantes.

Les résultats des analyses mettent en évidence différentes pollutions :

- Deux taches de pollution en huiles minérales sont présentes à l’entrée du site probablement liées à des déversements clandestins. Les travaux de dépollution sont estimés à un cout total de 68 296,09 HTVA. Considérant l’origine orpheline de la pollution, Bruxelles Environnement prendra les travaux de traitement de cette pollution à sa charge via le traitement public.
- Il a également été détecté une autre pollution orpheline significative cette fois en hydrocarbures aromatiques polycycliques et en métaux lourds sur l’ensemble du site liée à la présence du remblai ferroviaire sur une importante épaisseur. Au total dans une hypothèse « worst case », 2.800.000 m<sup>3</sup> de remblai sont considérés comme pollués (4.480.000 tonnes).

Une analyse de risque simplifiée a été réalisée et a montré que la pollution liée au remblai ne constituait pas un risque intolérable pour la santé humaine, l’environnement et les écosystèmes pour une affection industrielle. Le cout de l’évacuation totale de ces remblais a été estimé à 74.215.994,56 euros HTVA.

L’alternative de la revalorisation des terres après réalisation d’un rapport technique a été estimée à 58.140.738,88 euros HTVA. Il n’y a toutefois aucune obligation légale dans le chef du Fonds d’Infrastructures Ferroviaires à procéder à l’évacuation.

Toute excavation sur site dans le cadre du projet mené par la Région (nivellation, constructions souterraines, fondations,)

constructies, funderingen...) en die grond verwijderd moet worden, moet er mogelijk een van die twee oplossingen worden toegepast. Nog citydev.brussels, als kandidaat-koper, noch het Gewest willen die kosten dragen, aangezien die te wijten zijn aan het voormalige gebruik van de site. De enige mogelijke oplossing is de aanvulgrond die uitgegraven of verplaatst wordt, voor toekomstige projecten op de site te bewaren. Daarom vroeg Leefmilieu Brussel een specifieke studie aan. Daaruit bleek dat het met dit verontreinigingsgehalte mogelijk is de aanvulgrond binnen de site te verplaatsen, indien de code van goede praktijk inzake het gebruik van aanvulgronden van Leefmilieu Brussel wordt nageleefd en het terrein uitsluitend voor industrieel gebruik bestemd is. In de mate van het mogelijke moet de toekomstige aanleg van de site zo worden uitgedacht dat de grond op de site hergebruikt kan worden. Bovendien moet er een stabiel wettelijk kader voorzien worden voor de openbare aankoper, citydev.brussels, voor het hergebruik van de grond op de site.

2. Om op uw vraag te antwoorden, dient men een onderscheid te maken tussen de drie gebieden die onder het richtschema Schaarbeek-Vorming uit 2013 vallen.

- Op het zuidelijke deel van het gebied (Mabru en ECFG) zou een gemengde wijk tot stand komen van minstens 3 000 woningen met een ideale ligging aan de waterweg en waarvan de helft openbare woningen zouden zijn. Om de redenen die reeds in mei 2018 uiteengezet werden (verlenging van de erfparchten en risico op delokalisatie), is de stedelijke vernieuwing van dit gebied voorlopig uitgesteld. Dit betekent evenwel niet dat wij deze doelstelling uit het oog verliezen.
- Het centrale deel, dat dienst doet als overgangsgebied tussen de nieuwe wijk in het zuiden en het multimodale platform in het noorden, vormt een strategisch knooppunt door de aanwezigheid van het station Schaarbeek-Reizigers. Deze ligging is ideaal om er voorzieningen, met name op het vlak van opleiding en onderzoek (Campus), onder te brengen. De volledige ontwikkeling van dit gebied vergt een aanpak op lange termijn, maar we besteden nu al aandacht aan de toekomstige ontwikkeling ervan.
- Met betrekking tot het noordelijke deel van het gebied, dat onder meer de 40 hectare omvat die aan het FSI toebehoren, heeft de Regering - zowel in haar Algemene Beleidsverklaring (2014-2019) als in het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO 2018) - altijd de wens tot uiting gebracht er een efficiënte multimodale pool te ontwikkelen die een essentiële schakel zal vormen van de logistieke en industriële keten van ons Gewest.

Dit vormt een strategische uitdaging op een ogenblik dat de stedelijke distributie en het vervoer van goederen zich in volle evolutie bevinden. Er is daarom geen sprake van woongelegenheid in dit gebied te creëren.

De voorheen uitgevoerde bodemanalyses wijzen eveneens in die richting, gelet op het feit dat indien het terrein voor huisvesting bestemd zou worden dit zou betekenen dat de aanvulgrond die op de site aanwezig is volledig verwijderd zou moeten worden.

pourrait nécessiter de recourir pour la partie des terres concernées à l'un des deux modes de gestion des terres évoquées si ces terres devaient être évacuées. Tant Citydev, comme candidat acquéreur, que la Région ne veulent pas supporter ce cout imputable à l'utilisation passée du site. La seule option viable serait de garder à l'intérieur du site les remblais qui seront excavés/déplacés dans le cadre des projets futurs. À cette fin, une étude spécifique commandée par Bruxelles Environnement a permis de confirmer que les teneurs des polluants permettent le transfert interne des déblais à l'intérieur du site pour autant que les conditions du Code de Bonne Pratique relatif à l'utilisation de remblai établi par Bruxelles Environnement soient respectées et pour exclusivement une utilisation industrielle du terrain. Dans la mesure du possible, il faudra étudier l'aménagement futur du site afin de permettre la réutilisation des terres sur site. De plus, il conviendra de garantir à l'acquéreur public citydev.brussels un cadre législatif stable en matière de réutilisation de terres sur place.

2. Pour répondre à votre question, il convient de distinguer les trois zones couvertes par le schéma directeur de Schaerbeek-Formation en 2013.

- La partie Sud de la zone (Mabru et CEFL) devrait accueillir un quartier mixte avec un minimum de 3.000 logements, idéalement situés le long de la voie d'eau et à 50 % publics. Pour les raisons déjà évoquées en mai 2018 (prolongation des emphytôses et menace de délocalisation), le renouvellement urbain de cette zone est pour l'instant différé. Ne perdons pas pour autant cet objectif de vue.
- La zone centrale, zone de transition entre le nouveau quartier au Sud et la plateforme multimodale au Nord, constitue un nœud stratégique de par la présence de la Gare de Schaerbeek-Voyageurs. Cette localisation est idéale pour l'installation d'équipements, notamment de formation et de recherche (Campus). Le développement complet de cette zone est à prévoir à long terme mais nous sommes déjà attentifs au développement futur de la zone.
- En ce qui concerne la partie Nord de la zone, où se trouve notamment les 40 hectares détenus par le FIF, le Gouvernement – que ce soit notamment dans sa Déclaration de politique générale du Gouvernement (2014-2019) ou dans le Plan régional de développement durable (PRDD 2018) – a toujours manifesté sa volonté d'implanter un pôle multimodal efficace qui constituera un maillon essentiel de l'armature logistique et industrielle de notre Région.

Il s'agit d'un enjeu stratégique à l'heure où la distribution urbaine et le transport des marchandises est en pleine évolution. Il n'est donc pas question d'implanter la fonction résidentielle dans cette zone.

De plus, les études de sol présentées précédemment abondent également dans ce sens vu qu'une affectation résidentielle impliquerait une évacuation complète des remblais présents sur le site.

**Vraag nr. 1132 van de heer David Weytsman d.d. 3 april 2019 (Fr.) :**

***Aangekondigde oprichting van een onderzoekscentrum voor artificiële intelligentie in het Brussels Gewest.***

De digitale en technologische revolutie is een feit en dringt steeds meer door in alle geledingen van onze samenleving en economie, zodat we onze levenswijze moeten aanpassen aan die veranderingen om er ons voordeel mee te kunnen doen.

Deze evolutie moet gevuld worden door concrete acties op Europees, nationaal en regionaal/lokaal niveau. De Brusselse regering lijkt zich bewust te zijn van die uitdaging, aangezien ze de boot niet wil missen en een onderzoekscentrum voor artificiële intelligentie op ons grondgebied wil oprichten.

Dat idee werd blijkbaar geopperd na een staatsbezoek aan Montréal, waar onlangs een instituut voor artificiële intelligentie (MILA) werd opgericht. MILA is in het leven geroepen om de onderzoekers op het gebied van «deep learning» bijeen te brengen, een platform voor samenwerking en co-directie tot stand te brengen, zowel de human resources als de rekenclusters te delen en de nieuwe technologie over te dragen aan bedrijven die opportuniteten zien in het gebruik van algoritmes voor «machine learning». MILA is een instituut dat verankerd is in het heden en toekomstgericht werkt en honderden medewerkers - researchers, experts artificiële intelligentie of nog pas afgestudeerde studenten - bijeenbrengt. Het centrum bestrijkt verschillende duizenden m<sup>2</sup> en omvat meerdere onderzoeks laboratoria en installaties die noodzakelijk zijn voor de bedrijven die meewerken aan het project.

Indien een dergelijk project in Brussel wordt opgezet, zou dat op zich goed nieuws zijn en aansluiten bij de progressieve transformatie van ons Gewest in een echte smart city. Het project moet evenwel openstaan voor iedereen en moet verder reiken dan ons grondgebied via de eventuele synergies die tot stand zullen worden gebracht met de verschillende gezagsniveaus, de noodzakelijke samenwerking tussen Belgische en internationale researchers wier expertise erkend is, om te profiteren van «learning by doing» alsook via de investering van adequate middelen. Het Gewest moet in staat zijn om dat project op te zetten. Het gaat om de toekomst van onze samenleving.

Daarover had ik u graag de volgende vragen gesteld :

- Afgezien van de inspiratie die het model van Québec oplevert, zijn er of worden er plannen gemaakt voor een onderzoekscentrum voor artificiële intelligentie in het Brussels Gewest ?
- Beschikt u over een raming van de vereiste investeringskosten ? Welke financieringsmogelijkheden werden al afgetast ?
- Hebt u al bepaald wat de prioritaire actiegebieden voor artificiële intelligentie in het Brussels Gewest zijn ?

**Question n° 1132 de M. David Weytsman du 3 avril 2019 (Fr.) :**

***Création annoncée d'un quartier général de l'intelligence artificielle en Région bruxelloise.***

L'avènement numérique et technologique est indéniable et prend de plus en plus d'ampleur dans tous les aspects de notre société et de notre économie, au point qu'il faille adapter notre mode de vie à ces changements pour pouvoir en tirer profit.

L'évolution qui s'amorce doit pouvoir être suivie d'actions concrètes aux niveaux européen, national et régional/local. Le gouvernement bruxellois semble être conscient de cet enjeu, puisqu'il indique sa volonté de ne pas «louper le coche», à travers la création d'un QG dédié à l'intelligence artificielle sur notre territoire.

Cette idée est, semble-t-il, issue d'une visite d'État à Montréal, où un Institut de l'intelligence artificielle (MILA) a récemment été mis en place. MILA a pour vocation d'assembler les chercheurs dans le domaine de l'apprentissage profond, de proposer une plateforme de collaboration et de codirection, de partager les ressources humaines autant que ses grappes de calculs et d'être un pont de transfert technologique pour la compagnie désirant profiter des opportunités d'affaires découlant de l'utilisation des algorithmes d'apprentissage machine. Un Institut pleinement ancré dans le présent et l'avenir qui regroupe des centaines de collaborateurs, qu'ils soient chercheurs, experts en intelligence artificielle ou encore étudiants gradués. Un QG qui s'étend sur plusieurs milliers de m<sup>2</sup> et comprend plusieurs laboratoires corporatifs, ainsi que des installations indispensables aux entreprises qui contribuent au projet.

Un projet similaire à Bruxelles est en soi une bonne nouvelle et s'inscrit dans la transformation progressive de notre Région en une véritable smart city. Ce projet doit cependant être ouvert au monde et ne pas être cloisonné à notre seul territoire, à travers les éventuelles synergies qui seront mises en place avec les différents niveaux de pouvoir, la collaboration indispensable entre chercheurs belges et internationaux dont l'expertise est reconnue pour bénéficier du «learning by doing», ainsi que par l'investissement de moyens adéquats. La Région doit être capable de prendre ce tournant, il en va de l'avenir de notre société.

Pour ces raisons, je souhaiterais vous poser les questions suivantes :

- Outre l'inspiration du modèle québécois, le projet de création d'un QG de l'intelligence artificielle en Région bruxelloise a-t-il fait ou fait-il l'objet d'une étude pour en définir les modalités de réalisation ?
- Disposez-vous d'une estimation quant à l'investissement nécessaire à sa mise en place ? Quelles pistes de financement sont-elles déjà explorées ?
- Avez-vous déjà identifié les domaines d'activités prioritaires en matière d'intelligence artificielle pour la Région bruxelloise ?

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>– Werd er al overleg gepleegd met deskundigen ?</li><li>– Welke actoren zullen de oprichting begeleiden ?</li><li>– De pers wijst erop dat overleg met de andere gezagsniveaus gewenst is. Waartoe zal dat overleg dienen ?<ul style="list-style-type: none"><li>– Welke synergieën worden in dit stadium overwogen ?</li><li>– Kan Europa voor een financiële hefboom zorgen ?</li></ul></li><li>– Welke samenwerkingsverbanden worden overwogen met de universiteiten, de onderzoekscentra en andere actoren op dat gebied ? Hoe staat het met eventuele samenwerking met de privésector ?</li><li>– Wat de ligging betreft, wordt gesproken van onderhandelingen die gevoerd worden met de eigenaars van het Axa-gebouw in Bosvoorde, waarbij er onmiddellijk op gewezen wordt dat er zich tijdens de renovatie technische problemen kunnen voordoen.<ul style="list-style-type: none"><li>– Wat verantwoordt de keuze van die site ? Worden er andere mogelijkheden verkend ?</li><li>– Hoe staat met de onderhandelingen met de beheerders van het Axa-gebouw ? Waarover gaan ze ?</li><li>– Welke aanpassingen moeten uitgevoerd worden ?</li><li>– Hoeveel zou dat kosten ?</li></ul></li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>– Ce projet a-t-il d'ores et déjà été concerté avec des experts en la matière ?</li><li>– Quels sont les acteurs qui accompagneront sa mise en place ?</li><li>– La presse annonce une concertation souhaitée avec les autres niveaux de pouvoir. À quelle fin ?<ul style="list-style-type: none"><li>– Quelles synergies sont-elles envisagées à ce stade ?</li><li>– Quid du levier financier européen ?</li></ul></li><li>– Quelles formes de collaboration sont-elles envisagées avec les universités, les centres de recherche et autres acteurs dans le domaine ? Qu'en est-il de la contribution éventuelle du secteur privé ?</li><li>– En ce qui concerne sa localisation, il est fait état d'une négociation en cours avec les propriétaires du bâtiment Axa à Boitsfort, tout en précisant d'emblée les contraintes techniques susceptibles d'apparaître lors de sa rénovation.<ul style="list-style-type: none"><li>– Qu'est-ce qui justifie le choix de ce site ? D'autres pistes sont-elles explorées ?</li><li>– Où en sont ces négociations avec les gestionnaires du site AXA et sur quoi portent-elles ?</li><li>– Quels aménagements devront-ils être réalisés ?</li><li>– Quel est le montant estimé pour cette opération ?</li></ul></li></ul> |
|--|---|

**Antwoord :** De oprichting van een hoofdkwartier voor artificiële intelligentie, waarover u in de krant hebt kunnen lezen, is een project dat nog maar in de kinderschoenen staat. Een eerste punt waarop ik wil wijzen, is dat een dergelijk project gedoemd is te mislukken als het niet van meet af aan berust op een dubbele samenwerking : enerzijds een samenwerking tussen verschillende beleidsniveaus en anderzijds een samenwerking tussen de overheid, de privésector en de universiteiten.

We beschikken op dit ogenblik nog niet over een grondige studie, maar we zijn wel al nagegaan hoe onze buurlanden de zaken aanpakken om inspiratie op te doen. De investeringen waarover het hier gaat, zijn toch wel vrij omvangrijk. Zo zal Finland de komende vier jaar 160 miljoen euro investeren. Frankrijk en Duitsland zullen respectievelijk 1,5 en 3 miljard euro investeren in de komende vier en zeven jaar. In de VS heeft het MIT aangekondigd een school over AI op te richten voor 1 miljard dollar. China heeft dan weer 150 miljard dollar veil voor de komende tien jaar.

Volgens het rapport van de AI 4 Belgium-coalitie (Artificial Intelligence for Belgium) zou België, om Frankrijk, Finland en Duitsland bij te benen, 80 miljoen euro per jaar moeten spenderen om de teller tegen 2030 op 1 miljard euro te brengen.

Over hoeveel elke Belgische deelstaat moet bijdragen tot die inspanning, moet nog overleg gepleegd worden. Eén ding is zeker en dat is dat om deze ambities te financieren, de steun nodig is van Europa. Zo is bijvoorbeeld geweten dat de Commissie via haar gecoördineerd plan inzake artificiële intelligentie de investeringen

- Réponse :** Le projet de création d'un quartier général de l'intelligence artificiel en est, comme vous l'aurez lu dans la presse, à ses balbutiements. La première chose à retenir dans ce dossier est qu'un tel projet est voué à l'échec s'il n'est pas pensé dès le départ comme une double collaboration : d'abord une collaboration entre différents niveaux de pouvoir, et ensuite une collaboration entre le public, le privé et le monde universitaire.
- Nous n'avons pas encore d'étude poussée à ce stade, mais avons observé ce que nos voisins entreprennent afin de nous en inspirer. En ce qui concerne les investissements, nous parlons d'investissements relativement conséquents, puisque la Finlande investiront 160 millions d'euros sur les 4 prochaines années. La France et l'Allemagne investiront respectivement 1,5 et 3 milliards d'euros sur les 4 et 7 prochaines années. Aux USA, le MIT annonce la mise en place d'une école d'IA pour 1 milliard de dollars. La Chine quant à elle s'est engagée pour 150 milliards de dollars au cours de la prochaine décennie.
- Selon le rapport de la coalition AI 4 Belgium (Artificial Intelligence for Belgium), pour s'aligner aux niveaux français, finlandais et allemand, l'ambition belge devrait compter sur 80 millions par an pour atteindre 1 milliard d'euros à l'horizon 2030.
- La contribution de chaque entité belge à cet effort doit encore faire l'objet de concertation. Une chose est sûre, le financement de ces ambitions nécessite de faire appel au niveau européen. On sait, par exemple, que la Commission, à travers son plan coordonné dans le domaine de l'intelligence artificielle, veut

wil verhogen en talenten wil stimuleren. Zij trekt daar de komende tien jaar een reusachtig bedrag van 20 miljard euro voor uit.

Vlaanderen heeft aangekondigd via een jaarprogramma 30 miljoen euro te wijden aan AI.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kent al jaren steun toe voor artificiële intelligentie.

Zo trokken we in 2017 een budget van zo'n 13 miljoen euro uit om het onderzoeksprogramma Team Up, dat toen in het teken stond van artificiële intelligentie, te financieren. Die oproep kende een groot succes, want het Gewest investeert voortdurend in de digitale economie, waardoor een heel ecosysteem kon ontstaan van spelers die actief zijn in technologieën zoals machine learning, big data en cloud computing.

Merk op dat 60 % van de industriële innovatieprojecten die het Gewest financiert, projecten in de ICT-sector zijn. Dat is trouwens het opzet van het Next Tech Plan, dat tot doel heeft om het ICT-ondernehemerschap in Brussel een boost te geven.

Afgaande op de cijfers die ik in het begin heb aangehaald, zullen de investeringen van de gewesten alleen echter niet volstaan om spelers met een leiderspositie in België, Europa of de wereld te doen ontstaan.

Het is nodig dat de universiteiten, de bedrijven, de gewesten en de federale overheid op Belgisch niveau samenwerken rond de ontwikkeling van AI om een echte ommekeer te brengen en een gemeenschappelijke visie tot stand te brengen.

Onze gewestelijke overheidsinstellingen (Innoviris, Hub.brussels,...) hebben regelmatig contact met de vakdeskundigen die verbonden zijn aan de universiteiten, collectieve centra (SIRRIS) en bedrijven.

Verder werkt de federale regering via de AI 4 Belgium-coalitie aan een nationale strategie inzake artificiële intelligentie. Mijn kabinet heeft trouwens samengezeten met het kabinet van de federale minister voor de digitale agenda, Philip De Backer.

De coalitie, die nog verder wil uitbreiden, telt al enkele Brusselse leden :

- De professeurs Hugues Bersini en Tom Leenaerts van de ULB
- Pieter De Leenheer van het bedrijf Collibra, de eerste Belgische Eenhoorn (gewaardeerd op meer dan één miljard dollar en bij de opstart gesteund door het Brussels Gewest via Innoviris en finance.brussels)
- Ann Nowé van de VUB
- en nog vele andere... (volledige lijst op hun website)

Behoeften aan know-how

augmenter les investissements et encourager les talents, avec des moyens colossaux puisque 20 milliards d'euros par an sont prévus durant la prochaine décennie.

À ce stade, la Flandre annonce un programme annuel de 30 millions d'euros dédié à l'IA.

En Région de Bruxelles-Capitale, nous soutenons l'intelligence artificielle depuis de nombreuses années déjà.

Ainsi, en 2017, nous avons financé le programme de recherche Team Up dédié à l'intelligence artificielle pour un budget proche des 13 millions d'euros. Cet appel a connu un grand succès grâce notamment à l'investissement continu de la Région dans l'économie numérique qui a permis l'émergence d'un véritable écosystème d'acteurs dans les technologies du machine learning, du big data et du cloud computing.

Rappelons que 60 % des projets d'innovation industrielle financés par la région sont des projets dans le secteur des TIC. C'est d'ailleurs la vocation du plan NextTech qui a pour ambition de booster l'entrepreneuriat TIC à Bruxelles.

Mais comme le montrent les montants que je viens d'évoquer, il est clair que les seuls investissements régionaux ne suffiront pas à faire émerger des leaders belges, européens et internationaux.

Pour obtenir un impact transformatif, et développer une vision commune, il convient d'inscrire le développement de l'IA dans une coopération intra-belge entre les universités, les entreprises, les Régions et le fédéral.

Nos institutions publiques régionales (Innoviris, Hub.brussels,...) sont régulièrement en contact avec les experts en la matière au sein des universités, des centres collectifs (SIRRIS), et des entreprises.

Par ailleurs, par le biais de la coalition AI 4 Belgium, le Gouvernement fédéral s'attèle à la rédaction d'une stratégie nationale pour l'Intelligence Artificielle. Mon cabinet a d'ailleurs rencontré le cabinet du Ministre fédéral de l'agenda numérique, Philippe De Backer.

Cette coalition, qui a vocation à s'agrandir, inclut déjà des acteurs bruxellois, à savoir :

- Les professeurs Hugues Bersini et Tom Leenaerts de l'ULB
- Pieter De Leenheer de l'entreprise Collibra, la première Licorne belge (valorisation de plus d'un milliard de dollars, soutenue à ses débuts par la RBC via Innoviris et finance.brussels)
- Ann Nowé de la VUB
- et bien d'autres... (liste complète sur leur site internet)

Besoins de compétences

Bepaalde factoren remmen de ontwikkeling van AI in België (en van de digitale sector in het algemeen) af en beperken soms zelfs de groei ervan. Een van die factoren is het gebrek aan specifieke know-how op de arbeidsmarkt.

Hoewel veel Belgen deelnemen aan internationale expertvergaderingen over AI, blijft het Belgische aanbod en vooral de zichtbaarheid ervan beperkt. Met het hoofdkwartier voor artificiële intelligentie streven we ernaar te komen tot een kritische massa aan know-how op het vlak van AI en een omgeving tot stand te brengen waar de academische wereld, de bedrijven en de overheidsinstanties met elkaar in contact komen en kunnen samenwerken.

Het hoofdkwartier voor AI zou kunnen fungeren als een school die doctoraatsopleidingen aanbiedt en allerlei know-how van topniveau samenbrengt. Het hoofdkwartier zou zodoende de Belgische expertise over AI kunnen kaderen in een Europees of zelfs wereldwijd perspectief en op die manier financieringen van grote privéspelers kunnen aantrekken.

Om de focus op Brusselse uitdagingen te houden, zal het centrum zich toeleggen op de manieren waarop AI een bijdrage levert aan domeinen zoals gezondheidszorg, energie, mobiliteit, leefmilieu, de verbetering van de openbare dienstverlening,...

Het idee om het hoofdkwartier te vestigen in het vroegere gebouw van Royale Belge/ AXA in Bosvoorde steunt op een dubbele vaststelling : enerzijds staat dit symbolische gebouw al enkele jaren leeg en komt deze ruimte min of meer overeen met die van het voorbeeldproject MILA in Montréal ; anderzijds vinden we het nodig na te denken over een concrete piste om de zaken te laten vorderen.

Deze denkoefening heeft tot doel om samen met alle spelers van de coalitie hypotheses in verband met een reële locatie af te toetsen : nodige oppervlakte, toegankelijkheid van het hoofdkwartier, behoefte aan bijzondere diensten, mogelijke samenwerkingen,...

In die « testfase » zal nauw samengewerkt worden met de AI 4 Belgium-coalitie. Bij die oefening kunnen ook de mogelijke publiek-private samenwerkingsvormen geëvalueerd worden.

Ik wil dus benadrukken dat het hier gaat om een denkoefening die ons moet helpen om een programma uit te werken voor een hoofdkwartier voor artificiële intelligentie. De uitkomst van die oefening zal ons duidelijk maken of een pand zoals het vroegere gebouw van Royale Belge voldoet aan onze behoeften of dat het nodig is een andere soort locatie te zoeken.

Le développement de l'IA en Belgique (et du numérique en général) est confronté à certains freins, limitant parfois sa croissance. L'un d'eux concerne le manque de compétences spécifiques sur le marché du travail.

Bien que de nombreux belges figurent dans les assemblées internationales des experts IA, l'offre belge reste limitée et manque surtout de visibilité. Avec le QG en intelligence artificielle, l'idée est d'atteindre une masse critique en termes de compétences IA et de créer un environnement collaboratif où le monde académique, les entreprises et les acteurs publics peuvent se rencontrer autour de ce sujet.

Le QG en IA pourrait fonctionner comme une école de formation doctorale fédérant les compétences de plus haut niveau. Le QG permettrait ainsi d'inscrire l'expertise belge en IA dans une perspective européenne, voire mondiale et par là d'attirer les financements des grands acteurs privés.

Afin de rester concentré sur des enjeux bruxellois, les thématiques abordées dans le centre traiteront de l'apport de l'IA dans les domaines de la santé, de l'énergie, de la mobilité, de l'environnement, de l'amélioration des services publics,...

L'idée d'installer ce QG dans l'ancien bâtiment Royale Belge/ AXA à Boitsfort émane d'un double constat : d'abord, ce bâtiment symbolique est vide depuis quelques années et ses surfaces correspondent à peu près au projet de référence MILA à Montréal ; ensuite nous pensons que pour avancer il faut que nous nous penchions sur un cas concret.

L'objectif de cet exercice de l'esprit est effectivement de fédérer les acteurs de la coalition autour d'un site réel afin de tester des hypothèses : surfaces nécessaires, accessibilité du QG, besoins de services particuliers, collaborations possibles,...

Cette étape « test » se fera en bonne collaboration avec la Coalition AI 4 Belgium. Les modes de partenariats publics privés possibles pourront dans cet exercice également être évalués.

Je tiens donc à insister sur le fait qu'il s'agit d'un exercice de l'esprit qui doit nous aider à définir le programme d'un quartier général pour l'intelligence artificielle. Seule l'issue de cet exercice nous révélera si le genre de bâtiment que constitue l'ex Royale Belge convient à nos besoins ou s'il y a lieu de chercher un autre type de lieu.

## **Minister belast met Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking**

**Vraag nr. 298 van de heer Dominiek Lootens-Stael d.d.  
28 maart 2019 (N.):**

*De gunning van schoonmaakcontracten voor de ministeries  
en departementen onder uw bevoegdheid.*

Ieder jaar stelt de sociale inlichtingen- en opsporingsdienst (een afzonderlijke dienst van het Ministerie van Werk, Sociale Zaken & Justitie) zijn actieplan voor de sociale fraude op.

In 2019 zullen met name in de schoonmaaksector controles van SIOD-ambtenaren worden uitgevoerd om na te gaan of er sprake is van een van de volgende misdrijven : zwartwerk, het op frauduleuze wijze onderwerpen van personen aan de sociale wetgeving en misbruik van deeltijdse arbeid. Er wezen aan herinnerd dat de Algemene Belgische Schoonmaakunie in 2017 meldde dat «de autoriteiten fraude in de schoonmaaksector vergemakkelijken».

In het onderhavige geval had deze beroepsvereniging vastgesteld dat de FOD Financiën een schoonmaakcontract had gegund tegen voorwaarden die onder de normale marktprijzen lagen en die met de huidige lonen en voorwaarden niet haalbaar waren.

Deze vereniging gaf ook aan dat het uurtarief ongeveer 25 euro per uur per werknemer zou moeten bedragen om alle kosten te dekken.

In de schoonmaaksector wordt erkend dat het fenomeen van cascadering van onderaanname een van de belangrijkste oorzaken van sociale fraude is.

Kan de minister de volgende vragen beantwoorden ?

- Welke schoonmaakbedrijven hebben deze legislatuur een contract verkregen met de ministeries en departementen die onder uw bevoegdheid vallen -opgesplitst per departement sinds 2013 ?
- Bestaat er een controle door de gewestelijke autoriteiten om na te gaan of de werknemers die werkzaam zijn in de schoonmaak van de Brusselse gewestelijke gebouwen met de sociale wetgeving in orde zijn ? Zo ja, bent u op de hoogte van fraude en zijn er sancties opgelegd ?
- Hebben de regionale autoriteiten de prijs als een van hun selectiecriteria genomen ? Zo ja, zijn er contracten met uurtarieven van minder dan 25 euro geselecteerd ?
- Staan de contracten toe dat bedrijven die de schoonmaakcontracten hebben gewonnen, deze in onderaanname uitbesteden ?

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

**Question n° 298 de M. Dominiek Lootens-Stael du 28 mars  
2019 (N.) :**

*L'attribution de contrats de nettoyage pour les ministères et  
départements relevant de votre compétence.*

Chaque année, le Service d'information et de recherche sociale (un service distinct dépendant du ministère de l'Emploi, des Affaires sociales et de la Justice) élabore son plan d'action pour la fraude sociale.

En 2019, les fonctionnaires du SIRS effectueront notamment des contrôles dans le secteur du nettoyage afin d'établir les éventuelles infractions suivantes : travail au noir, assujettissement frauduleux de personnels à la législation sociale et abus du travail à temps partiel. Rappelons qu'en 2017, l'Union générale belge du nettoyage a déclaré que les autorités facilitaient la fraude dans le secteur du nettoyage.

Dans le cas en question, cette association professionnelle avait constaté que le SPF Finances avait attribué un contrat de nettoyage à des conditions inférieures aux prix normaux du marché et impossibles à tenir aux conditions et salaires actuels.

Cette association a également déclaré que le tarif horaire devrait être d'environ 25 euros par travailleur pour couvrir tous les frais.

Le secteur du nettoyage reconnaît que le phénomène de la sous-traitance en cascade est une des principales causes de la fraude sociale.

Je voudrais vous poser les questions suivantes :

- Sous la présente législature, quelles sociétés de nettoyage ont-elles obtenu un contrat avec les ministères et départements relevant de votre compétence – merci de ventiler par département depuis 2013 ?
- Les autorités effectuent-elles un contrôle afin de s'assurer que les travailleurs actifs dans le nettoyage des bâtiments régionaux bruxellois sont en règle au regard de la législation sociale ? Dans l'affirmative, avez-vous connaissance de cas de fraude et des sanctions ont-elles été prises ?
- Les autorités régionales ont-elles retenu le prix parmi les critères de sélection ? Dans l'affirmative, des offres avec un tarif horaire inférieur à 25 euros ont-ils été sélectionnées ?
- Les contrats autorisent-ils les sociétés de nettoyage qui les ont remportés à sous-traiter le travail ?

**Antwoord :** In antwoord op zijn vragen kan ik de geachte Volksvertegenwoordiger het volgende mededelen.

De gunning van contracten voor de schoonmaak van de werkvloer behoorde vóór 1 januari 2017 nog tot de bevoegdheid van de centrale diensten van de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel.

Sinds haar oprichting, heeft de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel Fiscaliteit deze bevoegdheid voor eigen rekening genomen.

In 2017 en 2018 werd via overheidsopdracht het schoonmaakbedrijf Köse Cleaning weerhouden.

De prijs behoorde inderdaad tot één van de gunningscriteria, doch werd geëvalueerd op basis van een totaalprijs, dus inclusief de verbruiksgoederen. Het ging dus niet over uurtarieven. In de offerte wordt enkel voor de categorie « divers onderhoud » een specifiek uurtarief vermeld, dat tevens hoger ligt dan de 25 euro waarvan sprake.

Verder kan ik u nog meegeven dat het betrokken schoonmaakbedrijf alle nodige attesten heeft aangeleverd waaruit blijkt dat de onderneming niet in gebreke is op vlak van fiscale of sociale lasten noch inbreuken heeft gepleegd in het kader van de sociale wetgeving. Met andere woorden, de betrouwbaarheid van de inschrijvers werd strikt nagegaan.

De reeds vermelde voorwaarden behoorden dan ook tot de uitsluitingsgronden in de uitgeschreven overheidsopdracht.

Köse Cleaning is bovendien een lid van de Algemene Belgische Schoonmaakunie, waarnaar wordt verwezen in de vraag.

Ten slotte werd in de overheidsopdracht explicet gesteld dat indien het schoonmaakbedrijf van zinnens is gedeelten van de opdracht in onderaanname te geven, hij dit in de offerte moet vermelden en tevens welke onderaannemers hij voorstelt.

*In casu* wordt alles uitgevoerd door het eigen personeel van Köse Cleaning.

**Vraag nr. 299 van de heer Emin Özkara d.d. 6 mei 2019 (Fr.) :**

**Gevolgen van de Data Protection Officer (DPO) en de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) voor de overheden en openbare instellingen die onder uw bevoegdheid of toezicht vallen.**

De bescherming van persoonsgegevens is een van de grote uitdagingen voor onze hypergeconecteerde democratische

**Réponse :** En réponse à sa question, je peux communiquer à l'Honorable Député les éléments suivants.

Jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2017, les services centraux du Service public régional de Bruxelles étaient chargés de l'attribution des contrats de nettoyage du lieu de travail.

Depuis sa création, le Service public régional de Bruxelles Fiscalité assume cette responsabilité pour son propre compte.

Pour 2017 et 2018, l'entreprise de nettoyage Köse Cleaning a été retenue par le biais d'un marché public.

Si le prix était en effet l'un des critères d'attribution, celui-ci a été évalué sur la base d'un prix total qui inclut également les consommables. Il ne s'agissait donc pas de taux horaires. L'offre mentionne un taux horaire spécifique, également supérieur aux 25 euros en question, uniquement pour la catégorie « entretien divers ».

Je peux également vous informer que l'entreprise de nettoyage en question a fourni toutes les attestations nécessaires prouvant qu'elle n'est pas en défaut en termes de charges fiscales ou sociales et qu'elle n'a commis aucune infraction dans le cadre de la législation sociale. En d'autres termes, la fiabilité des soumissionnaires a été strictement contrôlée.

Les conditions susmentionnées figuraient donc parmi les motifs d'exclusion dans le marché public.

Köse Cleaning est également membre de l'Union Générale Belge du Nettoyage à laquelle il est fait référence dans la question.

Enfin, le contrat stipule explicitement que si l'entreprise de nettoyage a l'intention de sous-traiter des parties du contrat, elle doit l'indiquer dans l'offre et indiquer également quels sous-traitants elle propose.

En l'espèce, tout est effectué par le personnel de Köse Cleaning.

**Question n° 299 de M. Emin Özkara du 6 mai 2019 (Fr.) :**

**L'impact du Délégué à la protection des données ou « Data Protection Officer » (DPO) et du règlement général sur la protection des données (RGPD) sur les autorités publiques et organismes publics relevant de vos compétences ou de votre tutelle.**

La protection des données personnelles est un des grands enjeux de nos sociétés démocratiques hyper-connectées. C'est pourquoi,

samenlevingen. Daarom heb ik u op 26 april 2017 vragen gesteld over de Data Protection Officer (DPO) en de gevolgen van de algemene verordening gegevensbescherming (AVG) voor de gewestelijke openbare diensten en instellingen.

« Onder de AVG is het in bepaalde omstandigheden verplicht een « GEB » (of « DPRA » in het Engels) uit te voeren. Een GEB is een procedure om te evalueren of een verwerking van persoonsgegevens risico's inhoudt voor de rechten en vrijheden van de persoon wiens data worden verwerkt en hoe men deze risico's kan beheersen (¹). »

Vandaag wens ik naar aanleiding van de publicatie van de Belgische wet tot uitvoering van de AVG in het *Belgisch Staatsblad* van 5 september 2018 terug te komen op dit uiterst belangrijke onderwerp voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer van alle inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

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

1. Voldoet uw kabinet volledig aan de vereisten van de AVG ? Beschikt het over een DPO ?
2. Welke overheden of openbare instellingen voldoen thans niet helemaal aan de vereisten van de AVG en/of beschikken niet over een DPO ?
3. Is er een kadaster opgesteld van de DPO's van de overheden of openbare instellingen die onder uw bevoegdheid of toezicht vallen ? Staan de gegevens van de DPO's ter beschikking van de bevolking ?

Voor elke overheid of openbare instelling die onder uw bevoegdheid of toezicht valt, had ik u graag de volgende bijkomende vragen gesteld :

4. Worden er data aan andere overheden overgedragen ? Zo ja, welke en aan welke overheden ? Zijn er samenwerkingsprotocollen gesloten ? Zo ja, met welke overheden of particuliere organisaties ? Over welke protocollen gaat het ?
5. Worden er zogenaamde gevoelige data verwerkt ? Zo ja, bestaat er een register van de verwerkingen van die data ?
6. Is er een gegevensbeschermingseffectenbeoordeling (GEB) uitgevoerd ? Zo ja, wanneer, met welke frequentie en voor welke gegevensverwerkingen ?
7. Zijn er een beleid en procedures opgesteld om gegevenslekken te beheren ?
8. Zijn er sinds 25 mei 2018 klachten wegens schending van de persoonlijke levenssfeer, schending van de geheimhoudingsplicht, gegevenslekken of beveiligingsbreuken ingediend ? Zo ja, hoeveel en wanneer ?

**Antwoord :** Ik kan het geachte Parlementslid meedelen dat er geen instellingen van openbaar nut onder mijn voogdij vallen.

en date du 26 avril 2017, je vous questionnais au sujet du Délégué à la protection des données ou « Data Protection Officer » (DPO) et de l'impact du règlement général sur la protection des données (RGPD) sur les services et organismes publics régionaux.

« En vertu du RGPD, il est obligatoire, dans certaines circonstances, de procéder à une « AIPD » (ou « DPRA » en anglais). Une AIPD est une procédure destinée à évaluer si un traitement de données à caractère personnel comporte des risques pour les droits et libertés de la personne dont les données sont traitées et à évaluer la manière dont ces risques peuvent être maîtrisés (¹). »

Aujourd’hui, et faisant suite à la loi belge du 30 juillet 2018 exécutant le RGPD qui a été publiée le 5 septembre 2018 au *Moniteur belge*, je souhaiterais revenir sur ce sujet des plus importants pour la protection de la vie privée de toutes et tous les résidents de notre si belle et diversifiée Région de Bruxelles-Capitale.

Voici mes questions :

1. Votre cabinet répond-il entièrement aux exigences du RGPD et dispose-t-il d'un DPO ?
2. Actuellement, quelles sont les autorités publiques ou organismes publics qui ne répondent pas entièrement aux exigences du RGPD et/ou qui ne disposent pas d'un DPO ?
3. Un cadastre des DPO des autorités publiques et organismes publics relevant de vos compétences ou de votre tutelle a-t-il été réalisé ? Les coordonnées des DPO sont-elles à disposition du public ?

Pour chacune des autorités publiques et chacun des organismes publics qui relèvent de vos compétences ou de votre tutelle, je souhaiterais vous poser les questions supplémentaires suivantes :

4. Des transferts de données avec d'autres autorités publiques ont-ils lieu ? Si oui, quelles sont les données et autorités publiques impliquées dans ces transferts ? Des protocoles de collaboration ont-ils été conclus ? Si oui, avec quelles autorités publiques ou organisations privées et quels sont ces protocoles ?
5. Des données dites sensibles sont-elles traitées ? Si oui, un registre des activités de traitement est-il disponible pour ces données dites sensibles ?
6. Une analyse d'impact relative à la protection des données (AIPD) a-t-elle été réalisée ? Si oui, quand, à quelle fréquence et pour quels traitements de données ?
7. Une politique et des procédures pour gérer les fuites de données ont-elles été élaborées ?
8. Depuis le 25 mai 2018, des plaintes pour non-respect de la vie privée, violation d'une obligation de secret, fuites de données ou brèches de sécurité sont-elles à signaler ? Si oui, combien et quelles sont les dates de dépôt de ces plaintes ?

**Réponse :** Je peux communiquer à l'honorable Député qu'il n'y a pas d'organismes d'intérêt public qui relèvent de mes compétences.

(1) <https://www.gegevensbeschermingsautoriteit.be/gegevensbeschermingseffectbeoordeling-0>, geraadpleegd op 29 april 2019.

(1) <https://www.autoriteprotectiondonnees.be/analyse-dimpact-relative-a-la-protection-des-donnees>, consulté le 29 avril 2019.

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

Vraag nr. 1495 van de heer David Weytsman d.d. 20 maart 2019 (Fr.) :

*De overeenkomst van 1 juli 2004 met de Waalse Regering over de financiering van de GECO's in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.*

Heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering de Overeenkomst van 1 juli 2004 met de Waalse Regering over de financiering van de GECO's in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest opgezegd of opnieuw onderhandeld ? Ter herinnering : de Brusselse Hoofdstedelijke Regering heeft zich er destijds toe verbonden om de DAC-banen van mensen die in het Waalse Gewest wonen, om te vormen tot GECO-banen in Brussel. Op hoeveel mensen heeft de maatregel betrekking in het Brussels Gewest en in geval van nieuwe onderhandeling/opzegging, wat is de impact ervan in termen van banenverlies ?

**Antwoord :** De overeenkomst tussen de Regering van het Waalse Gewest en de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de financiering van GECO-jobs in het Brussels Gewest, die in werking trad op 1 januari 2004, werd noch opgezegd, noch heronderhandeld. Er werden slechts enkele kleine veranderingen aangebracht, zoals bijvoorbeeld de weglatting van een vzw en het innemen van die post door een nieuwe vereniging.

Conform de overeenkomst komen enkel de posten die voorkomen in bijlage 2 van deze overeenkomst ten laste van het Brussels Gewest, wanneer de titularis zijn post definitief verlaat heeft.

Op 31 december 2017, datum van het laatst beschikbare jaarlijkse overzicht, waren er nog 93,8 VTE's betrokken bij deze overeenkomst. Van dit totaal aantal zullen 32,3 VTE's *in fine* opnieuw ten laste komen van de Brusselse begroting ; de 61,5 overige blijven definitief ten laste van het Waalse Gewest.

De jaarbegroting 2017 bedroeg 3.141.185,31 euro, exclusief RSZ-verminderingen.

Vraag nr. 1496 van de heer Dominiek Lootens-Stael d.d. 28 maart 2019 (N.) :

*De gunning van schoonmaak-contracten voor de ministeries en departementen onder uw bevoegdheid.*

Ieder jaar stelt de sociale inlichtingen- en opsporingsdienst (een afzonderlijke dienst van het Ministerie van Werk, Sociale Zaken & Justitie) zijn actieplan voor de sociale fraude op.

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

Question n° 1495 de M. David Weytsman du 20 mars 2019 (Fr.) :

*La convention du 1<sup>er</sup> juillet 2004 passée avec le Gouvernement de la Région wallonne au sujet du financement d'emplois ACS en Région de Bruxelles-Capitale*

Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a-t-il dénoncé ou renégocié la Convention du 1<sup>er</sup> juillet 2004 passée avec le gouvernement de la Région wallonne concernant le financement d'emplois ACS en Région de Bruxelles-Capitale ? Pour rappel, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale s'est engagé à l'époque à transformer en emplois ACS bruxellois les emplois TCT de personnes domiciliées en Région wallonne. Combien de personnes sont-elles concernées par la mesure en Région bruxelloise et, en cas de renégociation, dénonciation, quel est l'impact en termes de pertes d'emplois ?

**Réponse :** La convention entre le Gouvernement de la Région wallonne et le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale concernant le financement d'emplois ACS Région bruxelloise, qui prenait effet au 1/1/2004, n'a été ni dénoncée ni renégociée. Seuls quelques changements mineurs sont intervenus, par exemple la disparition d'une ASBL et la reprise de son poste par une nouvelle association.

Conformément à la convention, seuls les postes qui figurent à l'annexe 2 de cette convention deviennent à charge de la Région bruxelloise lorsque le titulaire a définitivement quitté son poste.

Au 31/12/2017, date de la dernière situation annuelle disponible, il restait 93,8 ETP concernés par cette convention. Sur ce total, 32,3 ETP reviendront *in fine* à charge du budget bruxellois, les 61,5 autres restant définitivement à charge de la Région wallonne.

Le budget annuel 2017 était de 3.141.185,31 euros, hors réductions ONSS.

Question n° 1496 de M. Dominiek Lootens-Stael du 28 mars 2019 (N.) :

*L'attribution de contrats de nettoyage pour les ministères et départements relevant de votre compétence.*

Chaque année, le Service d'information et de recherche sociale (un service distinct dépendant du ministère de l'Emploi, des Affaires sociales et de la Justice) élabore son plan d'action pour la fraude sociale.

In 2019 zullen met name in de schoonmaaksector controles van SIOD-ambtenaren worden uitgevoerd om na te gaan of er sprake is van een van de volgende misdrijven : zwartwerk, het op frauduleuze wijze onderwerpen van personen aan de sociale wetgeving en misbruik van deeltijdse arbeid. Er wezen aan herinnerd dat de Algemene Belgische Schoonmaakunie in 2017 meldde dat « de autoriteiten fraude in de schoonmaaksector vergemakkelijken ».

In het onderhavige geval had deze beroepsvereniging vastgesteld dat de FOD Financiën een schoonmaakcontract had gegund tegen voorwaarden die onder de normale marktprijzen lagen en die niet met de huidige lonen en voorwaarden haalbaar waren.

Deze vereniging gaf ook aan dat het uurtarief ongeveer 25 euro per uur per werknemer zou moeten bedragen om alle kosten te dekken.

In de schoonmaaksector wordt erkend dat het fenomeen van cascadering van onderaanname een van de belangrijkste oorzaken van sociale fraude is.

Kan de minister de volgende vragen beantwoorden ?

- Welke schoonmaakbedrijven hebben deze legislatuur een contract verkregen met de ministeries en departementen die onder uw bevoegdheid vallen -opgesplitst per departement sinds 2013 ?
- Bestaat er een controle door de gewestelijke autoriteiten om na te gaan of de werknemers die werkzaam zijn in de schoonmaak van de Brusselse gewestelijke gebouwen met de sociale wetgeving in orde zijn ? Zo ja, bent u op de hoogte van fraude en zijn er sancties opgelegd ?
- Hebben de regionale autoriteiten de prijs als een van hun selectiecriteria genomen ? Zo ja, zijn er contracten met uurtarieven van minder dan 25 euro geselecteerd ?
- Staan de contracten toe dat bedrijven die de schoonmaakcontracten hebben gewonnen, deze in onderaanname uitbesteden ?

**Antwoord :** Bij de GOB worden de aanbestedingen inzake schoonmaak beheerd door de minister die bevoegd is voor het Openbaar Ambt.

Op initiatief van de Gewestelijke Werkgelegenheidsinspectie heeft een controle plaatsgevonden in het City Center-gebouw van de GOB. Bij deze controle werd geen enkele inbreuk vastgesteld op het vlak van werkkachten en sociale wetgeving.

Tot slot worden de controles van de schoonmaaksector hoofdzakelijk georganiseerd bij de arrondissementscel van Brussel (overkoepeld door het arbeidsauditoraat van Brussel), en de Gewestelijke Werkgelegenheidsinspectie werkt eraan mee.

Citydev.brussels heeft haar eigen schoonmaakteam voor haar maatschappelijke zetel. Enkel voor de schoonmaak van de ramen raadpleegt Citydev de markt en wijst een dienstverlener aan. « Jette Clean » is het laatste bedrijf dat voor die prestaties

En 2019, les fonctionnaires du SIRS effectueront notamment des contrôles dans le secteur du nettoyage afin d'établir les éventuelles infractions suivantes : travail au noir, assujettissement frauduleux de personnels à la législation sociale et abus du travail à temps partiel. Rappelons qu'en 2017, l'Union générale belge du nettoyage a déclaré que les autorités facilitaient la fraude dans le secteur du nettoyage.

Dans le cas en question, cette association professionnelle avait constaté que le SPF Finances avait attribué un contrat de nettoyage à des conditions inférieures aux prix normaux du marché et impossibles à tenir aux conditions et salaires actuels.

Cette association a également déclaré que le tarif horaire devrait être d'environ 25 euros par travailleur pour couvrir tous les frais.

Le secteur du nettoyage reconnaît que le phénomène de la sous-traitance en cascade est une des principales causes de la fraude sociale.

Je voudrais vous poser les questions suivantes :

- Sous la présente législature, quelles sociétés de nettoyage ont-elles obtenu un contrat avec les ministères et départements relevant de votre compétence – merci de ventiler par département depuis 2013 ?
- Les autorités effectuent-elles un contrôle afin de s'assurer que les travailleurs actifs dans le nettoyage des bâtiments régionaux bruxellois sont en règle au regard de la législation sociale ? Dans l'affirmative, avez-vous connaissance de cas de fraude et des sanctions ont-elles été prises ?
- Les autorités régionales ont-elles retenu le prix parmi les critères de sélection ? Dans l'affirmative, des offres avec un tarif horaire inférieur à 25 euros ont-ils été sélectionnées ?
- Les contrats autorisent-ils les sociétés de nettoyage qui les ont remportés à sous-traiter le travail ?

**Réponse :** Au SPRB, les marchés de nettoyage sont gérés par le ministre en charge de la Fonction publique.

A l'initiative de l'Inspection Régionale de l'Emploi, un contrôle a eu lieu dans le bâtiment City Center du SPRB. Aucune infraction en matière de main-d'œuvre et de législation sociale n'a été constatée à l'occasion de ce contrôle.

Enfin, les contrôles du secteur du nettoyage s'organisent principalement au sein de la Cellule d'Arrondissement de Bruxelles (chapeautée par l'Auditorat du travail de Bruxelles) et l'Inspection Régionale de l'Emploi participe à ces contrôles.

Citydev.brussels a sa propre équipe d'entretien pour le siège social, à l'exception du nettoyage des vitres du bâtiment, pour lequel Citydev consulte le marché et désigne un prestataire de services. La société « Jette Clean » est la dernière entreprise

werd aangewezen. De gunningsprijs is een forfaitaire prijs die de werkuren van het personeel en het gebruikte materiaal omvat. Als er een beroep wordt gedaan op onderaanname, moet dat vóór de gunning van de opdracht worden vermeld. Citydev.brussels gaat na of het bedrijf in orde is op het vlak van sociale schulden. In het kader van de uitvoering van de overeenkomst is citydev.brussels niet bevoegd om bij vermoeden van sociale fraude te controleren of het personeel van het bedrijf voldoet aan de sociale wetgeving. De instelling doet dan een beroep op de bevoegde dienst om de nodige vaststellingen te doen.

De leidend ambtenaar is overigens belast met de controle van de aanbesteding. Hij is niet op de hoogte van eventuele fraude.

Hub.brussels heeft een aanbesteding afgesloten met de firma « Laurenty SA ». De leidend ambtenaar is belast met de controle van de aanbesteding. Hij is niet op de hoogte van eventuele fraude. De prestaties werden grotendeels geleverd tijdens de « gewone » arbeidstijd, wat ervoor zorgt dat de wijzigingen van de teams gemakkelijk beoordeeld kunnen worden, dat er met hen gepraat kan worden, dat de arbeidstijd gecontroleerd kan worden, etc.

De firma « Laurenty SA » heeft zich ertoe verbonden de IAO-overeenkomsten na te leven en heeft de sociale balans bijgevoegd. Er werd geen enkele wezenlijke onregelmatigheid vastgesteld.

Alle ontvangen bestekken lagen boven het uurtarief van 25 euro. Het goedkoopste bedroeg 30,85 uur per uur.

De firma besteedt een dienst uit, namelijk het leveren en onderhouden van de hygiënische damescontainers via het bedrijf « INITIAL ».

Wat de Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreft, dient te worden opgemerkt dat het merendeel van de lokalen door een personeelslid wordt onderhouden. Slechts één verdieping (3B) en de ramen en tralies van het hele gebouw worden door een privébedrijf schoongemaakt.

Ook moet worden opgemerkt dat er twee eenmalige schoonmaakbeurten zijn uitgevoerd en dat er voor alle werken een forfaitair tarief – inclusief personeel, uitrusting, machines en producten – werd toegepast :

- 2014 – Schoonmaak van de vloertapijten (Firma MdN - forfait van 675 euro exclusief btw).
- 2017 – Schoonmaak van de lokalen na werken (Firma Laurenty – forfait van 1.126 euro exclusief btw).

Tijdens deze legislatuur heeft de ESR samengewerkt met de volgende ondernemingen :

- Tot in 09/2017 : Laurenty (alle ramen en tralies).
- 02/2017 tot 09/2017 : Green Clean (lokalen en ramen van 3B).
- Sinds 09/2017 : Green Clean (lokalen en ramen van 3B + alle ramen en tralies).

De leidend ambtenaar is belast met de controle van de aanbesteding. Hij is niet op de hoogte van eventuele fraude.

désignée pour ces prestations. Le prix d’attribution est un prix forfaitaire reprenant la totalité de la main-d’œuvre ainsi le matériel utilisé, le recours à la sous-traitance devant être mentionné avant l’attribution du marché. Citydev.brussels vérifie que la société est en ordre au niveau de ses dettes sociales. Dans le cadre de l’exécution du contrat, en cas de suspicion de fraude sociale, Citydev.brussels n’est pas compétente pour vérifier si le personnel de cette entreprise est en ordre au niveau des lois sociales mais elle fera appel au service compétent afin de faire les constatations utiles.

Par ailleurs, le fonctionnaire dirigeant est chargé du contrôle du marché. Il n'est pas au courant d'une fraude éventuelle.

Hub.brussels a conclu un marché avec la société « Laurenty SA ». Le fonctionnaire dirigeant est chargé du contrôle du marché. Il n'est pas au courant de fraude éventuelle. Les prestations ont lieu en majeure partie durant les heures de travail « ordinaires », ce qui permet de facilement apprécier le changement des équipes, de discuter avec celles-ci, de vérifier le temps de travail, etc.

La société « Laurenty SA » s'est engagée à respecter les conventions OIT et a joint le bilan social. Aucune irrégularité substantielle n'a été constatée.

Toutes les offres reçues étaient supérieures au taux horaire de 25 euros. La moins onéreuse était de 30,85 euros/heure.

La société sous-traite un service qui est la fourniture et l’entretien de containers hygiéniques pour les dames via la société « INITIAL ».

En ce qui concerne le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale, il y a lieu de préciser que la majorité des locaux est entretenue par un membre du personnel. Seul un étage (3B) et les vitres et barreaux du bâtiment tout entier sont nettoyés par une société privée.

À noter aussi que deux nettoyages « one-shot » ont été réalisés et que c'est un tarif forfaitaire – incluant personnel, matériel, machines et produits – qui a été appliqué pour l'ensemble du travail :

- 2014 – Nettoyage des tapis de sol (Société MdN - forfait de 675 euros HTVA).
- 2017 – Nettoyage des locaux après travaux (Société Laurenty – forfait de 1.126 euros HTVA).

Durant cette législature, le CES a collaboré avec les entreprises suivantes :

- Jusqu'en 09/2017 : Laurenty (toutes les vitres et les barreaux).
- 02/2017 à 09/2017 : Green Clean (lokaux et vitres du 3B).
- Depuis 09/2017 : Green Clean (lokaux et vitres du 3B + toutes les vitres et les barreaux).

Le fonctionnaire dirigeant est chargé du contrôle du marché. Il n'est pas au courant d'une fraude éventuelle.

De kostprijs was het toekenningscriterium. Het tarief exclusief btw overschrijdt de 25 euro (toepassing van het rooster van de UGBN-ABSU).

Ten slotte wordt de mogelijkheid om gebruik te maken van onderaanneming niet gepreciseerd in de contracten.

Bij Actiris zijn verschillende schoonmaakbedrijven actief : Activa (sinds 2017, en dit voor 4 jaar), Group Cleaning Services (sinds 2016, en dit voor 4 jaar) en Manus (sinds 2017, en dit voor 2 jaar).

De leidend ambtenaar is verantwoordelijk voor de controle van de aanbesteding. Hij is niet op de hoogte van eventuele fraude.

Een van de toekenningscriteria is de kostprijs. Een van de bedrijven heeft een uurtarief van minder dan 25 euro, maar het gaat over een sociale-inschakelingsonderneming.

De contracten laten toe dat de schoonmaakbedrijven het werk in onderaanneming uitbesteden.

Voor wat de GIMB betreft, ze is niet onderworpen aan de wetgeving over overheidsopdrachten, maar ze ziet, indien mogelijk, na of zijn onderaannemer de wetgeving naleeft.

Le prix était le critère d'attribution. Le tarif HTVA dépasse les 25 euros (application de la grille de l'UGBN-ABSU).

Enfin, la possibilité de recourir à la sous-traitance n'est pas spécifiée dans les contrats.

Actiris emploie différentes entreprises de nettoyage : Activa (depuis 2017, et ce pour 4 ans), Group Cleaning Services (depuis 2016, et ce pour 4 ans) et Manus (depuis 2017, et ce pour 2 ans).

Le fonctionnaire dirigeant est chargé du contrôle du marché. Il n'est pas au courant d'une fraude éventuelle.

L'un des critères d'attribution est le prix. Une des entreprises propose un tarif horaire inférieur à 25 euros, mais il s'agit d'une entreprise d'insertion sociale.

Les contrats permettent aux entreprises de nettoyage de sous-traiter le travail.

En ce qui concerne la SRIB, elle n'est pas tenue par la législation concernant les marchés publics, mais elle contrôle, si possible, si son sous-traitant respecte la législation.

**Vraag nr. 1497 van de heer Jef Van Damme d.d. 27 maart 2019 (N.) :**

***De investeringssteun voor rollend materieel.***

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest biedt steun aan startende en groeiende bedrijven met investeringssteun. Zo kunnen bedrijven onder andere voor de aanschaf van een nieuw bedrijfsvoertuig (bestelwagens, minibussen of vrachtwagens) onder bepaalde voorwaarden een subsidie krijgen.

De regelgeving werd een jaar geleden hervormd, zoals ook was gevraagd door de resolutie van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement betreffende de vergroening van de investeringssubsidies voor rollend materiaal (ingedien door de heren Jef VAN DAMME, Emmanuel DE BOCK, mevrouw Els AMPE, de heren Paul DELVA, Benoît CEREXHE en Julien UYTTENDAELE), moeten de voertuigen voldoen aan de Europese emissienormen die op het moment van de toekenningsbeslissing van toepassing zijn op nieuwe voertuigen die in de handel worden gebracht.

Hierover de volgende vragen :

Hoeveel aanvragen heeft men sinds de aanname van de nieuwe regelgeving ontvangen ? Hoeveel aanvragen zijn er goedgekeurd en ten belope van welke bedragen ? Over welke types voertuigen gaat het ?

**Question n° 1497 de M. Jef Van Damme du 27 mars 2019 (N.) :**

***L'aide aux investissements en matériel roulant.***

La Région de Bruxelles-Capitale soutient les entreprises qui démarrent ou se développent en leur proposant une aide à l'investissement. Ainsi, les entreprises peuvent notamment obtenir, sous certaines conditions, un subside pour l'acquisition d'un nouveau véhicule professionnel (minibus, camionnette ou camion).

La réglementation a été révisée il y a un an. Comme le demandait également la résolution relative au verdissement des subsides destinés aux investissements en matériel roulant (déposée par MM. Jef VAN DAMME, Emmanuel DE BOCK, Mme Els AMPE, MM. Paul DELVA, Benoît CEREXHE et Julien UYTTENDAELE), les véhicules doivent satisfaire aux normes européennes d'émission applicables aux nouveaux véhicules mis sur le marché au moment de la décision d'octroi.

Je voudrais vous poser les questions suivantes à cet égard :

Combien de demandes a-t-on reçues depuis l'adoption de la nouvelle réglementation ? Combien de demandes ont-elles été approuvées, et pour quel montant ? De quels types de véhicules s'agit-il ?

**Antwoord :** Brussel Economie en Werkgelegenheid kan geen gegevens bezorgen over het aantal steunaanvragen voor algemene investeringen met betrekking tot rollend materieel. Alleen het totaalbedrag van de algemene investeringssteun is beschikbaar.

Tot op heden hebben we twaalf aanvragen voor « LEZ »- premies ontvangen. Die aanvragen hadden in totaal betrekking op de vervanging van 13 bedrijfsvoertuigen.

Er werd nog geen enkele toekenningsbeslissing voor dit type investeringen (« LEZ » en algemene investeringen) ter kennis gebracht. Ter herinnering : de aanvragers beschikken over een termijn van zes maanden vanaf de datum van het ontvangstbewijs van de voorafgaande toelatingsaanvraag om hun investering uit te voeren en hun definitieve subsidieaanvraag in te dienen.

In het kader van de « LEZ »-premie zijn de te vervangen voertuigen bedrijfsvoertuigen (N1) en de aangekochte voertuigen zijn bedrijfsvoertuigen (N1) op benzine.

Het subsidieerbare rollend materieel kan van verschillende types zijn : bedrijfsfietsen, bijzondere zware voertuigen, vrachtwagens, aanhangwagens... Brussel Economie en Werkgelegenheid beschikt niet over precieze gegevens in verband met de voorafgaande toelatingsaanvragen die sinds 1 december 2018 zijn ingediend.

**Vraag nr. 1498 van de heer Emin Özkara d.d. 30 april 2019 (Fr.) :**

*Impact van het verbod op slachten zonder voorafgaande verdoving op de import van halal- en koshervlees.*

Een verbod op ritueel slachten zonder voorafgaande verdoving in het Brussels Gewest (verbod voorgesteld door Brusselse partijen zoals de NV-A en de MR...<sup>(1)</sup>) zou met name deze gevolgen hebben :

(1) Commissie voor leefmilieu en energie, zaal 201, 12 februari 2019, besprekning van de werkzaamheden :

Voorstel van resolutie (van mevrouw Liesbet DHAENE, de heer Johan VAN den DRIESSCHE en mevrouw Cieltje VAN ACHTER) tot naleving van de Europese regelgeving inzake het verbod op het onverdoofd ritueel slachten op tijdelijke slachtvloeren, nr. A-313/1 – 2015/2016 : <http://www.Parlement.brussels/weblex-doc-det/?moncode=OF803&montitre=A-313/1-15/16&base=1&taal=nd&lang=nl>  
Voorstel van ordonnantie (van de heer Alain DESTEXHE, mevrouw Dominique DUFOURNY en mevrouw Marion LEMESRE) tot wijziging van de wet van 14 augustus 1986 betreffende de bescherming en het welzijn der dieren, teneinde het ritueel slachten van dieren zonder voorafgaande verdoving te verbieden, nr. A-480/1 – 2016/2017 : <http://www.Parlement.brussels/weblex-doc-det/?moncode=OC987&montitre=A-480/1-16/17&base=1&taal=nd&lang=nl>

**Réponse :** Bruxelles Économie et Emploi n'est pas en mesure de fournir de données sur le nombre de demandes d'aide aux investissements généraux portant spécifiquement sur du matériel roulant. Seul le montant total d'aide aux investissement généraux est disponible.

Douze demandes de primes « LEZ » ont été réceptionnées à ce jour. Ces demandes portaient au total sur le remplacement de 13 véhicules utilitaires.

Aucune décision d'octroi pour ce type d'investissement (« LEZ » et investissements généraux) n'a encore été notifiée. Pour rappel, les demandeurs disposent de six mois à partir de la date de l'accusé de réception de leur demande d'autorisation préalable pour réaliser leur investissement et introduire leur demande de subvention définitive.

Dans le cadre de la prime « LEZ », les véhicules à remplacer sont des utilitaires (N1) et les véhicules achetés sont des utilitaires (N1) essence.

Le matériel roulant subsidié peut être de plusieurs types : utilitaires cycles, engins spéciaux, camions, remorques. Bruxelles Économie et Emploi ne dispose pas des données précises relatives aux demandes d'autorisations préalables introduites depuis le 1<sup>er</sup> décembre 2018.

**Question n° 1498 de M. Emin Özkara du 30 avril 2019 (Fr.) :**

*Impact de la réglementation relative à l'interdiction de l'abattage des animaux sans étourdissement préalable sur les importations de viande certifiée halal ou casher.*

Une interdiction de l'abattage rituel sans étourdissement préalable en Région de Bruxelles-Capitale (interdiction proposée par des partis politiques bruxellois comme la NVA, le MR,...<sup>(1)</sup>) aurait, entre autres, pour conséquences :

(1) CFR, Commission de l'Environnement et de l'Énergie du Parlement régional bruxellois, salle 201, le 12 février 2019, Discussions autour de l'ordre des travaux :

Proposition de résolution (de Mme Liesbet DHAENE, M. Johan VAN den DRIESSCHE et Mme Cieltje VAN ACHTER) visant à respecter la réglementation européenne relative à l'interdiction de l'abattage rituel sans étourdissement dans les abattoirs temporaires, n° A-313/1-2015/2016 : [http://www.parlement.brussels/weblex-doc-det/?moncode=OF803&montitre=A-313/1-15%F16&base=l&taal=fr&fbclid=IwAR1TJu5LH-fpxTaOt\\_VvEkfa8R5by1V7U-A4PdYdrYWrlO-h6Dt5UG9CFCw](http://www.parlement.brussels/weblex-doc-det/?moncode=OF803&montitre=A-313/1-15%F16&base=l&taal=fr&fbclid=IwAR1TJu5LH-fpxTaOt_VvEkfa8R5by1V7U-A4PdYdrYWrlO-h6Dt5UG9CFCw)

Proposition d'ordonnance (de M. Alain DESTEXHE, Mmes Dominique DUFOURNY et Marion LEMESRE) modifiant la loi du 14 août 1986 relative à la protection et au bien-être des animaux, en vue d'interdire l'abattage rituel des animaux sans étourdissement préalable, n° A-480/1-2016/2017 : [http://www.parlement.brussels/weblex-doc-det/?moncode=OC987&montitre=A-480/1-16%2F17&base=l&taal=fr&fbclid=IwAR1GJWGZwjVFahxZWcUjQNfAbLVQ25zOab-TKtOlwSo3va3xMflagof\\_il00](http://www.parlement.brussels/weblex-doc-det/?moncode=OC987&montitre=A-480/1-16%2F17&base=l&taal=fr&fbclid=IwAR1GJWGZwjVFahxZWcUjQNfAbLVQ25zOab-TKtOlwSo3va3xMflagof_il00)

- een verzwakking van de ganse economische vleessector van ons Gewest ;
- een toename van de import van halal- en koshervlees uit het buitenland ten koste van de Belgische landbouwers en vleesproducenten ;
- een benadeling van tal van Brusselse slagerijen (detailhandel) die halal- en koshervlees verkopen, en van de lokale productie van halal- en koshervlees in de slachthuizen van Anderlecht.

In het licht van deze elementen die een rampscenario betekenen voor de Brusselse vleessector, heb ik volgende vragen.

1. Wat is de waarde van de import van vlees naar Brussel ?
2. Wat betreft de import, wat is de waarde van de vleesmarkt :
  - Brussels ?
  - Brussels halal en kosher ?
3. Wat betreft de import van vlees dat de religieuze riten respecteert (met andere woorden halal- en koshervlees),
  - Wie zijn de voornaamste leveranciers ? Uit welke landen wordt het vlees ingevoerd ?
  - Wat is het jaarlijkse volume ingevoerd vlees sinds 2014 ?
  - Wat zijn de marktaandelen ?
  - Zijn er sinds 2014 aanvragen ingediend om de import van vlees te organiseren dat de religieuze riten respecteert ? Zo ja, wie heeft een of meer aanvragen ingediend ?
4. Bestaat er een cel « import » in het Brussels Gewest ? Heeft iemand al de vooruitgang van de import van halal- en koshervlees geëvalueerd in geval van een algemeen verbod op slachten zonder voorafgaande verdoving door het Brussels Gewest de komende maanden ?
5. Voor wat sinds 31 mei 2017 de markt van halal- en koshervlees betreft,
  - Welke bilaterale akkoorden of certificaten zijn er geweest ?
  - Welke dossiers voor de ontsluitingen van markten worden er onderzocht ?

**Antwoord :** Naast mijn antwoorden op uw vragen nr. 1.019 en 1.424 zijn dit de antwoorden op uw vragen in verband met de waarde van de Brusselse invoer van de vleessector.

Om de Brusselse invoer binnen de vleessector te bepalen, werden de volgende goederen<sup>1</sup> in aanmerking genomen :

« Vlees en eetbaar slachtafval » ;

- de fragiliser tout le tissu économique « viande » de notre Région ;
- de favoriser l'importation de viande halal et/ou casher depuis l'étranger au détriment des agriculteurs et producteurs de viande belges ;
- de nuire aux nombreuses boucheries de détail bruxelloises qui vendent de la viande halal ou casher et à la production locale de viande halal et casher qui, comme vous le savez déjà, est assurée par l'abattoir d'Anderlecht.

Au regard des éléments ci-avant qui constituent de véritables scénarios catastrophes pour le secteur de la viande bruxelloise, je souhaiterais vous poser les questions suivantes :

1. Quelle est la valeur des importations bruxelloises du secteur de la viande ?
2. En ce qui concerne les importations, à combien est estimé le marché de la viande :
  - bruxellois ?
  - halal et casher bruxellois ?
3. En ce qui concerne l'importation de viande respectant les rites religieux (ou autrement dit : viande « halal » ou « casher »),
  - Quels sont les principaux fournisseurs ? Depuis quels pays cette viande est-elle importée ?
  - Quels sont les volumes de viande importés année par année depuis 2014 ?
  - Quels sont les parts de marché ?
  - Depuis 2014, des demandes ont-elles été introduites pour organiser l'importation de viande respectant les rites religieux ? Si oui, qui a introduit une ou des demandes ?
4. Existe-t-il une cellule importation en Région de Bruxelles-Capitale ? Quelqu'un a-t-il déjà estimé les bénéfices d'une importation de viande « halal » ou « casher » dans le cas où une interdiction générale de l'abattage sans étourdissement préalable serait approuvée par la Région de Bruxelles-Capitale dans les mois à venir ?
5. Depuis le 31 mai 2017 en ce qui concerne le marché du halal et du casher,
  - Quels sont les accords bilatéraux ou certificats conclus ?
  - Quels sont précisément les dossiers d'ouverture de marché en cours de traitement ?

**Réponse :** Depuis mes réponses à vos questions n° 1019 et 1424, voici ci-dessous des éléments de réponse à vos questions sur la valeur des importations bruxelloises du secteur de la viande.

Afin de déterminer les importations bruxelloises dans le secteur de la viande, les biens suivants<sup>1</sup> ont été retenus :

« Viandes et abats comestibles » ;

(1) basis van de door de Nationale Bank van België gebruikte nomenclatuur

(1) Sur la base de la nomenclature utilisée par la Banque nationale de Belgique

« Worst van alle soorten, van vlees, van slachtafval of van bloed; bereidingen van deze producten, voor menselijke consumptie »;

« Andere bereidingen en conserven van vlees, slachtafval of bloed ».

De Brusselse import van « vlees » bedroegen aldus 111,7 miljoen euro in 2018. Het betreft een stijging van 10,6 % tegenover 2014. In 2015 werd het grootste geïmporteerde volume genoteerd (124,5 miljoen euro).

Binnen deze categorie goederen staan « vlees en eetbaar slachtafval » op de eerste plaats. In 2018 bedroeg de import ervan immers 67,3 miljoen euro (of 60,5 % van de totale import van « vlees »).

In 2018 vertegenwoordigde de invoer van « vlees » ten slotte slechts 0,8 % van de volledige Brusselse invoer (tegenover 1,2 % in 2015).

Zie bijlage « tabel 1 (\*) ».

De leveranciers van « vlees » bevatten overigens in de eerste plaats enkel Europese landen, waarvan buurlanden (Frankrijk, Nederland, Duitsland) of landen die geografisch niet veraf liggen (Verenigd Koninkrijk, Ierland).

Frankrijk is de grootste leverancier van de regio in de periode 2014-2018, met een import vanuit dit land ter waarde van 140,2 miljoen euro. Op de tweede plaats staat Nederland (104,6 miljoen euro), gevolgd door het Verenigd Koninkrijk (90 miljoen euro) en Ierland (70,1 miljoen euro).

Zie bijlage « tabel 2 (\*) ».

Over de eventuele economische gevolgen van het verbod op het onverdoofd slachten, hebben we geen officiële statistieken. Hoewel we u reeds informatie hebben verschaft over het aantal halalslagerijen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, laat dat ons niet toe om wetenschappelijk gevalideerde veronderstellingen te formuleren.

De statistieken die ik hierboven toelicht, tonen een stijging van 10 % van de invoer van vlees sinds 2014, maar we zien dat de invoer tussen 2017 en 2018 gedaald is.

U begrijpt bijgevolg wel dat ik u in dit stadium dus geen precies antwoord kan geven.

Hub.brussels, dat belast is met de begeleiding van de ondernemingen inzake export en investeringen, zal ons uiteraard de cijfers kunnen geven voor de evolutie tussen 2018 en 2019. We moeten evenwel opmerken dat er in dit stadium nog geen onderscheid zal zijn tussen halal- en koosjer vlees en vlees dat dat niet is.

« Saucisses, saucissons et produits similaires, de viandes, d'abats ou de sang ; préparations alimentaires à base de ces produits » ;

« Autres préparations et conserves de viande, d'abats ou de sang ».

Ainsi, les importations bruxelloises de « viande » s'élevaient à 111,7 millions d'euros en 2018. Il s'agit d'une hausse de 10,6 % par rapport à 2014. À noter que le plus haut volume d'importation a été enregistré en 2015 (124,5 millions d'euros).

Au sein de cette catégorie de biens, les « viandes et abats comestibles » occupent la place la plus importante. En effet, en 2018, les importations de ce bien s'élevaient à 67,3 millions d'euros (soit 60,5 % des importations totales de « viande »).

Enfin, en 2018, les importations de « viande » représentaient seulement 0,8 % de l'ensemble des importations bruxelloises (contre 1,2 % en 2015).

Se référer à l'annexe « tableau 1 (\*) ».

Par ailleurs, les fournisseurs de « viande » comprennent uniquement des pays européens au premier rang desquels on retrouve des pays limitrophes (France, Pays-Bas, Allemagne) ou très proches géographiquement (Royaume-Uni, Irlande).

La France est le premier fournisseur de la région sur la période 2014-2018, avec des importations en provenance de ce pays à hauteur de 140,2 millions d'euros. Arrivent ensuite les Pays-Bas (104,6 millions d'euros), le Royaume-Uni (90 millions d'euros) et l'Irlande (70,1 millions d'euros).

Se référer à l'annexe « tableau 2 (\*) ».

Pour ce qui est de l'impact économique qu'aurait l'interdiction de l'abattage sans étourdissement, nous ne disposons pas de statistiques officielles. Si nous vous avons déjà renseigné quant au nombre de boucheries halal en Région Bruxelles-Capitale, ceci ne permet de tirer des hypothèses scientifiquement validées.

Les statistiques que je viens de vous présenter révèlent une augmentation de 10 % des importations de viande depuis 2014 mais vous constaterez avec moi que les importations ont baissé entre 2017 et 2018.

Vous comprendrez que je ne puis donc pas vous répondre précisément à ce stade.

Hub.brussels qui a la charge de l'accompagnement des entreprises sur les volets export et invest pourra bien entendu nous donner les chiffres pour l'évolution entre 2018 et 2019. Notez toutefois qu'il n'y aura pas encore à ce stade de distinction entre les viandes halal et casher et les viandes qui ne le sont pas.

Een onderscheid zou efficiënt zijn, zodra het wettelijke kader zal zijn vastgesteld in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Ik zou nog graag willen toevoegen dat de regelgeving in verband met het slachten en het dierenwelzijn, niet tot mijn bevoegdheden behoort. Ik nodig u dan ook uit om de staatssecretaris belast met Dierenwelzijn, mevrouw Debaets, te ondervragen.

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

**Vraag nr. 1499 van de heer Michaël Vossaert d.d. 30 april 2019 (Fr.):**

**Evaluatie van de maatregelen voor NEET's.**

Eind 2018 bereikte de werkloosheid in het Brussels Gewest haar laagste peil sinds 1990. We kunnen die vaststelling alleen maar toejuichen, die ongetwijfeld te danken is aan de inspanningen die u hiervoor hebt geleverd.

Vanuit die invalshoek hebt u met name een beheerplan opgesteld, in samenwerking met Actiris, om NEET's (« Not in Education, Employment or Training » (noch student, noch werknemer, noch stagiair)) te re-integreren op de arbeidsmarkt.

Op 3 april 2018 lanceerde Actiris onder uw impuls een projectoproep om de Brusselse NEET's in staat te stellen hun contact en vertrouwen in de instellingen weer op te nemen, zodat zij een beroepsproject kunnen uitvoeren (tewerkstelling, stage, opleiding, hervatting van de studies).

Dat initiatief maakt deel uit van een beleid dat gericht is op jongeren en vooruitgang, dat ook tot uiting komt in de hervorming van de tewerkstellingssteun, het Opleidingsplan 2020, de invoering van tests tegen discriminatie bij de aanwerving, om er maar een paar te noemen.

Bijgevolg zou ik u de volgende vragen willen stellen :

- Hoe beoordeelt u deze projectoproep ter ondersteuning van jonge NEET's die in april 2018 werd gestart ? Welke projecten werden geselecteerd en gekozen ? Welke financiële steun werd aan de gekozen projecten verleend ?
- Worden andere nieuwe maatregelen gepland voor de ondersteuning van jonge NEET's, met name in samenwerking met de werkinkels en de gemeenten ?

On peut sans doute imaginer qu'une distinction sera effective dès lors que le cadre légal aura été arrêté en Région Bruxelles-Capitale.

Pour le surplus et pour ce qui concerne la réglementation relative à l'abattage et au bien-être animal, cela ne relève pas de mes compétences. Je vous invite dès lors à interroger la Secrétaire d'État en charge du bien-être animal, Mme Debaets.

*(\*) (Les tableaux ne seront pas publiés mais resteront disponibles pour consultation au Greffe ou via le site du Parlement.)*

**Question n° 1499 de M. Michaël Vossaert du 30 avril 2019 (Fr.):**

**L'évaluation des mesures en faveur des NEET.**

Fin 2018, le chômage a atteint son taux le plus bas depuis 1990 en Région bruxelloise. Nous ne pouvons que nous réjouir de ce constat qui est, sans nul doute, dû aux efforts que vous avez fournis dans cette cause.

Dans cette perspective, vous avez, notamment, mis en place un plan de gestion, avec la collaboration d'Actiris, destiné à réinsérer les NEET (« Not in Education, Employment or Training » (ni étudiant, ni employé, ni stagiaire)) sur le marché du travail.

Le 3 avril 2018, Actiris lançait sous votre impulsion un appel à projets afin de permettre aux NEET bruxellois de renouer le contact et la confiance dans les institutions afin qu'ils puissent mettre en œuvre un projet professionnel (emploi, stage, formation, reprise d'études).

Cette initiative s'inscrit dans une politique tournée vers les jeunes et le progrès qui se concrétise également, par la réforme des aides à l'emploi, le Plan Formation 2020, la mise en place de testings contre les discriminations à l'embauche, pour ne citer que ceux-ci.

Par conséquent, je souhaite vous poser les questions suivantes :

- Quel bilan tirez-vous de cet appel à projets pour l'accompagnement des jeunes NEET lancé en avril 2018 ? Quels sont les projets sélectionnés et retenus ? Quels sont les soutiens financiers qui ont été accordés aux projets retenus ?
- D'autres nouvelles mesures sont-elles prévues pour l'accompagnement des jeunes NEET, notamment en collaboration avec les Missions locales de l'emploi et les communes ?

**Antwoord :** De projectoproep die door Actiris uitgeschreven werd in het kader van de begeleiding van de NEET's, heeft plaatsgevonden in 2018. In totaal werden 22 projecten voorgelegend aan Actiris.

Een selectiecomité dat bestond uit interne deskundigen van Actiris en externe experts, heeft een advies geformuleerd dat werd voorgesteld aan de Algemene Directie van Actiris.

Er werden 11 projecten uitgekozen voor een totaalbudget van 1.662.999,99 euro. U vindt de opsplitsing per project in de bijlage.

In het kader van dit budget zullen de operatoren tijdens de periode 2019-2023 jaarlijks minstens 681 NEET's moeten begeleiden.

De operatoren hebben hun activiteit in januari 2019 opgestart. In dit stadium worden hun projecten volop uitgewerkt en is het dus te vroeg om een balans op te stellen van deze projectoproep.

Alle operatoren mogen een beroep doen op de diensten van de Missions locales en andere partners voor de verwezenlijking van gerichte initiatieven, indien dat relevant blijkt voor het slagen van het parcours van jonge NEET's.

Aangezien de jongeren centraal staan binnen het project, zal de operator de methodes en de specifieke maatregelen moeten invoeren om de jongeren zo gericht mogelijk te begeleiden. Wanneer de operator niet zelf een aangepast initiatief kan voorstellen, is hij verplicht aan de jongeren aangepaste begeleiding te vinden bij een andere operator.

Het is dus aan de operator om de andere maatregelen te vinden die in zijn omgeving worden ontwikkeld, bijvoorbeeld in de gemeenten of in het kader van een wijkcontract.

Tegelijkertijd en als aanvulling op de begeleiding door Actiris via zijn 11 partners – en hun partners – werd eind december 2018 een ander NEET-project opgestart, dat de naam Touch'N'Go.Brussels kreeg, in het Beroepenpunt van Brussel. Dit wordt 3 jaar lang gefinancierd (financiering ESF/IEJ2) ter waarde van 1.038.079,55 euro.

Touch'N'Go.Brussels bestaat uit 2 luiken :

6. De modules X'Plore : als aanvulling op de 11 partners van het NEET-project van Actiris : modules voor algemene en gerichte kennismaking met alle beroepen en sectoren die toeganekelijk zijn voor NEET-jongeren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (kennismaking en uitproberen beroepen) die worden aangeboden aan de jongeren die worden begeleid door deze 11 partners. Deze modules X'Plore zullen eveneens worden aangeboden aan de NEET-jongeren die worden begeleid door het Beroepenpunt, en niet enkel aan de jongeren die worden opgevolgd door de 11 partners van Actiris.
7. Het tweede luik dient om opnieuw te mobiliseren en te begeleiden naar werk, naar een opleiding, naar een stage, naar opnieuw gaan studeren of naar zelftwerkstelling via een ondernehmers-project, in partnerschap met het

**Réponse :** L'appel à projets lancé par Actiris dans le cadre de l'accompagnement NEET a eu lieu en 2018. Au total, 22 projets ont été soumis à Actiris.

Un Comité de sélection constitué d'experts internes à Actiris et d'externes a émis un avis qui a été présenté à la Direction Générale d'Actiris.

11 projets ont été retenus pour une enveloppe globale de 1.662.999,99 euros. Vous trouverez la ventilation par projet en annexe.

Dans le cadre de cette enveloppe, les opérateurs devront accompagner annuellement un minimum de 681 NEET durant la période 2019-2023.

Les opérateurs ont débuté leur activité en janvier 2019. À ce stade, leurs projets sont en pleine élaboration et il est donc trop tôt pour faire un bilan de cet appel à projets.

Tous les opérateurs peuvent faire appel aux services des Missions locales et d'autres partenaires pour la réalisation d'actions ponctuelles si cela s'avère opportun pour la réussite du trajet des jeunes NEET.

Vu que le jeune est au centre du projet, ce sera à l'opérateur de mettre en place les méthodes et les mesures spécifiques pour accompagner les jeunes de la manière la plus adaptée. Si l'opérateur ne peut pas proposer lui-même une action adaptée, il est dans l'obligation de trouver un accompagnement adapté aux jeunes auprès d'un autre opérateur.

C'est donc à l'opérateur de détecter les autres mesures qui se développent dans son environnement par exemple dans les communes ou dans le cadre d'un contrat de quartier.

En parallèle et en complémentarité à l'accompagnement par Actiris via ses 11 partenaires – et leurs partenaires – un autre Projet NEET a débuté fin décembre 2018, sous la nomination Touch'N'Go.Brussels, à la Cité des Métiers de Bruxelles. Celui-ci est financé pour 3 ans (financement FSE/IEJ2) à concurrence de 1.038.079,55 euros.

Touch'N'Go.Brussels se compose de 2 volets :

6. Les modules X'Plore : en complémentarité avec les 11 partenaires du projet NEET d'Actiris : modules d'exploration globale et ciblée de l'ensemble des métiers et des secteurs accessibles aux jeunes NEET en Région de Bruxelles-Capitale (découvertes et essais métiers) offerts aux jeunes qui sont accompagnés par ces 11 partenaires. Ces modules X'Plore seront également proposés aux jeunes NEET accompagnés par la Cité des Métiers et pas seulement à ceux suivis par les 11 partenaires d'Actiris.
7. Le deuxième volet a pour objectif de remobiliser, accompagner vers l'emploi, la formation, le stage, le retour aux études ou l'auto-création d'emploi via la mise en projet entrepreneurial, en partenariat avec le programme mini-entreprises proposé par

programma mini-ondernemingen dat wordt aangeboden door de vzw's « Les Jeunes Entreprises » en « Vlajo ». Na hun mini-onderneming zullen de jongeren hun ondernemingsproject kunnen voortzetten onder begeleiding, indien hun project een individueel project wordt, van een activiteitencoöperatie of een andere overkoepelende coöperatie die hen de mogelijkheid zal geven om zich te verenigen teneinde gezamenlijk projecten te beheren zoals een kleine onderneming binnen een grote gedeelde onderneming. Indien hun « avontuur » van mini-onderneming niet leidt tot een ondernemingsproject, zullen ze er in elk geval constructieve beroepservaring hebben uitgehaald, alsook ervaring en te valoriseren competenties hebben opgedaan, wanneer ze weer aan het werk gaan, stage doen of een beroepsopleiding volgen, steeds begeleid door het team van 3 NEET-begeleiders van het Beroepspunt.

<b>Operatoren</b>	<b>Toegekende subsidies</b>
ART2WORK	97.398,17
Backstage.Network	229.532,75
CASABLANCO ASBL	54.565,68
D'Broej	120.006,95
Dispositif Relais (tu veux test)	107.136,61
Groep INTRO vzw	159.376,60
InBrussel	218.166,83
JES vzw	229.996,23
POUR LA SOLIDARITÉ	96.497,01
Randstad Belgium sa (RiseSmart)	210.177,01
SBS Skill BuilderS	140.146,15
<b>Totaal</b>	<b>1.662.999,99</b>

**Vraag nr. 1500 van de heer Emin Özkara d.d. 6 mei 2019 (Fr.) :**

*Gevolgen van de Data Protection Officer (DPO) en de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) voor de overheden en openbare instellingen die onder uw bevoegdheid of toezicht vallen.*

De bescherming van persoonsgegevens is een van de grote uitdagingen voor onze hypergeconecteerde democratische samenlevingen. Daarom heb ik u op 26 april 2017 vragen gesteld over de Data Protection Officer (DPO) en de gevolgen van de algemene verordening gegevensbescherming (AVG) voor de gewestelijke openbare diensten en instellingen.

« Onder de AVG is het in bepaalde omstandigheden verplicht een « GEB » (of « DPIA » in het Engels) uit te voeren. Een GEB is een procedure om te evalueren of een verwerking van

les ASBL « Les Jeunes Entreprises » et « Vlajo ». À l'issue de leur mini-entreprise, les jeunes pourront continuer leur projet d'entreprise en étant accompagnés, si leur projet devient un projet individuel, par une coopérative d'activités ou par une autre coopérative faîtière qui leur permettra de se regrouper pour administrer collectivement des projets comme une petite entreprise à l'intérieur d'une grande entreprise partagée. Si leur « Aventure » mini-entreprise ne débouche pas sur un projet entrepreneurial, ils en auront de toute façon retiré une expérience professionnelle constructive qui leur permettra d'avoir acquis de l'expérience et des compétences valorisables dans un retour à l'emploi, un stage ou une formation professionnelle, toujours accompagnés par l'équipe des 3 accompagnateurs NEET de la Cité des Métiers.

<b>Opérateurs</b>	<b>Subventions accordées</b>
ART2WORK	97.398,17
Backstage.Network	229.532,75
CASABLANCO ASBL	54.565,68
D'Broej	120.006,95
Dispositif Relais (tu veux test)	107.136,61
Groep INTRO vzw	159.376,60
InBrussel	218.166,83
JES vzw	229.996,23
POUR LA SOLIDARITÉ	96.497,01
Randstad Belgium sa (RiseSmart)	210.177,01
SBS Skill BuilderS	140.146,15
<b>Total</b>	<b>1.662.999,99</b>

**Question n° 1500 de M. Emin Özkara du 6 mai 2019 (Fr.) :**

*L'impact du Délégué à la protection des données ou « Data Protection Officer » (DPO) et du règlement général sur la protection des données (RGPD) sur les autorités publiques et organismes publics relevant de vos compétences ou de votre tutelle.*

La protection des données personnelles est un des grands enjeux de nos sociétés démocratiques hyper-connectées. C'est pourquoi, en date du 26 avril 2017, je vous questionnais au sujet du Délégué à la protection des données ou « Data Protection Officer » (DPO) et de l'impact du règlement général sur la protection des données (RGPD) sur les services et organismes publics régionaux.

« En vertu du RGPD, il est obligatoire, dans certaines circonstances, de procéder à une « AIPD » (ou « DPIA » en anglais). Une AIPD est une procédure destinée à évaluer si un traitement

persoonsgegevens risico's inhoudt voor de rechten en vrijheden van de persoon wiens data worden verwerkt en hoe men deze risico's kan beheersen<sup>(1)</sup>. »

Vandaag wens ik naar aanleiding van de publicatie van de Belgische wet tot uitvoering van de AVG in het *Belgisch Staatsblad* van 5 september 2018 terug te komen op dit uiterst belangrijke onderwerp voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer van alle inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

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

1. Voldoet uw kabinet volledig aan de vereisten van de AVG ? Beschikt het over een DPO ?
2. Welke overheden of openbare instellingen voldoen thans niet helemaal aan de vereisten van de AVG en/of beschikken niet over een DPO ?
3. Is er een kadaster opgesteld van de DPO's van de overheden of openbare instellingen die onder uw bevoegdheid of toezicht vallen ? Staan de gegevens van de DPO's ter beschikking van de bevolking ?

Voor elke overheid of openbare instelling die onder uw bevoegdheid of toezicht valt, had ik u graag de volgende bijkomende vragen gesteld :

4. Worden er data aan andere overheden overgedragen ? Zo ja, welke en aan welke overheden ? Zijn er samenwerkingsprotocollen gesloten ? Zo ja, met welke overheden of particuliere organisaties ? Over welke protocollen gaat het ?
5. Worden er zogenaamde gevoelige data verwerkt ? Zo ja, bestaat er een register van de verwerkingen van die data ?
6. Is er een gegevensbeschermingseffectenbeoordeling (GEB) uitgevoerd ? Zo ja, wanneer, met welke frequentie en voor welke gegevensverwerkingen ?
7. Zijn er beleid en procedures opgesteld om gegevenslekken te beheren ?
8. Zijn er sinds 25 mei 2018 klachten wegens schending van de persoonlijke levenssfeer, schending van de geheimhoudingsplicht, gegevenslekken of beveiligingsbreuken ingediend ? Zo ja, hoeveel en wanneer ?

**Antwoord :** De ministeriële kabinetten hoeven niet over een DPO te beschikken. Ze hebben er evenwel één via de overheidsoverdracht uitgeschreven op initiatief van de GOB, die eveneens de ministeriële kabinetten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dekt, alsook de diensten van de Regering. De toepassing van de GDPR door de ministeriële kabinetten is aan de gang. Elk kabinet heeft een data-steward aangeduid die permanent in contact staat met de DPO. Er wordt overigens een register van de verwerkingsactiviteiten bijgehouden, overeenkomstig artikel 30 van de verordening.

(1) <https://www.gegevensbeschermingsautoriteit.be/gegevensbeschermingseffectbeoordeling-0>, geraadpleegd op 29 april 2019.

de données à caractère personnel comporte des risques pour les droits et libertés de la personne dont les données sont traitées et à évaluer la manière dont ces risques peuvent être maîtrisés<sup>(1)</sup>. »

Aujourd’hui, et faisant suite à la loi belge du 30 juillet 2018 exécutant le RGPD qui a été publiée le 5 septembre 2018 au *Moniteur Belge*, je souhaiterais revenir sur ce sujet des plus importants pour la protection de la vie privée de toutes et tous les résidents de notre si belle et diversifiée Région de Bruxelles-Capitale.

Voici mes questions :

1. Votre cabinet répond-il entièrement aux exigences du RGPD et dispose-t-il d'un DPO ?
2. Actuellement, quelles sont les autorités publiques ou organismes publics qui ne répondent pas entièrement aux exigences du RGPD et/ou qui ne disposent pas d'un DPO ?
3. Un cadastre des DPO des autorités publiques et organismes publics relevant de vos compétences ou de votre tutelle a-t-il été réalisé ? Les coordonnées des DPO sont-elles à disposition du public ?

Pour chacune des autorités publiques et chacun des organismes publics qui relèvent de vos compétences ou de votre tutelle, je souhaiterais vous poser les questions supplémentaires suivantes :

4. Des transferts de données avec d'autres autorités publiques ont-ils lieu ? Si oui, quelles sont les données et autorités publiques impliquées dans ces transferts ? Des protocoles de collaboration ont-ils été conclus ? Si oui, avec quelles autorités publiques ou organisations privées et quels sont ces protocoles ?
5. Des données dites sensibles sont-elles traitées ? Si oui, un registre des activités de traitement est-il disponible pour ces données dites sensibles ?
6. Une analyse d'impact relative à la protection des données (AIPD) a-t-elle été réalisée ? Si oui, quand, à quelle fréquence et pour quels traitements de données ?
7. Une politique et des procédures pour gérer les fuites de données ont-elles été élaborées ?
8. Depuis le 25 mai 2018, des plaintes pour non-respect de la vie privée, violation d'une obligation de secret, fuites de données ou brèches de sécurité sont-elles à signaler ? Si oui, combien et quelles sont les dates de dépôt de ces plaintes ?

**Réponse :** Les cabinets ministériels ne sont pas tenus de disposer d'un DPO. Toutefois, ils en disposent par le biais du marché public lancé à l'initiative du SPRB, qui couvre également les cabinets ministériels de la Région de Bruxelles-Capitale, ainsi que les services du Gouvernement. La mise en conformité des cabinets ministériels au RGPD est en cours, chaque cabinet a désigné un data steward qui reste en contact permanent avec le DPO. Par ailleurs, un registre des activités de traitement est tenu conformément à l'article 30 du Règlement.

(1) <https://www.autoriteprotectiondonnees.be/analyse-dimpact-relative-a-la-protection-des-donnees>, consulté le 29 avril 2019.

Ik nodig u bovendien uit om uw vragen te richten aan de minister die belast is met dit dossier, mevrouw Bianca Debaets.

Wat onze besturen betreft, vindt u hieronder de antwoorden op uw vragen.

Hoewel de GIMB zich wettelijk gezien als een marktactor moet gedragen, roept de verplichte terbeschikkingstelling van een DPO vragen op, aangezien ze niet als overheid optreedt. Ter wille van de transparantie en uit voorbeeldigheid wil ze niettemin deze functie invoeren. De GIMB staat permanent in contact met een gespecialiseerd advocatenkantoor dat haar permanent begeleidt bij de procedure voor de toepassing die zal worden afferond bij de invoering van een CRM, die per definitie nog aanpassingen zal vereisen om permanent de vertrouwelijkheid van de gegevens te waarborgen die ze niet aan derden overmaakt (behalve uiteraard wanneer een wettelijk daartoe gemachtigde overheid het vraagt). Tijdens deze fase heeft de GIMB evenwel geen idee van lekken of andere problemen in verband met de vertrouwelijkheid van de gegevens die ze verwerkt sinds de inwerkingtreding van de GDPR.

Wat het Brussels Agentschap voor de Ondersteuning van het Bedrijfsleven betreft, heeft hub.brussels in maart 2018 een DPO aangeduid.

Op de website hub.brussels staat een link naar het privacybeleid van het agentschap dat meldt : « Vragen of verzoeken omtrent de verwerking van deze gegevens kunnen naar het volgende adres verstuurd worden : [privacy@hub.brussels](mailto:privacy@hub.brussels) ». Dat is het adres van de DPO.

Hub.brussels geeft geen persoonlijke gegevens door aan andere overheden, behalve met de instemming van de betrokken personen of op basis van de uitvoering van een wettelijke verplichting.

Hub.brussels houdt een verwerkingsregister bij. Het verwerkt in principe geen gevoelige gegevens. Als de verwerking van gevoelige gegevens nodig is voor de uitvoering van zijn overheidsopdrachten, worden ze met volledige inachtneming van de GDPR verwerkt.

Er werd een impactanalyse uitgevoerd met betrekking tot een verwerking onderworpen aan de verplichting om krachtens de GDPR een impactanalyse te verwezenlijken.

Momenteel worden bij hub.brussels een beleid inzake de veiligheid van informatie en een procedure voor datamanagement uitgewerkt.

Er werden geen klachten ontvangen betreffende de verwerking van persoonlijke gegevens door hub.brussels.

Actiris heeft sinds 27 juni 2018 een DPO. De aanpassing aan de Algemene Verordening Gegevensbescherming is aan de gang en vormt een proces dat permanent verbeterd wordt. Aangezien er nieuwe verwerkingen kunnen ontstaan of gewijzigd worden in de loop van de tijd in functie van nieuwe initiatieven van het bestuur, kan het niveau van toepassing immers permanent evolueren. We

Pour le surplus, je vous invite à adresser vos questions à la Ministre en charge du dossier, Mme Bianca Debaets.

En ce qui concerne nos administrations, vous trouverez les réponses à vos questions ci-dessous.

En ce qui concerne la SRIB, celle-ci devant légalement se comporter comme un acteur de marché, l'instauration obligatoire d'un DPO pose question puisqu'elle n'agit pas comme autorité publique. Par souci de transparence et d'exemplarité, elle souhaite néanmoins se doter d'un tel office, ce sur quoi elle est en contact permanent avec un cabinet d'avocat spécialisé qui accompagne un processus de mise en conformité permanent qui se finalisera à l'occasion de la mise en place d'un CRM, ce qui, par définition, demandera encore des ajustements avec le souci constant de garantir la confidentialité de données qu'elle ne transmet en rien à des tiers (sauf évidemment en cas de demande d'une autorité légalement habilitée à le faire). Pendant ce temps, la SRIB n'a toutefois connaissance d'aucune fuite ou autre problème de confidentialité des données qu'elle traite depuis l'entrée en vigueur du RGPD.

En ce qui concerne l'Agence Bruxelloise pour l'Accompagnement de l'Entreprise, hub.brussels a désigné un DPO en mars 2018.

Le site hub.brussels comporte un lien vers la politique de confidentialité de l'agence laquelle mentionne : « Toute question ou demande relative au traitement de ces données peut être adressée à l'adresse suivante : [privacy@hub.brussels](mailto:privacy@hub.brussels) ». Cette adresse est celle du DPO.

Hub.brussels ne transfère pas de données à caractère personnel à d'autres autorités publiques sauf moyennant le consentement des personnes concernées ou sur la base de l'exécution d'une obligation légale.

Hub.brussels tient un registre des traitements. Elle ne traite en principe pas de données sensibles. Si le traitement de données sensibles est nécessaire à l'exécution de ses missions de services publics, elles sont traitées dans le strict respect du RGPD.

Une analyse d'impact a été réalisée relativement à un traitement soumis à l'obligation de réaliser une analyse d'impact en vertu du RGPD.

Une politique de sécurité de l'information et une procédure de data management sont en cours d'élaboration au sein de hub.brussels.

Il n'y a pas eu de telles plaintes concernant les traitement de données à caractère personnel par hub.brussels.

Actiris dispose d'un DPO depuis le 27 juin 2018. L'alignement au Règlement général pour la Protection des Données est en cours et constitue un processus continu d'amélioration. En effet, de nouveaux traitements pouvant apparaître ou être modifiés au cours du temps en fonction des nouvelles initiatives mises en place par l'administration, le niveau de conformité peut évoluer

kunnen dus stellen dat Actiris de GDPR grotendeels toepast, maar nog steeds verbeteringen aanbrengt. Alle belangrijke procedures werden vastgesteld en de eventuele plannen tot verbetering worden bestudeerd of ingevoerd.

Actiris wisselt gegevens uit met verschillende overheden en openbare instellingen waarvan de KSZ, het RRN, Bruxelles Formation en de VDAB de belangrijkste zijn. Deze informatiestromen verlopen gestructureerd en automatisch.

Andere niet-geautomatiseerde uitwisselingen kunnen plaatsvinden met bijvoorbeeld de OCMW's. In de toekomst zullen gegevensuitwisselingen kunnen worden ontwikkeld, maar daartoe zal eerst een protocolakkoord moeten worden afgesloten.

Met de volgende entiteiten werden samenwerkingsprotocollen afgesloten en aangepast in functie van de evolutie van de noden :

#### KSZ / RRN :

- Protocollen : Voor elk van de stromen werd een met de KSZ onderhandeld protocol voor het verzoek om toestemming bepaald. Deze protocollen worden bekrachtigd voor de reële invoering van de stromen.
- Uitgewisselde gegevens : Alle gegevens betreffen werkzoekenden opgenomen in de KSZ.
  - RRN : Basisgegevens van de werkzoekenden (WZ) (NN, familienamen, voornamen, adres, samenstelling van het huishouden,...).
  - RSZ : Stroom Dimona.
  - ONEm : Uitwisselingen in verband met de beslissingen van de ONEm of van de Dienst Beschikbaarheid van Actiris / uitwisselingen in verband met Activa en betalingsberichten.
  - RSVZ : Verandering van de statuten (zelfstandigen).
  - RIZIV : Medische gegevens in verband met onbeschikbaarheden.
  - KSZ : Gegevens in verband met de kinderbijslagfondsen.
  - Inter OP : Uitwisselingen in verband met het betalen van schadevergoedingen.

#### Bruxelles Formation :

- Protocollen : Er werden verschillende samenwerkingsakkorden en -overeenkomsten afgesloten tussen beide entiteiten.
- Uitgewisselde gegevens : De stromen betreffen de coördinaten van de WZ, de informatie betreffende de competenties en de opleidingstrajecten.

#### VDAB :

- Protocollen : Er werden verschillende samenwerkingsakkorden en -overeenkomsten afgesloten tussen beide entiteiten.
- Uitgewisselde gegevens : De stromen betreffen de coördinaten van de WZ, de informatie betreffende de competenties en de opleidingstrajecten.

en permanence. Nous pouvons donc déclarer qu'Actiris est en majeure partie conforme mais poursuit son processus d'amélioration. Tous les processus importants sont définis et les éventuels plans d'amélioration sont à l'étude ou en phase d'implémentation.

Actiris échange des données avec différentes autorités et organismes publics parmi lesquels, les principaux sont la BCSS, le RRN, Bruxelles Formation et le VDAB. Ces flux sont structurés et automatisés.

D'autres échanges non automatisés peuvent avoir lieu avec des CPAS, par exemple. Des échanges de données pourront être développés dans le futur mais seront soumis préalablement à la conclusion d'un protocole d'accord.

Des protocoles de collaboration sont conclus avec ces entités et adaptés en fonction de l'évolution des besoins :

#### BCSS / RRN :

- Protocoles : un protocole de demande d'autorisation négocié avec la BCSS est défini pour chacun des flux. Ces protocoles sont validés avant la mise en œuvre réelle des flux.
- Données échangées : Toutes les données concernent les Chercheurs d'Emploi intégrés à la BCSS.
  - RRN : Données de base des Chercheurs d'Emploi (CE) (NN, noms, prénoms, adresse, compositions de ménage...).
  - ONSS : Flux Dimona.
  - ONEm : Echanges liés aux décisions de l'ONEm ou du Service disponibilité d'Actiris / échanges liés à Activa et aux notifications de paiement.
  - INASTI : Changement des statuts (indépendants).
  - INAMI : Données médicales liées aux indisponibilités
  - BCSS : Données relatives aux Caisses d'allocation familiales.
  - Inter OP : Échanges relatifs aux paiements des indemnités.

#### Bruxelles Formation :

- Protocoles : Différents accords et conventions de collaboration sont établis entre les deux entités.
- Données échangées : les flux concernent les coordonnées des CE, les informations concernant les compétences et les trajets de formation.

#### VDAB :

- Protocoles : Différents accords et conventions de collaboration sont établis entre les deux entités.
- Données échangées : les flux concernent les coordonnées des CE, les informations concernant les compétences et les trajets de formation.

Actiris verwerkt enkel gevoelige gegevens in bepaalde zeer gerichte verwerkingen. Deze verwerkingen worden beschreven in het verwerkingsregister en worden met verhoogde waakzaamheid opgevolgd, en er bestaan bijzondere organisatorische logische en fysieke beschermingsmaatregelen voor. Deze verwerkingen betreffen twee directies :

- Directie HR : Opgvolging van bepaalde medische gegevens. De vastgestelde verwerkingen worden momenteel geanalyseerd ;
- Directie WZ : De diensten Sociale Consultatie en Begeleiding voor specifieke doelgroepen. Voor deze specifieke verwerkingen zijn er specifieke beschermingsmaatregelen en zij worden gewoonlijk uitgevoerd door personen die individueel gebonden zijn aan het beroepsgeheim (maatschappelijk werkers, psychologen, artsen). Deze verwerkingen worden momenteel geanalyseerd.

Er werden impactanalyses en risicoanalyses uitgevoerd, of deze zijn nog bezig, voor bepaalde verwerkingen die door Actiris als gevoelig worden beschouwd. Deze analyses werden in de loop van het tweede trimester van 2019 opgestart. Deze analyses zullen jaarlijks worden geüpdatet.

Actiris heeft een procedure vastgelegd voor het beheer van gegevenslekken. De praktische uitvoeringsmodaliteiten die gebaseerd zijn op gestructureerde procedures, worden momenteel uitgewerkt en uitgevoerd.

Actiris heeft 3 klachten ontvangen betreffende de verwerking van persoonlijke gegevens. Deze klachten werden ingediend op :

- 8/8/2018,
- 26/12/2018 en
- 29/3/2019.

Er kwam geen enkele klacht van de Gegevensbeschermingsautoriteit (GBA).

Wat Brussel Economie en Werkgelegenheid betreft, is de toepassing van de GDPR aan de gang bij de GOB, haar besturen, Urban.brussels en Talent.brussels. Elk van deze diensten van de Regering heeft een DPO.

In het kader van hun opdrachten geven de GOB, haar besturen, Urban.brussels en Talent.brussels gegevens door aan andere overheden. De doorgegeven gegevens zijn onontbeerlijk voor de verwezenlijking van de specifieke verwerkingsfinaliteiten die worden opgenomen in de verwerkingsregisters van de door deze overdrachten betrokken overheden. Er werden of worden momenteel samenwerkingsprotocollen voor elke van deze overdrachten opgesteld.

Er worden gevoelige gegevens verwerkt wanneer de opdracht van de betrokken overheid en de finaliteit van de betrokken verwerking vereisen dat dit soort gegevens wordt verwerkt. De registers van de verwerkingsactiviteiten die bijgehouden worden door de voornoemde diensten van de Regering, preciseren wanneer het een verwerking van gevoelige gegevens betreft. Deze gegevens worden daarbij opgesomd in de registers. Er wordt steeds gepreciseerd hoelang ze zullen worden bewaard.

Actiris ne traite des données sensibles que dans quelques traitements très ciblés. Ces traitements sont décrits dans le registre des traitements et sont la cible d'une vigilance accrue et de mesures particulières de protection organisationnelles, logiques et physiques. Ces traitements concernent deux directions :

- Dir RH : Suivi de certaines données médicales. Les traitements identifiés sont en cours d'analyse ;
- Dir CE : Les services de Consultation sociale et d'accompagnement des publics spécifiques. Ces traitements spécifiques font l'objet de mesures de protection spécifiques et sont généralement opérés par des personnes soumises individuellement au secret professionnel (AS, Psychologues, Médecins). Ces traitements sont en cours d'analyse.

Des analyses d'impacts et analyse de risques ont été réalisées ou sont en cours pour certains traitements estimés sensibles par Actiris. Ces analyses ont débuté dans le courant du 2nd trimestre 2019. Ces analyses seront mises à jour sur une base annuelle.

Actiris a défini un processus de gestion des fuites de données. Les modalités pratiques d'implémentation s'appuyant sur des procédures structurées sont en cours d'élaboration et d'implémentation.

Actiris a reçu 3 plaintes concernant les traitements des données personnelles. Ces plaintes datent de :

- 8/8/2018,
- 26/12/2018,
- 29/3/2019.

Aucune plainte reçue en provenance de l'Autorité de Contrôle des Données (APD).

En ce qui concerne Bruxelles Économie et Emploi, la mise en conformité du SPRB, de ses administrations, de Urban.brussels et de Talent.brussels au RGPD est en cours. Chacun de ces services du Gouvernement dispose d'un DPO.

Dans le cadre de leur mission, le SPRB, ses administrations, Urban.brussels et Talent.brussels transfèrent des données à d'autres autorités publiques. Les données transférées sont indispensables à la réalisation des finalités de traitements spécifiques, répertoriés dans les registres des traitements des autorités publiques concernées par ces transferts. Des protocoles de collaborations ont été conçus ou sont en cours de conception pour chacun des transferts.

Des données sensibles sont traitées lorsque la mission de l'administration concernée et la finalité du traitement concerné nécessitent que ce type de données soit traité. Les registres des activités de traitement tenus par les services du Gouvernement précités stipulent lorsqu'un traitement porte sur des données sensibles. Lesdites données sont alors énumérées dans les registres. Leur durée de conservation est toujours précisée.

De verwerkingen die een gegevensbeschermingseffectbeoordeling (GEB) vereisen, werden bepaald op basis van de verwerkingsregisters. Momenteel worden deze GEB's opgesteld.

Binnen de GOB werden een beleid en procedures uitgewerkt voor het beheer van gegevenslekken.

De GOB, haar besturen, Urban.brussels en Talent.brussels houden een register up-to-date met de schendingen van persoonlijke gegevens. Dit register bevat met name informatie over het soort schending en de datum van de vaststelling ervan.

De Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest komt nog niet volledig tegemoet aan de eisen van de GDPR en heeft een DPO : contract « GDPR as a service » met de GIMB.

De ESR geeft geen gegevens door en heeft geen enkel samenwerkingsprotocol afgesloten.

De ESR verwerkt zogenaamd gevoelige gegevens en houdt een register van de verwerkingsactiviteiten bij.

Eind 2018 werd een impactanalyse uitgevoerd voor de 26 vastgestelde verwerkingen en deze werd opgenomen in het verwerkingsregister.

Onder toezicht van de DPO worden momenteel een beleid en procedures opgesteld om gegevenslekken te beheren.

Er werd geen enkele klacht genoteerd.

Citydev.brussels krijgt te maken met gegevensoverdrachten van overheidsinstellingen en geeft zelf persoonlijke gegevens door aan andere soortgelijke instellingen. Op 6 september 2017 werd de DPO aangeduid.

Deze verwerkingen gebeuren allemaal op een door de GDPR voorziene wettelijke basis (wettelijke verplichting, contractuele verplichting).

Dit is de lijst met verwerkingen :

- Overdracht van bepaalde sociale/fiscale gegevens van het personeel aan de RSZ, de FOD Financiën en de FOD Pensioenen : wettelijke basis – wettelijke verplichting ;
- Overdracht van gegevens aan een IT-dienstverlener : wettelijke basis – wettelijk belang ;
- Overdracht van medische gegevens aan een verzekeraarsmaatschappij voor arbeids-ongevallen en aan Medex : wettelijke basis – wettelijke verplichtingen ;
- Overdracht van salarisgegevens aan een sociaal bureau/IT-dienstverlener : wettelijke basis – contractuele verplichtingen ;
- Overdracht van gegevens aan het platform Fidus (CIBG) om informatie in het Rijksregister te controleren : wettelijke basis – wettelijke verplichting.

Les traitements nécessitant une analyse d'impact relative à la protection des données (AIPD) ont été identifiés sur la base des registres de traitement. La réalisation de ces AIPD est en cours.

Une politique et des procédures pour gérer les fuites de données ont été élaborées au sein du SPRB.

Le SPRB, ses administrations, urban.brussels et Talent.brussels tiennent à jour un registre des violations de données à caractère personnel. Ce registre renseigne, notamment, le type de violation et la date de constatation de celle-ci.

Le Conseil Economique et Social de la Région de Bruxelles-Capitale ne répond pas encore entièrement aux exigences du RGPD et il dispose d'un DPO : contrat « RGPD as a service » avec le CIRB.

Le CES ne transfère aucune donnée et n'a conclu aucun protocole de collaboration.

Les CES traite des données dites sensibles et tient un registre des activités de traitement.

Une analyse d'impact a été réalisé fin 2018 pour les 26 traitements identifiés et repris dans le registre des traitements.

Une politique et des procédures pour gérer les fuites de données sont en cours sous la supervision du DPO.

Aucune plainte n'a été signalée.

Citydev.brussels bénéficie de transferts de données provenant d'institutions publiques et transmet elle-même des données à caractère personnel vers d'autres institutions de même nature. La désignation de son DPO a eu lieu le 6 septembre 2017.

Ces traitements ont tous une base de légitimation prévue par le GDPR (obligation légale, obligation contractuelle).

La liste des traitements est la suivante :

- Transfert de certaines données sociales/fiscales du personnel à l'ONSS, au SPF Finances, au Service fédéral des pensions : base de légitimation – obligation légale ;
- Transfert de données à un prestataire de services informatiques : base de légitimation – intérêt légitime ;
- Transfert de données médicales à une compagnie d'assurances traitant les accidents du travail et au Medex : base de légitimation – obligations légales ;
- Transfert de données salariales à un bureau social/prestataire de services informatiques : base de légitimation – obligations contractuelles ;
- Transfert de données à la plateforme Fidus (CIRB) pour vérifier des informations au Registre National ; base de légitimation – obligation légale.

Er zijn ofwel wetteksten die deze gegevensoverdrachten rechtvaardigen, ofwel protocollen voor uitbesteding aan privéfirma's en een wettelijke of contractuele basis voor deze verwerkingen.

De medische gegevens worden doorgegeven aan een verzekeringsmaatschappij en Medex om de verplichtingen te vervullen die inherent zijn aan de sociale wetgeving inzake arbeidsongevallen.

Deze verwerking is opgenomen in het register van verwerkingsactiviteiten, net zoals de andere verwerkingen, met het enige verschil dat de vermelding « gevoelig » wordt toegevoegd aan de verwerking.

Het register werd uiteraard gecreëerd en is beschikbaar voor de GBA.

Citydev.brussels is niet onderworpen aan de verplichting om een GEP uit te voeren. Ze voert immers geen profiling en geen grootschalige verwerking van bijzondere categorieën persoonsgegevens, noch gegevens in verband met het begaan van strafrechtelijke overtredingen uit, en voert geen grootschalig toezicht uit op een zone die toegankelijk is voor het publiek.

Citydev.brussels voert overigens geen enkele verwerking uit waarvoor de GBA volgens haar aanbevelingen een GEB vereist.

De diensten zouden binnenkort wel een vereenvoudigde versie van de GEB moeten uitvoeren teneinde de reactiviteit van de diensten te verbeteren in geval van een veiligheidsprobleem en een gegevenslek.

Wat het beheer van gegevenslekken betreft, wordt momenteel een algemene procedure uitgetest, maar Citydev beschikt nog niet over een specifieke procedure in functie van de verwerking waarin zich een lek bevindt. Hieraan werkt Citydev actief.

Er werden geen klachten ingediend tegen Citydev bij de Gegevensbeschermingsautoriteit.

Op 15 april 2019 werd via e-mail een klacht ingediend door een vereniging van mede-eigenaars die in een van immobiliënprojecten van citydev.brussels wonen. Deze klacht betrof een website voor de commercialisering van woningen van bovenvermeld immobiliënproject. Na onderzoek bleek de klacht ongegrond, omdat er geen enkel persoonlijk gegeven op de website in kwestie vermeld stond.

Burgers hebben soms last om te bepalen wat persoonlijke gegevens zijn. Citydev maakt er een erezaak van om deze wetgeving ter bescherming van de rechten van de burger zo goed mogelijk toe te lichten.

Il y a soit des textes légaux qui justifient ces transferts de données, soit des protocoles de sous-traitance avec les sociétés privées et une base de légitimation légale ou contractuelle pour ces traitements.

Des données médicales sont transférées à une compagnie d'assurance et le Medex afin de remplir les obligations inhérentes à la législation sociale en matière d'accidents du travail.

Ce traitement est intégré au registre des activités de traitement comme les autres traitements, avec pour seule différence la mention de la nature « sensible » du traitement.

Le registre est bien évidemment créé et disponible pour l'APD.

Citydev.brussels n'est pas soumis à l'obligation de procéder à un DPIA. En effet, elle n'opère pas de profilage, de traitement à grande échelle de catégories particulières de données à caractère personnel, ni de données relatives à la commission d'infractions pénales, et n'opère pas de surveillance à grande échelle d'une zone accessible au public.

Par ailleurs, citydev.brussels n'opère aucun des traitements pour lequel l'APD exige un DPIA selon ses recommandations.

Cela étant, les services devraient prochainement opérer une forme allégée de DPIA afin d'améliorer la réactivité des services en cas de faille de sécurité et de fuite de données.

Concernant la gestion des fuites de données, une procédure générale est à l'essai, mais citydev n'a pas encore de procédure spécifique en fonction du traitement touché par une fuite. Ce sur quoi elle travaille activement.

Citydev n'a eu aucune plainte à son encontre déposée auprès de l'Autorité de Protection des Données.

Le 15 avril 2019, une plainte a été déposée par courrier électronique, émise par une association de copropriétaires habitant un de des projets immobilier citydev.brussels. Cette plainte portait sur un site web permettant la commercialisation des logements dudit projet immobilier. Après vérification, la plainte était sans objet, car il n'y avait aucune donnée à caractère personnel sur le site web en question.

Les citoyens ont parfois du mal à définir ce qu'est une donnée à caractère personnel, citydev met un point d'honneur à faire de la pédagogie en la matière pour promouvoir au mieux cette législation protectrice des droits du citoyen.

## Minister belast met Mobiliteit en Openbare Werken

**Vraag nr. 1286 van mevr. Anne-Charlotte d'Ursel d.d.  
25 maart 2019 (Fr.):**

### *Betaling van de facturen door Brussel Mobiliteit.*

Ik had graag nog enkele toelichtingen gekregen over het antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 1196.

Het gaat om de vertragingen bij de betaling van de facturen door Brussel Mobiliteit.

Welke redenen worden aangevoerd om de vertragingen te verklaren ? Wat is de top 3 van de meest aangevoerde redenen ?

Het antwoord op mijn vraag nr. 1196 spreekt van technische redenen waardoor bepaalde facturen niet tot het totale aantal te laat betaalde facturen mogen worden gerekend. Wat zijn die technische redenen ? Waarom gebeuren die berekeningen in het geval van Brussel Mobiliteit op statistische basis en niet op exhaustieve wijze, wat bijvoorbeeld het geval lijkt te zijn voor de MIVB ?

Waarom wordt de ontvangst van facturen aan het einde van het jaar aangevoerd om de verwijlinteressen van 2016 en 2017 te verantwoorden, terwijl de MIVB en parking.brussels ook facturen aan het einde van het jaar krijgen ?

**Antwoord :** Als algemene regel geldt dat BM enkel beroep kan doen op de vastleggings- en vereffningsbudgetten die jaarlijks goedgekeurd worden door het Parlement.

Elk dossier dat wordt vastgelegd bevat een vereffningskalender (raming). Bij de effectieve uitvoering is het soms nodig om deze raming bij te sturen. Het kan dan gaan over versnelling of vertraging van werken, extra (onvoorzien) werken die worden gevraagd, betwistingen van betaalstaten of facturen, prijsherzieningen enzovoort. Al deze factoren maken dat de betaalkalender zoals voorzien niet altijd kan worden gevolgd. Om dit op te vangen zijn procedures voorzien zoals een begrotingsaanpassing of een kredietverdeling. Deze procedures zijn echter tijdrovend zodat er vertraging kan optreden. Zo wordt een begrotingsaanpassing doorgaans vrij laat op het jaar goedgekeurd (december). Mocht deze timing kunnen worden vervroegd dan zou er sneller proactief kunnen worden opgetreden.

BM werkt met een vastleggingsbudget (« C ») en een ordonnanceringsbudget (« B »). De MIVB werkt met slechts één budget, dat verkregen wordt via een systeem van dotaties, met trekkingsrechten op een transitrekening.

## Ministre chargé de la Mobilité et des Travaux publics

**Question n° 1286 de Mme Anne-Charlotte d'Ursel du  
25 mars 2019 (Fr.) :**

### *Traitement des factures par Bruxelles Mobilité.*

En référence à ma question écrite n° 1196, quelques demandes de précisions s'imposent.

Elles concernent les retards de paiement des factures par l'administration de la mobilité bruxelloise.

Quelles sont les raisons invoquées pour justifier ces retards ? Quel est le top 3 des raisons les plus courantes ?

La réponse apportée à ma question n° 1196 parle de raisons techniques qui imposent d'écartier certaines factures du total de celles qui sont payées en retard. Quelles sont ces raisons techniques ? Pourquoi ces calculs se font-ils dans le cas de Bruxelles Mobilité sur une base statistique et non de manière exhaustive, ce qui semble être le cas pour la STIB par exemple ?

Pourquoi invoquer l'arrivée de factures en fin d'année pour justifier les intérêts de retard de 2016 et 2017 alors que la STIB et parking.brussels reçoivent elles aussi des factures en fin d'année ?

**Réponse :** En règle générale, BM peut uniquement avoir recours aux budgets d'engagement et de liquidation qui sont approuvés annuellement par le Parlement.

Chaque dossier engagé comprend un calendrier de liquidation (estimation). Il est parfois nécessaire de corriger ces estimations lors de la réalisation effective. Les raisons peuvent être que les chantiers sont en avance ou accusent des retards, que des travaux supplémentaires (non prévus) doivent être effectués, des contestations relatives à des états liquidatifs ou des factures, des changements de prix... Tous ces facteurs peuvent avoir pour conséquences que le calendrier de paiement ne correspond pas toujours à ce qui a été prévu. Des procédures sont prévues pour faire face à ces situations, comme des ajustements budgétaires ou une redistribution de crédit. Ces procédures prennent cependant beaucoup de temps et entraînent donc des retards. Un ajustement budgétaire est en général approuvé assez tard dans l'année (décembre). Il serait possible d'agir de manière plus proactive si cet ajustement intervenait plus tôt.

BM travaille avec un budget d'engagement (« C ») et un budget d'ordonnancement (« B »). La STIB ne travaille qu'avec un seul budget qui est acquis via un système de dotations, avec des droits de tirage sur un compte de transit.

**Vraag nr. 1288 van de heer Fabian Maingain d.d. 27 maart 2019 (Fr.):**

***Werf en aanleg van tramlijn 9.***

Onlangs, op 18 februari, zijn de werkzaamheden aan tramlijn 9 ten noorden van Brussel hervat met het oog op de verlenging van deze lijn, die nu al de halte Simonis verbindt met de halte Dikke Beuk, tot aan de Heizel tegen eind 2021.

In dit stadium zou ik u een paar vragen willen stellen om de balans op te maken van die werkzaamheden.

In februari 2018 ondervroeg mijn collega, de heer Loewenstein, u over de angst van de bewoners voor de schade die de werf aan hun woningen zou kunnen toebrengen. U antwoordde dat u niet tegen een grondige inventarisatie was, met de woningen die het meeste risico liepen op barsten. Is die grondige inventarisatie uitgevoerd ? Zo ja, hoeveel woningen die mogelijk zouden barsten werden geïnventariseerd en aan een expertise onderworpen ?

Tevens betreurden we deze dinsdag 12 maart een brand in een home in de Dikke-Beuklaan, waardoor een tiental mensen naar het ziekenhuis moesten worden overgebracht. Wij zijn op de hoogte van de verkeershinder die deze werf onmiskenbaar zal veroorzaken. Hebt u, met kennis van zaken, specifieke regelingen getroffen om de diensten van de DBDMH tijdens de werkzaamheden toegang te verlenen tot het wegennet ? Hebt u speciale regelingen gepland om de toegang tot het wegennet voor de diensten van de DBDMH te vergemakkelijken ?

**Antwoord :** De werken van de nutsbedrijven gingen op 18 februari 2019 van start. De werken voor de herinrichting van de weg zullen in augustus 2019 beginnen. Er zal voorafgaand aan de werken een plaatsbeschrijving worden opgemaakt die beperkt blijft tot de buitenkant van de gebouwen, met inbegrip van de gevels.

De bouwplaats is onderhevig aan advies van de commissie van de bouwplaatsen waarin een vertegenwoordiger van de DBDMH zetelt. In het licht van de geografische ligging van de plaats, waren er bovendien geregeld contacten tussen de hulpdiensten en de vertegenwoordigers van Brussel Mobiliteit.

**Vraag nr. 1289 van de heer Marc Loewenstein d.d. 27 maart 2019 (Fr.):**

***Planning en coördinatie van de grote projecten in de zone Reyers.***

Op 7 februari 2019 hebben wij vernomen dat de gewestregering het ontwerp van richtplan van aanleg in eerste lezing

**Question n° 1288 de M. Fabian Maingain du 27 mars 2019 (Fr.) :**

***Chantier et aménagements de la ligne de tram 9.***

Récemment, le 18 février, les travaux de la ligne de tram 9 ont repris au nord de Bruxelles en vue de prolonger cette ligne, reliant déjà l'arrêt Simonis à celui d'Arbre Ballon, jusqu'au Heysel d'ici fin 2021.

Je souhaiterais à ce stade vous interroger afin de faire le point sur ces travaux.

En février 2018, mon collègue, M. Loewenstein, vous interrogeait sur les craintes des habitants quant aux dégâts susceptibles d'être causés par le chantier à leurs habitations. À ce sujet, vous aviez répondu ne pas être contre un état des lieux approfondi comprenant les habitations les plus susceptibles de se fissurer. Cet état des lieux approfondi a-t-il été réalisé ? Dans l'affirmative, combien d'habitations susceptibles de se fissurer ont-elles été recensées et expertisées ?

Également, nous déplorions ce mardi 12 mars un incendie dans un home situé dans l'avenue Arbre Ballon, qui a nécessité une dizaine de transferts vers l'hôpital. Nous ne sommes pas sans savoir les embarras de circulation qui seront indéniablement causés par ce chantier. En connaissance de cause, avez-vous prévu des aménagements spécifiques en vue de permettre aux services SIAMU d'accéder à la voirie durant les travaux ? Avez-vous prévu des aménagements particuliers en vue de faciliter l'accès à la voirie par les services SIAMU ?

**Réponse :** Les travaux des impétrants ont commencé le 18 février 2019. Les travaux de réaménagement de voirie commenceront quant à eux au mois d'août 2019. Un état des lieux est prévu avant le début de ceux-ci et se limitera à l'extérieur des bâtiments, façades comprises.

Ce chantier est soumis à l'avis de la commission des chantiers, à laquelle siège un représentant du SIAMU. Par ailleurs, au vu de la situation géographique des lieux, des contacts réguliers ont lieu entre les services de secours et les représentants de Bruxelles Mobilité.

**Question n° 1289 de M. Marc Loewenstein du 27 mars 2019 (Fr.) :**

***Le planning et la coordination des grands projets dans la zone Reyers.***

Nous apprenons le 7 février dernier l'approbation par le gouvernement régional du projet de plan d'aménagement directeur

heeft goedgekeurd en dat het dossier vanaf 20 februari aan een openbaar onderzoek onderworpen wordt en dat de autosnelwegen A12 en E40 gedeklasseerd worden.

Het is goed dat twee grote gewestprojecten vooruitgaan, maar men kan zich vragen stellen bij de middelen om die goed te coördineren, bijvoorbeeld op het vlak van mobiliteit.

Heel wat projecten bestaan naast elkaar in die zone : aanpassing van de rijstroken uit en naar de tunnels, heraanleg van de Reyerslaan (gekoppeld aan Mediapark en de geplande doorgangen), de bouw van Frame met gevolgen voor de Kolonel Bourgstraat uitgevend op de Reyerslaan, de heraanleg van het Meiserplein en de Vergotesquare, de aanleg van een transversale tramlijn, de omvorming van de E40 tot een stadslaan, de omvorming van de Kolonel Bourgstraat, zonder te spreken over de verkeersstromen als gevolg van de nieuwe constructies op de site Mediapark en die beheerd zullen moeten worden.

Ter zake heb ik volgende vragen :

1. Graag de planning van de verschillende fasen voor de heraanleg van de Reyerslaan : einde van de huidige werken voor de tunnelrenovatie, voorlopige heraanleg, definitief project (volledige tijdslijn voor de gehele procedure : duur van de effectenstudie, termijn voor de afgifte van de stedenbouwkundige vergunning, opstellen van het bestek voor de werken, begin en einde van de werken).

Hoeveel tijd zal er verlopen tussen de voorlopige en de definitieve heraanleg ?

Worden de wettelijke procedures goed gevuld ? Een voorlopige aanleg van dat type mag maximum twee jaar duren, enkel en alleen als men zich baseert op hoofdstuk III, artikel 6, 5° van het besluit gering belang.

2. Hoe verloopt de coördinatie van dit project met de andere mobiliteitsprojecten in de zone : Parkway, Meiserplein, projecten voor nieuwe tramlijnen, Vergotesquare enzovoort ? Hoe verloopt de coördinatie tussen de toekomstige mobiliteitsprojecten en bouwplaatsen gekoppeld aan de nieuwe constructies (Frame, bouw van de nieuwe zetels voor televisie) ? Welke middelen worden ingezet voor een globale technische, stedenbouwkundige en landschappelijke coherentie tussen die projecten ?

**Antwoord :** De herinrichting van de Reyerslaan hangt samen met de renovatie van de tunnels die eind mei 2019 klaar zou moeten zijn.

De voorlopige herinrichting van de laan zal worden uitgevoerd op het terrein van de bouwplaats van de Reyerstunnel door de aannemer belast met de renovatie van de tunnels.

Het betreft het definitieve project en dus hebben we spijtig genoeg geen vat op de termijnen die nodig zijn om studies door externe actoren te laten uitvoeren. We hebben natuurlijk een termijn van zes maanden vastgelegd voor de uitvoering van de effectenstudie ; we denken dat het verkrijgen van een stedenbouwkundige vergunning ook zes maanden zal vereisen ; ten slotte zes extra maanden voor het opstellen van het bestek (afhankelijk

Mediapark en 1<sup>re</sup> lecture et la mise à l'enquête publique de l'ensemble du dossier dès le 20 février ainsi que du déclassement des autoroutes A12 et E40.

Si l'on peut se réjouir de voir avancer deux projets régionaux d'envergure, Mediapark et Parkway, on peut également s'interroger sur les moyens mis en œuvre pour les coordonner correctement, je pense notamment à la question cruciale de la mobilité.

En effet, de nombreux projets coexistent dans cette zone : la transformation des trémies des tunnels, le réaménagement du boulevard Reyers (en lien avec Mediapark et les traversées qui sont prévues), la construction du bâtiment Frame qui impacte le débouché de la rue col. Bourg sur Reyers, le réaménagement de la place Meiser et du square Vergote, la création d'une ligne de tram transversale, la transformation de la E40 en boulevard urbain, la transformation de Colonel Bourg, sans parler des flux de mobilité importants qui seront générés par les nouvelles constructions sur le site Mediapark et qu'il s'agira de gérer.

Mes questions sont donc les suivantes :

1. Pouvez-vous me communiquer le planning des différentes étapes pour le réaménagement du boulevard Reyers : fin du chantier actuel lié à la rénovation des tunnels, réaménagement provisoire, projet définitif (ligne de temps complète de l'ensemble de la procédure : durée de l'étude d'incidences, délai d'obtention du permis d'urbanisme, établissement du cahier des charges de travaux, démarrage et fin du chantier).

Quel sera le temps écoulé entre réaménagements provisoire et définitif ? Est-on bien en phase avec les procédures légales ?

En effet, un aménagement provisoire de ce type ne peut avoir au maximum qu'une durée de 2 ans si l'on se base sur le chap. III, article 6, 5° de l'arrêté minime importance.

2. Comment s'organise la coordination de ce projet avec les autres projets de mobilité dans la zone : Parkway, place Meiser, projet de nouvelles lignes de tram, square Vergote, etc. ? Comment s'organise la coordination entre les projets de mobilité et les chantiers à venir liés aux nouvelles constructions (projet Frame, construction des nouveaux sièges des télévisions) ? Quels sont les moyens mis en œuvre pour assurer une cohérence globale technique mais aussi urbanistique et paysagère entre tous ces projets ?

**Réponse :** La réalisation du chantier de réaménagement du boulevard Reyers est liée au projet de rénovation des tunnels, qui devrait s'achever fin mai 2019.

Le réaménagement provisoire du boulevard sera exécuté dans l'emprise du chantier du tunnel Reyers par l'entrepreneur en charge de la rénovation des tunnels.

S'agissant du projet définitif, nous ne maîtrisons malheureusement pas les délais nécessaires à la réalisation d'études par les acteurs externes. Certes, nous avons fixé un délai de 6 mois pour la réalisation de l'étude d'incidences ; nous estimons à 6 mois également le délai nécessaire à l'obtention d'un permis d'urbanisme ; enfin, 6 mois supplémentaires seront nécessaires pour l'établissement du cahier des charges (en fonction de

van het behalen van de vergunning en de voorwaarden). Met een voldoende voorbereiding zou deze planning moeten volstaan om de werken na twee jaar te laten aanvangen en bijgevolg de door de vergunning toegekende duur niet te overschrijden.

Wat betreft de verstreken tijd tussen de tijdelijke heraanlege en de definitieve, mogen we uitgaan van twee jaar.

In zoverre onze partners ook de termijnen voor de uitvoering/oplevering naleven (zes maanden voor de effectenstudie en zes maanden voor het afleveren van de vergunning), zijn we in overeenstemming met de legale procedures.

Sinds bijna vier jaar zetelt Brussel Mobiliteit in de verschillende begeleidingscomités in verband met deze studies en waarvoor de respectieve projectleiders vanzelfsprekend ook uitgenodigd zijn. We mogen er dus van uitgaan dat we een zo goed mogelijke globale gewestelijke en gecoördineerde visie hebben op deze projecten (deze coördinatie hangt niettemin af van de staat van voortgang van de verschillende studies).

De coördinatie tussen de toekomstige mobiliteitsprojecten en de bouwplaatsen hangt voornamelijk af van de staat van voortgang van deze projecten. Het is dus in dit stadium nog niet mogelijk om een duidelijke visie te krijgen op alle problemen die op de toekomstige werven kunnen wegen.

Er vinden geregeld begeleidingscomités plaats met de hoofdrolspelers (Bouwmeester, perspective.brussels, Maatschappij voor Stedelijke Inrichting, Brussel Mobiliteit, enz.) waarin de technische, stedenbouwkundige en landschappelijke aspecten van de projecten worden besproken; bovendien werd perspective.brussels (dat trouwens verantwoordelijk is voor Médiapark en Parkway) in opdracht van Brussel Mobiliteit belast met het opstellen van een landschappelijke nota voor de inrichting van de Reyerslaan. Deze nota zal een belangrijke input vormen voor de effectenstudie van het herinrichtingsproject van de laan, die zelf garant staat voor de stedenbouwkundige, technische en landschappelijke samenhang van het project.

**Vraag nr. 1290 van de heer Sevket Temiz d.d. 1 april 2019  
 (Fr.):**

***Opleiding van de MIVB-bestuurders.***

Onlangs kon men in de geschreven en mondelinge pers kennis nemen van de verkeersongevallen met voertuigen van de MIVB in het Brussels Gewest<sup>(1)</sup>. De MIVB-bestuurders zitten aan het stuur van voertuigen met een groot gewicht en dat vereist voortdurende aandacht voor het wegverkeer; volgens de verklaringen van de MIVB heeft de maatschappij meer dan een miljoen euro betaald voor die ongevallen in de jaren 2014 en 2015.

(1) <https://bx1.be/blog-mobilite/mobilite/12-accidents-par-jour-impliquent-la-STIB/>

l'obtention du permis et de ses conditions). Avec une préparation suffisante, ce planning permettrait de démarrer le chantier au terme de deux années et donc de ne pas dépasser la durée octroyée par la dispense de permis.

En ce qui concerne le temps écoulé entre réaménagements provisoire et définitif, nous pouvons tabler sur deux années.

Pour autant que nos partenaires respectent également les délais de réalisation/délivrance (6 mois pour la réalisation de l'étude d'incidence et 6 mois pour la délivrance du permis), on est bien en phase avec les procédures légales.

Depuis près de 4 années, Bruxelles Mobilité participe aux divers comités d'accompagnement associés à ces différentes études et auxquels les chefs de projet respectifs sont bien évidemment conviés. Nous avons donc l'assurance d'avoir sur une vision globale régionale coordonnée au mieux sur ces différents projets (cette coordination dépend toutefois de l'état d'avancement des différentes études).

La coordination entre les projets de mobilité et les chantiers à venir dépend essentiellement de l'état d'avancement de ces différents projets. Il ne nous est donc pas encore possible (à ce stade) d'avoir une vision claire sur l'ensemble des différentes contraintes pouvant peser sur ces futurs chantiers.

Des comités d'accompagnement dans lesquels sont abordés les aspects techniques, urbanistiques et paysagers des différents projets se tiennent régulièrement avec les acteurs clés concernés (Maitre architecte, perspective.brussels, Société d'Aménagement Urbain, Bruxelles Mobilité, etc.) ; en outre, perspective.brussels (par ailleurs en charge des projets Mediapark et Parkway) a été chargée d'établir pour le compte de Bruxelles Mobilité une note paysagère pour l'aménagement futur du boulevard Reyers. Cette note constituera un input important pour l'étude d'incidence du projet de réaménagement du boulevard, elle-même garante de la cohérence urbanistique, technique et paysagère du projet.

**Question n° 1290 de M. Sevket Temiz du 1<sup>er</sup> avril 2019  
 (Fr.):**

***Formation des conducteurs et chauffeurs de la STIB.***

Récemment la presse écrite et orale faisait état des accidents de la circulation impliquant les véhicules de la STIB en Région bruxelloise<sup>(1)</sup>. Les conducteurs et chauffeurs de la STIB sont aux commandes de véhicules dont le poids est conséquent et cela exige de leur part une concentration continue sur le trafic routier ; d'après les déclarations de la STIB, la société régionale a payé plus d'un million d'euros pour ces accidents pour les années 2014 et 2015.

(1) <https://bx1.be/blog-mobilite/mobilite/12-accidents-par-jour-impliquent-la-STIB/>

De praktische opleiding van de MIVB-bestuurders voor het besturen van de voertuigen vindt maar eenmaal plaats tijdens hun opleidingsperiode nadat ze geslaagd zijn voor een reeks testen voorafgaand aan hun indiensttreding.

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

- Zorgt de MIVB voor permanente verplichte scholing inzake het besturen van voertuigen door de bestuurders tijdens hun beroepsloopbaan ? Zo ja, hoe vaak ?
- Welke preventieve maatregelen neemt de MIVB opdat de bestuurders meer aandacht zouden hebben voor het verkeer ?
- Bestaan er bij de MIVB controles op alcohol en andere substanties die gevolgen hebben voor de reacties van de bestuurders, voordat zij hun werkdag beginnen ?
- Worden er onderzoeken naar risicoperceptie uitgevoerd en hoe vaak ?

**Antwoord :**

*Opleidingen*

De MIVB organiseert de opleiding van buschauffeurs en trambestuurders op 2 momenten (en dus niet 1 keer) :

- Bij de initiële opleiding :

Aanleren van beheersing voertuig en rijden. Principes van defensief rijden worden aangeleerd in begin van de opleiding, die werd verlengd (van 42 naar 47 dagen) om meer praktijk van rijden toe te laten.

- Bij permanente opleiding

Verplichte modules van minimum 1 dag/jaar. De inhoud is gericht op goede praktijken van rijden, sensibilisering van ongevallenvermindering en defensief rijden.

Voor de bus beantwoorden deze modules aan de wettelijke verplichting van permanente opleiding van professionele chauffeurs (CAP) en hun inhoud is gevalideerd door de FOD Mobiliteit en Transport (en binnenkort door Brussel Mobiliteit in kader van overdracht bevoegdheden). De duur is 35 uren op 5 jaar.

De ongevallengevoeligheid van de bestuurders wordt opgevolgd door de MIVB en, indien nodig, worden ze naar een opfrissingscursus gestuurd met opleider die hun eventuele moeilijkheden corrigeert.

*Preventie*

De MIVB sensibiliseert haar rijdend personeel ook voor verschillende aspecten van verkeersveiligheid :

La formation des chauffeurs et conducteurs de la STIB au sujet de la conduite pratique des véhicules se fait une seule fois lors de leur période de formation après avoir réussi une batterie de tests avant leur entrée en fonction.

À cet égard, je me permets de vous poser les questions suivantes :

- Est-ce que la STIB fait des formations continues obligatoires sur la conduite de ses chauffeurs et conducteurs pendant la durée de leur carrière professionnelle ? Si oui, pouvez-vous me dire quelle est la fréquence ?
- Quelles dispositions à caractère préventif sont-elles mises en œuvre par la STIB afin que les chauffeurs et conducteurs soient plus attentifs à la circulation routière ?
- Existe-t-il au sein de la STIB des contrôles d'alcool et autres substances qui influent sur les capacités réactionnelles des chauffeurs et conducteurs avant la prise de leur travail journalier ?
- Est-ce que des examens de perception de risques sont effectués, et à quelle fréquence ?

**Réponse :**

*Formations*

La STIB organise la formation des chauffeurs de bus et conducteurs de tram à 2 moments (et non une seule fois) :

- Lors de la formation initiale :

Apprentissage de la maîtrise du véhicule et de la conduite. Les principes de la conduite défensive sont enseignés dès le début de la formation, qui a été allongée (de 42 à 47 jours) pour permettre plus de pratique de conduite.

- Lors de la formation continue :

Modules obligatoires de minimum 1 jour par an. Le contenu est axé sur les bonnes pratiques de conduite, la sensibilisation aux réductions d'accidents et la conduite défensive.

Pour le bus, ces modules répondent à l'obligation légale de formation continue des chauffeurs professionnels (CAP) et leurs contenus sont validés par le SPF Mobilité et Transport (et bientôt par Bruxelles Mobilité, dans le cadre du transfert de compétences). Leur durée est de 35 heures sur 5 ans.

Par ailleurs, l'accidentologie des chauffeurs est suivie par la STIB et, si nécessaire, ceux-ci sont envoyés à une séance de recyclage avec un formateur pour corriger les éventuelles difficultés.

*Prévention*

La STIB sensibilise également son personnel de conduite aux différents aspects liés à la sécurité routière :

- Via het project Focus : verbod op gebruik van de GSM en andere elektronische apparaten tijdens het rijden. De interne MIVB-regels zijn strikter dan de wegcode : ook handenvrije kits zijn verboden.
- Over het samenleven van openbaar vervoer met zwakke weggebruikers, meer bepaald fietsers.

De MIVB organiseert ook voor hen een coaching Secure Drive, waarvan het doel is de kwaliteit van het rijden te verbeteren, door de aspecten van ecologisch rijden, anticiperen en rijcomfort te ontwikkelen.

De MIVB voert onderzoek naar de ongevallen van haar voertuigen, per type ongeval. Een analyse van de problematische situaties op het net (infrastructuur, etc.) en de problemen die het rijdend personeel constateert wordt ook gedaan.

#### *Alcoholcontroles*

De hiërarchie is in contact met de bestuurders voor ze hun dienst nemen in de stelplaats. Ze moet elke verdachte situatie melden die zou kunnen leiden tot rijden in gevaarlijke toestand. Het is duidelijk dat in dit geval, de bestuurder niet mag rijden.

De toepassing van de collectieve arbeidsovereenkomst 100 voorziet ook dat elke bestuurder op eigen initiatief, als er twijfel is, een alcoholtest kan vragen bij zijn hiërarchie, ten einde te kunnen bevestigen of hij in staat is in alle veiligheid te rijden. In geval het resultaat positief is, wordt een oplossing gezocht zodat de bestuurder zijn dienst niet opneemt. Als de situatie zich zou herhalen, wordt de bestuurder doorverwezen naar de sociaal adviseur.

Er is geen systematische controle, behalve bij een ongeval, wanneer de politie wordt opgeroepen ter plaatse (bij ongevallen met gewonden).

#### *Risicoperceptietest*

De risicoperceptietesten zijn zeer recent voor rijbewijs B. Ze bestaan op dit moment niet voor rijbewijzen D, niet tijdens de rekrutering, noch tijdens de examens voor rijbewijs D. Maar de risicoperceptrie wordt dagelijks geëvalueerd tijdens de praktische opleiding en in het bijzonder tijdens lessen zoals « remmen » en « defensief rijden ».

#### **Vraag nr. 1291 van mevr. Hannelore Goeman d.d. 5 april 2019 (N.) :**

#### *De inrichting van de Lambertmontlaan in Schaarbeek.*

Recent werd Schaarbeek nog maar eens opgeschrik door een verkeersongeval. Ditmaal aan de Lambertmontlaan, waar een grootmoeder en haar twee kleinkinderen werden aangereden toen ze probeerden oversteken bij een defect verkeerslicht. Dit ongeval

- via le projet Focus : interdiction de l'utilisation du GSM et autres appareils électroniques pendant la conduite. Les règles internes de la STIB sont plus contraignantes que le Code de la route : les dispositifs mains libres y sont également interdits.
- par rapport à la cohabitation des transports publics avec les usagers faibles, notamment les cyclistes.

La STIB organise également à leur intention un système de coaching Secure Drive, dont l'objectif est d'améliorer la qualité de conduite, en développant les aspects éco-conduite, anticipation et confort de roulage.

La STIB effectue une étude de l'accidentologie de ses véhicules, par type d'accident. Une analyse des situations problématiques sur le réseau (infrastructures, etc.) et des difficultés rencontrées par le personnel de conduite est également réalisée.

#### *Contrôles d'alcool*

La hiérarchie est en contact avec les chauffeurs avant leur prise de service au dépôt. Elle doit rapporter toute suspicion de situation qui rendrait la conduite en l'état dangereuse. Il est clair que, dans ce cas, le chauffeur ne peut pas conduire.

L'application de la Convention collective de travail 100 prévoit également que tout chauffeur peut, de sa propre initiative, s'il a un doute, demander un alcotest à sa hiérarchie, afin de confirmer si son état lui permet de prendre la route en toute sécurité. Dans le cas où le résultat est positif, une solution est mise en place de manière à ce que le chauffeur ne prenne pas son service. Si la situation venait à se répéter, le chauffeur est orienté vers la/le conseillère/er social/e.

Il n'y a pas de contrôle systématique, sauf lors d'un accident, lorsque la police est appelée sur les lieux (lors d'accidents avec blessés).

#### *Examens de perception de risques*

Les examens de perception de risques sont très récents pour les permis B. Il n'en existe pas pour l'instant pour les permis D, ni lors des tests de recrutement, ni lors des examens permis D. Mais la perception des risques est évaluée chaque jour de la formation pratique et particulièrement pendant les cours, comme « atelier freinage » et « conduite défensive ».

#### **Question n° 1291 de Mme Hannelore Goeman du 5 avril 2019 (N.) :**

#### *L'aménagement du boulevard Lambert à Schaerbeek.*

Récemment, Schaerbeek a une fois encore connu un effroyable accident de la circulation. Sur le boulevard Lambert cette fois, où une grand-mère et ses deux petits-enfants ont été renversés alors qu'ils tentaient de traverser à hauteur d'un signal

vormde meteen de aanleiding voor een debat over de herinrichting van de laan. De actiegroep 1030/0, die ijvert voor een verkeersveiliger Schaarbeek, organiseerde een menselijke ketting en eist snelle maatregelen. Een andere actiegroep « Le Kat » veranderde de strepen van het zebrastrand aan de Lambertmontlaan met verf in de vorm van doodkisten.

Actiegroep 1030/0 wil een her aanleg van de laan met twee rijstroken en één ventweg. Verder wil ze een betere en veiligere inrichting van de oversteekplaatsen, door onder meer de oude verkeerslichten te vervangen en langere oversteektijden voor voetgangers en fietsers te voorzien. Ook wil ze een knip in de ventweg om er een echte fietsstraat van te maken.

De burgemeester van Schaarbeek liet dit niet over zijn kant gaan en « eist » nu ook een herinrichting. En ook hij wil in beide richting twee lanen van doorgaand verkeer en één laan voor plaatselijke verkeer met een afzonderlijk fietspad. Dat wil hij al lang stelt hij in Bruzz, maar het gewest zou al dertig jaar dwars liggen. U kennende, meneer de minister, zou mij dat erg verbazen. Maar goed, met deze woorden lijkt de burgemeester u wel impliciet de toestemming te geven om in te grijpen.

Daarnaast bestaat er ook nog een onenigheid tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de gemeente Schaarbeek over het proefproject met de fietsstraat en de ventweg langs de Lambertmontlaan. Het gewest wil auto's van deze weg weren door er uitschijnbare toegangspalten te plaatsen, maar de groene schepen van Mobiliteit vindt dat blijkbaar « niet meer van deze tijd ». De toegang voor auto's moet wat haar betreft behouden blijven. Veel onduidelijkheid dus.

Hierover de volgende vragen :

Hebt u kennis genomen van de concrete eisen en bekommernissen van de actiegroep 1030/0 met betrekking tot de inrichting van de Lambertmontlaan ? Kan u zich daarin vinden ? Zo ja, met welke ingrepen zal u tegemoet komen aan deze bekommernissen ?

Wat is de geschiedenis en de huidige stand van zaken in verband met de volledige herinrichting van de Lambertmontlaan ? Voor wanneer zal deze uiteindelijk worden voorzien ? Kan er ondertussen al een tijdelijke herinrichting worden overwogen, zoals bijvoorbeeld één van de baanvakken afsluiten ?

Hoe verloopt de samenwerking met de gemeente Schaarbeek ? Waar liggen de raakvlakken en waar liggen de knelpunten ? Is de gemeente bereid om mee te werken aan een tijdelijke herinrichting ?

Kan u daarnaast ook een de stand van zaken geven over het proefproject van de fietsstraat op de ventweg van de Lambertmontlaan ?

**Antwoord :** De Lambertmontlaan is een autoweg uit een vorige eeuw waar de auto koning was. Er zijn 2 keer 3 rijstroken

lumineux en panne. Cet accident a aussitôt donné lieu à un débat sur le réaménagement du boulevard. Le groupe d'action 1030/0, qui s'efforce d'obtenir une amélioration de la sécurité routière à Schaarbeek, a organisé une chaîne humaine ; il exige en outre des mesures rapides. Un autre groupe d'action, « Le Kat », a repeint le passage clouté du boulevard Lambertmont sous forme de cercueils.

Le groupe d'action 1030/0 souhaite que le boulevard soit réaménagé en deux bandes de circulation et une contre-allée. Il souhaite en outre un aménagement amélioré et plus sûr des traversées, avec notamment un remplacement des anciens feux de signalisation et des délais de traversée plus longs pour les piétons et les cyclistes. Il souhaite également qu'on restreigne la circulation dans la contre-allée pour en faire une véritable rue cyclable.

Le bourgmestre de Schaarbeek n'a pas laissé passer l'occasion et lui aussi exige maintenant un réaménagement. Il souhaite également deux bandes de circulation dans les deux sens pour le trafic de transit et une bande pour le trafic local avec une piste cyclable séparée. Un souhait de longue date, affirme-t-il dans Bruzz, auquel la Région s'opposerait depuis trente ans déjà. Vous connaissant, Monsieur le Ministre, cela me surprendrait fort. Mais soit : par ces mots, le bourgmestre semble bel et bien vous autoriser à intervenir.

En outre, la Région de Bruxelles-Capitale et la commune de Schaarbeek sont également en désaccord sur le projet pilote relatif à la rue cyclable et la contre-allée le long du boulevard Lambertmont. La Région souhaite fermer l'accès de cette voirie aux voitures en plaçant des bornes rétractables, mais l'échevine écologiste de la Mobilité estime apparemment que « ce n'est plus de ce temps ». En ce qui la concerne, l'accès aux automobiles doit être maintenu. Le flou complet règne donc.

Je voudrais vous poser les questions suivantes à cet égard :

Avez-vous pris connaissance des exigences et préoccupations concrètes du groupe d'action 1030/0 au sujet de l'aménagement du boulevard Lambertmont ? Pouvez-vous y souscrire ? Dans l'affirmative, quelles mesures prendrez-vous en réponse à ces préoccupations ?

Quel est l'historique et l'état des lieux concernant le réaménagement complet du boulevard Lambertmont ? Quand sera-t-il finalement réalisé ? Peut-on entretemps déjà envisager un réaménagement provisoire, comme la fermeture d'une des bandes de circulation, par exemple ?

Comment se passe la coopération avec la commune de Schaarbeek ? Où se situent les points d'accord et de désaccord ? La commune est-elle disposée à collaborer à un réaménagement provisoire ?

Pouvez-vous en outre également faire un point de la situation concernant le projet pilote de la rue cyclable dans la contre-allée du boulevard Lambertmont ?

**Réponse :** Le boulevard Lambertmont est une autoroute d'un autre temps où la voiture régnait en maître. Il compte 2 x 3 bandes

over nagenoeg de volledige lengte : 3 rijstroken richting Van Praet en 2 rijstroken plus een ventweg richting Meiser. Bovendien is er parkeerplaats. In 1953 was er nog een dubbele bomenrij op de middenberm. Ook die maakte plaats voor koning auto.

In 2009 had ik een richtplan klaar waarbinnen de heraanleg zou kaderen. Echter, dit plan is niet uitgewerkt of uitgevoerd in de legislatuur 2009-2014. Vanaf 2014 werd de Reyersviaduct afgebroken, worden de tunnels gerenoveerd en wordt de Reyerslaan heraangelegd.

Hierdoor is een volledige heraanleg gepland in het verlengde van de heraanleg van de Reyerslaan.

Ik heb het initiatief genomen om de ventweg af te sluiten voor doorgaand verkeer. Het eerste deel hiervan is uitgevoerd in november 2018. De feedback is zeer positief: bewoners zijn blij dat de rijweg rustiger is, de verkeersveiligheid is verbeterd, fietsers hebben een fietsstraat waar ze voorrang hebben. In tegenstelling tot een test van een fietsstraat op de Louizalaan door mijn voorgangers in de vorige legislatuur, is het transitverkeer weggehaald van de ventweg door middel van paaltjes in het begin van de weg.

Het tweede deel van de ventweg krijgt ook paaltjes. Omdat de gemeentelijke serres bereikbaar moeten blijven en leveringen moeten kunnen ontvangen, werd gekozen voor een verzinkbaar paaltje. Hierdoor kunnen we verschillende doelstellingen verzoenen : transitverkeer weren, zoekverkeer (parkeren) weren, parkeerplaatsen enkel behouden tijdens grote evenementen, toegang garanderen tot de gemeentelijke serres. Het hele stuk in de richting van Meiser zal dus een fietsstraat worden tot aan de Ernest Cambierlaan en is voortaan voorbehouden aan lokaal verkeer, zonder doorgaand verkeer.

De tussentijdse oplossing is ook een test voor de toekomstige volledige heraanleg.

Op mijn initiatief zijn we in overleg met de gemeente sinds begin 2018 over tussentijdse ingrepen op de Lambermontlaan. Ik heb via de pers vernomen dat de gemeente – in tegenstelling tot het overleg – van 3 naar 2 rijvakken wil gaan. Ik ben akkoord om een rijvak tussentijds te schrappen.

De tussentijdse werken worden ingepland. Een eerste deel is reeds uitgevoerd in november 2018, met succes. De volledige heraanleg is, zoals al gezegd, voorzien in het verlengde van de heraanleg van de Reyerslaan.

Tijdens een ontmoeting in februari met de burgerbeweging 1030/0 heb ik toegelicht op welke manier ik met een tussentijdse inrichting de veiligheid bijkomend kan verbeteren :

- Door een rijstrook te schrappen met behulp van een specifieke markering in de richting van de Van Praetbrug worden ook een aantal oversteekplaatsen verbeterd : de middenberm wordt breder, de oversteektijd korter. Lokaal wordt een

sur presque toute sa longueur : 3 bandes de circulation en direction de Van Praet et 2 bandes plus une latérale en direction de Meiser, en plus des places de stationnement. En 1953, la berme centrale comprenait encore une double rangée d'arbres. Eux aussi ont été sacrifiés au règne de la voiture.

J'avais préparé un plan en 2009 qui fixait un cadre au réaménagement mais il n'a cependant été ni élaboré plus avant ni exécuté par la législature 2009-2014. La démolition du viaduc Reyers avait déjà débuté en 2014, de même que la rénovation des tunnels et le réaménagement du boulevard Reyers.

Ces chantiers prévoient un réaménagement complet dans le prolongement du réaménagement du boulevard Reyers.

J'ai pris l'initiative de fermer la latérale au trafic de transit. La première phase a démarré en novembre 2018. Le retour d'expérience a été très positif : les riverains se félicitent d'avoir une chaussée plus calme, la sécurité a été améliorée et les cyclistes jouissent d'une rue cyclable où ils sont prioritaires. Contrairement à ce qui a été fait lors d'un test de mes prédécesseurs de la législature précédente et portant sur la possibilité de créer une rue cyclable sur l'avenue Louise, le trafic de transit a été retenu au moyen de potelets placé à l'entrée de la latérale.

Le deuxième tronçon de la latérale a également été équipé de potelets. Les serres communales devant rester accessibles, notamment pour les livraisons, on a opté pour le système à potelet rétractable. Ce système permet de concilier les différents objectifs poursuivis : tenir à l'écart le trafic de transit et les voitures à la recherche de stationnement, réservé le stationnement aux grands évènements, garantir l'accès aux serres communales. L'ensemble de la section en direction de Meiser deviendra donc une rue cyclable jusqu'à l'avenue Ernest Cambier et sera désormais réservée à la circulation locale, excluant le trafic de transit.

Cette solution provisoire est également un test pour le prochain réaménagement complet.

À mon initiative, nous avons entamé une concertation avec la commune au début 2018 au sujet d'une intervention provisoire pour le boulevard Lambermont. J'ai appris par voie de presse que la commune voulait passer de 3 à 2 bandes de circulation, contrairement à ce qui avait été convenu. Je suis d'accord pour supprimer provisoirement une bande.

Les travaux provisoires sont au planning. La première partie a été réalisée avec succès en novembre 2018. Comme indiqué préalablement, le réaménagement complet est prévu dans le prolongement du réaménagement du boulevard Reyers.

À l'occasion d'une rencontre avec le mouvement citoyen 1030/0, j'ai donné quelques informations sur la manière dont je voulais améliorer encore la sécurité via un aménagement provisoire :

- La suppression d'une bande de circulation au moyen d'un marquage spécifique dans la direction du pont Van Praet améliore également un certain nombre de traversées : la berme centrale et élargie, la traversée raccourcie. Une troisième voie

derde opstelstrook behouden. Overleg met de gemeente hierover vond plaats in februari. De plannen hiervoor worden momenteel opgemaakt.

- Op korte termijn heb ik de verkeerslichten vernieuwd aan de oversteekplaats Heliotropen.

**Vraag nr. 1292 van mevr. Brigitte Grouwels d.d. 5 april 2019 (N.) :**

***De niet-afgewerkte werkzaamheden op het Europakruispunt.***

Het Europakruispunt is een van de visitekaartjes van ons Gewest. Het plein ligt immers pal voor de hoofdingang van het station Brussel-Centraal. Vele toeristen en pendelaars die onze hoofdstad bezoeken, maken daardoor meteen kennis met dit plein.

Het was dan ook volledig terecht dat dit Europakruispunt een 10-tal geleden, met steun van Beliris, een grondige metamorfose onderging. Gevolg is dat dit plein vandaag een aangenaam plein is op maat van voetgangers.

Maar er is iets dat me blijft opvallen, met name de onafgewerkte lichtkoepel vlak voor de ingang van het Hilton-hotel. Op die plaats is er nog altijd een werfzone, die afgeschermd wordt via dranghekken. Deze situatie sleept intussen al vele jaren aan. De bewuste plek lijkt wel een eeuwigdurende werfzone. Ik betreur dit. Vooral, omdat dit plein een van de meest bezochte plekken van ons Gewest is.

Dat het ook anders kan, toont een gelijkaardige lichtkoepel aan de vlakbij gelegen Kunstberg. Deze lichtkoepel voegt een extra pigment toe aan de uitstraling van de sowieso al prachtige Kunstberg. Waarom kan dit ook niet op het Europakruispunt ?

Ik heb dan ook volgende vragen voor u :

- Hoe verklaart u dat de lichtkoepel op het Europakruispunt er al zoveel jaren onafgewerkt bij ligt ? Wat is het exacte probleem ?
- Wordt er aan een oplossing gewerkt ? Zo ja, kan u een timing meegeven wanneer de lichtkoepel eindelijk geïnstalleerd wordt ?

**Antwoord :** Dit betreft een gemeenteweg van de stad Brussel en ik verwijss u dan ook door naar de bevoegde overheid.

**Vraag nr. 1293 van de heer Paul Delva d.d. 5 april 2019 (N.) :**

***De voetgangersbruggen in de Kanaalzone.***

de préélection est préservée au niveau local. Une concertation avec la commune sur ce sujet s'est tenue en février. Les plans à cet effet sont actuellement en cours d'élaboration.

- À court terme, j'ai fait rénover les feux de signalisation à la traversée au niveau d'Héliotope.

**Question n° 1292 de Mme Brigitte Grouwels du 5 avril 2019 (N.) :**

***Les travaux inachevés au carrefour de l'Europe.***

Le carrefour de l'Europe, qui se situe juste devant l'entrée principale de la gare de Bruxelles-Central, est l'une des cartes de visite de notre Région. Les nombreux navetteurs et touristes qui visitent notre capitale découvrent dès lors immédiatement cette place.

C'est donc à fort juste titre que ce carrefour de l'Europe a subi, avec le soutien de Beliris, une métamorphose radicale il y a une dizaine d'années, ce qui en fait aujourd'hui une place agréable et piétonne.

Mais une chose continue de me frapper : à savoir la coupole lumineuse inachevée, juste devant l'entrée du Hilton. À cet endroit, se dresse toujours une zone de travaux délimitée par des barrières Nadar. Cette situation s'éternise entretemps depuis de nombreuses années. La zone en question semble constituer un chantier permanent. Je le déplore, avant tout parce que cette place est l'un des endroits les plus visités de notre Région.

Comme le montre une coupole lumineuse similaire située non loin, au Mont des Arts, ce n'est pas une fatalité. Cette coupole lumineuse ajoute un panache supplémentaire au rayonnement du Mont des Arts, en soi déjà superbe. Pourquoi n'est-ce pas également faisable au carrefour de l'Europe ?

Je voudrais dès lors vous poser les questions suivantes :

- Comment expliquez-vous qu'au carrefour de l'Europe, la coupole lumineuse reste inachevée depuis tant d'années ? Quel est au juste le problème ?
- Travaille-t-on à une solution ? Dans l'affirmative, pouvez-vous dire à quelle date aura lieu l'installation définitive de la coupole lumineuse ?

**Réponse :** Il s'agit d'une voirie communale de la Ville de Bruxelles et je vous renvoie donc vers l'autorité compétente.

**Question n° 1293 de M. Paul Delva du 5 avril 2019 (N.) :**

***Les passerelles dans la zone du Canal.***

Al enige tijd wachten we met z'n allen op de lang aangekondigde voetgangersbruggen over het kanaal. Ter verduidelijking : het gaat hier om de bruggen aan de Ninoofsepoort (ter hoogte van het Mima) en metrostation Graaf Van Vlaanderen. Die laatste werd al aangekondigd samen met de heraanleg van de kanaaloevers in 2010. De derde brug, de Picardbrug aan Thurn & Taxis, is ondertussen in aanbouw.

Wat betreft de twee andere bruggen (aan de Ninoofsepoort en Graaf van Vlaanderen) kwam er vorige week (22 maart) het bericht dat het begin van de opbouw van deze bruggen opnieuw werd uitgesteld. Beliris duidt de renovatie van de Leopold II-tunnel als reden, blijkbaar zou het Gewest geen bijkomende werf willen langs de kleine ring.

In de media laat u optekenen dat Beliris inderdaad een negatief advies kreeg, maar dat het gaat om een niet-definitief pre-advies. Ook weerlegt u het verband met de renovatie van de Leopold II-tunnel. Verder laat u zich negatief uit ten opzichte van Beliris en verwacht u van de bevoegde minister dat de structurele problemen binnen Beliris, die een efficiënt beheer van projecten in Brussel in de weg staan, opgelost worden.

Mijn vragen zijn de volgende :

1. Wat moet ik verstaan onder « niet-definitief pre-advies » ? Wanneer wordt een definitief advies gegeven ?
2. Waarom was dit pre-advies negatief ? Was er inderdaad geen verband met de werken aan Kleine Ring, voor de Leopold II-tunnel ?
3. Welke reden heeft Beliris u gegeven om de werf zo lang uit te stellen ?
4. Welke stappen heeft u ondernomen om Beliris aan te zetten om stappen vooruit te zetten in deze werken ? Wanneer werd met Beliris overleg gepleegd rond deze zaak ?
5. Ik heb begrepen dat u nog steeds hoopt de werf in het najaar van start te laten gaan. Daarrrond is een studie lopende. Kunt u hierover wat meer details geven ? Over wat gaat deze studie precies ? Welk gevolg zal eraan worden gegeven ?
6. U stelt voor om Beliris geen bouwheer meer te maken voor projecten in het BHG, maar wel het Brussels Gewest. Worden concrete stappen genomen in dit opzicht ?
7. Kunt u als laatste een update geven over de Marchantbrug in Anderlecht, waar Brussel Mobiliteit wel verantwoordelijk voor is, maar die ook al zeer lang vertraging opleert ?

**Antwoord :** Een « pré-advies » dient om een eerste keer informeel af te toetsen bij de wervencommissie op welke manier een werf best georganiseerd wordt. Een pré-advies is regelmatig negatief. Dit betekent dat aanpassingen aan het voorstel van werforgанизatie moeten opgenomen worden. Na een negatief pré-advies wordt meestal bilateraal overleg of een kleine mobiliteitsstudie opgestart om tot een oplossing te komen.

Uiteraard heeft de werf van de Leopold II-tunnel een mogelijke impact op de werforgанизatie van de demonteerbare bruggen. Een gecoördineerde aanpak is dus nodig en voorzien in het kader van de wervencommissie.

Nous attendons tous depuis longtemps les passerelles annoncées de longue date sur le canal. Pour être précis : je parle ici des ponts à hauteur de la Porte de Ninove (près du Mima) et de la station de métro Comte de Flandre. Ce dernier avait déjà été annoncé en même temps que le réaménagement des berges du canal en 2010. Le troisième pont, le pont Picard à hauteur de Tour & Taxis, est en cours de construction.

En ce qui concerne les deux autres ponts (Porte de Ninove et Comte de Flandre), on a appris la semaine dernière (le 22 mars) que le début des travaux de construction de ces ponts était à nouveau reporté. Beliris invoque comme motif la rénovation du tunnel Léopold II ; apparemment, la Région ne voudrait pas de chantier supplémentaire sur la petite ceinture.

Dans les médias, vous avez déclaré que Beliris avait effectivement reçu un avis négatif, mais qu'il s'agissait d'un pré-avis non définitif. Vous réfutez également le lien avec la rénovation du tunnel Léopold II. De plus, vous exprimez négativement au sujet de Beliris et vous attendez du ministre compétent qu'il résolve les problèmes structurels au sein de Beliris, qui empêchent une gestion efficace des projets à Bruxelles.

Je voudrais vous poser les questions suivantes :

1. Que dois-je comprendre par « pré-avis non définitif » ? Quand un avis définitif sera-t-il rendu ?
2. Pourquoi ce pré-avis était-il négatif ? N'y avait-il en effet aucun lien avec les travaux sur la petite ceinture, concernant le tunnel Léopold II ?
3. Quelle raison Beliris vous a-t-il donnée afin de reporter le chantier aussi longtemps ?
4. Quelles mesures avez-vous prises afin d'encourager Beliris à avancer dans ces travaux ? Quand s'est-on concerté avec Beliris dans ce dossier ?
5. Je crois comprendre que vous espérez toujours que le chantier débute à l'automne. Une étude est en cours sur la question. Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet ? Sur quoi porte exactement cette étude ? Quelle suite lui réservera-t-on ?
6. Vous proposez que Beliris ne soit plus maître d'ouvrage pour les projets en RBC, mais bien la Région bruxelloise. Des mesures concrètes sont-elles prises à cet égard ?
7. Enfin, pouvez-vous nous dire où en est le pont Marchant à Anderlecht, dont Bruxelles Mobilité est responsable, mais qui accumule aussi du retard depuis très longtemps ?

**Réponse :** Un « pré-avis » sert à tester dans un premier temps de façon informelle la manière dont la commission chantier peut organiser au mieux les travaux. Les pré-avis sont généralement négatifs, ce qui veut dire que le projet d'organisation du chantier doit être adapté. La remise d'un pré-avis négatif débouche souvent sur une concertation bilatérale ou sur une étude de mobilité limitée pour parvenir à une solution.

Évidemment, les travaux dans le tunnel Léopold II ont un possible impact sur l'organisation du chantier des passerelles démontables. Une approche coordonnée est donc nécessaire dans le cadre de la commission chantier.

Beliris heeft nog niet beslist om de werf langer uit te stellen. Echter, Beliris dient nu een aanbesteding te lanceren voor de aanstelling van de aannemer en heeft hiermee veel te lang gewacht.

Ook mijn kabinet en de administratie hebben niet stilgezetten en doen inspanningen om tegemoet te komen aan het negatief pré-advies. Zo loopt er momenteel een kleine mobiliteitsstudie waarvan de resultaten met alle actoren bestudeerd moeten worden. De start van de werf moet in oktober 2019 mogelijk zijn.

Wat betreft het Bouwheerschap van de projecten van Beliris, denk ik inderdaad dat de politieke complexiteit niet bijdraagt tot een vlot verloop van de projecten. De complexiteit, organisatorisch en politiek, maakt het onwerkbaar. Voor openbare werken bijvoorbeeld, zou de gewestminister bevoegd voor openbare werken, rechtstreeks de administratie moeten kunnen aansturen. Op deze manier moet de gewestminister ook verantwoording afleggen over de keuzes, het budget, de planning, de kwaliteit... De federale ministers hebben dan enkel nog de bevoegdheid om de initiatieven en budgetten mee te bepalen, niet meer de uitvoering.

Wat betreft de Marchantbrug, is de studie afgelopen en een vergunning aangevraagd.

**Vraag nr. 1294 van de heer Paul Delva d.d. 5 april 2019 (N.) :**

***De sensibilisering van de Brusselaar over zijn autogebruik.***

De opeenvolgende Brusselse regeringen praten, al lang over de reductie van het autogebruik binnen het gewest. Daarvoor moeten we natuurlijk niet alleen naar pendelaars kijken, maar ook naar het autogebruik van de Brusselaars zelf.

Ik zou graag van de minister een antwoord hebben op de volgende vragen :

- Hoe wordt op dit moment het gedrag van de Brusselaar beïnvloed om de auto meer te laten staan ?
- Kan u een overzicht geven van de bewustmakingscampagnes uit de voorbije legislatuur ?
- En als deze er niet zouden zijn, waarom zijn deze er dan niet ?
- Hebt u vanuit een studie een zicht op het feit hoeveel Brusselaars zeggen een personenauto effectief nodig te hebben voor pendelverkeer of andere werkverplaatsingen ?
- Zijn er studies over het percentage Brusselse automobilisten dat aangeeft de auto nodig te hebben omdat er onvoldoende openbaar vervoer naar hun bestemming rijdt ? Welk percentage halen die eventuele studies aan ? En indien dit al onderzocht is, over welke bestemmingen gaat dit dan ?

Beliris n'a pas toujours pas décidé de reporter encore les travaux. Cependant, Beliris n'a que trop tardé et doit maintenant lancer un appel d'offres pour la désignation d'un entrepreneur.

Mon cabinet et l'administration n'ont pas interrompu leur travail et s'évertuent à répondre aux exigences du pré-avis négatif. Une étude de mobilité limitée est ainsi en cours, ses résultats devront être examinés par l'ensemble des acteurs. Il devrait être possible d'entamer le chantier en octobre 2019.

Concernant la maîtrise d'ouvrage des projets de Beliris, je pense en effet que la complexité politique est un frein à leur bon déroulement. La complexité, organisationnelle et politique, est telle qu'elle rend ces projets irréalisables. Par exemple, il faudrait pour les travaux publics que le ministre régional qui en est responsable puisse donner des ordres directs à l'administration. De cette manière, le ministre régional doit reprendre la responsabilité des choix, du budget, du planning, de la qualité... Ne laissant plus aux ministres fédéraux que la compétence de codécision sur des initiatives et des budgets mais plus d'exécution.

Concernant le pont Marchant, l'étude est terminée et l'autorisation a été demandée.

**Question n° 1294 de M. Paul Delva du 5 avril 2019 (N.) :**

***La sensibilisation du Bruxellois à l'utilisation de sa voiture.***

Les gouvernements bruxellois successifs parlent depuis longtemps de réduire l'utilisation de la voiture dans la Région. Pour ce faire, nous devons bien sûr non seulement nous intéresser aux navetteurs, mais également à l'utilisation de la voiture par les Bruxellois eux-mêmes.

Je voudrais vous poser les questions suivantes à cet égard :

- Comment agit-on actuellement sur le comportement des Bruxellois afin qu'ils laissent plus souvent la voiture au garage ?
- Pouvez-vous donner un aperçu des campagnes de sensibilisation menées sous la législature écoulée ?
- Et dans l'hypothèse où il n'y en aurait pas eu, pour quelles raisons n'y en a-t-il pas eu ?
- Avez-vous connaissance, sur la base d'une étude, du nombre de Bruxellois qui déclarent avoir réellement besoin d'une voiture particulière pour leurs déplacements domicile-lieu de travail et autres trajets professionnels ?
- Existe-t-il des études sur le pourcentage d'automobilistes bruxellois qui déclarent avoir besoin de leur voiture faute de moyens de transport en commun suffisants vers leur lieu de destination ? Quel pourcentage ces études éventuelles évoquent-elles ? Et si la question a déjà été étudiée, de quelles destinations s'agit-il ?

**Antwoord:** Sinds meer dan 10 jaar organiseert Brussel Mobiliteit de week van de mobiliteit en, sedert 18 jaar, de Autoloze Zondag die als eerste roeping hebben om de Brusselaars te sensibiliseren om het gebruik van de auto te minderen en hen aan te moedigen om de andere alternatieven te testen (namelijk via de actie « naar school/naar het werk zonder auto », Maestromobile of het platform van 2018 over de gedeelde mobiliteit).

Reeds jarenlang moedigt Brussel Mobiliteit de Brusselaars aan om de fiets te gebruiken als verplaatsingswijze. Sinds 4 jaar organiseert Brussel Mobiliteit de campagne Bike for Brussels die is samengesteld uit 2 campagnes voor het grote publiek per jaar en gerichte momenten en thematieken waaronder de Bike Experience die het mogelijk maakt om gecoacht te worden door een ervaren fietser om zich naar het werk in Brussel te begeven.

Brussel Mobiliteit ontwikkelt ook een programma van acties gericht op de scholieren en de studenten via het fietsbrevet, het voetgangersbrevet of nog verschillende maatregelen binnen het kader van de schoolse verplaatsingen. Dit geldt ook ten opzichte van de werknemers via bedrijfsverplaatsingsplannen. Via de verplaatsingsplannen, vormen deze allemaal alternatieven voor de individuele wagen die worden aangemoedigd, dus inclusief het gebruik van het openbaar vervoer.

Bovendien werden er meerdere projectoproepen gelanceerd ten opzichte van de gemeenten om een inrichting (project living) te testen, een fietsdag te organiseren of begeleide voetgangers- of fietsrijen. Op deze manier wenst Brussel Mobiliteit in samenwerking met de gemeenten acties te voeren om te sensibiliseren naar de duurzame mobiliteit. Een dergelijke projectoproep wordt ook gelanceerd naar de verenigingen toe om de ontwikkeling van sensibiliseringssacties voor het gebruik van alternatieve modi voor de auto aan te moedigen.

Hier wordt dan ook geen rekening gehouden met de gevoerde communicatie rond de inrichting van nieuwe openbare ruimtes gewijd aan de voetgangers, aan de fietsers of aan het openbaar vervoer.

**Réponse :** Depuis plus de 10 ans, Bruxelles Mobilité organise la semaine de la mobilité et, depuis 18 ans, le Dimanche sans voiture qui ont pour vocation première de sensibiliser les Bruxellois à diminuer l'usage de la voiture et les encourager à tester les autres alternatives (via, notamment, l'action « À l'école/ Au travail sans voiture », Maestromobile ou la plateforme de 2018 sur la mobilité partagée).

Depuis des années, Bruxelles Mobilité, encourage les Bruxellois à utiliser le vélo comme mode de déplacement. Depuis 4 ans, Bruxelles Mobilité organise la campagne Bike for Brussels composée de deux campagnes grand public par an et de moments et thématiques ciblés en ce compris la Bike Experience permettant d'être coaché par un cycliste aguerri pour se rendre à son travail dans Bruxelles.

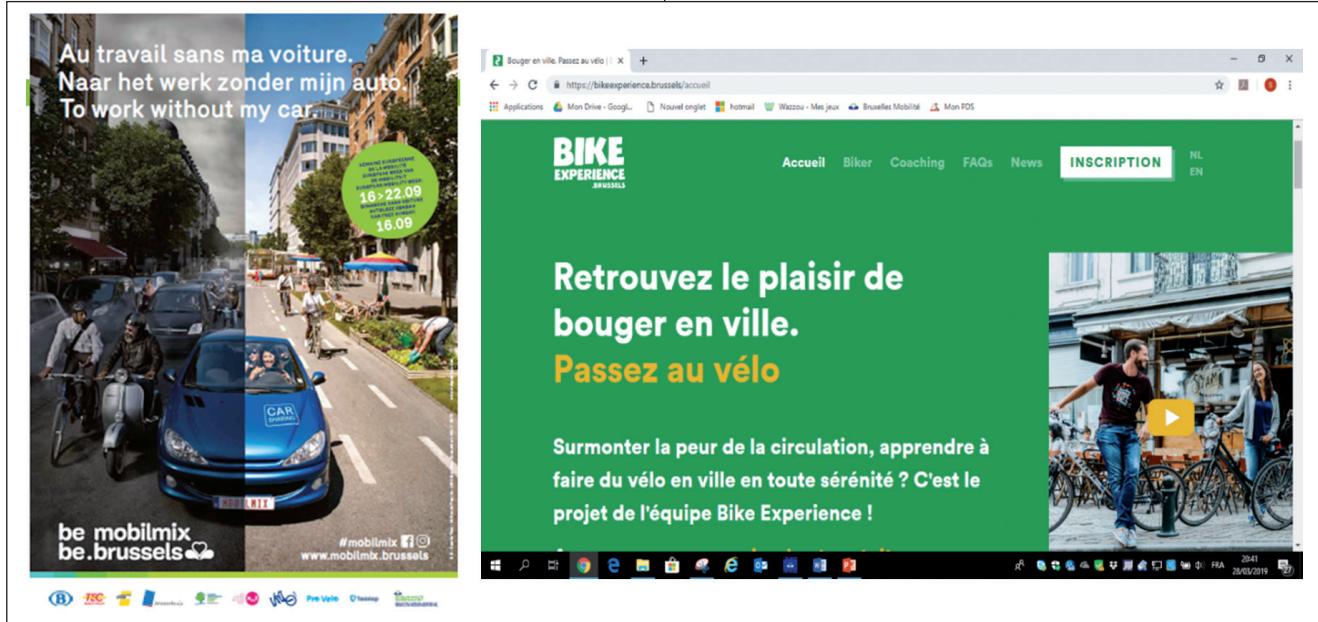
Bruxelles Mobilité développe également un programme d'actions vis-à-vis des écoliers et étudiants bruxellois via le brevet du cycliste, le brevet piétons ou encore de diverses mesures dans le cadre des plans de déplacements scolaires. Il en est de même vis-à-vis des travailleurs via les plans de déplacements d'entreprises. Via les plans de déplacements, ce sont toutes les alternatives à la voiture individuelle qui sont encouragées, donc y compris l'usage du transport public.

De plus, plusieurs appels à projet ont été lancés auprès des communes pour tester un aménagement (projet living), organiser une journée vélo ou des rangs à pieds ou à vélo. Bruxelles Mobilité souhaite, ainsi, mener, en collaboration avec les communes, des actions afin de sensibiliser à la mobilité durable. Un tel appel à projets est aussi lancé auprès des associations afin d'encourager le développement d'actions de sensibilisation à l'usage des modes alternatifs à la voiture.

C'est aussi sans compter la communication réalisée autour des aménagements de nouveaux espaces publics dédiés aux piétons, aux cyclistes ou aux transports publics.

Hierbij enkel expliciete affiches van de hieronder geciteerde campagnes :

Voici quelques affiches explicites des campagnes citées ci-dessous :



Er bestaan geen geactualiseerde cijfers die het toelaten om precies te antwoorden op de vraag van hoeveel Brusselaars aangeven om een persoonlijke wagen nodig te hebben om te pendelen of voor hun verplaatsingen gekoppeld aan het werk. Brussel Mobiliteit probeert een enquête te voeren over dit onderwerp, in samenwerking met het Vlaams Gewest.

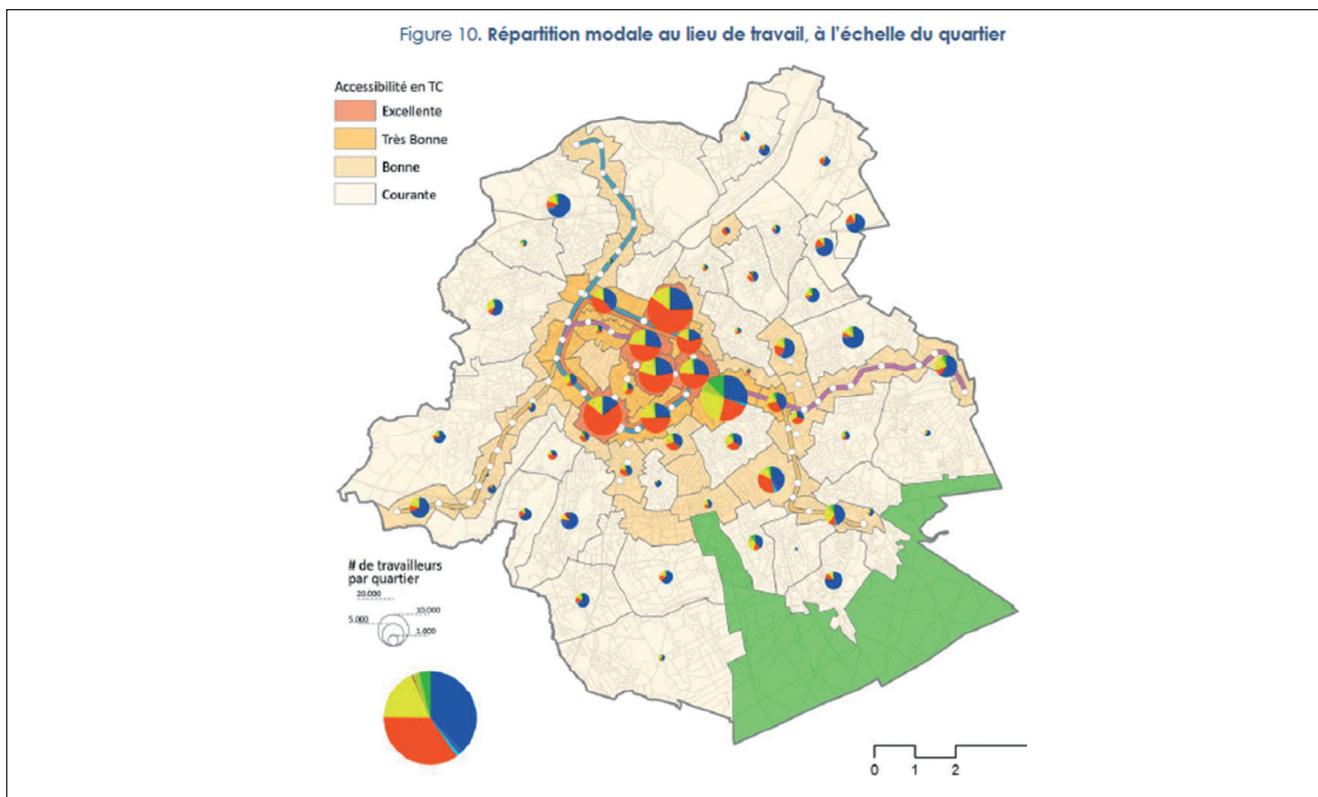
Daarentegen heeft men in de evaluatiepeiling van de week van de mobiliteit 2018 de volgende vaststelling kunnen doen ten aanzien van de 1.000 ondervraagde Brusselaars : in verhouding tot 2013 verplaatst men zich verhoudingsgewijs in 2018 minder met de auto als bestuurder (- 17 %) en meer met het openbaar vervoer (+ 13 % met de bus, + 12 % met de tram, + 8 % met de trein en + 7 % met de metro).

Er bestaat momenteel geen specifieke studie van de Brusselaars die het percentage van Brusselse autobestuurders weergeeft die de wagen nodig hebben bij gebrek aan openbaar vervoer naar hun bestemming. Er bestaat daarentegen een duidelijk verband tussen het niveau van toegankelijkheid en het percentage werknemers dat zich naar het werk begeeft met de auto zoals aangegeven in de grafiek hieronder van de laatste balans van de bedrijfsverplaatsingsplannen.

Il n'y a pas de chiffres actualisés permettant de répondre précisément à la question concernant combien de Bruxellois déclarent avoir besoin d'une voiture personnelle pour leur navette ou pour leurs déplacements liés au travail. Bruxelles Mobilité essaie de mettre en place une enquête à ce sujet, en collaboration avec la Région flamande.

Par contre dans l'enquête d'évaluation de la semaine de la mobilité 2018, le constat suivant a pu être fait auprès des 1.000 Bruxellois interrogés : par rapport à 2013, on se déplace, en 2018, proportionnellement moins en voiture comme conducteur (- 17 %) et plus avec les transports en commun (+ 13 % en bus, + 12 % en tram, + 8 % en train et + 7 % en métro).

Il n'y a pas d'étude actuellement spécifique aux Bruxellois pour répondre à la question concernant le pourcentage de Bruxellois automobilistes qui ont besoin de la voiture par manque de transport en commun à leur destination. Par contre, il y a un lien évident entre le niveau d'accessibilité et le pourcentage de travailleurs se rendant au travail en voiture comme repris dans le graphique ci-dessous du dernier bilan des Plans de Déplacements d'Entreprises.



**Vraag nr. 1295 van de heer Paul Delva d.d. 5 april 2019 (N.) :**

***Het beleid rond deelwagens.***

Deelwagens maken een belangrijk deel uit van de alternatieven voor de eigen wagen. Onze fractie was dan ook teleurgesteld te vernemen dat Zipcar besloten had te vertrekken uit ons Gewest, zoals we in de commissie infrastructuur bespraken op 25 februari. De Minister stelde toen niets af te weten van de redenen voor het vertrek, er was bovendien geen voorafgaande communicatie geweest door het bedrijf.

In mei 2018 ondervroeg ik u over de evaluatie van het systeem van autodelen via free floating. U stelde toen dat er nog geen vooruitgang was geboekt inzake het gecombineerde aanbod van free floating en MIVB (een verplichting voor de freefloatingoperatoren). Ook uit de discussie in de commissie van 25 februari bleek er geen vooruitgang geboekt te zijn. Volgens de Minister lag het probleem bij MIVB en niet bij de freefloating operatoren. U stelde toen wel MIVB nog eens te zullen aanmanen.

Mijn vragen zijn de volgende :

- Is die aanmaning gebeurd ? Op welke manier ? Is hier al reactie opgekomen en indien niet, wat zult u ondernehmen ?

**Question n° 1295 de M. Paul Delva du 5 avril 2019 (N.) :**

***La politique en matière de voitures partagées.***

Les voitures partagées constituent une des alternatives importantes à la voiture personnelle. Notre groupe a donc été déçu d'apprendre que Zipcar avait décidé de quitter notre Région, ainsi que nous en avons discuté en commission Infrastructure du 25 février. Vous avez dit à l'époque ne rien savoir des raisons de ce départ, et que la société n'avait en outre rien communiqué au préalable.

En mai 2018, je vous ai interrogé sur l'évaluation des voitures partagées en libre-service intégral (free floating). Vous avez déclaré alors qu'aucun progrès n'avait encore été réalisé en matière d'offre combinée free floating / STIB (une obligation pour les opérateurs de voitures partagées en libre-service intégral). La discussion en commission du 25 février a également montré qu'aucun progrès n'avait été réalisé. Selon vous, le problème venait de la STIB et non des opérateurs de voitures partagées en libre-service intégral. Mais vous avez déclaré à l'époque que vous exhorteriez la STIB à collaborer.

Je voudrais vous poser les questions suivantes :

- Ce rappel a-t-il eu lieu ? De quelle manière ? Avez-vous déjà obtenu une réponse et dans la négative, que ferez-vous ?

- Kan de Minister bijkomend een algemeen overzicht geven van het beleid ten aanzien van autodelen ? Ik weet dat er in Brussel vijf grote spelers zijn, maar ook even veel tariefsystemen. Het blijkt voor consumenten zeer moeilijk een correcte prijsafweging te maken, zo bleek uit een experiment van Buzz (25 mei 2018). Hoe reageert u hierop ?
- Is het volgens u wenselijk en of mogelijk naar een soort standaardisering van tarieven te gaan of laten we hier beter de markt zijn werk doen ?
- Autodelen.net merkt op dat er geen financiering is vanuit het Brussels Gewest. Zou dit in de toekomst veranderen ? Waarom wel of niet ?

**Antwoord :** De MIVB is sinds eind 2018 in besprekking met alle spelers om te kunnen komen tot een uitvoerbare campagne. De verschillende voorstellen van de carsharers waren niet coherent en dus moeilijk communiceerbaar naar de klanten van MIVB, ofwel niet interessant. Anderzijds wilden sommige bedrijven een aparte campagne, terwijl de bedoeling juist is om alle spelers samen in de campagne op te nemen. Aangezien de verschillende car sharing operatoren zich onder elkaar niet kunnen aligneren, heeft de MIVB een nieuw voorstel gedaan om een informatieve campagne uit te werken over de combinatie openbaar vervoer en autodelen die zal doorverwijzen naar de verschillende webpagina's van alle spelers. De afspraak die gemaakt is dat MIVB een creatief voorstel doet aan hen.

Over de app :

Cambio is al lang partner van de MIVB en is ook compatibel met Mobib. De MIVB wil, net zoals ik, geen discriminatie tussen de verschillende operatoren. Het objectief is wel degelijk om ze allemaal op te nemen in de nieuwe dynamische kaart die ze willen integreren in onze app. Dit is wel een relatief complex project waar ze aan werken met de IT afdeling. Bovendien zijn er nog geen standaarden qua integratie, en belangrijke verschillen tussen free-floating en station-based. Dit project staat dus wel degelijk op de roadmap van de nieuwe releases voor onze App.

Het is aan de spelers om hun tarieven te bepalen. De ordonnantie is heel duidelijk, dit moet per km en per tijd zijn. De parameters hiertoe worden door de spelers bepaald.

Hoe duidelijker de prijsberekening door de operatoren, hoe duidelijker door de klant. Het is dus een win-win situatie.

Vergelijken is niet de taak van de overheid, denk ik, zolang het niet problematisch is voor de consument. Consumenten doen ook regelmatig acties.

Via de carsharing experience website kunt u alvast de verschillende spelers raadplegen :  
<https://www.carsharingexperience.brussels/nl>

- Pouvez-vous également donner un aperçu général de la politique en matière de voitures partagées ? Je sais qu'il y a cinq opérateurs importants à Bruxelles, mais aussi autant de systèmes tarifaires. Une expérience menée par Buzz (le 25 mai 2018) a révélé qu'il est très difficile pour les consommateurs d'évaluer correctement les prix. Comment réagissez-vous à cela ?
- À votre avis, est-il souhaitable et/ou possible de procéder à une sorte d'uniformisation des tarifs ou vaut-il mieux laisser le marché opérer ?
- Autodelen.net signale qu'il n'y a pas de financement de la Région bruxelloise. Cela changerait-il à l'avenir ? Pourquoi ou pourquoi pas ?

**Réponse :** Depuis la fin 2018, la STIB a entamé une discussion avec l'ensemble des acteurs en vue de développer une campagne réalisable. Les différentes propositions des services d'autopartage n'étaient pas cohérentes et donc difficiles à communiquer à l'intention des clients de la STIB, ou étaient intérressantes. Il y a aussi que certaines entreprises souhaitaient faire cavalier seul alors que l'objectif était justement de les rassembler toutes dans une seule campagne. Compte tenu du fait que les différents opérateurs d'autopartage ne parviennent pas à s'entendre, la STIB a formulé une nouvelle proposition pour développer une campagne d'information sur la combinaison de l'autopartage et du transport public qui renverra vers les pages Internet de tous les acteurs. L'accord veut que la STIB fasse une proposition créative.

Concernant l'app :

Cambio est un partenaire de longue date de la STIB et le système est compatible avec la carte Mobib. Tout comme moi, la STIB souhaite qu'il n'y ait aucune discrimination entre les différents opérateurs. L'objectif est de les impliquer tous dans la nouvelle carte dynamique qu'ils veulent intégrer dans notre app. C'est un projet relativement complexe pour lequel ils collaborent avec le département IT. Il n'existe en outre pas de standard en termes de qualité et de grandes différences entre les systèmes en free-floating et station-based. Ce projet figure donc bien sur la feuille de route des nouvelles sorties pour notre App.

Il revient aux acteurs de définir leurs tarifs. L'ordonnance est très claire sur ce point et établit que ceux-ci doivent se faire sur la base de la distance et du temps. Les acteurs définissent eux-mêmes les paramètres.

Plus le calcul des prix pour l'opérateur est clair, plus il l'est pour le client. C'est une situation gagnant-gagnant.

Selon moi, le rôle des pouvoirs publics n'est pas de comparer, tant qu'aucun problème ne se pose pour le consommateur. Les consommateurs mènent aussi des actions régulières.

Grâce au site Internet sur les expériences d'autopartage, vous pouvez déjà consulter les différents acteurs :  
<https://www.carsharingexperience.brussels/fr>

Een bekende blogster deed het u ook alvast voor, zie bv :  
<https://www.flexyflow.be/2017/06/25/cambio-drivenow-zipcar-carsharing-bruxelles/>

Of zelfs in het Engels :  
<https://blog.coahbs.com/best-alternatives-to-owning-a-car-brussels/>

In elk geval keurde de regering ook de principes van MaaS goed, dus de spelers zullen worden opgenomen in het publiek MaaSplatform dat we zullen opzetten. Daardoor wordt integratie van de autodeelwagens vereenvoudigd.

De voorbije jaren kregen de volgende vzw's subsidie :

1. Taxistop (met de applicatie carpool.be)
2. COZYCAR (autodelen tussen particulieren)

Via de dienst Cozycar ondersteunt Autodelen.net het kosten-delend particulier autodelen. Autodelen.net is de naam van de organisatie die zich specifiek richt op Vlaanderen.

**Vraag nr. 1296 van mevr. Jacqueline Rousseaux d.d.  
5 april 2019 (Fr.) :**

***Hetsnoeien van jonge platanen op de Winston Churchilllaan.***

Begin februari ontvingen de bewoners van Winston Churchilllaan van Brussel Mobiliteit een folder met informatie over de ingrepen die vanaf 4 februari aan de bomen van de Winston Churchilllaan zouden worden uitgevoerd.

Daarin werden zij onder andere op de hoogte gebracht van de aanbevelingen van onafhankelijke deskundigen aan Brussel Mobiliteit inzake de aard van de uit te voeren ingrepen om de bomen in goede gezondheid te houden. De aanbevelingen hielden onder andere in bijna 180 jonge platanen bij te snoeien, door bepaalde voor het verkeer problematische takken weg te halen zonder noemenswaardige visuele impact. Brussel Mobiliteit zei ter zake nogmaals dat dit bij snoeien op deze jonge bomen geen visuele impact zou hebben op het geheel.

Tijdens deze werken zagen de buurtbewoners, vertegenwoordigd door het wijkcomité Longchamp-Messidor, tot hun spijt snel de radicale ingreep en de grote negatieve en onvoorzienige visuele impact op de laan ! Zij betreuren dat vele takken, die op harmonieuze wijze op de boomstammen groeiden, helemaal afgesneden tot op 6 meter van de grond, terwijl ze het omringende verkeer geenszins hinderden. Daarover vernam het wijkcomité vervolgens dat bij snoeien inhoudt af te bakken, zal leren dat een formatie snijden omvat operaties van bebakening, bijwerking,

Une blogueuse célèbre a déjà contribué, voir :  
<https://www.flexyflow.be/2017/06/25/cambio-drivenow-zipcar-carsharing-bruxelles/>

Ou encore, en anglais :  
<https://blog.coahbs.com/best-alternatives-to-owning-a-car-brussels/>

Dans tous les cas, le gouvernement a également approuvé les principes MaaS, les acteurs seront donc repris dans la plateforme publique MaaS que nous lancerons. Nous simplifions ainsi l'intégration des voitures partagées.

Les ASBL suivantes ont reçu des subventions ces dernières années :

1. Taxistop (avec l'application carpool.be)
2. COZYCAR (autopartage entre particuliers)

Autodelen.net soutient l'autopartage entre particuliers à couts partagés via le service Cozycar. Autodelen.net est le nom de l'organisation consacrée spécifiquement à la Flandre.

**Question n° 1296 de Mme Jacqueline Rousseaux du  
5 avril 2019 (Fr.) :**

***L'élagage et la taille de formation des jeunes platanes situés  
avenue Winston Churchill.***

Au début du mois de février, les riverains de l'avenue Winston Churchill recevaient de la part de Bruxelles Mobilité un toutes-boites les informant des opérations qui allaient être réalisées sur les arbres de l'avenue Winston Churchill à partir du 4 février.

Ce toutes-boites, entre autres, informait les riverains des recommandations formulées par des experts indépendants à Bruxelles Mobilité quant à la nature des opérations à réaliser pour maintenir l'état de santé des arbres de l'avenue. En l'occurrence, les recommandations appelaient à la réalisation, entre autres, d'une taille de formation sur près de 180 jeunes platanes, laquelle aurait consisté, sans impact visuel important, en la suppression de quelques branches problématiques pour la circulation. Là encore, Bruxelles Mobilité informait que ces tailles de formation sur ces jeunes arbres n'auraient aucun impact visuel d'ensemble.

Lors de ces travaux, les riverains – représentés par le comité du quartier Longchamp-Messidor – ont rapidement déploré l'opération radicale et l'important impact visuel négatif et imprévu sur l'avenue. Ils regrettent que de nombreuses branches, qui poussaient harmonieusement sur les troncs, aient été coupées à ras, et ce jusqu'à 6 mètres du sol, alors qu'elles ne gênaient à aucun égard la circulation avoisinante. Sur ce point, le comité de quartier apprendra par la suite qu'une taille de formation comprend des opérations de flétrage, de mise en forme, d'élimination des

het wegwerken van tekortkomingen en aanpassing aan het milieu door, onder andere, de kruin te verhogen tot men komt tot naakte en zuilvormige stammen tot een hoogte van 6 meter.

De buurtbewoners waarschuwden de gemeente, die kennelijk een medewerker van de groendienst plekke stuurde. Deze laatste zou de stijging van de kruinen met 1,5 tot 2 meter hoogte hebben opgemerkt op alle van de 180 platanen op de openbare weg langs de MIVB-lijnen, om de bovenleidingen en verlichtingspalen vrij te maken en de ontwikkeling van de kruinen te oriënteren. Over de algemene visuele impact, heeft de groendienst van de gemeente Ukkel een algemene snoei bij alle bomen waargenomen, met verschillende resultaten over de hele laan, omdat de eenzijdige snoei tot 6 meter van de grond de jonge bomen veel meer zou hebben beïnvloed door de vorm van de bomen aanzienlijk te veranderen, alsook het volume van hun kruinen. Voor de groendienst zou het gepast zijn geweest om te voorzien een gefaseerde snoei van de bomen om de jonge platanen de tijd te laten zich meer te vormen voordat hun lage takken werden afgesneden.

Men kan vaststellen dat de zojuist uitgevoerde snoeiwerkzaamheden de stam volledig blootleggen en zelfs geen takken achterlaten waar ze de MIVB, de bovenleidingen of de verkeersborden helemaal niet konden hinderen. Zo is een groot deel van het groen van de Winston Churchilllaan voorgoed afgesneden in zijn potentiële omvang, wat bijzonder opmerkelijk zal zijn zodra het gebladerte weer groeit.

Naast het feit dat men niet op de hoogte werd gebracht van de belangrijke ingrepen die niet in de folders beschreven staan - en ongetwijfeld in eerste instantie overtuigd dat het behoud van het landschap veilig gesteld zou worden - vrezen de buurtbewoners dat de bomen van de Churchilllaan hetzelfde rampzalige lot zullen kennen als de kastanjebomen van de Albertlaan, waarvan alle takken zijn verwijderd en alleen de stammen overblijven.

In het licht van bovenstaande informatie zou ik graag de volgende vragen willen stellen :

- Kan u ons uitleggen waarom geen extra details over de omvang van de snoeiwerken, en in het bijzonder over het blootleggen van de boomstammen tot 6 m hoogte, werden meegeleid aan de buurtbewoners in de folders die aan hen waren gericht ?
- Hoe interpreteert u de uitspraken van Brussel Mobiliteit over het « behoud van het visuele aspect van de bomen », zoals beschreven in de folders, terwijl dit kennelijk niet gegarandeerd werd ?
- Kan u ons meedelen of het recent overleg heeft plaatsgevonden tussen de gemeente Ukkel, de MIVB, Brussel Mobiliteit en de buurtbewoners of de wijkcomités, voorafgaand aan het snoeien van de bomen ? Is tijdens dit overleg de kwestie van de boomstammen aan de orde geweest ? Hebben besprekingen of specifieke onderhandelingen plaatsgevonden over de hoogte tussen de grond en de eerste takken ?
- Welke garanties kan u de buurtbewoners bieden voor het behoud van een aangename leefomgeving op deze belangrijke weg ? Moeten ze vrezen voor extra snoeiwerken ? Welke maatregelen heeft u genomen om een dergelijk scenario in de toekomst te voorkomen ?

défauts et d'adaptation au milieu par, notamment, des remontées de couronne laissant des troncs nus et colonnaires jusqu'à 6 mètres de haut.

Alertée par les riverains, la commune aurait demandé à un agent du service vert de se rendre sur place. Ce dernier aurait constaté la remontée de couronnes sur une hauteur de 1,5 à 2 mètres sur l'ensemble des 180 platanes plantés le long des voiries longeant les lignes de la STIB, ceci afin de dégager les caténaires et les luminaires et d'orienter le développement des couronnes. Sur l'impact visuel d'ensemble, le service vert de la commune d'Uccle a observé une taille généralisée à tous les arbres et conclut à des résultats différents d'un bout à l'autre de l'avenue puisque la taille unilatérale à 6 mètres du sol aurait beaucoup plus affecté les jeunes arbres en modifiant considérablement la forme et le volume de leurs houppiers. Pour le service vert, il aurait été opportun de prévoir un phasage dans l'élagage des arbres afin de laisser le temps aux jeunes platanes de se former davantage avant de les amputer de leurs branches basses.

On constate que l'élagage qui vient d'être réalisé découvre entièrement le tronc, ne laissant même pas des branches là où elles ne pouvaient en rien déranger la STIB, les caténaires ou les panneaux indicateurs. Ainsi, la verdurisation de l'avenue Churchill est définitivement amputée d'une bonne partie de son ampleur potentielle, ce qui sera particulièrement remarquable dès la réapparition des feuillages.

Outre le fait de n'avoir pas été informés des importantes opérations non décrites dans le toutes-boites – et sans doute convaincus dans un premier temps que le maintien du paysage général serait garanti – les riverains craignent que les arbres de l'avenue Churchill ne subissent le même sort désastreux que celui des marronniers de l'avenue Albert, auxquels on a supprimé toutes les branches, ne laissant que les troncs.

En vertu des informations qui précèdent, je souhaiterais vous poser les questions suivantes :

- Pourriez-vous nous expliquer la raison pour laquelle aucun détail supplémentaire concernant l'ampleur des opérations de taille de formation, et en particulier la mise à nu des troncs sur une hauteur de 6 m, n'a été communiqué aux riverains dans le toutes-boites qui leur a été adressé ?
- Comment interprétez-vous les déclarations de Bruxelles Mobilité relatives au « maintien de l'aspect visuel des arbres » tel qu'exprimé dans le toutes-boites alors que, manifestement, celui-ci n'a pas été garanti ?
- Pourriez-vous nous indiquer si des concertations récentes, préalables aux tailles d'arbres, ont eu lieu entre la commune d'Uccle, la STIB, Bruxelles Mobilité et les riverains ou les comités de quartier ? Ces concertations ont-elles abordé la question des troncs colonnaires ? La hauteur entre le sol et les premières branches a-t-elle fait l'objet de discussions ou de négociations particulières ?
- Quelles garanties êtes-vous en mesure de fournir aux riverains quant au maintien du cadre de vie agréable sur cet axe majeur ? Doivent-ils craindre des élagages supplémentaires ? Quelles mesures avez-vous prises pour éviter qu'un tel scénario se reproduise à l'avenir ?

- Tot slot, kunt u ons mededelen of andere projecten voor deze laan worden overwogen bij Brussel Mobiliteit ? Zo ja, dewelke ?

**Antwoord :** De informatie via huis-aan-huis folder verspreid door Brussel Mobiliteit voor aanvang van de werven is over het algemeen beknopt, en past op een A4 formaat.

In dit geval, waren de ingrepen op de bomen van diverse aard en afhankelijk van technische protocols en het was dus onmogelijk dit te detailleren op een formaat A4. De huis-aan-huis folder lichtte duidelijk toe dat de vormsnoei op de jonge bomen de jonge problematische takken betrof omdat ze te laag of slecht gericht waren.

Er werd trouwens meerdere keren meegedeeld aan de buurtbewonerscomités dat het geheel van studies over de Winston Churchilllaan raadpleegbaar was.

Deze studies adviseerden de vormsnoei op de jonge bomen. De inhoud van een vormsnoei is gekend door de buurtbewonerscomités. Ze hebben in de lente van 2018 inderdaad een document opgesteld en verstuurd naar mijn kabinet dat een overzicht biedt van de typologie van de verschillende snoeivormen op de bomen.

De huis-aan-huis folder van Brussel Mobiliteit specificert dat er geen algemene zichtbare impact op de bomen is. Met « algemeen » dient men zich niet te beperken tot de onmiddellijke impact, deze is dus tijdelijk, maar dient men ook de gunstige visuele ontwikkeling van de boom te begrijpen.

Zo zijn deze platanen erop gericht om zich te ontwikkelen op een grote Brusselse as, een kader waarvoor het noodzakelijk is om hun een geschikte vorm te geven. De visuele impact op de bomen blijft beperkt en tijdelijk. Geen enkele van deze ingrepen trekt de toekomst van deze platanen in twijfel, noch de reden waarom ze geplant zijn.

Een mondelinge en schriftelijke informatie werd meermaals verstuurd naar de buurtcomités betreffende het beheer van de Churchilllaan en de Albertlaan, zowel door mijn kabinet en Brussel Mobiliteit. De gemeente Ukkel werd ook geïnformeerd over de inhoud van de werken.

Gedurende het ganse jaar vond er een overleg plaats tussen Brussel Mobiliteit en de MIVB om de legitime opdrachten van openbare dienstverlening te waarborgen van openbaar vervoer, van mobiliteit voor de voetgangers, fietsers en auto's en de landschappelijke kwaliteit van de Brusselse assen.

Op deze manier wordt er een samenwerkings-overeenkomst toegepast die de respectieve rol van Brussel Mobiliteit en de MIVB detailleert.

Mijn kabinet en Brussel Mobiliteit koesteren de wil om het beboomde karakter van de laan te behouden, ofwel door het behoud van de bomen ter plekke, ofwel door de vernieuwing van

- Pour conclure, pourriez-vous nous détailler si d'autres projets sont en cours de réflexion de la part de Bruxelles Mobilité sur cette avenue ? Le cas échéant, quels sont-ils ?

**Réponse :** L'information via toutes-boites communiquée par Bruxelles Mobilité avant les chantiers se veut en général concise, tenant sur un support de format A4.

Dans le cas d'espèce, les interventions sur les arbres étaient diverses, relevant de protocoles techniques qu'il est impossible de détailler sur ce support A4. La toutes-boites spécifiait bien que les tailles de formation sur les jeunes arbres concernaient les jeunes branches problématiques, car trop basses ou mal orientées.

Par ailleurs, il a été indiqué plusieurs fois aux comités de riverains que l'ensemble des études sur l'av. Churchill était consultable.

Ces études préconisaient des tailles de formation sur les jeunes arbres. La teneur d'une taille de formation est connue des comités de riverains. Ils ont en effet rédigé et adressé à mon cabinet un document reprenant la typologie des différents types de tailles sur les arbres au printemps 2018.

Le toutes-boites de Bruxelles Mobilité spécifie l'absence d'impact visuel « d'ensemble » sur les arbres. Par « ensemble », il ne faut pas se limiter à l'impact immédiat, donc transitoire, mais également appréhender le bon développement visuel de l'arbre.

Ainsi, ces platanes sont amenées à se développer sur une grande artère bruxelloise, cadre pour lequel il est nécessaire de leur donner une forme adéquate. L'impact visuel sur les arbres reste limité et temporaire. Aucune de ces opérations ne remet en cause le futur de ces platanes et ce pourquoi ils ont été plantés.

Une information orale et écrite a été transmise à maintes reprises aux comités de quartier relativement à la gestion des av. Churchill et Albert, à la fois par mon cabinet et Bruxelles Mobilité. La commune d'Uccle a de même été informée de la teneur des travaux.

Une concertation entre Bruxelles Mobilité et la STIB a lieu tout au long de l'année pour assurer les légitimes missions de service public de transport en commun, de mobilité piétonne, cycliste et automobile et de qualité paysagère des artères bruxelloises.

Une convention détaillant les rôles respectifs de Bruxelles Mobilité et de la STIB est ainsi appliquée.

Mon cabinet et Bruxelles Mobilité ont pour volonté de pérenniser le caractère arboré de l'avenue, soit par le maintien des arbres en place, soit par le renouvellement des arbres si cela

de bomen indien dit noodzakelijk blijkt. De jonge bomen waarbij de uiteindelijke kroonverhoging al werd uitgevoerd zullen deze ingreep niet meer moeten ondergaan.

Er zal een doordacht ontwerp moeten worden uitgewerkt door de volgende regering, mijn standpunt is dat dit het Leopoldiaanse karakter van deze laan zal moeten bewaren, met een dubbele bomenrij van imposante bomen.

**Vraag nr. 1297 van mevr. Viviane Teitelbaum d.d. 5 april 2019 (Fr.) :**

***Ontoegankelijkheid van sommige trams.***

Ik breng u graag op de hoogte van de klachten van enkele van onze Brusselse medeburgers over de gebrekige toegankelijkheid van de infrastructuren in bepaalde wijken.

Inwoners van Ukkel-Kalevoet die het openbaar vervoer naar bijvoorbeeld naar het Sint-Gillisvoordeplein of Molenbeek willen nemen, moeten lijn 51 gebruiken.

De trams op die lijn zijn van het type PCC 7900, die voor de eerste keer in de jaren '70 op ons vervoersnet werden gebruikt. Ze hebben zeer smalle deuren (dubbele deur) en drie hoge treden om het centrale platform te bereiken. Dat is zeer lastig voor een moeder (of vader) met een buggy en kinderen, een persoon met beperkte mobiliteit of nog een bejaarde. Ik heb lijn 51 als voorbeeld genomen, maar de gebruikers van lijn 81 tussen Sint-Pieters-Woluwe en Anderlecht of die van lijn 97 ondervinden hetzelfde probleem.

De trams van het type 3000 of 4000, de nieuwe modellen, zijn lager en breder, maar kunnen om technische redenen niet worden ingezet op bepaalde lijnen. Voorts moet de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Brussel rekening houden met een groot aantal parameters bij de vernieuwing van haar rollend materieel en de vervanging ervan zou nog meer aanpassingswerken op ons grondgebied vergen. Dat zal – hopelijk – geleidelijk, georganiseerd en snel gebeuren, opdat de nieuwe modellen kunnen worden ingezet.

We weten eveneens dat de MIVB 60 nieuwe voertuigen heeft besteld. Daarover had ik u graag de volgende vragen gesteld :

Worden de trams die op de voornoemde lijnen rijden, vervangen door de nieuwe trams ? Zijn er eventueel al aanpassingswerken gepland op die lijnen ? Beschikt u over een tijdschema voor de werken ? Over welke lijnen gaat het ? Hoe zullen die werken geprogrammeerd worden om de handelsactiviteiten in die wijken

s'avère nécessaire. Les jeunes arbres dont la remontée finale de la couronne a été effectuée ne devront plus faire l'objet de cette opération.

Un projet réfléchi devra être élaboré par le prochain gouvernement, mon point de vue est que celui-ci devra conserver le caractère léopoldien de cette avenue, avec une double rangée d'arbres imposants.

**Question n° 1297 de Mme Viviane Teitelbaum du 5 avril 2019 (Fr.) :**

***L'inaccessibilité de certains trams.***

Je relaye ici des doléances exprimées par certain.e.s de nos concitoyen.ne.s bruxellois.es pointant le manque d'accessibilité des infrastructures dans certains quartiers.

Des habitant.e.s d'Uccle Calvoet, par exemple, voulant se rendre au parvis de Saint-Gilles ou à Molenbeek, devront emprunter la ligne 51.

Les trams circulant sur cette ligne sont des véhicules de type PCC 7900, qui ont circulé pour la première fois sur nos voiries dans les années 70. Ces trams se caractérisent par des portes d'entrée très étroites (doubles-portes) et trois hautes marches pour atteindre le plateau central. Essayez d'imaginer la difficulté que peut éprouver pour entrer dans ce véhicule une mère seule (ou un père d'ailleurs) avec une poussette et son ou ses bébés ou une personne à mobilité réduite ou encore une personne d'un âge plus avancé. J'ai pris l'exemple de la ligne 51 mais les usagers et usagères de la ligne 81, reliant Woluwe-Saint-Pierre à Anderlecht, ou de la ligne 97 connaissent le même sort.

Nous le savons, les trams de catégorie 3000 ou 4000, qui sont les nouveaux modèles, sont plus abaisrés et plus larges, ne peuvent emprunter certains axes pour des raisons techniques nécessaires à leur circulation. Par ailleurs, la Société de Transports Intercommunaux de Bruxelles doit faire face à de nombreuses contraintes quant au renouvellement de son charroi et les remplacer nécessiterait d'entreprendre encore plus de travaux d'aménagements sur notre territoire. Ce qui se fera - nous l'espérons - progressivement et de manière plus organisée et rapide, afin de permettre à ces nouveaux modèles de circuler.

Ceci étant, nous savons également que la STIB a commandé 60 nouveaux véhicules. J'aimerais dès lors vous poser les questions suivantes :

Est-ce que ces nouveaux trams sont prévus pour remplacer ceux circulant sur les lignes citées ci-dessus ? Le cas échéant, des travaux de réaménagement sont-ils déjà programmés sur ces lignes ? Disposez-vous d'un calendrier des travaux ? Quelles lignes sont-elles concernées ? Comment ces travaux seront-ils

niet te verstoren ? Zullen er bestekken worden opgesteld opdat de termijnen worden ingekort en nageleefd ?

**Antwoord :** De oude trams van het type PCC - of het nu gaat om de 7900 die hoofdzakelijk circuleren op de lijnen 51 en 81, of de 7700 die voornamelijk circuleren op de lijnen 39,44, 97 en, gericht op andere lijnen van het netwerk - worden over enkele jaren uit dienst genomen.

De door de MIVB nieuw bestelde trams zijn bestemd om deze oude trams geleidelijk aan te vervangen, maar ook om het hoofd te bieden aan de constante stijging van het gebruik van het netwerk en de voorziene nieuwe uitbreiding van lijnen (de fase 2 van tram 9 bijvoorbeeld).

Deze nieuwe trams worden geleverd vanaf 2020.

Momenteel, blijven er slechts drie lijnen waar de technische beperkingen (de spoorbreedte bijvoorbeeld) fysiek verhinderen om hier trams van de nieuwe generatie uit te baten : de lijn 51 (op de Alsembergsesteenweg) en de lijnen 39 en 44.

Er is al een oplossing gepland voor deze technische problemen : de werf voor de vernieuwing van de sporen van de Alsembergsesteenweg is reeds begonnen en de vernieuwing van de sporen op de Hinnisdaellaan en op de site van de oude spoorlijn Brussel-Tervuren ook. Voor de lijnen 39-44 zal er nog een oplossing moeten worden gevonden aan de eindhalte van het Montgomeryplein (oplossing die momenteel bestudeerd wordt).

Wat betreft de inrichting van de halte met het oog op de verbetering van de toegankelijkheid, dient er te worden opgemerkt dat elke nieuwe inrichting van een halte gebeurt met naleving van de nieuwe toegankelijkheidsnormen, zelfs als de trams die uitgebaat worden op de lijn nog van de oude generatie zijn.

Over het algemeen doet de MIVB er alles aan om de uitvoering van deze werven te versnellen, niet enkel om de nadelen ervan te verminderen voor de buurtbewoners en handelaars, maar ook om de nadelen voor de toekomstige reizigers te beperken. Bovendien, zullen er zodra de werken zijn uitgevoerd in de handelszones, bijzondere inspanningen worden ondernomen in samenwerking met de gemeentes en HUB, om de commerciële activiteit zo goed mogelijk te ondersteunen.

**Vraag nr. 1298 van mevr. Julie de Groote d.d. 5 april 2019 (Fr.) :**

*Gevaarlijke situatie op het Flageyplein voor voetgangers en fietsers.*

Begin februari is op het Flageyplein een voetganger jammerlijk om het leven gekomen na een ongeval met een bus. De winkeliers en omwonenden spreken van dat plein zeer vaak als een echte verkeersjungle voor de vele voetgangers en fietsers die

programmés afin que l'activité commerciale ne soit pas mise en péril dans ces quartiers ? Des cahiers des charges seront-ils prévus afin que les échéances soient raccourcies et respectées ?

**Réponse :** Les anciens trams de type PCC – que ce soient les 7900, qui circulent principalement sur les lignes 51 et 81, ou les 7700, qui circulent principalement sur les lignes 39, 44, 97 et, ponctuellement, sur d'autres lignes du réseau – sont appelés à être retirés du service dans quelques années.

Les nouveaux trams commandés par la STIB sont destinés à remplacer progressivement ces anciens trams, mais également à faire face aux nouveaux besoins générés par la hausse constante de la fréquentation du réseau et les nouvelles extensions de ligne prévues (la phase 2 du tram 9 par exemple).

Ces nouveaux trams seront livrés à partir de 2020.

Actuellement, il ne reste plus que trois lignes où des contraintes techniques (écartement des voies par exemple) empêchent physiquement d'y exploiter des trams nouvelle génération : la ligne 51 (à la chaussée d'Alsemberg) et les lignes 39 et 44.

La résolution de ces problèmes technique est déjà planifiée : le chantier de renouvellement des voies de la chaussée d'Alsemberg a déjà démarré et le renouvellement des voies de l'avenue de Hinnisdael et du site de l'ancien chemin de fer Bruxelles-Tervueren également. Il ne restera, pour les lignes 39-44, qu'une solution à trouver au terminus du square Montgomery (solution qui est actuellement à l'étude).

En ce qui concerne l'aménagement des arrêts en vue d'en améliorer l'accessibilité, il faut noter que tout nouvel aménagement d'arrêt se fait dans le respect des nouvelles normes d'accessibilité, même si les trams exploités sur la ligne sont encore d'ancienne génération.

De manière générale, la STIB met toujours tout en œuvre pour accélérer l'exécution de ses chantiers, non seulement pour diminuer les inconvénients pour les riverains et commerçants, mais aussi pour limiter les inconvénients pour ses propres voyageurs. En outre, lorsque des travaux sont effectués dans des zones commerçantes, des efforts tout particuliers sont entrepris, en collaboration avec les communes et HUB, afin de soutenir au mieux l'activité commerciale.

**Question n° 1298 de Mme Julie de Groote du 5 avril 2019 (Fr.) :**

*La dangerosité de la place Flagey pour les piétons et les cyclistes.*

Au début du mois de février, un piéton a tristement perdu la vie après avoir heurté un bus sur la place Flagey. Cette place est très souvent présentée par les commerçants et riverains comme étant « une véritable jungle » pour les nombreux piétons et cyclistes

er elke dag passeren. De mobiliteit in de wijk is een echt probleem en verschillende problemen trekken onze aandacht : de grondmarkeringen, de verlichting, de verkeerslichten en het drukke verkeer.

Brussel Mobiliteit beweert dat ze elke lente de grondmarkeringen op alle oversteekplaatsen voor voetgangers controleert. Denkt men eraan de frequentie van de controles te verhogen ? Een ander probleem dat regelmatig ter sprake komt, is de verlichting, die dringend aangepakt moet worden. Wordt daarover een onderzoek uitgevoerd ? Wat, tot slot, de verkeerslichten betreft, dringen velen aan op een verbetering. Wat wordt er ondernomen om ze te verbeteren ?

**Antwoord :** Betreffende de voetganger die helaas het leven verloor in de maand februari, kan ik enkel mijn innige deelneming betuigen aan diens naasten en u mededelen dat het parket nog bezig is met het onderzoeken van dit incident. Wij kunnen dus beter de conclusies van het parket afwachten vooraleer herinrichtingswerken op te starten of een project om nog verkeerslichten bij te plaatsen in deze zone.

Sta mij ook toe om er op te wijzen dat op vraag van de gemeente Elsene, mijn voorgangster fase 2 wat betreft de mobiliteitssituatie na de heraanleg van het Flageyplein nooit heeft uitgevoerd. Hierdoor zou het autoverkeer rond het plein doorgeknipt zijn geweest, met minder autostromen als resultaat. Indien de gemeente hier ondertussen van standpunt rond is veranderd, ben ik bereid om dit samen met de gemeente te herbekijken.

Wat betreft de bestaande openbare verlichting, deze beantwoordt aan de eisen die van toepassing zijn krachtens de Belgische norm L18-004 betreffende de openbare verlichting.

Het laatste cyclische onderhoud heeft plaatsgevonden in de week van 5 november 2018. De analyse heeft aangetoond dat het studiebureau destijds verschillende ontwerpcriteria heeft opgelegd aan het Flageyplein.

Zo dienden de stratlantaarns van het centrale plein te verdwijnen om de organisatie van evenementen toe te laten. De architecten hadden de wens om een meer donkere zone te creëren in het midden van de plaats, enkel de zijkanten moesten worden voorzien van stratlantaarns. De prioriteit is gegaan naar de openbare verlichting in de omliggende straten, alsook naar de haltes van de MIVB.

Wat de markeringen op de grond betreft en dit houdt ook de voetgangersoversteekplaatsen in, hun zichtbaarheid wordt elke maand gecontroleerd in gans het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Op het Flageyplein hadden bepaalde voetgangersoversteekplaatsen of gedeelten van deze oversteekplaatsen geen zichtbaarheid meer die perfect correct was. Deze voetgangersoversteekplaatsen hebben recent een laag verf gekregen.

Gezien de verkeersdichtheid rond deze plaats, volstaat het gebruik van verf voor de voetgangersoversteekplaatsen niet om

qui fréquentent les environs chaque jour. La mobilité dans ce quartier est un réel problème et plusieurs questions attirent notre attention : les marquages au sol, la question des éclairages, des feux de signalisation ou encore de la densité du trafic.

Bruxelles Mobilité affirme opérer une vérification des marquages au sol sur tous les passages pour piétons, à chaque printemps. Une réflexion est-elle menée pour augmenter la fréquence de ces vérifications ? Un autre élément qui revient régulièrement sur la table est celui des éclairages, il devient urgent de repenser aussi cet aspect de la place, une étude est-elle menée pour y parvenir ? Enfin, concernant les feux de signalisation, nombreux sont ceux qui soulignent la nécessité d'améliorer la signalisation dans cette zone, qu'est-ce qui a été entrepris pour y remédier ?

**Réponse :** Concernant le piéton qui a tristement perdu la vie au mois de février, je ne peux qu'exprimer mes condoléances à ses proches et vous signaler que le parquet est encore en train d'enquêter sur l'incident. Il vaut donc mieux attendre les conclusions du parquet avant de se lancer dans des travaux d'aménagement ou dans un projet d'ajouter des feux sur la zone.

Permettez-moi aussi d'indiquer que, sur demande de la commune d'Ixelles, mon prédécesseur n'a jamais réalisé la phase 2 pour ce qui est de la situation de mobilité après le réaménagement de la place Flagey. Le trafic automobile autour de la place aurait sinon été interrompu, avec pour résultat une réduction du flux de voitures. Mais je suis parfaitement disposé à réexaminer la situation avec la commune si cette dernière devait changer d'avis.

Quant à l'éclairage public existant, celui-ci satisfait aux exigences de qualité d'application en vertu de la norme belge L18-004 concernant l'éclairage public. Le dernier entretien cyclique a eu lieu la semaine du 5 novembre 2018.

L'analyse a indiqué que le bureau d'étude a imposé à l'époque plusieurs critères de conception à la place Flagey. Ainsi, la place centrale devait rester dépourvue de lampadaires pour permettre l'organisation d'évènements.

Les architectes ont souhaité créer une zone plus sombre au milieu de la place, seuls les bords devant être pourvus de lampadaires. La priorité est allée à l'éclairage public dans les rues environnantes ainsi qu'aux arrêts de la STIB.

En ce qui concerne les marquages au sol, et ceci inclut les passages piétons, leur visibilité est vérifiée chaque mois dans toute la Région Bruxelles-Capitale. Sur la place Flagey certains passages pour piétons ou certaines parties de ces passages n'avaient plus une visibilité parfaitement correcte. Récemment, ces passages piétons ont reçu une couche de peinture.

Vu la densité de la circulation autour de cette place, l'usage de peinture pour les passages pour piétons ne permet pas d'assurer

een constant perfecte zichtbaarheid te garanderen. Deze situatie doet zich trouwens ook voor op andere plaatsen op de gewestelijke wegen.

Dit is waarom er een opdracht voor een jaarlijkse waarde van 1,5 miljoen euro is voorzien om over te gaan op het aanbrengen van thermoplastische markering in aanvulling op de opdracht van het aanbrengen van verf. De thermoplastische markering garandeert een langere levensduur dan de wegmarkeringen in verf.

De voetgangersoversteekplaatsen van het Flageyplein zullen zeer zeker deel uitmaken van de opdracht voor de thermoplastische markeringen.

In afwachting dat de staat van de openbare weg dit toelaat, zal er een nieuwe laag verf worden aangebracht op de voetgangers-oversteekplaatsen van het Flageyplein.

**Vraag nr. 1299 van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven d.d.  
5 april 2019 (Fr.) :**

*Stand van zaken inzake de toekomstige internationale wedstrijd voor de heraanleg van de Poincarélaan.*

In 2018 heeft de minister 40.000 euro vrijgemaakt voor de aanmoediging van participatieve projecten voor tijdelijke inrichtingen op de middenberm van de Poincarélaan.

In september 2018 werd bijvoorbeeld een volkswandeling gehouden.

Die initiatieven moeten de wijkbewoners opnieuw de ruimte geven die ingenomen wordt door de wagens op de middenberm.

Op langere termijn heeft de minister aangekondigd dat een internationale wedstrijd georganiseerd zou worden voor het einde van de zittingsperiode voor een duurzame heraanleg langs de laan, om de parken van de Hallepoort en de Ninoofsepoort te verbinden.

Zo zou tegemoetgekomen kunnen worden aan de eisen van de omwonenden die al jaren wensen dat die as opnieuw aangelegd wordt. Vandaag bestaan daar nog altijd grote mobiliteitsproblemen en netheidsproblemen. Er is een gebrek aan groene ruimten en de algemene aanleg is er van een povere kwaliteit, wat niet bevorderlijk is voor de levenskwaliteit van de omwonenden. Er werd gevraagd dat de middenberm opnieuw aangelegd zou worden met groene ruimtes en een aangename omgeving om te wandelen. Er diende dus een oplossing gevonden te worden voor de problemen met het parkeren op die berm en de foor aan het zuid.

une visibilité constamment parfaite. Cette situation se reproduit par ailleurs à d'autres endroits sur les voiries régionales.

C'est pourquoi un marché d'une valeur annuelle de 1,5 million d'euros est prévu pour procéder à la mise en place de marquages en thermoplastique en complément du marché de mise en peinture. Le marquage en thermoplastique garantit une longévité supérieure à la peinture routière.

Les passages pour piétons de la place Flagey seront bien entendu inclus dans le marché de marquage thermoplastique.

En attendant que l'état de la voirie le permette, une nouvelle couche de peinture sera appliquée sur les passages pour piétons de la place Flagey.

**Question n° 1299 de M. Gaëtan Van Goidsenhoven du  
5 avril 2019 (Fr.) :**

*L'état des lieux concernant le futur concours international pour le réaménagement du boulevard Poincaré.*

En 2018, vous aviez débloqué une enveloppe de 40.000 euros pour encourager les projets participatifs visant à imaginer des aménagements temporaires sur la berme centrale du boulevard Poincaré.

En septembre dernier, une « promenade du peuple » avait ainsi été provisoirement instaurée.

Ces initiatives visaient à rendre aux habitants du quartier l'espace occupé par les voitures sur la berme centrale.

Sur le plus long terme, vous aviez annoncé qu'un concours international serait lancé avant la fin de cette législature pour un aménagement durable le long du boulevard, visant à connecter les parcs de la Porte de Hal et de la Porte de Ninove.

Ceci permettrait potentiellement de répondre aux revendications des riverains, qui demandent depuis de nombreuses années que cette artère soit réaménagée. Elle est encore actuellement marquée par de sérieux problèmes de mobilité, de saleté, par une absence presque totale d'espaces verts et par un aménagement général des lieux de faible qualité, peu propice à la qualité de vie des riverains. Parmi les revendications principales, figurait le réaménagement de la berme centrale, de manière à y instaurer des espaces verts et un environnement propice aux promenades. Il s'agissait dès lors de trouver une solution aux problèmes engendrés par le stationnement sur cette berme et par la foire du Midi.

Ik heb geen recente informatie over de internationale wedstrijd. Graag meer details daarover. Is die gestart? Is er een kalender opgesteld?

Is de minister van plan om de parkeerplaatsen op de middenberm te doen verdwijnen, geheel of gedeeltelijk? Zo ja, waar?

Wordt de begeleiding van de heraanleg van de laan door Brussel Mobiliteit gecoördineerd met de uitvoering van het stadsrenovatiecontract Heyvaert-Poincaré in die zone?

Wat betreft de tijdelijke aanleg, wat is de balans van die burgerparticipatie in de aanleg van de openbare ruimte? Welke actoren zijn daarbij betrokken? Heeft de minister dat soort aanleg aangemoedigd op andere plaatsen in het Gewest dat volgens sommigen een stadsguerrilla is?

In het kader van het beleid van de minister om de kleine ring toegankelijk te maken voor fietsers, zullen er nieuwe fietsinrichtingen komen op de Poincarélaan. Wat is er al gebeurd op het vlak van fietspaden? Wat zijn de volgende stappen in het programma en binnen welke termijnen?

**Antwoord:** Er is hier geen sprake van het organiseren van een internationale wedstrijd. Het gaat om een projectoproep in samenwerking met de Bouwmeester, om het concept en de design voor te stellen van de toekomstige aanleg van de bermen Poincaré/Zuid/Slachthuizen tussen de tramhalte Arts & Métiers en de Stalingradlaan. De projectoproep werd nog niet gelanceerd.

Een opdracht van deelname en co-constructie met de buurtbewoners van de laan is momenteel lopende met een tijdelijke dynamisering van de zone. Op het einde van deze opdracht van deelname, zal BM beschikken over een document dat de ideeën/wensen van de buurtbewoners samenbundelt en waarmee rekening zal moeten gehouden worden bij het opstellen van het programma van de studieopdracht voor de projectoproep.

De invoering van de betalende zone op de centrale berm heeft een sterke vermindering van het parkeren met zich meegebracht. Er wordt dus ook een vermindering van het parkeren beoogd in de toekomstige heraanleg. Er blijft te bepalen op welke plaatsen het parkeren zal worden gehandhaafd of afgeschaft worden in de studie van de projectoproep. Momenteel lijkt het parkeren meer pertinent aan de kant van het Zuidstation.

In dit stadium is het te vroeg om verhelderende conclusies te trekken uit deze tijdelijke toe-eigening van de openbare ruimte door de buurtbewoners.

Deze zou eind juni ten einde moeten lopen, voor de komst van de Zuidpoort. Het tijdelijke inrichtingsproject organiseert zich rond co-constructie workshops in drie vrijgemaakte zones

Je n'ai pas eu d'information récente concernant l'organisation du concours international. Pourriez-vous nous exposer plus en détails votre projet? Le concours a-t-il depuis lors été lancé? Quelles sont les avancées générales de ce dossier? Un calendrier prévisionnel est-il déjà fixé?

Concernant la berme centrale proprement dite, votre intention est-elle bien de faire disparaître, en tout ou en partie, les places de parking pour les voitures? Si oui, à quels endroits?

Comment la prise en charge du réaménagement du boulevard par Bruxelles Mobilité se coordonne-t-elle avec la mise en œuvre du contrat de rénovation urbaine Heyvaert-Poincaré, qui opère dans cette zone?

Concernant les aménagements temporaires, quel est le bilan de cette participation citoyenne sur l'aménagement de l'espace public? Quels ont été les différents acteurs impliqués? Avez-vous encouragé ce type d'aménagements, que d'aucuns qualifient d'"urbanisme guérilla", dans d'autres endroits en Région bruxelloise?

Par ailleurs, dans le cadre de votre politique visant à rendre la Petite Ceinture cyclable, de nouveaux aménagements pour les vélos vont voir le jour sur le boulevard Poincaré. Pourriez-vous nous détailler ce qui a déjà été réalisé au niveau des pistes cyclables? Quelles sont les prochaines étapes du programme et endéans quels délais?

**Réponse:** Il n'est pas ici question d'organiser un concours international. Il s'agit d'un appel à projets en partenariat avec le maître architecte, pour proposer le concept et le design du futur aménagement des bermes Poincaré/Midi/Abattoirs entre l'arrêt de tram Arts & Métiers et l'avenue de Stalingrad. L'appel à projets n'a pas encore été lancé.

Une mission de participation et co-construction avec les riverains du boulevard est actuellement en cours, avec une animation temporaire de la zone. À la fin de cette mission de participation, BM disposera d'un document rassemblant les idées/désiderata des riverains qui devront être pris en compte dans l'établissement du programme de la mission d'étude pour l'appel à projets.

L'instauration de la zone payante sur la berme centrale a entraîné une forte réduction du stationnement. Une réduction du stationnement est donc aussi envisagée dans le futur réaménagement. Reste à définir à quels endroits le stationnement sera maintenu ou enlevé dans l'étude de l'appel à projets. Pour l'instant, le stationnement semble plus pertinent du côté de la gare du midi.

À ce stade il est trop tôt que pour pouvoir tirer des conclusions éclairantes de cette appropriation temporaire de l'espace public par les riverains. Celle-ci devrait s'achever fin juin, avant l'arrivée de la foire du midi.

Le projet d'aménagement temporaire s'organise autour d'ateliers de co-construction dans 3 zones dégagées des bermes du boulevard. À ce stade, de nombreux acteurs issus de la

van de bermen van de laan. In dit stadium hebben reeds talrijke actoren afkomstig van de gemeenschap van buurtbewoners al deelgenomen (bewoners of vertegenwoordigers van bewoners, Samusocial, het verenigingsleven, enz.) en anderen zullen ongetwijfeld hun voorbeeld volgen in de maanden van de lente 2019.

Vandaag is er ongeveer 85 % van het project van het befietsbaar maken van de Poincarélaan gerealiseerd ; het is onze doelstelling om dit volledig uit te voeren voor de maand juni 2019.

**Vraag nr. 1300 van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven d.d. 5 april 2019 (Fr.) :**

***Problemen voor bussen en hybride bussen op het vervoersnet van de MIVB.***

In de kranten staat dat de hybride bussen op lijn 36 en 41 niet langer worden gebruikt, omdat ze te laag zijn en op bepaalde plaatsen over het wegdek schrapen. Dat is weer een probleem dat men had kunnen vermijden.

Hoe valt immers uit te leggen dat de MIVB pas achteraf vaststelt dat de nieuwe hybride bussen te laag zijn en daardoor niet kunnen worden gebruikt op bepaalde delen van het vervoersnet ?

De nieuwe « standaard » hybride bussen waarvan er 110 ingezet worden op het MIVB-net, kunnen moeilijk rijden op bepaalde delen van het vervoersnet, onder meer op lijn 36 en 41, en worden dan ook niet langer op die 2 lijnen ingezet.

Ook de problemen met de gelede bussen dienen te worden vermeld, want ze kunnen de rotondes moeilijk overrijden, aangezien de rijstroken er zo smal zijn.

Dat was het geval voor de bussen op lijn 48. Het recent heraangelegde Sint Gillisvoordeplein brengt de chauffeurs van de gelede bussen die er passeren, in de problemen. Men verwacht toch dat de MIVB eerst fictieve tests uitvoert alvorens nieuw materieel op een lijn te gebruiken, teneinde eventuele problemen of belemmeringen vast te stellen.

Zo ja, hoe verzeilt de MIVB dan in situaties waarbij de bussen niet langer gebruikt worden op bepaalde lijnen ?

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

- Voert de MIVB fictieve tests op nieuw materieel uit alvorens het op vervoersnet te gebruiken ?
- Zo ja, werden de problemen op lijn 36 en 41 vastgesteld ?
- Worden de wegen aangepast om de nieuwe hybride bussen zonder beperking te kunnen gebruiken op alle lijnen van het vervoersnet ?

communauté riveraine ont déjà participé (habitants ou représentants d'habitants, Samusocial, milieu associatif, etc.), et d'autres suivront sans doute leur exemple dans les mois du printemps 2019.

À ce jour, environ 85 % du projet de cyclabilisation du boulevard Poincaré ont été réalisés ; notre objectif est de l'exécuter dans son entiereté pour le mois de juin 2019.

**Question n° 1300 de M. Gaëtan Van Goidsenhoven du 5 avril 2019 (Fr.) :**

***Les difficultés de circulation rencontrées par les bus et les bus hybrides de la STIB.***

La presse a relaté le retrait des bus hybrides de leur parcours des lignes 36 et 41, car ils sont trop bas et raclent en certains points le revêtement de la chaussée. Voilà un nouvel incident dont on aurait pu se passer.

Comment expliquer en effet qu'en exploitation, la STIB s'aperçoive que le niveau des nouveaux bus hybrides pose des difficultés d'exploitation sur certains tronçons du réseau ?

Les nouveaux bus hybrides « standard », dont 110 unités sont en circulation sur le réseau de la STIB, connaissent certaines difficultés de circulation en certains points du réseau et notamment sur les lignes 36 et 41, dont ils ont été retirés.

Il faut aussi citer le cas des bus articulés qui éprouvent des difficultés à franchir les ronds-points vu l'exiguïté de la voie carrossable.

Telle a été la situation pour les bus de la ligne 48 pour lesquels l'aménagement récent du parvis de Saint-Gilles donne quelques soucis aux chauffeurs des bus articulés transitant à cet endroit. On imagine qu'avant la mise en service de nouveau matériel sur une ligne, la STIB procède à des essais à blanc pour déterminer les éventuelles sources d'embarras ou entraves sur la ligne.

Dans l'affirmative, comment arriver à des situations amenant à retirer les bus de certaines lignes ?

En conséquence, voudriez-vous apporter les précisions suivantes :

- Avant le lancement sur le réseau, la STIB procède-t-elle à des essais à blanc du nouveau matériel ?
- Dans l'affirmative, les difficultés rencontrées sur les lignes 36 et 41 avaient-elles été constatées ?
- Des adaptations de voirie sont-elles en cours afin de retrouver les nouveaux bus hybrides sur toutes les lignes du réseau sans restriction ?

- Waren de diensten van de MIVB niet op de hoogte van de hoogte van de bussen ten opzichte van het wegdek om de vastgestelde problemen tijdig op te lossen ?

**Antwoord :** Voor de indienststelling van nieuwe bussen, gaat de MIVB systematisch over tot testen op het netwerk. Tijdens voorafgaandelijke testen, worden de bussen getest op bepaalde lijnen, de meest technische lijnen op het vlak van de draaicircels. Deze testen worden niet uitgevoerd over het volledige netwerk, en niet met alle voertuigen. Naar aanleiding van de ondervonden problematiek, heeft de MIVB een testprotocol ingevoerd op alle lijnen, om een algemeen overzicht te hebben.

Begin maart had de MIVB een probleem vernomen op slechts twee plaatsen van het netwerk, bij de indienststelling voor de reizigers. Het eerste op buslijn 41ter hoogte van het kruispunt aan de Arcadenstraat in Watermaal-Bosvoorde. Het tweede op de lijn 36 van het kruispunt met de Tervurenlaan richting Schuman. Het valt op te merken dat de bussen enkel op deze twee plaatsen de bodem raakten, en nergens anders op het netwerk van de MIVB.

De hoogte van de bussen beantwoordt aan de normen van de MIVB voor de aanschaf van een bus.

Bij de indienststelling van een bus, is het evenwel niet ongebruikelijk dat er afstellingen moeten worden uitgevoerd. Verschillende factoren kunnen het contact met de grond van de bus verklaren : invalshoek, de snelheid (de schommeling van de bus) of het remmen kunnen bij de nieuwe bussen het contact met de wegbekleding veroorzaken. Dit is te wijten aan de verkanting van de verschillende knooppunten van wegen.

In eerste instantie heeft de MIVB de beslissing genomen om tijdelijk geen hybride bussen meer in te zetten op de lijnen 41 en 36. Laten we even verduidelijking dat deze lijnen niet enkel bediend werden door hybride bussen. Bijvoorbeeld, op lijn 36 reden ze enkel rond in het weekend. De betroffen bussen werden toegezwezen aan andere lijnen van het netwerk.

Om aan deze situatie te verhelpen, werden er twee types van maatregelen genomen :

- Op niveau van de bussen : er werden nieuwe afstellingen uitgevoerd door de leverancier (Volvo) over het geheel van de vloot, in de verschillende stelplaatsen van de MIVB, buiten de uitbatingsuren.
- Er werden contacten gelegd met de wegbeheerders om een herasfaltering van deze plaatsen te overwegen. Voor de lijn 41 begint de herasfaltering van de openbare weg ter hoogte van de kruising tussen de Visélaan en het Arcadenplein op 25 maart. Er werd ook een aanvraag tot rechtzetting ingediend voor de lijn 36 op de Tervurenlaan/Julius Caesar.

- La hauteur des bus par rapport au sol n'était-elle pas connue des services de la STIB afin de pallier en temps voulu les anomalies de surface observées ?

**Réponse :** Avant la mise en service de nouveaux bus, la STIB procède systématiquement à des essais sur le réseau. Lors des essais préliminaires, les bus sont testés sur certaines lignes, les lignes les plus techniques au niveau des girations. Les tests ne sont pas réalisés sur l'entièreté du réseau, ni avec l'ensemble des véhicules. Suite à la problématique rencontrée, la STIB a mis en place un protocole de test sur toutes les lignes, afin d'avoir une vue d'ensemble.

Début mars, la STIB n'avait eu connaissance d'un problème qu'à deux endroits du réseau, lors de la mise en service voyageurs. Le premier sur la ligne de bus 41 à hauteur du carrefour des Arcades à Watermael-Boitsfort. Le second sur la ligne 36 au carrefour avec l'avenue de Tervueren vers Schuman. À noter que les bus frottaient le sol uniquement à ces deux endroits, et nulle part ailleurs sur le réseau de la STIB.

La hauteur des bus répond aux normes STIB d'acquisition d'un bus. Lors de la mise en service d'un bus, il n'est cependant pas inhabituel que des réglages doivent être effectués.

Plusieurs facteurs peuvent expliquer le frottement du bus sur le sol : l'angle d'approche, la vitesse (le balancement du bus) ou un freinage peuvent amener les nouveaux bus à entrer en contact avec le revêtement routier. Cela est dû au dévers des différentes jonctions de voiries.

Dans un premier temps, la STIB a pris la décision de ne plus affecter temporairement de bus hybrides sur les lignes 41 et 36. Précisons que ces lignes n'étaient pas uniquement desservies par des bus hybrides. Par exemple, sur la 36, ils ne circulaient que le weekend. Les bus concernés ont été affectés à d'autres lignes du réseau.

Pour remédier à la situation, deux types de mesures ont été prises :

- Au niveau des bus : de nouveaux réglages sont effectués par le fournisseur (Volvo) sur l'ensemble de la flotte, dans les différents dépôts de la STIB, en dehors des heures d'exploitation.
- Des contacts ont été pris avec les gestionnaires de voirie, afin d'envisager un réasphalting de ces endroits. Pour la ligne 41, le réasphalting de la voirie, à hauteur du croisement de l'avenue de Visé et de la place des Arcades, commence le 25 mars. Une demande de rectification a également été introduite pour la ligne 36 sur l'avenue de Tervueren /Jules César.

**Vraag nr. 1301 van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven d.d.  
 5 april 2019 (Fr.) :**

*Gevaarlijke situatie aan de Sylvain Dupuislaan en de aanpassingen om de veiligheid te verbeteren.*

Op 15 maart laatstleden heeft er zich opnieuw een zwaar verkeersongeval voorgedaan op de Sylvain Dupuislaan in Anderlecht: twee wagens zijn tegen elkaar gebotst op het kruispunt van de Voorstraat en de Sylvain Dupuislaan in de onmiddellijke omgeving van het Westland Shopping Center. Er werd een zwaargewonde naar het ziekenhuis overgebracht.

Jammer genoeg gaat het niet om een alleenstaand geval. Op die plaats doen zich al te regelmatig verkeersongevallen voor die al meerdere overlijdens tot gevolg hadden.

Ook de oversteekplaats voor voetgangers aan Westland is zeer gevaarlijk. Voetgangers waren er al herhaaldelijk betrokken bij ongevallen.

Daarom had ik graag geweten of u over cijfers beschikt die erop wijzen dat de situatie aan de Sylvain Dupuislaan gevaarlijk is voor automobilisten én voetgangers. Hoeveel ongevallen hebben zich de laatste tien jaar voorgedaan ? Bij hoeveel van die ongevallen waren er zwaargewonden of doden ?

Kunt u meer informatie verschaffen over de belangrijkste oorzaken van de ongevallen ? Hoe komt het dat die plaats zo gevaarlijk is voor automobilisten en voetgangers ?

Ik durf te hopen dat er plannen worden gemaakt om die vrij alarmerende situatie te verhelpen en die plaats veiliger te maken. Wat is de stand van zaken ? Onderzoekt Brussel Mobiliteit welke verbeteringen aangebracht zouden moeten worden ?

Welke aanpassingen worden bestudeerd ? Wanneer zouden de aanpassingswerken hopelijk van start gaan ?

**Antwoord :** De Sylvain Dupuislaan maakte deel uit van de 60 zwarte punten van de verkeersveiligheid die als prioritair werden aangeduid door Irissafe in 2006.

In 2011 werd de vraag gericht aan de betrokken politiezone om te bevestigen – of niet – dat deze plaats nog altijd problematisch was.

De politiezone antwoordde vervolgens : « [...] Hieruit blijkt dat de twee meest « kritieke » plaatsen [...] zijn, en anderzijds, de as Sylvain Dupuislaan-Westland, met meer ongevallen met gewonden. Voor deze laatste as en om dit fenomeen tegen te gaan, plaatsen wij hier regelmatig mobiele snelheidscontroles. De gevaarlijkheid van deze as is niet nieuw [...] ».

**Question n° 1301 de M. Gaëtan Van Goidsenhoven du  
 5 avril 2019 (Fr.) :**

*La situation accidentogène du boulevard Sylvain Dupuis et les aménagements prévus pour renforcer la sécurité.*

Le 15 mars dernier, un nouvel accident grave est survenu sur le boulevard Sylvain Dupuis à Anderlecht : deux véhicules automobiles sont ainsi rentrés en collision, au croisement entre la rue du Sillon et le boulevard Sylvain Dupuis, à proximité immédiate du Westland Shopping. Cet accident a causé un blessé grave, qui a été transféré vers l'hôpital.

Il ne s'agit malheureusement pas d'un cas isolé. À intervalles (trop) réguliers, des accidents ont lieu à cette hauteur du boulevard et ils ont déjà été la cause du décès de certaines personnes.

La situation est également particulièrement problématique en ce qui concerne le passage pour piétons à hauteur du Westland. Des piétons ont à plusieurs reprises été victimes d'accidents.

Aussi, j'aurais souhaité savoir si vous disposiez de chiffres témoignant du caractère accidentogène du boulevard Sylvain Dupuis à cette hauteur, tant en ce qui concerne les collisions de véhicules qu'en ce qui concerne les passages pour piétons ? Quel a été le nombre d'accidents recensés depuis ces dix dernières années ? Combien de ces accidents ont-ils provoqué de blessés graves ou des décès ?

Pourriez-vous nous fournir plus d'informations relatives aux causes principales de ces accidents ? En quoi la disposition des lieux est-elle de nature à poser problème pour les automobilistes et pour les piétons ?

J'ose espérer que cette situation, assez alarmante, fait actuellement l'objet de projets de réaménagement, de manière à atténuer la dangerosité à cet endroit. Pourriez-vous faire le point sur cette question ? Bruxelles Mobilité se penche-t-elle sur les améliorations auxquelles il conviendrait de procéder ?

Quels aménagements sont-ils à l'étude ? Quand pouvons-nous espérer voir débuter d'éventuels travaux d'aménagement ?

**Réponse :** Le boulevard Sylvain Dupuis faisait partie des 60 points noirs de sécurité routière identifiés comme prioritaires par Irissafe en 2006.

En 2011, une demande était faite à la zone de police concernée de confirmer – ou non – le lieu comme étant toujours problématique.

La zone de police répondait alors : « [...] Il en ressort que les deux endroits les plus « critiques » sont [...] et, d'autre part, l'axe Bd Sylvain Dupuis-Westland, avec plus d'accidents avec blessés. Pour ce dernier axe et pour contrer ce phénomène, nous y plaçons régulièrement des contrôles mobiles de vitesse. La dangerosité de cet axe n'est pas neuve [...] ».

Momenteel is er nog geen oplossing gevonden voor dit zwarte punt. Op 8 januari 2014 richtte de gemeente Anderlecht een brief aan Brussel Mobiliteit die melding maakt van talrijke interpellations van de buurtbewoners die te maken hadden met de overdreven snelheid van de voertuigen rijdend over de Maria Groeninckx-De Maylaan en de Sylvain Dupuislaan, evenals op de Ninoofsesteenweg. Het politieverslag in bijlage van de brief maakt melding van +/- 33,5 % voertuigen in overtreding, van een V85-regel van 57 km/u en van een maximale piek van 122 km/u.

De nieuwe studie van de ongevalsgevoelige zones klasseert trouwens dat het kruispunt Sylvain Dupuis/Joseph Bracops voorkomt binnen de 101 meest gevaarlijke zones, met dien verstande dat de meest gevaarlijke plaatsen 12 lichamelijke ongevallen of meer tellen op 4 jaar tijd :

- Het kruispunt Bracops : 12 lichamelijke ongevallen over de periode 2010-2013, 17 lichtgewonden, waaronder 3 kwetsbare gebruikers.
- Het kruispunt Voortstraat : 5 lichamelijke ongevallen over de periode 2010-2013

Al deze elementen hebben de cel verkeersveiligheid ertoe aangezet om een inspectie uit te voeren van de verkeersveiligheid in september 2014.

Brussel Mobiliteit heeft een ontwerp van fietsoversteekplaats bestudeerd op het kruispunt gevormd door de aansluiting op de autosnelweg en de Bracopslaan. Dit werd echter opgeschort met het oog op het renovatieproject van de Westland Shopping, naar aanleiding waarvan Brussel Mobiliteit ook de mogelijkheid bestudeerd heeft van het voorzien van een ingang naar de achterliggende loszones op de Bracopslaan.

Enkele jaren geleden bestond er trouwens ook een project voor de hele as van de Dupuislaan, binnen het kader van de beveiliging van het fietspad. Dit werd onderbroken omwille van een project van « vertrammung » van de as, en vervolgens ook door de renovatiewerken van het Westland.

De meest recente vraag vanwege de gemeente betrof een onderzoek naar de mogelijkheid om na renovatie en herinrichting van Westland shopping de hoofdparking rechtstreeks af te leiden naar de opritstrook van de Ring. Onderzoek heeft inmiddels uitgewezen dat dit kan, maar dat deze ingreep evenmin zonder consequenties is voor andere mobiliteitselementen die in deze zone eveneens in onderzoek zijn : her lokalisatie van de loskaden voor vrachtwagens, de bus terminus MIVB en bijgevolg ook het herbekijken van het kruispunt afrit Ring.

Al deze elementen bepalen mee de herinrichting van de Dupuislaan. Het is mede aan de gemeente Anderlecht om in dat proces van volledig her aanleg te bepalen welke straten en rijrichtingen prioritair zijn en welke kunnen herdacht worden of onmogelijk gemaakt.

De gemeente heeft op het vlak van vragen tot aanpassingen en herinrichtingen binnen deze zone, sinds 2006 steeds zeer uiteenlopende oefeningen gevraagd, met steeds andere insteken die amper

À l'heure actuelle, la résolution de ce point noir n'a pas encore eu lieu. Le 8 janvier 2014, la commune d'Anderlecht adressait un courrier à Bruxelles Mobilité faisant état de nombreuses interpellations de riverains eu égard à la vitesse excessive des véhicules empruntant les boulevards Groeninckx-De May et Sylvain Dupuis, ainsi que la chaussée de Ninove. Le rapport de police annexé au courrier fait état de +/- 33,5 % de véhicules en infraction, d'un V85 égal à 57 km/h et de pointe maximale de 122 km/h.

La nouvelle étude des zones à concentration d'accidents positionne par ailleurs le carrefour Sylvain Dupuis/Joseph Bracops parmi les 101 zones les plus dangereuses, étant entendu par les plus dangereuses celles totalisant 12 accidents corporels ou plus sur 4 ans :

- Le carrefour Bracops : 12 accidents corporels sur la période 2010-2013, 17 blessés légers, dont 3 usagers vulnérables.
- Le carrefour rue du Sillon : 5 accidents corporels sur la période 2010-2013

Tous ces éléments ont donc conduit la cellule sécurité routière à mener une inspection de sécurité routière en septembre 2014.

Bruxelles Mobilité a étudié un projet de traversée cyclable dans le carrefour formé par la bretelle d'autoroute et l'avenue Bracops. Celui-ci a cependant été mis en suspens en vue du projet de rénovation du Westland Shopping, à l'occasion duquel Bruxelles Mobilité a étudié également la possibilité de prévoir une entrée vers les zones de décharge arrières, sur l'avenue Bracops.

Par ailleurs, il y a quelques années également, un projet existait pour tout l'axe Dupuis, dans le cadre de la sécurisation de la piste cyclable. Celui-ci fut interrompu en raison d'un projet de « tramification » de l'axe, ensuite également par les travaux de rénovation du Westland.

La dernière question en date de la commune concernait une étude sur la possibilité de déplacer la sortie du parking principal directement vers la bretelle d'accès au Ring après la rénovation et le réaménagement du Westland Shopping. L'étude a entre-temps démontré que l'option était envisageable mais que l'intervention ne serait toutefois pas sans conséquence pour les autres éléments de mobilité, également étudiés dans cette zone : relocalisation des quais de déchargement des camions, du terminus de bus STIB, et par conséquent aussi le réexamen du carrefour de sortie du Ring.

Tous ces éléments contribuent à définir le réaménagement de l'avenue Dupuis. C'est également la responsabilité de la commune d'Anderlecht de décider, dans le cadre de ce processus de réaménagement complet, quelles rues et directions de circulation sont prioritaires et lesquelles peuvent être repensées ou supprimées.

Depuis 2006, la commune a toujours demandé des exercices très divers dans le cadre des demandes d'adaptations ou de réaménagement dans cette zone, toujours avec des interventions qui ne

een voorafgaande globale oefening rond mobiliteit en ruimtelijke ordening op lokaal niveau in zich droegen.

**Vraag nr. 1302 van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven d.d.  
5 april 2019 (Fr.) :**

**Zichtbaarheid van de MIVB-haltes en de toegangen tot het « S-net ».**

De verkeersgegevens die de MIVB in 2018 registreerde, tonen een bemoedigende jaar-op-jaar stijging van het aantal passagiers, wat bevestigt dat het openbaar vervoer een alternatieve oplossing is voor de opstoppingen van de privévoertuigen die het stadscentrum willen bereiken.

Daar komen nog de passagiers van het NMBS-netwerk bij, dat steeds meer succes kent, zowel met de IC- en andere klassieke treinen als met de « S-treinen ».

Onlangs heeft de NMBS bij de stations blauwe kolommen met pictogrammen geïnstalleerd om de gebruikers van het « S-netwerk » te helpen hun weg te vinden. Bij de intermodale knooppunten is er echter onvoldoende of geen duidelijke informatie over de te volgen richting of de situatie van de haltes van het stedelijk openbaar vervoer om verder te reizen.

Deze opmerking geldt zowel voor de MIVB, als voor de « TEC » en De Lijn.

Zou overleg tussen de vier operatoren niet mogelijk geweest zijn, voornamelijk om de intermodale knooppunten waar meerdere lijnen van het openbaar vervoer elkaar kruisen te voorzien van efficiënte en nuttige bewegwijzering, zowel voor pendelaars als voor toeristen die in een station in Brussel uitstappen ?

Kan u daarom volgende verduidelijkingen verschaffen ?

- Maakt een programma ter verbetering van de communicatie met de gebruikers van het openbaar vervoer, vooreerst op intermodale locaties en vervolgens aan haltes met veel verkeer, deel uit van een programma van Brussel Mobiliteit om overstappen van de ene lijn naar de andere te vergemakkelijken ?
- Zou dit geen aanzienlijke verbetering betekenen van de zichtbaarheid van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ?
- Werd daarover overleg tussen de 4 operatoren en Brussel Mobiliteit georganiseerd ?

**Antwoord :** De uitdaging van de zichtbaarheid en de communicatie rond het aanbod van het openbaar vervoer, en meer in

comportaient pas ou presque pas d'exercice global préalable en matière de mobilité et d'aménagement du territoire au niveau local.

**Question n° 1302 de M. Gaëtan Van Goidsenhoven du 5 avril 2019 (Fr.) :**

**La lisibilité des arrêts de la STIB et des accès au réseau « S ».**

Les données de trafic enregistrées par la STIB en 2018 montrent d'année en année une progression de fréquentation encourageante confirmant que le transport public est une solution alternative aux embouteillages vécus par les véhicules privés cherchant à atteindre le centre de la ville.

À cela, il convient d'ajouter les voyageurs du réseau SNCB, qui recueille un succès grandissant tant du côté des trains IC et autres classiques que des trains « S ».

Tout récemment, la SNCB a procédé auprès des gares à l'installation de colonnes bleues munies de pictogrammes permettant aux utilisateurs du réseau « S » de mieux se repérer. Toutefois, aux noeuds intermodaux, on observe une insuffisance, voire une inexistence, d'informations claires indiquant la direction à suivre ou la situation des arrêts des transports publics urbains pour poursuivre sa route.

Cette observation vaut tant pour la STIB que le TEC ou De Lijn.

N'eut-il pas été possible d'avoir une concertation des 4 opérateurs visant à doter, essentiellement les noeuds intermodaux où se croisent plusieurs lignes de transport public, d'une signalisation efficace et utile tant pour les navetteurs que les touristes débarquant dans une gare bruxelloise ?

En conséquence, voudriez-vous apporter les précisions suivantes :

- Un programme d'amélioration de la communication aux usagers des transports publics aux lieux intermodaux en tout premier lieu, puis aux arrêts de grande fréquentation, fait-il partie d'un programme de Bruxelles Mobilité facilitant les transferts d'une ligne à une autre ?
- Cela ne représenterait-il pas une amélioration significative de la visibilité des réseaux de transports publics dans la Région de Bruxelles-Capitale ?
- Une concertation des 4 opérateurs et de Bruxelles Mobilité a-t-elle été organisée à ce sujet ?

**Réponse :** L'enjeu de la visibilité et de la communication autour de l'offre de transport public, et particulièrement autour

het bijzonder rond het aanbod van het spooraanbod wordt goed geïdentificeerd. Het gaat om een van de werkassen opgenomen in het project Gewestelijk Mobiliteitsplan.

Er bestaat een wel degelijk een overleg over dit onderwerp tussen de 4 operatoren en de verschillende administraties. Het gaat om de werkgroep « Place », die werd gehercanceerd door het stuurcomité GEN. Deze heeft zich als doelstelling gesteld van een lijst op de stellen van de intermodale plaatsen die geïdentificeerd werden als prioritair, evenals de hier te ondernemen acties.

Einde 2017/begin 2018 is er een samenwerking geweest tussen de MIVB en de NMBS voor de promotie van het « S » netwerk en de intermodaliteit met de metro's/trams/bussen.

Bij de MIVB worden de stations aangeduid op de wijkplannen aan de bovengrondse haltes en in de stations, op de richtingaan gevende bewegwijzering van de metrostations, enz. De MIVB heeft bijvoorbeeld ook de plaatsing van de wachttijdinfolopanelen van de NMBS toegelaten op de metroperrons van het station Schuman. Voor ditzelfde station benadrukt de MIVB ook dat er een gemeenschappelijke bewegwijzering werd geïnstalleerd in het metrostation en het treinstation tijdens de renovatie, die het traject van de reizigers vergemakkelijkt.

Wat betreft de blauwe zuilen van de NMBS, heeft de MIVB ook haar steun gegeven om het initiële project te verbeteren :

- herlezing van de stedenbouwkundige vergunningsaanvragen van de NMBS (ingedien door de dienst stedenbouw op advies van de MIVB) ;
- aanbeveling in de plaatsing van de zuilen (de MIVB heeft bijvoorbeeld geadviseerd om de zuil van het station van Sint-Agatha-Berchem te plaatsen op de as van de Gentsesteenweg, hetgeen werd gedaan) ;
- aanpassing van de inhoud van de zuilen (het initiële project van de NMBS bevatte geen logo van de metro of aanduiding om de richting van de bushaltes aan te geven).

**Vraag nr. 1303 van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven d.d.  
5 april 2019 (Fr.) :**

**Gebrek aan openbaar vervoer voor het toekomstige Jules  
Bordet Instituut in Anderlecht.**

In 2016 werd gestart met de werken om het Jules Bordet Instituut, het centrum voor kankeronderzoek en -behandeling te vestigen in de buurt van de Erasmus-site in Anderlecht.

De voorlopige oplevering van het gebouw wordt in principe eind 2019 verwacht. Alle activiteiten van het Bordet Instituut, dat momenteel naast het Sint-Pietersziekenhuis in het centrum van Brussel ligt, zullen naar verwachting in 2020 worden verplaatst.

de l'offre ferroviaire, est bien identifié. Il s'agit d'un des axes de travail repris dans le projet PRM.

Une concertation entre les 4 opérateurs et les différentes administrations existe bien à ce sujet. Il s'agit du groupe de travail « Place », qui a été relancé par le Comité de Pilotage RER. Il s'est fixé comme objectif de définir une liste des lieux d'intermodalité identifiés comme prioritaires, ainsi que les actions à y mener.

Il y a bien eu, fin 2017/début 2018, une collaboration entre la STIB et la SNCB pour la promotion du réseau « S » et l'intermodalité avec les métros/trams/bus.

Côté STIB, les gares sont renseignées sur les plans de quartier aux arrêts de surface et en station, dans la signalétique directionnelle des stations de métro, etc. La STIB a, par exemple, également autorisé le placement d'afficheurs de temps d'attente de la SNCB sur les quais de métro de la station Schuman. Pour cette même station, la STIB souligne également qu'une signalétique commune a été mise en place dans la station et dans la gare lors de la rénovation, facilitant ainsi le parcours des voyageurs.

Concernant les colonnes bleues de la SNCB, la STIB a également apporté son soutien pour améliorer le projet initial :

- relecture des demandes de permis d'urbanisme de la SNCB (soumises par l'urbanisme à l'avis de la STIB) ;
- recommandation dans le placement des colonnes (la STIB a par exemple conseillé de placer la colonne de la gare de Berchem-Ste-Agathe dans l'axe de la chaussée de Gand, ce qui a été fait) ;
- adaptation du contenu des colonnes (le projet initial de la SNCB ne comprenait pas le logo du métro ou d'indication pour indiquer la direction des arrêts de bus).

**Question n° 1303 de M. Gaëtan Van Goidsenhoven du  
5 avril 2019 (Fr.) :**

**L'absence de desserte en transports en commun pour le  
futur Institut Jules Bordet à Anderlecht.**

Les travaux pour l'implantation de l'Institut Jules Bordet, centre de recherche et de traitement contre le cancer, à proximité du site d'Erasme à Anderlecht, ont débuté en 2016.

La réception provisoire du bâtiment est en principe attendue pour fin 2019. L'ensemble des activités de l'Institut Bordet, actuellement localisé à côté de l'hôpital Saint-Pierre, au centre de Bruxelles, devrait être délocalisé en 2020.

In het onlangs door het Gewestplan goedgekeurde Busplan van de MIVB wordt niet voorzien in extra buslijnen om dit Instituut te bedienen.

De huidige situatie omvat echter geen passende dienst : het metrostation Erasmus bevindt zich op een vrij lange loopafstand en er zijn geen andere MIVB-lijnen in de buurt.

Aangezien het hier gaat over een ziekenhuis, zal de bevolking die het zal moeten bezoeken, bestaan uit mensen die al fysiek kwetsbaar zijn. Het lijkt dan ook redelijk om passende regelingen voor het openbaar vervoer te overwegen om het bezoek van dit publiek aan de site te vergemakkelijken.

Kan u ons uitleggen waarom het Busplan niet heeft voorzien in een buslijn die langs deze plaats rijdt ?

Werkt de MIVB momenteel aan deze kwestie ?

Wat is de gemakkelijkste manier om met het openbaar vervoer naar de site te komen ?

**Antwoord :** In het kader van het Richtplan Bus werd, op vraag van de gemeente, de keuze gemaakt om de eindhalte van lijn 74 in te planten ter hoogte van de nieuwe wijk in ontwikkeling aan Chaudron. De MIVB kan de ene of de andere site bedienen, maar niet de twee tegelijk, want dit vereist het maken van contraproductieve en weinig leesbare omwegen.

Deze keuze is inderdaad minder gunstig voor de toegang tot New Erasme, dat ook al verder verwijderd ligt van het metrostation.

Daarom zal ik deze vraag voorleggen aan de MIVB, zodat ze deze in detail kunnen bestuderen. Van zodra ik het antwoord van de MIVB ontvangen heb, zal ik u hierover inlichten.

**Vraag nr. 1304 van de heer Vincent De Wolf d.d. 5 april 2019 (Fr.) :**

**Varianten bestudeerd in het kader van de verbreding van de Ring.**

In de kranten van 4 maart laatstleden heb ik gelezen dat het project om de Ring in het noorden te verbreden in het slop zou zitten. Er zij aan herinnerd dat de Vlaamse regering er in 2013 mee akkoord ging om het aantal rijstroken te verhogen van 6 tot 10. Het Vlaams Gewest streefde ernaar de Ring te onlasten door het bestemmingsverkeer te scheiden van het doorgaand verkeer, daardoor het autoverkeer vlotter te doen doorstromen en het aantal ongevallen ten gevolge van het veranderen van rijstrook te verminderen.

Le Plan directeur bus de la STIB, approuvé récemment par la Région, ne prévoit aucune ligne de bus supplémentaire pour desservir cet institut.

Or, la situation actuelle ne comprend pas de desserte appropriée : la station de métro Erasme est située à une distance de marche assez importante et aucune autre ligne de la STIB ne passe à proximité.

Étant donné qu'il s'agit d'une structure hospitalière, la population qui sera amenée à s'y rendre sera composée de personnes déjà fragilisées physiquement. Il semble donc raisonnable d'envisager des modalités de transports en commun appropriées pour faciliter la venue de ce public sur le site.

Pourriez-vous nous expliquer pourquoi le Plan directeur bus n'a pas privilégié le passage d'une ligne à cet endroit ?

La STIB se penche-t-elle actuellement sur cette problématique ?

Quelles seront les modalités les plus aisées pour se rendre sur le site en transports en commun ?

**Réponse :** Dans le cadre du Plan directeur Bus et à la demande de la commune, on a fait le choix de placer le terminus de la ligne 74 au niveau du nouveau quartier Chaudron, en développement. La STIB peut desservir un site ou l'autre, mais pas les deux en même temps, ce qui exigerait de créer des détours contre-productifs et peu lisibles.

Ce choix est en effet moins favorable à l'accès au New Erasme, lequel est également situé à distance de la station de métro.

Je vais par conséquent poser la question à la STIB pour qu'elle puisse se pencher en détail sur le sujet et vous ferai part de sa réponse dès que possible.

**Question n° 1304 de M. Vincent De Wolf du 5 avril 2019 (Fr.) :**

**Variantes étudiées dans le cadre de l'élargissement du Ring.**

La presse nous apprenait le 4 mars dernier que le projet d'élargissement du Ring nord serait au point mort. Pour mémoire, le gouvernement flamand a marqué son accord en 2013 pour augmenter le nombre de bandes de circulation de 6 à 10. L'objectif annoncé par la Région flamande était de désengorger le Ring en dissociant le trafic local du trafic de transit afin de fluidifier la circulation automobile et diminuer le nombre d'accidents liés aux changements de bande de circulation.

Nadat alle Brusselse gemeenten het oorspronkelijke project hadden verworpen, zou het Vlaams Gewest aan twee andere opties werken. De ene optie zou erin bestaan de op- en afritten van de Ring af te schaffen en bij de andere optie zou slechts één kant van de Ring worden verbreed voor het bestemmings- en doorgaand verkeer, met inbegrip van de fietsen en het openbaar vervoer.

Daarover had ik u graag de volgende vragen gesteld :

- Heeft het Vlaams Gewest overleg gepleegd met het Brussels Gewest over de twee opties die het zou bestuderen ? Zo ja, wanneer ?
- Wat is het standpunt van de Brusselse regering over de twee vernoemde varianten ?
- Bent u van plan de impact van de twee varianten op het instromend verkeer in het Brussels Gewest te simuleren ? Zo neen, waarom niet ?

**Antwoord :** Naar aanleiding van de adviezen betreffende de Startnota van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) bestemd om het grondgebruik in het Vlaams Gewest te wijzigen om het project van de Ring R0 (gedeelte Noord) te ontvangen, heeft de Werkvennootschap het project effectief herzien door het voorstellen van verschillende alternatieven voor het initiële project dat in 2013 werd goedgekeurd door de Regering van het Vlaams Gewest.

Brussel Mobiliteit werd op de hoogte gesteld van de verschillende alternatieven die werden voorgesteld in het kader van het door de Werkvennootschap georganiseerde overleg.

Deze verschillende alternatieven werden meegedeeld aan Brussel Mobiliteit in het project Scoping Nota in november 2018. Dit document omvat een beschrijving van de verschillende alternatieven. Deze zijn onderverdeeld in 4 afzonderlijke groepen (G0-G1-G2-G3). De beschrijving van deze verschillende groepen van alternatieven en uittreksels uit de Scoping Nota worden hieronder hernomen.

G0 – « Minimum » (minimale interventie betreffende de leesbaarheid van een verouderde en complexe infrastructuur) : Deze groep bevat het alternatief waar de leesbaarheid van de infrastructuur in verhouding tot de bestaande situatie is verbeterd, dat wil zeggen de herstructurering van de structuur met maximaal behoud van de bestaande R0. Alle aansluitingscomplexen blijven behouden en volledig verbonden en de bestaande parallelle structuren worden afgeschaft. Er is geen scheiding tussen het doorgaand verkeer en het lokaal verkeer in deze groep, hetgeen betekent dat deze niet echt aan alle planningsdoelstellingen beantwoordt, maar dat deze is inbegrepen vanuit een zorg om volledigheid. Het gaat om het bepalen van de waarde van het aspect « scheiding van de verkeersstromen » zoals opgenomen in de eerste doelstelling van het plan als vertrekpunt/principe.

G1 – « Licht » (bijkomende interventies met betrekking tot G0 wat betreft de verkeersveiligheid) : De G1 is een nieuwe verbetering van de G0, waarin de bestaande problemen op vlak van de verkeersveiligheid en infrastructuur, namelijk teveel en te dichtbij elkaar aansluitingscomplexen, worden afgeschaft. Er worden oplossingen gezocht voor de invoegbewegingen, de inrij- en

À la suite du rejet de l'ensemble des communes bruxelloises par rapport au projet initial, la Région flamande travaillerait à deux autres options. Une prévoit la suppression de bretelles d'accès et de sortie du Ring et l'autre vise à élargir un seul côté du Ring pour le trafic urbain et de transit, en ce compris les vélos et les transports publics.

Je souhaiterais dès lors vous poser les questions suivantes :

- La Région bruxelloise a-t-elle été concertée dans le cadre des deux options qui seraient étudiées par la Région flamande ? Si oui, quand ?
- Quelle est la position retenue par le gouvernement bruxellois par rapport aux deux variantes évoquées ?
- Avez-vous retenu de simuler l'impact de ces deux variantes sur les flux entrants en Région bruxelloise ? Si non, pourquoi ?

**Réponse :** Suite aux avis reçus concernant la Note de départ (« Startnota ») du Plan d'Exécution Spatial Régional (PESR, ou GRUP en néerlandais) destiné à modifier l'affectation du sol en Région flamande pour accueillir le projet du ring R0 (partie Nord), la Werkvennootschap a effectivement revu le projet en proposant différentes alternatives au projet initial, approuvé en 2013 par le Gouvernement de la Région flamande.

Bruxelles Mobilité a été mis en courant des différentes alternatives proposées dans le cadre de la concertation organisée par la Werkvennootschap.

Ces différentes alternatives ont été communiquées à Bruxelles Mobilité dans le projet de Note d'Orientation (Scoping Nota en néerlandais) en novembre 2018. Ce document comprend un descriptif des différentes alternatives. Celles-ci sont subdivisées en 4 groupes distincts (G0-G1-G2-G3). Le descriptif de ces différents groupes d'alternatives et extraits de la Note d'Orientation est repris ci-dessous.

G0 – « Minimum » (intervention minimale relative à la lisibilité par rapport à une infrastructure obsolète et complexe) : ce groupe comprend l'alternative où la lisibilité de l'infrastructure par rapport à la situation existante est améliorée, c'est-à-dire la restructuration de la structure avec préservation maximale du R0 existant. Tous les complexes de raccordement sont conservés et entièrement connectés et les structures parallèles existantes sont supprimées. Il n'y a pas de séparation entre le trafic de transit et le trafic local dans ce groupe, ce qui signifie qu'il ne répond pas réellement à tous les objectifs de planification, mais qu'il est inclus dans un souci d'exhaustivité. Il s'agit de déterminer la valeur de l'aspect « séparation des flux de trafic », tel qu'inclus dans le premier objectif du plan comme point de départ / principe.

G1 – « Léger » (interventions supplémentaires par rapport à G0 en ce qui concerne la sécurité routière) : le G1 est une nouvelle amélioration de G0, dans laquelle les problèmes existants en matière de sécurité routière et d'infrastructure, à savoir trop de complexes de raccordement trop proches, sont supprimés. Les solutions sont recherchées pour les mouvements d'insertion, les

uitrijbewegingen te wijten aan de talrijke aansluitingscomplexen door de verbindingen met een continue structuur te verwijderen of door de aansluitingscomplexen te combineren.

G2 – « Parallel » (parallelle wegen voor het lokaal verkeer) : Deze voorziet de symmetrische scheiding van de lokale structuur, aan beide kanten, van de structuur bestemd voor het doorgaand verkeer voor de gehele of een deel van de infrastructuurzone. De lokale symmetrische structuren met betrekking tot de hoofdweg worden parallelle wegen genoemd en maken deel uit van de hoofdweg, in het bijzonder de wegeninfrastructuur en de bijkomende richtlijnen. Deze parallelle wegen zijn niet toegankelijk voor de andere vervoerswijzen, zoals de voetgangers en de fietsers, maar kunnen dit eventueel worden voor de autobussen. De parallelle wegen zijn verbonden met het secundaire wegennet door middel van aansluitingscomplexen.

G3 – « Lateraal » (Laterale wegen voor het lokaal verkeer) : Deze groep bevat mogelijke alternatieven waarin de scheiding van de lokale structuur van de doorgaande structuur wordt voorzien op asymmetrische wijze voor de hele of een deel van de infrastructuurzone. De asymmetrische liggingen van de lokale structuur kunnen overwogen worden aan de binnenkant of de buitenkant van de ring en worden laterale wegen genoemd. De laterale wegen hebben het karakter van een lokale of stedelijke weg en zijn toegankelijk voor de voetgangers, de fietsers en de autobussen. Deze laterale wegen zijn ontworpen volgens het vademeicum van de « vergevingsgezinde » wegen. De verbinding van de laterale wegen met het secundaire wegennet gebeurt door kruispunt of ronde punten. (bron : Oriëntatielijst - « Ruimtelijke heraanleg van de Ring van Brussel (R0) - gedeelte Noord », p137)

Binnen deze 4 groepen van alternatieven, worden er meerdere varianten voorgesteld. In het totaal zijn er 11 verschillende alternatieven.

De groep G2 bevat het alternatief (G2T2) dat zeer dicht aanleunt bij het ontwerp dat oorspronkelijk werd weerhouden door het Vlaamse Gewest in 2013.

Er heeft een eerste overlegvergadering plaatsgevonden om de verschillende nieuwe alternatieven voor het oorspronkelijke ontwerp op informele manier voor te stellen. Vervolgens werden deze alternatieven toegevoegd aan de Oriëntatielijst (Scoping Nota) die ter beschikking werd gesteld op 26 november 2018 (de vertaling in het Frans werd verstrekt op 19 februari 2019) aan de betrokken partijen van het overleg.

Brussel Mobiliteit werd niet geïnformeerd in verband met het feit dat het aantal van deze alternatieven zou zijn verminderd tot 2 (3 alternatieven volgens een artikel van la Dernière Heure verschenen op 4/03/2019).

Brussel Mobiliteit heeft nog geen standpunt ingenomen met betrekking tot deze varianten. Op dit moment werd er nog geen enkele impactanalyse ingediend bij Brussel Mobiliteit. Deze laatste verkeerde dus in de onmogelijkheid om duidelijke aanbevelingen te formuleren aan de Regering met betrekking hiertoe.

mouvements d'entrée et de sortie dus aux nombreux complexes de raccordement en éliminant les connexions à la structure continue ou en combinant les complexes de raccordement.

G2 – « Parallèle » (routes parallèles pour le trafic local) : il prévoit la séparation symétrique de la structure locale, des deux côtés, de la structure destinée au trafic de transit pour tout ou partie de la zone de l'infrastructure. Les structures locales symétriques par rapport à la route principale sont appelées routes parallèles et font partie de la route principale, en particulier l'infrastructure autoroutière et les directives correspondantes. Ces routes parallèles ne sont pas accessibles à d'autres modes de transport, comme les piétons et les cyclistes, mais peuvent éventuellement l'être pour les bus. Les routes parallèles sont reliées au réseau routier secondaire au moyen de complexes de raccordement.

G3 – « Latéral » (Routes latérales pour le trafic local) : ce groupe contient des alternatives possibles dans lesquelles la séparation de la structure locale de la structure de transit est prévue de manière asymétrique pour tout ou partie de la zone de l'infrastructure. Les localisations asymétriques de la structure locale peuvent être considérées à l'intérieur ou à l'extérieur du ring et sont appelées routes latérales. Les routes latérales revêtent le caractère d'une route locale ou urbaine et sont accessibles aux piétons, aux cyclistes et aux bus. Ces routes latérales sont conçues selon le vade-mecum des routes « indulgentes ». La connexion des routes latérales au réseau routier secondaire se fait par des intersections ou des ronds-points. (source : Note d'Orientation - « Réaménagement spatial du Ring de Bruxelles (R0) - partie Nord », p137)

Au sein de ces 4 groupes d'alternatives, plusieurs variantes sont proposées. Au total, il y a onze alternatives différentes.

Le groupe G2 comprend l'alternative (G2T2) qui est très proche du projet initialement retenu par la Région flamande en 2013.

Une première réunion de concertation a eu lieu pour présenter de manière informelle les différentes nouvelles alternatives au projet initial. Ensuite, ces alternatives ont été ajoutées dans la Note d'Orientation (Scoping Nota) qui a été mise à disposition le 26 novembre 2018 (la traduction en français a été communiquée le 19 février 2019) des parties prenantes de la concertation.

Bruxelles Mobilité n'a pas été informé du fait que le nombre de ces alternatives aurait été réduit à 2 (3 alternatives selon un article de la Dernière Heure paru le 4/03/2019).

Bruxelles Mobilité n'a pas encore pris position par rapport à ces variantes. À l'heure actuelle, aucune analyse d'impact n'a été soumise à Bruxelles Mobilité. Cette dernière a donc été dans l'incapacité de formuler des recommandations claires au Gouvernement par rapport à celle-ci.

Tot nu toe heeft de Werkvennootschap aan Brussel Mobiliteit en aan de betrokken partijen gevraagd om een deel van de alternatieven te selecteren die zouden kunnen worden onderworpen aan de impactanalyses van het Milieueffectenrapport (MER) door de alternatieven te elimineren die hun niet redelijk leken op basis van kwalitatieve criteria maar zonder de minste impactindicator te tonen van de voorgestelde alternatieven met betrekking tot de huidige situatie. Gelet op de verschillende voorgestelde varianten, kunnen de verwachte effecten moeilijk ingeschat worden zonder een minimale analyse van de verkeerslasten, de opstoppingen, de verkeersoverdrachten, zelfs de modale shift. Zonder deze laatste kan Brussel Mobiliteit geen argumenteerd advies opbouwen om deze of die alternatieven te selecteren.

Niettemin vond er tijdens de bilaterale vergadering van 6 februari 2019 een eerste informele uitwisseling plaats tussen Brussel Mobiliteit en de Werkvennootschap over de voordelen en nadelen van de verschillende alternatieven vanuit het standpunt van het BHG (Brussel Mobiliteit heeft zijn presentatie opgestuurd naar de Werkvennootschap op 7 februari).

Op regeringsniveau is er geen enkele beslissing van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering terzake. Wel werd overleg gepleegd om te komen tot een samenwerkingsstructuur tussen het Vlaams en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, die zowel een politiek niveau dient te omvatten als een administratief niveau met alle betrokken administraties, waarbij ook de nodige aandacht dient te gaan naar de samenwerking met andere bestuurlijke actoren, bewoners, belangengroepen, bedrijven, enz... Deze op te starten structuur kan dan eventueel leiden tot projecten die door beide Gewesten kunnen gedragen worden.

Tot nu werden de 11 alternatieven nog niet getest met de verplaatsingsmodel van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest want dit werk zou normaal gezien in de komende maanden moeten worden gerealiseerd in het kader van het Milieueffectenrapport van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan.

Parallel, zullen deze verschillende varianten ook worden voorgesteld aan de inwoners van de verschillende buurtschappen van het project tijdens meerdere informatiesessies (11 sessies in totaal). Deze zullen plaatsvinden van 20 maart tot 30 april 2019.

**Vraag nr. 1305 van mevr. Anne-Charlotte d'Ursel d.d.  
9 april 2019 (Fr.) :**

***De realisatie van de begroting van de MIVB inzake het  
project voor een metro Noord.***

Op budgettair vlak bevestigt aanhangsel nr. 13 tussen Beliris en het Gewest de eerdere verbintenissen van Beliris om jaarlijks 50 miljoen euro te besteden aan het project voor een metro naar het noorden, tussen het Noordstation en Bordet.

Er zij op gewezen dat het Gewest een protocol heeft gesloten met de federale regering inzake de volledige betaling van het

Jusqu'ici, la Werkvennootschap a demandé à Bruxelles Mobilité et aux parties prenantes de sélectionner une partie des alternatives qui pourraient être soumises aux analyses d'impact du Rapport d'Incidences Environnementales (RIE) en éliminant celles qui ne leur paraissaient pas raisonnables sur la base de critères qualitatifs mais sans montrer le moindre indicateur d'impacts des alternatives proposées par rapport à la situation actuelle. Vu les différentes variantes proposées, les effets attendus peuvent difficilement être estimés sans analyser au minimum les charges de trafic, la congestion, les reports d'itinéraires, voire le report modal. Sans ces derniers, Bruxelles Mobilité ne peut construire un avis argumenté pour sélectionner telle ou telle alternative.

Toutefois, lors de la réunion bilatérale entre Bruxelles Mobilité et la Werkvennootschap du 6 février 2019, un premier échange informel a eu lieu sur les avantages et inconvénients des différentes alternatives du point de vue de la RBC (Bruxelles Mobilité a envoyé sa présentation à la Werkvennootschap le 7 février).

Aucune décision sur ce sujet n'a été prise au niveau du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. Il y a cependant eu une concertation entre la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale pour convenir d'une structure de collaboration devant comprendre tant un niveau politique qu'un niveau administratif rassemblant les administrations concernées et devant aussi accorder l'attention nécessaire à la collaboration avec d'autres acteurs de l'administration, les habitants, groupes d'intérêts, entreprises... Cette structure, encore à mettre sur pied, pourra ensuite éventuellement déboucher sur des projets bénéficiant du soutien des deux Régions.

Jusqu'à présent les 11 alternatives n'ont pas été testées avec le modèle de déplacements de la Région de Bruxelles-Capitale car ce travail devrait normalement être réalisé dans le cadre du Rapport d'Incidence Environnementale du Plan d'exécution spatiale régional dans les mois qui viennent.

Parallèlement, ces différentes variantes vont également être présentées aux habitants des différentes communes riveraines du projet lors de plusieurs sessions d'informations (11 sessions en tout). Celles-ci auront lieu du 20 mars au 30 avril 2019.

**Question n° 1305 de Mme Anne-Charlotte d'Ursel du  
9 avril 2019 (Fr.) :**

***La réalisation du budget de la STIB quant au projet de  
métro Nord.***

Sur le plan budgétaire, l'avenant n° 13 conclu entre Beliris et la Région confirme les engagements pris antérieurement de consacrer annuellement 50 millions d'euros au projet de métro Nord, entre la Gare du Nord et Bordet.

Il est à noter que la Région s'est engagée dans un protocole avec le gouvernement fédéral à payer la totalité du projet,

project, dat wil zeggen dat het Gewest, na de financiering door Beliris op 10 jaar, de financiering van het saldo van het bouwproject van de metro Noord op zich neemt.

Bovendien ontvangt de MIVB nu al een gefaseerde financiering, terwijl het project vooral tijdens de werken zelf budgettaire middelen nodig zal hebben. De MIVB is namelijk bezig met de transformatie van de tramlijn tussen het Albertstation en het Noordstation, met inbegrip van met name de werken aan het station Grondwet.

In het kader van de voorfinanciering in 2016 en 2017 werd reeds bijna 90 miljoen euro betaald aan de MIVB. Voor 2018 verlengde de Ministerraad het akkoord voor de jaren 2018 en 2019 met betrekking tot dit aspect van de voorfinanciering.

Naast deze middelen zal Beliris tussen 2010 en 2018 20 miljoen euro hebben betaald voor de studies van het noordelijke metroproject. Volgens het voorlopige vereffeningsschema bevindt de kost van het project zich vervolgens in een versnellingsfase : 14 miljoen in 2019, 40 miljoen in 2020, 80 miljoen in 2021, 145 miljoen in 2022 enz., voor zover de vergunningen binnen de termijnen worden verstrekt en de procedures voor de gunning van de opdracht geen grote problemen kennen.

Ter aanvulling van de informatie waarover ik beschik, wens ik een antwoord op de volgende vragen :

- Wat is het bijgewerkte totale bedrag van het project ? Kan u uw antwoord opdelen in (1) de metro (deel tussen Albertstation en Noordstation) (2) de 7 nieuwe stations, (3) de stelplaats in Bordet, (4) de stelplaats Erasmus MHC en (5) de aankoop van rollend materieel ?
- Wat is het gecumuleerde bedrag dat de MIVB al heeft geïnvesteerd in het Metro-Noordproject ?
- Wat is het bedrag dat in het MIP van de MIVB voor 2019-2023 is voorzien voor de financiering van voornoemd project ?

**Antwoord :** De MIVB detailleert zijn investeringsuitgaven in metro in 5 grote delen :

1. Uitgaven gelinkt aan de modernisering van metrolijnen 1-5 (project PMM), inclusief nieuwe signalisatie en stelplaats Erasmus
2. Uitgaven gelinkt aan modernisering metrolijnen 2-6 (project PMM)
3. Uitgaven gelinkt aan uitbreiding metro deel Noord-Bordet, maar waarvan budget gerealiseerd wordt door BELIRIS (nota : het is BELIRIS die de gedetailleerde voorzieningen heeft, zoals bijvoorbeeld de kost van de stations)
4. Uitgaven gelinkt aan omvorming tot metro van deel Albert-Noord
5. Uitgaven gelinkt aan aankoop rollend materieel voor verschillende fasen

c'est-à-dire qu'au-delà du financement sur 10 ans par Beliris, la Région assume le financement du solde du projet de construction du métro Nord.

Par ailleurs, la STIB perçoit déjà un financement étalé alors que le projet nécessitera essentiellement des moyens budgétaires lors des travaux eux-mêmes. La STIB mène en effet la transformation de la ligne de tram entre Albert et la Gare du Nord, dont en particulier les travaux de la station Constitution.

C'est un montant de près de 90 millions d'euros qui a déjà été versé à la STIB dans le cadre du financement anticipé en 2016 et 2017. Pour 2018, le Conseil des ministres a prolongé la convention pour les années 2018 et 2019 en ce qui concerne cet aspect de financement anticipé.

Par ailleurs, en plus de ces moyens, 20 millions d'euros pour les études du projet de métro Nord auront été pris en charge par Beliris entre 2010 et 2018. Pour la suite, la charge du projet est, selon le calendrier provisoire de liquidation, en phase d'accélération : 14 millions en 2019, 40 millions en 2020, 80 millions en 2021, 145 millions en 2022, etc., pour autant que les permis soient délivrés dans les délais et que les procédures d'attribution de marché se déroulent sans souci majeur.

Afin de compléter les informations dont je dispose, j'aurais souhaité vous poser les questions suivantes :

- Quel est le montant total actualisé du projet ? Pouvez-vous ventiler votre réponse pour ce qui concerne (1) la métrofication (partie entre Albert et Gare du Nord) (2) les nouvelles 7 stations, (3) le dépôt à Bordet, (4) le dépôt Erasme MHC et (5) l'achat de matériel roulant ?
- Quel est le montant cumulé déjà investi par la STIB dans le projet du métro Nord ?
- Quel est le montant prévu au PPI de la STIB 2019-2023 pour assurer le financement dudit projet ?

**Réponse :** La STIB détaille les dépenses d'investissements métro structurées en 5 grandes parties :

1. Les dépenses liées à la modernisation du métro lignes 1-5 (projet PMM), ce qui inclut la nouvelle signalisation et le dépôt Erasme
2. Les dépenses liées à la modernisation du métro lignes 2-6 (projet PMM)
3. Les dépenses liées à l'extension du métro, partie Nord-Bordet, mais dont le détail budgétaire précis est réalisé par BELIRIS (note : c'est BELIRIS qui détient les prévisions plus détaillées, comme par exemple le cout des stations)
4. Les dépenses liées à la métrofication, partie Albert-Nord
5. Les dépenses d'achat du matériel roulant pour les différentes phases

De bedragen voor de verschillende fasen in het meerjareninvesteringsprogramma (deel metro), bijlage van het beheerscontract van de MIVB, zijn de volgende voor de periode 2015-2028 :

1. 386,86 miljoen euro
2. 113 miljoen euro
3. 1.052,37 miljoen euro
4. 551,319 miljoen euro
5. 524,7 miljoen euro

De reeds geïnvesteerde bedragen (tot 2018) voor de verschillende fasen van het project, vernoemd in vraag 1, zijn de volgende :

1. 94,912 miljoen euro
2. 0 euro
3. 18,854 miljoen euro
4. 15,840 miljoen euro
5. 80,67 miljoen euro

Wat de financiering voorzien in het meerjareninvesteringsprogramma 2019-2030 betreft is die als volgt per fase :

1. 239,416 miljoen euro
2. 106,62 miljoen euro
3. 393,814 miljoen euro
4. 403,723 miljoen euro
5. 186,862 miljoen euro

**Vraag nr. 1306 van mevr. Kenza Yacoubi d.d. 26 april 2019 (Fr.) :**

*Het controlepersoneel van de MIVB gemachtigd om overtredingen op de openbare weg vast te stellen.*

Als Brussels Minister van Mobiliteit ressorteert de aanstelling van het controlepersoneel van de MIVB onder uw bevoegdheid, overeenkomstig artikel 2, § 3, van de ordonnantie betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Dezelfde ordonnantie bepaalt het volgende « De overtredingen worden vastgesteld door middel van processen-verbaal die bewijskrachtig zijn tot bewijs van het tegendeel door het controlepersoneel van de Maatschappij. ».

De controleopdrachten van de MIVB-medewerkers hebben niet alleen betrekking op de controle van de vervoerbewijzen, maar ook op vervoergevallen en de eventuele hinder die de automobilisten voor de exploitatie van de netten kunnen veroorzaken.

Les montants repris pour ces différentes phases dans le Programme Pluriannuel d'Investissement (PPI) (partie Métro), annexé au contrat de gestion de la STIB, sont les suivants pour la période 2015-2028 :

1. 386,86 millions d'euros
2. 113 millions d'euros
3. 1.052,37 millions d'euros
4. 551,319 millions d'euros
5. 524,7 millions d'euros

Les montants déjà investis (jusqu'en 2018) pour les différentes phases du projet, évoquées à la question 1, sont les suivants :

1. 94,912 millions d'euros
2. 0 euro
3. 18,854 millions d'euros
4. 15,840 millions d'euros
5. 80,67 millions d'euros

En ce qui concerne le financement prévu au PPI 2019-2023, il est le suivant, par phase :

1. 239,416 millions d'euros
2. 106,62 millions d'euros
3. 393,814 millions d'euros
4. 403,723 millions d'euros
5. 186,862 millions d'euros

**Question n° 1306 de Mme Kenza Yacoubi du 26 avril 2019 (Fr.) :**

*Le personnel de contrôle de la STIB habilité à constater les infractions sur la voie publique.*

De par votre fonction de ministre bruxellois de la Mobilité, la désignation du personnel de contrôle de la STIB relève de votre compétence conformément à l'article 2§ 3 de l'ordonnance relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Cette même ordonnance précise que « les infractions sont constatées au moyen de procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire par le personnel de contrôle de la STIB .».

Il est à noter que les missions de contrôle des agents de la STIB ne portent pas que sur le contrôle des titres de transport, mais peuvent également porter sur des cas de roulage et l'entraîne éventuelle que les automobilistes peuvent occasionner à l'exploitation des réseaux.

Indien een dergelijke overtreding door een MIVB-medewerker wordt vastgesteld, moet die laatste een proces-verbaal opstellen, dat bewijskrachtig is tot bewijs van het tegendeel. Dit betekent dus dat de controlemedewerkers van de MIVB beëdigd zijn, wat niet noodzakelijkerwijs het geval is voor de andere diensten van de MIVB.

Zodra een overtreding wordt vastgesteld, informeert de MIVB-medewerker die gemachtigd is om boetes op te leggen de Procureur des Konings, die zal beslissen om al dan niet te vervolgen. Indien dit niet het geval is, kan de MIVB een administratieve boete opleggen.

Indien een privépersoon deze administratieve boete wenst te betwisten, moet hij eerst contact opnemen met de vervoermaatschappij alvorens beroep aan te tekenen tegen deze beslissing bij de politie of de jeugdrechtbank, afhankelijk van zijn of haar status als volwassene of minderjarige<sup>(1)</sup>.

Helaas is het contact met de vervoermaatschappij in geval van een betwisting nogal kort, aangezien uit talrijke getuigenissen blijkt dat de MIVB-medewerkers regelmatig de persoon uitnodigen om de boete te betalen, aangezien «het een beetje David tegen Goliath is», en «de kans op het winnen in beroep minimaal is». Aangezien het proces-verbaal van het controlepersoneel van de MIVB bewijskracht heeft, is het aan de privépersoon om te bewijzen dat hij niet in het ongelijk was, wat niet altijd makkelijk is.

Daarom graag een antwoord op volgende vragen :

- Kunt u ons statistieken verstrekken per categorie overtredingen met schade aan de exploitatie van de netwerken die zijn geïnventariseerd door de MIVB de laatste 5 jaar ?
- Hoe zit het met het totale bedrag van de administratieve boetes per categorie overtredingen van de laatste 5 jaar ?
- Welke conclusies kunnen uit eventueel vastgestelde ontwikkelingen worden getrokken ?
- Welke preventieve maatregelen heeft de MIVB ter zake genomen ?
- Hoeveel klachten in verband met dit soort overtredingen werden er in 2018 ingediend ? Is dit cijfer hoger of lager dan de 4 jaar daarvoor ?
- Hoeveel klachten zijn er geannuleerd als gevolg van een beroep ? Welk soort overtredingen wordt het vaakst betwist ?
- Welke soorten overtredingen worden het vaakst geannuleerd ?
- Uit hoeveel leden bestaat het controlepersoneel van de MIVB dat gemachtigd is om automobilisten te verbaliseren ?
- Aangezien dit controlepersoneel beëdigd is, welke opleiding wordt gegeven alvorens de leden ervan de eed afleggen ?

(1) L. Lemmens, «Administratieve vervolging bij inbreuken op vervoersregels MIVB hervormd», Polinfo.be, – 8 augustus 2016, <https://polinfo.kluwer.be/newsview.aspx?contentdomains=POLINFO&id=VS300447848&lang=nl> (laatste raadpleging: maandag 25 februari 2019).

Dans le cas d'une telle infraction constatée par un membre du personnel de la STIB, celle-ci doit faire l'objet d'un procès-verbal du personnel de contrôle qui fera foi jusqu'à preuve du contraire. Notons qu'il en découle que le personnel de contrôle de la STIB est assermenté, ce qui n'est pas nécessairement le cas des autres services de la STIB.

Dès qu'une infraction est constatée, le membre du personnel de la STIB habilité à infliger les amendes en informe le Procureur du Roi qui décidera de poursuivre ou non. Si ce n'est pas le cas, la STIB peut infliger une amende administrative.

Si un particulier souhaite contester cette amende administrative, la première chose à faire est de prendre contact avec la société de transport avant d'introduire un recours contre cette décision auprès du tribunal de police ou de la jeunesse selon son statut de majeur ou mineur<sup>(1)</sup>.

Malheureusement, en cas de contestation, le contact avec la société de transport tend à être plutôt bref puisqu'il ressort de nombreux témoignages que les employés de la STIB invitent régulièrement le particulier à payer l'amende puisque « ce combat est un peu David contre Goliath », et que « les chances de gagner en recours sont minimes ». Le procès-verbal du personnel de contrôle de la STIB faisant foi, c'est au particulier de démontrer qu'il n'était pas en tort, ce qui n'est pas toujours évident.

Dès lors, j'aimerais savoir :

- Pourriez-vous nous communiquer les statistiques par catégorie d'infractions portant préjudice à la performance d'exploitation des réseaux qui ont été relevées par la STIB pour les 5 dernières années ?
- Qu'en est-il du montant global des amendes administratives par catégorie d'infractions pour ces 5 dernières années ?
- Quelles conclusions peut-on tirer des éventuelles évolutions constatées ?
- Quelles sont les mesures de prévention correspondantes prises par la STIB ?
- Combien de plaintes relatives à ce type d'infraction ont-elles été introduites en 2018 ? Est-ce que ce chiffre est en progression ou en recul par rapport aux 4 années précédentes ?
- Quel est le nombre de plaintes ayant été annulées à la suite d'un recours ? Quels sont les types d'infractions les plus contestées ?
- Quels sont les types d'infractions connaissant le plus d'annulation ?
- De combien de membres est constitué le personnel de contrôle de la STIB habilité à verbaliser les automobilistes ?
- Ce personnel de contrôle étant assermenté, quelle est la formation dispensée avant que ses membres prêtent serment ?

(1) L. Lemmens, «La poursuite administrative en cas d'infractions aux règles de transport de la STIB est réformée», Polinfo.be, 8 août 2016, <https://polinfo.kluwer.be/NewsView.aspx?id=VS300448794&contentdomains=POLINFO&lang=fr> (dernière consultation : lundi 25 février 2019)

- Hoe vaak wordt dit personeel geëvalueerd ?
- Wordt de opleiding en het aantal personeelsleden voldoende geacht om de hen toegezwezen opdrachten te dekken ?

**Antwoord :** De door de MIVB verzamelde statistieken over de verkeersovertredingen die de werking van het net de laatste 5 jaar hebben beïnvloed, zijn de volgende :

- 13.491 verkeersovertredingen geregistreerd in 2014 : 4.948 voor verbod om een voertuig binnen 15 meter aan weerszijden van een bord dat een bus- of tramhalte aanduidt te plaatsen ; 187 voor het verbod om een voertuig te parkeren op plaatsen waar spoorvoertuigen worden gehinderd ; 924 voor het verbod op het parkeren van een voertuig op een weg die is uitgerust met het F17-bord, de door onderbroken lijnen afgebakende rijstrook waarop het woord « BUS » staat geschreven ; 7.352 voor het verbieden van het gebruik van een speciale overrijdbare bedding, aangegeven met bord F18 ; 80 voor verbieden van stoppen of parkeren op geblokte markeringen bestaande uit witte vierkanten op de grond.
- 12.676 in 2015 geconstateerde verkeersovertredingen : 3.924 voor verbod om een voertuig binnen 15 meter aan weerszijden van een bord dat een bus- of tramhalte aanduidt te plaatsen ; 150 voor verbod om een voertuig te parkeren op plaatsen waar spoorvoertuigen passeren ; 915 voor verbod om een voertuig te parkeren op een weg die is uitgerust met een bord F17, de door onderbroken lijnen afgebakende rijstrook met het woord « BUS » ; 7.643 voor verbod op het gebruik van een speciale overrijdbare bedding, aangegeven door bord F18 ; 44 voor verbod op stoppen of parkeren op geblokte markeringen bestaande uit witte vierkanten op de grond.
- 10.554 verkeersovertredingen geregistreerd in 2016 : 2.540 voor verbod om een voertuig binnen 15 meter aan weerszijden van een bord dat een bus- of tramhalte aanduidt te plaatsen ; 135 voor verbod om een voertuig te parkeren op plaatsen waar spoorvoertuigen passeren ; 741 voor verbod op parkeren van een voertuig op een weg uitgerust met bord F17, de door onderbroken lijnen afgebakende rijstrook waarop het woord « BUS » staat geschreven ; 7.024 voor verbieden van gebruik van een speciale overrijdbare bedding, aangegeven door bord F18 ; 114 voor verbieden van stoppen of parkeren op geblokte markeringen bestaande uit witte vierkanten op de grond.
- 9.040 verkeersovertredingen geregistreerd in 2017 : 2.440 voor verbod om een voertuig binnen 15 meter aan weerszijden van een bord dat een bus- of tramhalte aanduidt te plaatsen ; 172 voor verbod om een voertuig te parkeren op plaatsen waar spoorvoertuigen passeren ; 811 voor het verbod op het parkeren van een voertuig op een weg die is uitgerust met het bord F17, de door onderbroken lijnen afgebakende rijstrook waarop het woord « BUS » staat ; 5.556 voor verbieden van het gebruik van een speciale overrijdbare bedding aangegeven door bord F18 ; 61 voor verbieden van stoppen of parkeren op geblokte markeringen bestaande uit witte vierkanten op de grond.
- 7.888 in 2018 geconstateerde verkeersovertredingen : 2.093 voor verbieden van plaatsen van een voertuig binnen 15 meter van een bus- of tramhaltebord aan weerszijden ; 130 voor verbieden van parkeren van een voertuig op plaatsen waar spoorvoertuigen worden gehinderd ; 1.074 voor verbod op het gebruik op een met bord F17 uitgeruste rijbaan van de rijbaan

- À quelle fréquence ce personnel est-il évalué ?
- La formation et le nombre des agents sont-ils jugés suffisants pour couvrir les missions qui leur sont imparties ?

**Réponse :** Les statistiques des infractions routières ayant porté préjudice à la performance d'exploitation des réseaux, relevées par la STIB ces 5 dernières années, sont les suivantes :

- 13.491 infractions routières relevées en 2014 : 4.948 pour interdiction de mettre un véhicule à moins de 15 mètres de part et d'autre d'un panneau indiquant un arrêt d'autobus ou de tram ; 187 pour interdiction de mettre un véhicule en stationnement aux endroits le passage des véhicules sur rails serait entravé ; 924 pour interdiction d'utiliser sur une chaussée pourvue du signal F17, la bande de circulation délimitée par des traits discontinus et dans lequel le mot « BUS » est inscrit ; 7.352 pour interdiction d'utiliser un site spécial franchissable, signalé par le signal F18 ; 80 pour interdiction de s'arrêter ou de stationner sur des marques en damier composées de carrés blancs apposées sur le sol.
- 12.676 infractions routières relevées en 2015 : 3.924 pour interdiction de mettre un véhicule à moins de 15 mètres de part et d'autre d'un panneau indiquant un arrêt d'autobus ou de tram ; 150 pour interdiction de mettre un véhicule en stationnement aux endroits le passage des véhicules sur rails serait entravé ; 915 pour interdiction d'utiliser sur une chaussée pourvue du signal F17, la bande de circulation délimitée par des traits discontinus et dans lequel le mot « BUS » est inscrit ; 7.643 pour interdiction d'utiliser un site spécial franchissable, signalé par le signal F18 ; 44 pour interdiction de s'arrêter ou de stationner sur des marques en damier composées de carrés blancs apposées sur le sol.
- 10.554 infractions routières relevées en 2016 : 2.540 pour interdiction de mettre un véhicule à moins de 15 mètres de part et d'autre d'un panneau indiquant un arrêt d'autobus ou de tram ; 135 pour interdiction de mettre un véhicule en stationnement aux endroits le passage des véhicules sur rails serait entravé ; 741 pour interdiction d'utiliser sur une chaussée pourvue du signal F17, la bande de circulation délimitée par des traits discontinus et dans lequel le mot « BUS » est inscrit ; 7.024 pour interdiction d'utiliser un site spécial franchissable, signalé par le signal F18 ; 114 pour interdiction de s'arrêter ou de stationner sur des marques en damier composées de carrés blancs apposées sur le sol.
- 9.040 infractions routières relevées en 2017 : 2.440 pour interdiction de mettre un véhicule à moins de 15 mètres de part et d'autre d'un panneau indiquant un arrêt d'autobus ou de tram ; 172 pour interdiction de mettre un véhicule en stationnement aux endroits le passage des véhicules sur rails serait entravé ; 811 pour interdiction d'utiliser sur une chaussée pourvue du signal F17, la bande de circulation délimitée par des traits discontinus et dans lequel le mot « BUS » est inscrit ; 5.556 pour interdiction d'utiliser un site spécial franchissable, signalé par le signal F18 ; 61 pour interdiction de s'arrêter ou de stationner sur des marques en damier composées de carrés blancs apposées sur le sol.
- 7.888 infractions routières relevées en 2018 : 2.093 pour interdiction de mettre un véhicule à moins de 15 mètres de part et d'autre d'un panneau indiquant un arrêt d'autobus ou de tram ; 130 pour interdiction de mettre un véhicule en stationnement aux endroits le passage des véhicules sur rails serait entravé ; 1.074 pour interdiction d'utiliser sur une chaussée

die wordt begrensd door onderbroken lijnen en waarop het woord « BUS » staat geschreven ; 4.545 voor verbod op gebruik van een speciale overrijdbare bedding, aangeduid met bord F18 ; 46 voor verbod op stoppen of parkeren op geblokte markeringen bestaande uit witte vierkanten op de grond.

Het gaat hier niet om administratieve boetes maar om processen-verbaal van inbreuken op het KB van 1 december 1975 (wegcode).

De overtreder ontvangt een kopie van het pv. Hij kan eventuele opmerkingen indienen bij de MIVB, die bij het oorspronkelijke pv zullen worden gevoegd.

Twee maanden na vaststelling van de verkeers-overtreding worden de pv's verstuurd naar de Procureur des Konings, sectie politierechtbank Brussel, die verantwoordelijk is voor strafrechtelijke vervolging op dit gebied. De overtreder kan opmerkingen en/of bezwaren ook rechtstreeks geven aan de Procureur des Konings.

Het is dus de Procureur des Konings die beslist over de inbraak en het eventuele beroep. De MIVB neemt geen standpunt in over deze pv's.

De MIVB ontvangt geen bedrag voor deze notulen en beschikt dus niet over het ontvangen bedrag voor deze notulen.

Zoals hierboven aangegeven, ontvangt de MIVB geen enkel bedrag voor deze pv's en beschikt zij niet over het ontvangen bedrag voor deze pv's. Daarom kan zij zich niet uitspreken over eventuele ontwikkelingen op dit gebied.

De MIVB werkt op dit vlak samen met de lokale politiezones. Deze samenwerking levert bemoedigende resultaten op plaatsen die als « zwarte punten » op het net werden geïdentificeerd.

De MIVB en de politie voeren ook sensibiliseringscampagnes, met name over het respect voor eigen beddingen.

Eventuele vaststellingen en klachten worden rechtstreeks door de geverbaliseerde persoon naar de Procureur des Konings gestuurd. De MIVB heeft geen informatie over het aantal betwiste pv's.

De MIVB beschikt niet over het aantal geannuleerde pv's na beroep, noch over informatie over het type overtredingen dat meest betwist wordt.

De MIVB beschikt niet over informatie over het type overtreding dat meest geannuleerd werd als gevolg van een betwisting van de overtreder.

De MIVB heeft in alle diensten samen 552 personen die bevoegd zijn om verkeersovertredingen vast te stellen. (Dit zijn voornamelijk medewerkers van Field Support (veiligheidsdienst)

pourvue du signal F17, la bande de circulation délimitée par des traits discontinus et dans lequel le mot « BUS » est inscrit ; 4.545 pour interdiction d'utiliser un site spécial franchissable, signalé par le signal F18 ; 46 pour interdiction de s'arrêter ou de stationner sur des marques en damier composées de carrés blancs apposées sur le sol.

Il ne s'agit pas d'amendes administratives mais de procès-verbaux établis pour des infractions à l'AR du 1<sup>er</sup> décembre 1975 (Code de la route).

Le contrevenant reçoit une copie du PV. Il peut faire part à la STIB de ses éventuelles remarques, qui seront jointes au PV original.

Deux mois après la constatation de l'infraction au Code de la route, les procès-verbaux sont envoyés au procureur du Roi, section Tribunal de Police de Bruxelles, qui se charge des poursuites pénales en la matière. Le contrevenant peut également faire part de ses remarques et/ou contestations au procureur du Roi directement.

C'est donc le procureur du Roi qui se prononce sur l'infraction et les éventuels recours. La STIB ne prend aucune position sur ces procès-verbaux.

La STIB ne perçoit aucun montant pour ces procès-verbaux et ne dispose donc pas du montant perçu pour ces procès-verbaux.

Comme indiqué ci-dessus, la STIB ne perçoit aucun montant pour ces procès-verbaux et ne dispose pas du montant perçu pour ces procès-verbaux. Elle ne peut donc pas se prononcer sur d'éventuelles évolutions en la matière.

La STIB collabore avec les zones de police locales dans ce domaine. Cette collaboration permet d'obtenir des résultats encourageants à des endroits identifiés comme des points noirs sur le réseau.

La STIB et la police mènent également des campagnes de sensibilisation, notamment sur le respect des sites propres.

Les éventuelles contestations et plaintes sont envoyées directement par la personne verbalisée au procureur du Roi. La STIB ne dispose pas d'informations sur le nombre de procès-verbaux contestés.

La STIB ne dispose pas du nombre de procès-verbaux annulés à la suite d'un recours, ni d'informations sur le type d'infractions les plus contestées.

La STIB ne dispose pas d'informations sur le type d'infractions les plus souvent annulées à la suite d'une contestation de la part du contrevenant.

La STIB compte 552 personnes habilitées à constater les infractions au Code de la route, tous services confondus. (Il s'agit majoritairement d'agents de Field support (services de

maar omkaderend personeel van bus en tram. De CEO en deputy CEO zijn ook beëdigd).

Het verbaliserend personeel van de MIVB handelt overeenkomstig artikel 3.12° van de wegcode, dat hen de mogelijkheid geeft om een beperkt aantal overtredingen te verbaliseren.

Om verkeersovertredingen te kunnen verbaliseren werd het terreinpersoneel opgeleid.

Het personeel van de veiligheidsdienst volgt 16 uur interne opleiding (theorie en praktijk) om verkeersovertredingen te kunnen verbaliseren.

Medewerkers van andere afdelingen krijgen 8 uur interne training om verkeersovertredingen te kunnen verbaliseren. De medewerker wordt ook opgeleid op het terrein, binnen zijn afdeling.

De medewerkers worden door de regering benoemd en moeten een eed voor de rechter afleggen om deze verkeersovertredingen te kunnen verbaliseren.

Tijdens de hele opleiding wordt de kandidaat beoordeeld op zijn of haar gedrag en resultaten op interne examens.

Aan het einde van de opleiding wordt het personeel geëvalueerd op basis van examens over het onderwerp en zijn gedrag.

Afhankelijk van de behoeften worden ook opfrissingscursussen georganiseerd. Ook het personeel op het terrein krijgt ondersteuning en wordt gedurende zijn hele loopbaan begeleid door het management van zijn afdeling.

De opleiding van het personeel van de MIVB is voldoende om hen in staat te stellen verkeersovertredingen te verbaliseren die onder hun bevoegdheid vallen. De medewerkers zijn slechts voor bepaalde wetsartikelen beëdigd en kennen hun bevoegdheidsdomein.

**Vraag nr. 1307 van mevr. Kenza Yacoubi d.d. 26 april 2019 (Fr.) :**

*Controle op de voorbehouden parkeerplaatsen voor personen met een handicap.*

sécurité) mais aussi du personnel d'encadrement bus et tram. Le directeur général et le directeur général adjoint sont également assermentés).

Les agents verbalisateurs de la STIB agissent en vertu de l'article 3.12° du Code de la route, qui leur donne la capacité de verbaliser un nombre d'infractions limité.

Pour pouvoir verbaliser les infractions au Code de la route, le personnel de terrain est formé.

Le personnel des services de sécurité suit une formation en interne de 16 heures (théorie et pratique) pour pouvoir verbaliser les infractions au Code de la route.

Le personnel des autres services suit lui une formation en interne de 8 heures pour pouvoir verbaliser les infractions au Code de la route.

L'agent est également formé sur le terrain, au sein de son service.

Les agents sont nommés par le Gouvernement et doivent prêter serment devant le juge afin d'être assermenté et pouvoir verbaliser ces infractions au Code de la route.

Tout au long de sa formation, le candidat est évalué sur son comportement et sur ses résultats aux examens internes.

À la fin de sa formation, le personnel est évalué sur la base d'examens visant la matière et son comportement. Des recyclages sont ensuite organisés, en fonction des besoins. Le personnel de terrain reçoit également le soutien et est encadré par le personnel d'encadrement de son service, tout au long de sa carrière.

La formation du personnel de la STIB est suffisante pour qu'ils puissent verbaliser les infractions au Code de la route qui font partie de leurs compétences. Les agents ne sont assermentés que pour certains articles de loi et connaissent leur domaine de compétence.

**Question n° 1307 de Mme Kenza Yacoubi du 26 avril 2019 (Fr.) :**

*Le contrôle des places de stationnement réservées aux personnes handicapées.*

Op 11 februari 2019 vernamen we via de pers dat het Brussels Gewest een campagne heeft gelanceerd om het bewustzijn te verhogen dat de parkeerplaatsen voor mensen met een handicap moeten worden gerespecteerd (1).

Dit is een goede zaak, omdat veel legitieme houders van deze kaarten nog te vaak geconfronteerd worden met situaties waarin de voertuigen op deze plaatsen geen enkele kaart op hun dashboard plaatsen, hooguit een telefoonnummer om hen te vragen hun voertuig te verplaatsen.

Daarnaast gebruiken veel mensen ongeldige parkeerkaarten voor personen met een handicap. De komst van de door de FOD Mobiliteit Handi2Park ontwikkelde en online geplaatste applicatie Handi2Park is dan ook goed nieuws. Zij vergemakkelijkt het werk van de politieagenten, omdat zij daarmee kunnen bepalen of een kaart geldig is zonder de DG personen met een handicap te raadplegen.

Een ander geval betreft het gebruik van een geldige kaart door een derde partij, zonder verplaatsing ten voordele van de begunstigde van de kaart. Dit is bijzonder problematisch. Een dergelijke kaart kan inderdaad worden verstrekt aan een PBM, die bestuurder of passagier is, maar is niet bedoeld om door een van zijn naasten te worden gebruikt. De slogan « Als u mijn plaats wilt, neem dan ook mijn handicap » is daarom bijzonder relevant in dit opzicht.

Het is echter moeilijk te controleren of het gebruik van een geldige kaart al dan niet gerechtvaardigd is door de verplaatsing van de kaarthouder, aangezien het daarvoor noodzakelijk is om bij aankomst en vertrek van het voertuig aanwezig te zijn.

Het lijkt er echter op dat de strijd tegen het gebruik van nagemaakte of verlopen kaarten aanzienlijk is vergemakkelijkt sinds de Handi2Park-toepassing online is gezet.

Graag een antwoord op volgende vragen :

De controle op het parkeren en het bezit van een parkeerkaart voor personen met een handicap die hen het recht geeft om bepaalde voorbehouden plaatsen te gebruiken of om gratis te parkeren in betalende zones is een gewestelijke bevoegdheid. Wordt de controle op de geldigheid van de kaarten die door de controleurs van het Parkeeragentschap op de voertuigen zijn aangebracht, in overweging genomen ?

Zou een wijziging van de Parkeerordonnantie nodig zijn om dit te doen ?

Kunnen de gegevens en functionaliteiten van de Handi2Park-toepassing van de FOD Mobiliteit er een controle- en verbaliseringstool van maken in geval van gebruik van een valse of ongeldige kaart ?

(1) I. Anneet, « Controle des places pour handicapés », La Libre Belgique, 11 februari 2019.

Le 11 février dernier, nous apprenions dans la presse que la Région bruxelloise a lancé une campagne de sensibilisation au respect des places de stationnement réservées aux personnes handicapées (1).

C'est une bonne chose puisque de nombreux détenteurs légitimes de ces cartes sont encore trop souvent confrontés à des situations où les véhicules occupant ces emplacements ne présentent aucune carte sur leur tableau de bord, tout au plus un numéro de téléphone afin de les inviter à déplacer leur véhicule.

À côté de cela, nombreuses sont les personnes utilisant des cartes de stationnement pour personnes handicapées invalides. L'arrivée de l'application Handi2Park, développée et mise en ligne par le SPF Mobilité, est donc une bonne nouvelle puisqu'elle facilite le travail des agents de police en leur permettant de déterminer si une carte est valide ou non sans passer la Vierge Noire.

Un autre cas de figure vise l'utilisation d'une carte valide par une tierce personne, sans pour autant qu'un déplacement ait lieu en faveur du bénéficiaire de ladite carte. Ce qui est particulièrement problématique. En effet, une telle carte peut être délivrée à une PMR, qu'elle soit chauffeuse ou passagère, mais celle-ci n'a pas vocation à être utilisée par l'un de ses proches. Le slogan « si tu veux ma place, prends mon handicap » est donc particulièrement pertinent à cet égard.

Il est cependant compliqué de contrôler l'usage justifié ou non d'une carte valide dès lors qu'il faudrait assister à l'arrivée et au départ du véhicule pour attester du transport ou non du titulaire de la carte.

Il ressort néanmoins que la lutte contre l'usage de fausses cartes ou de cartes périmées est quant à elle considérablement facilitée depuis la mise en ligne de l'application Handi2Park.

Dès lors, j'aimerais savoir :

Le contrôle du stationnement étant une compétence régionale et la détention d'une carte de stationnement pour personnes handicapées invalides donnant droit à l'usage d'emplacements spécifiques réservés ou de stationner gratuitement dans les zones payantes, est-ce que le contrôle de la validité des cartes apposées sur les véhicules par les agents de contrôle de l'Agence du stationnement a été envisagé ?

Est-ce qu'une modification de l'ordonnance stationnement serait requise pour ce faire ?

Est-ce que les données et fonctionnalités de l'application Handi2Park du SPF Mobilité pourraient en faire un outil de contrôle et de verbalisation en cas d'utilisation d'une fausse carte ou d'une carte invalide ?

(1) I. Anneet, « Contrôle des places pour handicapés », La Libre Belgique, 11 février 2019

Wordt dit of een ander initiatief de komende maanden op gewestelijk niveau overwogen om het gebruik van valse of ongeldige kaarten te bestrijden ?

**Antwoord :** Om te beginnen dient erop gewezen te worden dat het parkeerbeheer an sich geen gewestelijke bevoegdheid is. Het gewest heeft wel via de parkeerordonnantie en uitvoeringsbesluiten een geharmoniseerd kader bepaalt voor alle gemeenten maar de controle gebeurt ofwel door de gemeenten zelf of is - zoals reeds in 8 gemeenten - gedelegeerd aan parking.brussels. Het zijn dus gemeentelijke stewards of stewards van parking.brussels die controleren of iemand een vrijstellingkaart voor PMR (personen met een handicap) heeft.

De vrijstellingkaart voor PMR is trouwens de enige vrijstellingkaart die niet verbonden is aan een nummerplaat en deze parkeerkaart wordt ook door de federale overheid en niet door het Gewest of de gemeenten uitgereikt. Het verhogen van de betrouwbaarheid van deze vrijstellingkaart en het misbruik aanpakken en verminderen, dient bijgevolg op Federaal niveau te gebeuren. De controle van de geldigheid van vrijstellingkaarten voor PMR door parkeerwachters van het Parkeeragentschap is immers niet evident.

De applicatie Handi2Park kan in dit stadium inderdaad nog niet worden geïntegreerd in het programma van het Parkeeragentschap. Om de geldigheid van de parkeerkaarten voor PMR te kunnen controleren, zouden de stewards van het Parkeeragentschap de applicatie van parking.brussels moeten sluiten om vervolgens de applicatie Handi2Park te openen, om dan de operatie nog eens in de andere richting te herhalen teneinde hun traject te kunnen verderzetten, hetgeen zeer ingewikkeld en tijdrovend zou zijn.

Er is nog een andere moeilijkheid die nog niet werd opgelost : daar waar de parkeerwachters van parking.brussels over de mogelijkheid beschikken om een retributieticket aan te brengen op de voorruit van de betrokken voertuigen in de gevallen waar ze de ongeldigheid van de parkeerkaart voor invalide gehandicapte personen vaststellen (bijvoorbeeld wanneer diens titularis is overleden), is het alleen de politie die bevoegd is om een proces verbaal op te stellen om de overtreding te registreren. Op termijn dient er dus een nauwe samenwerking tot stand te komen met de politie om een efficiënt controlebeleid te voeren. Momenteel legt het Parkeeragentschap hiervoor de nodige contacten met de verschillende zonale politie.

Onder voorbehoud van de controle door de juridische diensten van het Parkeeragentschap, vormt de Parkeerordonnantie nergens een obstakel voor de controle van de parkeerkaarten voor gehandicapte personen door de beambten van parking.brussels.

Maar zoals hierboven uitgelegd, zijn het niet zozeer de gegevens en de functionaliteiten van de applicatie Handi2Park van de FOD Mobiliteit die de voor de beambten van parking.brussels de mogelijkheid belemmeren om een efficiënte controle uit te voeren van de parkeerkaarten van invalide gehandicapte personen.

Est-ce que cette initiative, ou une autre, est envisagée dans les prochains mois au niveau régional afin de lutter contre l'usage de fausse carte ou de cartes invalides ?

**Réponse :** Il convient tout d'abord de souligner que le contrôle du stationnement n'est pas en tant que tel une compétence régionale. Via l'ordonnance stationnement et les arrêtés d'exécution, la Région a défini un cadre harmonisé pour toutes les communes, mais le contrôle est soit effectué par les communes elles-mêmes, soit délégué à parking.brussels (comme c'est déjà le cas dans huit communes). Ce sont donc soit les stewards communaux soit les stewards de parking.brussels qui contrôlent si une personne possède une carte de stationnement pour PMR (personnes handicapées).

La carte de dérogation pour les PMR est d'ailleurs la seule carte de dérogation qui n'est pas liée à une plaque minéralogique, elle est délivrée par l'administration fédérale et non par la Région ou par les communes. Il incombe donc au fédéral d'assurer le renforcement de sa fiabilité et de lutter contre les fraudes. Le contrôle de la validité des cartes de stationnement pour les PMR par les agents de contrôle de l'Agence du stationnement est cependant problématique.

En effet, l'application Handi2Park ne peut pas à ce stade être intégrée dans le programme de l'Agence du stationnement. Afin de pouvoir contrôler la validité des cartes pour PMR, les stewards de l'Agence du stationnement devraient fermer l'application de parking.brussels pour ensuite ouvrir l'application Handi2Park, puis encore répéter l'opération dans l'autre sens afin de pouvoir poursuivre leur parcours, ce qui serait à la fois long et très compliqué.

Autre difficulté qui n'a pas encore été résolue : si les agents de parking.brussels ont bien la possibilité de déposer un billet de redevance sur les pare-brise des véhicules concernés dans le cas où ils établissent l'invalidité de la carte de stationnement pour personnes handicapées invalides (par exemple si son titulaire est décédé), la police est seule compétente pour établir un procès-verbal afin d'enregistrer l'infraction. Il s'agit donc à terme d'établir une coopération étroite avec la police pour mener une politique de contrôle efficace. L'Agence du stationnement établit actuellement à cette fin les contacts nécessaires avec les différentes polices zonales.

Sous réserve de vérification par les services juridiques de l'Agence du stationnement, l'Ordonnance de stationnement ne constitue en rien un obstacle au contrôle des cartes de stationnement pour personnes handicapées par les agents de parking.brussels.

Comme exposé plus haut, ce ne sont pas les données et fonctionnalités de l'application Handi2Park du SPF Mobilité qui entravent la possibilité pour les agents de parking.brussels d'effectuer un contrôle efficace des cartes de stationnement pour personnes handicapées invalides.

De applicatie is ontworpen om gebruikt te worden als controle en verbalisatietool in geval van misbruik en gebruik van een valse of ongeldige kaart.

**Vraag nr. 1308 van de heer Emin Özkara d.d. 6 mei 2019 (Fr.) :**

*Gevolgen van de Data Protection Officer (DPO) en de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) voor de overheden en openbare instellingen die onder uw bevoegdheid of toezicht vallen.*

De bescherming van persoonsgegevens is een van de grote uitdagingen voor onze hyperconnecteerde democratische samenlevingen. Daarom heb ik u op 26 april 2017 vragen gesteld over de Data Protection Officer (DPO) en de gevolgen van de algemene verordening gegevensbescherming (AVG) voor de gewestelijke openbare diensten en instellingen.

« Onder de AVG is het in bepaalde omstandigheden verplicht een « GEB » (of « DPIA » in het Engels) uit te voeren. Een GEB is een procedure om te evalueren of een verwerking van persoonsgegevens risico's inhoudt voor de rechten en vrijheden van de persoon wiens data worden verwerkt en hoe men deze risico's kan beheersen (¹). »

Vandaag wens ik naar aanleiding van de publicatie van de Belgische wet tot uitvoering van de AVG in het *Belgisch Staatsblad* van 5 september 2018 terug te komen op dit uiterst belangrijke onderwerp voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer van alle inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

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

1. Voldoet uw kabinet volledig aan de vereisten van de AVG ? Beschikt het over een DPO ?
2. Welke overheden of openbare instellingen voldoen thans niet helemaal aan de vereisten van de AVG en/of beschikken niet over een DPO ?
3. Is er een kadaster opgesteld van de DPO's van de overheden of openbare instellingen die onder uw bevoegdheid of toezicht vallen ? Staan de gegevens van de DPO's ter beschikking van de bevolking ?

Voor elke overheid of openbare instelling die onder uw bevoegdheid of toezicht valt, had ik u graag de volgende bijkomende vragen gesteld :

4. Worden er data aan andere overheden overgedragen ? Zo ja, welke en aan welke overheden ? Zijn er samenwerkingsprotocollen gesloten ? Zo ja, met welke overheden of particuliere

(1) <https://www.gegevensbeschermingsautoriteit.be/gegevensbeschermingeffectbeoordeling-0>, geraadpleegd op 29 april 2019.

L'application est conçue pour être utilisée comme outil de contrôle et de verbalisation en cas d'utilisation d'une fausse carte ou d'une carte invalide.

**Question n° 1308 de M. Emin Özkara du 6 mai 2019 (Fr.) :**

*L'impact du Délégué à la protection des données ou « Data Protection Officer » (DPO) et du règlement général sur la protection des données (RGPD) sur les autorités publiques et organismes publics relevant de vos compétences ou de votre tutelle.*

La protection des données personnelles est un des grands enjeux de nos sociétés démocratiques hyper-connectées. C'est pourquoi, en date du 26 avril 2017, je vous questionnais au sujet du Délégué à la protection des données ou « Data Protection Officer » (DPO) et de l'impact du règlement général sur la protection des données (RGPD) sur les services et organismes publics régionaux.

« En vertu du RGPD, il est obligatoire, dans certaines circonstances, de procéder à une « AIPD » (ou « DPIA » en anglais). Une AIPD est une procédure destinée à évaluer si un traitement de données à caractère personnel comporte des risques pour les droits et libertés de la personne dont les données sont traitées et à évaluer la manière dont ces risques peuvent être maîtrisés (¹). »

Aujourd'hui, et faisant suite à la loi belge du 30 juillet 2018 exécutant le RGPD qui a été publiée le 5 septembre 2018 au *Moniteur Belge*, je souhaiterais revenir sur ce sujet des plus importants pour la protection de la vie privée de toutes et tous les résidents de notre si belle et diversifiée Région de Bruxelles-Capitale.

Voici mes questions :

1. Votre cabinet répond-il entièrement aux exigences du RGPD et dispose-t-il d'un DPO ?
2. Actuellement, quelles sont les autorités publiques ou organismes publics qui ne répondent pas entièrement aux exigences du RGPD et/ou qui ne disposent pas d'un DPO ?
3. Un cadastre des DPO des autorités publiques et organismes publics relevant de vos compétences ou de votre tutelle a-t-il été réalisé ? Les coordonnées des DPO sont-elles à disposition du public ?

Pour chacune des autorités publiques et chacun des organismes publics qui relèvent de vos compétences ou de votre tutelle, je souhaiterais vous poser les questions supplémentaires suivantes :

4. Des transferts de données avec d'autres autorités publiques ont-ils lieu ? Si oui, quelles sont les données et autorités publiques impliquées dans ces transferts ? Des protocoles

(1) <https://www.autoriteprotectiondonnees.be/analyse-dimpact-relative-a-la-protection-des-donnees>, consulté le 29 avril 2019.

organisaties ? Over welke protocollen gaat het ?

5. Worden er zogenaamde gevoelige data verwerkt ? Zo ja, bestaat er een register van de verwerkingen van die data ?
6. Is er een gegevensbeschermingseffectenbeoordeling (GEB) uitgevoerd ? Zo ja, wanneer, met welke frequentie en voor welke gegevensverwerkingen ?
7. Zijn er een beleid en procedures opgesteld om gegevenslekken te beheren ?
8. Zijn er sinds 25 mei 2018 klachten wegens schending van de persoonlijke levenssfeer, schending van de geheimhoudingsplicht, gegevenslekken of beveiligingsbreuken ingediend ? Zo ja, hoeveel en wanneer ?

**Antwoord :** Het kabinet beantwoordt aan de vereisten van de GDPR en beschikt over een DPO.

#### **Wat betreft het parkeeragentschap :**

##### *Vraag 4*

Wat betreft het Gewestelijk Parkeeragentschapparking.brussels, dit bezorgt de gegevens aan drie privé-onderaannemers (Sigmax, BeMobile en Group S). De overdrachtprotocols zijn onderworpen aan de openbare aanbestedingen waarop deze onderaannemers hebben ingetekend. Voor de opdrachten voorafgaand aan 25 mei 2018 werd er een bijakte afgesloten tussen elk van de partijen.

##### *Vraag 5*

Wat betreft parking.brussels, is het antwoord affirmatif. De registers van de verwerkingsactiviteiten zijn beschikbaar bij de diensthoofden, bij de directie en ook bij de Data Protection Officer (DPO).

##### *Vraag 6*

Wat betreft parking.brussels is het antwoord affirmatif. Een eerste diagnoseverslag werd opgesteld in januari 2018 door zijn Data Protection Officer / Adviseur Informatiebeveiliging (DPO/AI) met inachtneming van de veiligheidsmaatregelen voorgesteld door de ISO norm 27001/27002. Een tweede algemene audit werd gerealiseerd in januari 2019. De evoluties inzake de kwestie van de bescherming van het privéleven zijn permanent, en parking.brussels voorziet een evaluatie van de geleverde inspanningen begin 2020.

##### *Vraag 7*

Betreffende parking.brussels dient de beheersprocedure opgesteld te worden met de nieuwe Data Protection Officer / Adviseur Informatiebeveiliging (DPO/AI) van het Agentschap.

de collaboration ont-ils été conclus ? Si oui, avec quelles autorités publiques ou organisations privées et quels sont ces protocoles ?

5. Des données dites sensibles sont-elles traitées ? Si oui, un registre des activités de traitement est-il disponible pour ces données dites sensibles ?
6. Une analyse d'impact relative à la protection des données (AIPD) a-t-elle été réalisée ? Si oui, quand, à quelle fréquence et pour quels traitements de données ?
7. Une politique et des procédures pour gérer les fuites de données ont-elles été élaborées ?
8. Depuis le 25 mai 2018, des plaintes pour non-respect de la vie privée, violation d'une obligation de secret, fuites de données ou brèches de sécurité sont-elles à signaler ? Si oui, combien et quelles sont les dates de dépôt de ces plaintes ?

**Réponse :** Le cabinet répond aux exigences du RGPD et dispose d'un DPO.

#### **En ce qui concerne l'Agence du stationnement :**

##### *Question 4*

En ce qui concerne l'Agence régionale bruxelloise du stationnement parking.brussels, celle-ci fournit des données à trois sous-traitants privés (Sigmax, BeMobile et Group S). Les protocoles de transferts sont régis par les marchés publics auxquels ces sous-traitants ont adhéré. Pour les marchés antérieurs au 25 mai 2018, un avenant a été conclu entre chacune des parties.

##### *Question 5*

Concernant parking.brussels, la réponse est affirmative. Des registres des activités de traitement sont disponibles auprès des chefs de service, de la direction ainsi que du Data Protection Officer (DPO).

##### *Question 6*

En ce qui concerne parking.brussels, la réponse est affirmative. Un premier rapport de diagnostic a été établi en janvier 2018 par son Data Protection Officer / Conseiller à la sécurité de l'information (DPO/CSI) en considérant les mesures de sécurité proposées par la norme ISO 27001/27002. Un deuxième audit général a été réalisé en janvier 2019. Les évolutions sur les questions de sécurités de la vie privée sont permanentes, et parking.brussels prévoit une évaluation des efforts fournis début 2020.

##### *Question 7*

Concernant parking.brussels, la procédure de gestion est à établir avec le nouveau Data Protection Officer / Conseiller à la sécurité de l'information (DPO/CSI) de l'Agence.

**Vraag 8**

Sedert 25 mei 2018 werd er geen enkele klacht voor niet naleving van de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, schending van een geheimhoudingsverplichting, datalekken of beveiligingsinbreuken geregistreerd door het Parkeeragentschap. Voor het overige werd er geen geheimhoudingsverplichting geschonden en werden er geen datalekken of beveiligingsinbreuken vastgesteld.

**Wat MIVB betreft :****Vraag 4**

In het kader van interoperabele vervoerbewijzen geeft de MIVB valideringsgegevens door aan de andere operatoren zoals TEC, De Lijn en NMBS. Er bestaat geen protocolakkoord maar de behandelingen in kwestie zijn geïdentificeerd in het behandelingsregister als een behandeling uitgevoerd met een bestemming buiten de MIVB.

**Vraag 5**

De MIVB behandelt ook gevoelige gegevens. De behandelingen van gevoelige gegevens zijn geïdentificeerd in het behandelingsregister en deze gegevens krijgen een bijzondere aandacht op vlak van vertrouwelijkheid, integriteit en beschikbaarheid.

**Vraag 6**

De identificatie van de behandelingen die een DPIA noodzaakt is lopende.

**Vraag 7**

Er werd een beleid, proces en formulieren bepaalt en uitgewerkt om alle incidenten te behandelen betreffende persoonlijke gegevens. Er is ook een register gemaakt dat de DPO up-to-date houdt.

**Vraag 8**

Sinds 25 mei 2018 werden 23 klachten ingediend. 57 % komt van reizigers, 30 % van personeel en de rest van derden. Er staan vandaag twee klachten open.

De behandeling van klachten wordt gecoördineerd door de DPO die, samen met de verantwoordelijken van de MIVB, de punten die niet conform zijn identificeert en aan oplossingen werkt.

De datums van deze klachten zijn

23/05/2018, 08/06/2018, 12/09/2018, 13/09/2018,  
 13/09/2018, 10/10/2018, 15/10/2018, 15/10/2018,  
 18/10/2018, 18/10/2018, 22/10/2018, 20/11/2018, 27/11/2018,  
 27/11/2018, 28/11/2018, 18/01/2018, 22/01/2019, 14/02/2019,  
 20/02/2019, 22/02/2019, 4/03/2019, 19/03/2019, 10/05/2019.

**Question 8**

Depuis le 25 mai 2018, aucune plainte pour non-respect de la vie privée, violation d'une obligation de secret, fuites de données ou brèches de sécurité n'a été enregistrée par l'Agence du stationnement. Il n'y a du reste pas eu de violation de l'obligation de secret, ni de fuites de données ou de brèches de sécurité constatées.

**En ce qui concerne la STIB :****Question 4**

Dans le cadre des titres de transport interopérables, la STIB transmet des données de validation aux autres opérateurs tels que TEC, De Lijn et SNCB. Il n'existe pas de protocole d'accord mais les traitements en question sont identifiés dans le registre de traitement comme un traitement effectué avec des destinataires hors STIB.

**Question 5**

La STIB traite également des données sensibles. Les traitements avec données sensibles sont identifiés dans le registre de traitement et ces données reçoivent une attention particulière du point de vue confidentialité, intégrité et disponibilité.

**Question 6**

Le travail d'identification des traitements nécessitant une AIPD est en cours.

**Question 7**

Une politique, un processus et des formulaires ont été définis et élaborés pour traiter tous les incidents portant sur des données à caractère personnel. Un registre a également été mis en place et est mis à jour par le DPO.

**Question 8**

Depuis le 25 mai 2018, 23 plaintes ont été introduites. 57 % proviennent de voyageurs, 30 % du personnel et le restant de tiers. Deux plaintes sont ouvertes à ce jour.

La résolution des plaintes est coordonnée par le DPO qui travaille et identifie, avec les responsables de la STIB, les points de non-conformité et de résolution.

Les dates des plaintes sont les

23/05/2018, 08/06/2018, 12/09/2018, 13/09/2018,  
 13/09/2018, 10/10/2018, 15/10/2018, 15/10/2018,  
 18/10/2018, 18/10/2018, 22/10/2018, 20/11/2018, 27/11/2018,  
 27/11/2018, 28/11/2018, 18/01/2018, 22/01/2019, 14/02/2019,  
 20/02/2019, 22/02/2019, 4/03/2019, 19/03/2019, 10/05/2019.

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

Vraag nr. 979 van de heer Mohamed Ouriaghli d.d.  
14 maart 2019 (Fr.) :

*Samenwerking tussen de DGHI en de gemeentelijke partners bij de strijd tegen ongezonde woningen.*

Op 4 februari 2019 wilde de DGHI de gemeentelijke partners haar werk en haar wens tot samenwerking voorstellen, teneinde hen bewust te maken van de problematiek van de ongezonde woningen.

Wij vernamen toen dat in 15 jaar tijd de gemeenten slechts 925 klachten indienden en de OCMW's slechts 18 (uit bekommernis voor het beroepsgeheim). Dat lijkt ons weinig.

Tijdens deze vergadering bevestigde de DGHI dat zij niet voldoende menselijke middelen heeft om zowel op kwalitatieve en kwantitatieve wijze te werken.

Graag een antwoord op volgende vragen.

1. Waarom heeft de DGHI moeite om samen te werken met de verschillende gemeenten ?
2. Wat blijkt uit de twee door de DGHI georganiseerde vergaderingen (de ene met de verschillende kabinetten en de andere met de besturen en de OCMW's) om de gemeenten te vragen samen te werken ? Naast de acties van de gemeente Schaarbeek via de ILHO-cel (Investigation Logement/ Huisvesting Onderzoek) of de Stad Brussel via het Huisvestingsloket – Grondregie, wat wordt gedaan in de andere gemeenten ? Voeren zij andere soortgelijke acties ? Wat wordt gedaan om de aarzelende gemeenten aan te sporen ?
3. Inzake het gebrek aan menselijke middelen, uit hoeveel personen bestaat het team ? Is het compleet ? Zijn er problemen met langdurige afwezigheid ? Heeft de DGHI u laten weten dat zij nood heeft aan personeel ?

**Antwoord :** Ik dank u voor uw vragen die mij de mogelijkheid bieden om de bijzondere aandacht die ik aan de DGHI tijdens deze legislatuur besteed heb, te verklaren en te beklemtonen.

Eerst en vooral is het onjuist aan te voeren dat de Directie Gewestelijke Huisvestingsinspectie (DGHI) tijdens de vergadering van 4 februari « gesteld heeft dat ze menselijke middelen ontbeert om tegelijkertijd kwalitatief en kwantitatief te werk te gaan ». Geen enkele verklaring in die zin is afgelegd, een dergelijke situatie strookt niet met de realiteit. Het aantal door de DGHI geregistreerde klachten bedraagt trouwens gemiddeld 500 per jaar. In 2018 zijn er 576 geweest. Ze worden door huurders, gemeenten en de OCMW's ingediend.

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

Question n° 979 de M. Mohamed Ouriaghli du 14 mars 2019 (Fr.) :

*L'articulation du travail de lutte contre les logements insalubres entre la DIRL et les partenaires communaux.*

Le 4 février 2019, afin de sensibiliser à la problématique des logements insalubres, la DIRL a souhaité présenter aux partenaires communaux leur travail et son souhait de collaborer.

Nous apprenions alors que seules 925 plaintes ont été déposées par les communes en 15 ans et seulement 18 par les CPAS (par souci de secret professionnel). Cela semble assez peu.

Lors de cette réunion, la DIRL a affirmé qu'elle manquait de moyens humains pour pouvoir travailler à la fois de manière qualitative et quantitative.

Voici mes questions :

1. Pourquoi la DIRL a-t-elle du mal à collaborer avec les différentes communes ?
2. Que ressort-il des deux réunions organisées (l'une était organisée avec les différents cabinets et l'autre avec les administrations et CPAS) par la DIRL afin d'inviter les communes à collaborer avec cette dernière ? Hormis des actions effectuées par la commune de Schaarbeek via la cellule ILHO (Investigation Logement / Huisvestings Onderzoek) ou encore la Ville de Bruxelles via le Guichet Logement – Régie foncière, qu'en est-il des autres communes ? Y a-t-il d'autres actions semblables ? Qu'est-il fait pour inciter les communes réticentes ?
3. Concernant le manque de moyens humains, de combien de personnes est constituée l'équipe ? Est-elle au complet ? Y a-t-il des soucis d'absence de longue durée ? La DIRL vous a-t-elle fait part de son besoin en personnel ?

**Réponse :** Je vous remercie pour vos questions qui me permettent de clarifier et souligner l'attention particulière que j'ai portée à la DIRL durant cette législature.

Tout d'abord, il est inexact de soutenir que la direction de l'Inspection régionale du Logement (DIRL), lors de la réunion du 4 février, a « affirmé qu'elle manquait de moyens humains pour pouvoir travailler à la fois de manière qualitative et quantitative ». Aucune déclaration en ce sens n'a été effectuée, une telle situation ne correspondant pas à la réalité. Par ailleurs, le nombre de plaintes enregistrées par la DIRL est en moyenne de 500 par an. En 2018, il y en a eu 576. Elles sont déposées par les locataires, les communes, les CPAS notamment.

*Vragen 1-2*

De DGHI heeft geen moeite met de samenwerking met de verschillende gemeenten. Zoals vermeld in mijn antwoord op de interpellatie van mevrouw Désir tijdens de Commissie van 19 februari jongstleden, heeft de DGHI alle door de gemeenten ingediende klachten behandeld. Ze heeft in de loop der jaren, op eigen initiatief of op verzoek, heel wat vergaderingen met de gemeentelijke partners georganiseerd met als doel informatie te verstrekken, op te leiden of te overleggen. Ze heeft ook steeds positief op de vergaderverzoeken vanuit de gemeenten geantwoord.

De DGHI heeft niet enkel een bijzonder vruchtbare samenwerking met de gemeente Schaarbeek en de cel ILHO, maar ook met de cel Huisvesting van de gemeente Molenbeek op touw gezet.

Naast Schaarbeek en Molenbeek, kunnen we ook het voorbeeld van de gemeente Sint-Gillis aanhalen waarmee de relaties voortreffelijk zijn en die meer dan 150 klachten ingediend heeft, of Anderlecht en Vorst met meer dan 100 klachten. Aan het andere uiteinde van het spectrum vinden we de Stad Brussel die slechts twee klachten bij de DGHI ingediend heeft. Ze is nooit gecontacteerd geweest door het Loket Huisvesting of de Grondregie van de Stad Brussel met het oog op een gezamenlijke actie in het kader van de strijd tegen ongezonde woningen.

Dat is de reden waarom ik de DGHI uitgenodigd heb om de vergaderingen ter uitwisseling van informatie met de gemeentelijke partners en de informatievergaderingen met de actoren op het terrein, namelijk de OCMW's, voor te zetten en intensiever te maken. Het doel bestaat erin om goede praktijken te delen en de gemeenten aan te sporen om operationele samenwerkingsverbonden met de DGHI aan te knopen.

*Vraag 3*

Zoals ik bij mijn antwoord van 19 februari 2019 vermeld heb, is er geen gebrek aan menselijke middelen bij de DGHI, waar het aantal personeelsleden momenteel 35 personen bedraagt en dat binnenkort tot 38 medewerkers opgetrokken wordt. Wanneer de DGHI, net zoals andere diensten, met enkele afwezigheden geconfronteerd wordt, ziet ze erop toe zich zo te organiseren om hieraan te verhelpen.

De situatie is zich aan het normaliseren. Zeker als we er rekening mee houden dat de 3 profielen die momenteel aangeworven worden meer bepaald zijn om de onderzoeksstellen door middel van twee inspecteurs en de cel die de administratieve boetes moet toepassen door een jurist te versterken.

Ik herinner eraan dat onder deze legislatuur en op mijn initiatief het personeelsbestand van de DGHI bijna verdubbeld is. Ze is dan ook meer dan ooit in staat om een antwoord op de klachten te bieden die nieuwe gemeentelijke partners haar willen voorleggen.

*Questions 1-2*

La DIRL n'a aucun mal à collaborer avec les différentes communes. Comme indiqué dans ma réponse à l'interpellation de Mme Désir lors de la commission du 19 février dernier, la DIRL a traité toutes les plaintes introduites par les communes. Elle a organisé au fil des ans, d'initiative ou à la demande, de nombreuses réunions d'information, de formation ou de concertation avec des partenaires communaux et a toujours répondu favorablement aux demandes de réunion émanant des communes.

Si la DIRL a effectivement noué un partenariat particulièrement fructueux avec la commune de Schaerbeek et sa cellule ILHO, il faut également mentionner la collaboration avec la cellule Logement de la commune de Molenbeek.

Outre Schaerbeek et Molenbeek, on peut également citer la commune de Saint-Gilles avec laquelle les relations sont excellentes et qui a déposé plus de 150 plaintes, ou encore Anderlecht et Forest avec plus de 100 plaintes. À l'autre extrémité du spectre, la Ville de Bruxelles n'a introduit que deux plaintes auprès de la DIRL. Celle-ci n'a jamais été contactée par le Guichet Logement ou la Régie foncière de la Ville de Bruxelles en vue d'une action conjointe dans le cadre de la lutte contre l'insalubrité.

C'est la raison pour laquelle j'ai invité la DIRL à poursuivre et intensifier les réunions d'échange avec les partenaires communaux et les réunions d'information avec les acteurs de terrain que sont les CPAS notamment. L'objectif étant de partager les bonnes pratiques et d'inciter les communes à nouer des partenariats opérationnels avec la DIRL.

*Question 3*

Comme je l'ai mentionné lors de ma réponse du 19 février 2019, il n'y a pas de manque de moyens humains à la DIRL, dont l'effectif est actuellement de 35 personnes et sera prochainement porté à 38 agents. Lorsque la DIRL, comme d'autres services, connaît quelques absences, elle veille à s'organiser pour les pallier.

La situation est en voie de normalisation, d'autant que les 3 profils actuellement en cours de recrutement visent notamment à renforcer les cellules d'enquête par deux inspecteurs, et la cellule en charge de l'application des amendes administratives par un juriste.

Je rappelle que sous cette législature et à mon initiative, l'effectif de la DIRL aura été quasiment doublé. Elle est donc plus que jamais en mesure de répondre aux plaintes que souhaiteront lui soumettre de nouvelles communes partenaires.

**Vraag nr. 981 van de heer Dominiek Lootens-Stael d.d.  
28 maart 2019 (N.) :**

***De gunning van schoonmaak-contracten voor de ministeries  
en departementen onder uw bevoegdheid.***

Ieder jaar stelt de sociale inlichtingen- en opsporingsdienst (een afzonderlijke dienst van het Ministerie van Werk, Sociale Zaken & Justitie) zijn actieplan voor de sociale fraude op.

In 2019 zullen met name in de schoonmaaksector controles van SIOD-ambtenaren worden uitgevoerd om na te gaan of er sprake is van een van de volgende misdrijven : zwartwerk, het op frauduleuze wijze onderwerpen van personen aan de sociale wetgeving en misbruik van deeltijdse arbeid. Er wezen aan herinnerd dat de Algemene Belgische Schoonmaakunie in 2017 meldde dat « de autoriteiten fraude in de schoonmaaksector vergemakkelijken ».

In het onderhavige geval had deze beroepsvereniging vastgesteld dat de FOD Financiën een schoonmaakcontract had gegund tegen voorwaarden die onder de normale marktprijzen lagen en die niet met de huidige lonen en voorwaarden haalbaar waren.

Deze vereniging gaf ook aan dat het uurtarief ongeveer 25 euro per uur per werknemer zou moeten bedragen om alle kosten te dekken.

In de schoonmaaksector wordt erkend dat het fenomeen van cascadering van onderraaneming een van de belangrijkste oorzaken van sociale fraude is.

Kan de minister de volgende vragen beantwoorden ?

1. Welke schoonmaakbedrijven hebben deze legislatuur een contract verkregen met de ministeries en departementen die onder uw bevoegdheid vallen -opgesplitst per departement sinds 2013 ?
2. Bestaat er een controle door de gewestelijke autoriteiten om na te gaan of de werknemers die werkzaam zijn in de schoonmaak van de Brusselse gewestelijke gebouwen met de sociale wetgeving in orde zijn ? Zo ja, bent u op de hoogte van fraude en zijn er sancties opgelegd ?
3. Hebben de regionale autoriteiten de prijs als een van hun selectiecriteria genomen ? Zo ja, zijn er contracten met uurtarieven van minder dan 25 euro geselecteerd ?
4. Staan de contracten toe dat bedrijven die de schoonmaakcontracten hebben gewonnen, deze in onderraaneming uitbesteden ?

**Question n° 981 de M. Dominiek Lootens-Stael du 28 mars 2019 (N.) :**

***L'attribution de contrats de nettoyage pour les ministères et départements relevant de votre compétence.***

Chaque année, le Service d'information et de recherche sociale (un service distinct dépendant du ministère de l'Emploi, des Affaires sociales et de la Justice) élabore son plan d'action pour la fraude sociale.

En 2019, les fonctionnaires du SIRS effectueront notamment des contrôles dans le secteur du nettoyage afin d'établir les éventuelles infractions suivantes : travail au noir, assujettissement frauduleux de personnels à la législation sociale et abus du travail à temps partiel. Rappelons qu'en 2017, l'Union générale belge du nettoyage a déclaré que les autorités facilitaient la fraude dans le secteur du nettoyage.

Dans le cas en question, cette association professionnelle avait constaté que le SPF Finances avait attribué un contrat de nettoyage à des conditions inférieures aux prix normaux du marché et impossibles à tenir aux conditions et salaires actuels.

Cette association a également déclaré que le tarif horaire devrait être d'environ 25 euros par travailleur pour couvrir tous les frais.

Le secteur du nettoyage reconnaît que le phénomène de la sous-traitance en cascade est une des principales causes de la fraude sociale.

Je voudrais vous poser les questions suivantes :

1. Sous la présente législature, quelles sociétés de nettoyage ont-elles obtenu un contrat avec les ministères et départements relevant de votre compétence – merci de ventiler par département depuis 2013 ?
2. Les autorités effectuent-elles un contrôle afin de s'assurer que les travailleurs actifs dans le nettoyage des bâtiments régionaux bruxellois sont en règle au regard de la législation sociale ? Dans l'affirmative, avez-vous connaissance de cas de fraude et des sanctions ont-elles été prises ?
3. Les autorités régionales ont-elles retenu le prix parmi les critères de sélection ? Dans l'affirmative, des offres avec un tarif horaire inférieur à 25 euros ont-ils été sélectionnées ?
4. Les contrats autorisent-ils les sociétés de nettoyage qui les ont remportés à sous-traiter le travail ?

***Antwoord :*****1 . BGHM***Vraag 1*

In deze legislatuur werden er vier schoonmaakcontracten van korte duur afgesloten. Hieronder volgt een gedetailleerd overzicht :

- Voor de periode van juni haalde het bedrijf Atalian de opdracht binnen met een uurtarief hoger dan 25€.
- Voor de periode van juli tot september haalde het bedrijf Misanet de opdracht binnen met een uurtarief hoger dan 25€.
- Voor de periode van oktober 2018 tot januari 2019 haalde Misanet de opdracht binnen met een uurtarief van 26,65€.
- Voor de periode van februari 2019 tot mei 2019 haalde het bedrijf Atalian de opdracht binnen met een uurtarief hoger dan 27,50 euro.

Twee bedrijven hebben dus elk twee van de vier opdrachten gekregen. Het bestek voorziet in de naleving van de ABSU-normen en in aanvragen aan uurtarieven.

*Vraag 2*

Alle bestekken van de BGHM bevatten clausules rond deze materie en de BGHM voert gerichte controles uit.

*Vraag 3*

In het bestek en de offertes die eruit volgen ziet de BGHM toe op het respecteren van de bijdragen en verplichtingen inzake sociale zekerheid. Dit is overigens in artikel 17 van de beheersovereenkomst van de BGHM vastgelegd.

In de weerhouden offertes bedroeg de prijs telkens meer dan 25 euro per uur.

*Vraag 4*

Neen.

**2. Woningfonds**

Deze vraag is niet van toepassing op het Fonds, aangezien het gebouw niet door het Gewest beheerd wordt.

Ter informatie: de zetel wordt schoongemaakt door 2 werknemers die hiervoor zijn aangeworven. In de periodes van vervanging (verlof, afwezigheid) gaat het Fonds voor bedragen hoger dan 10.000 euro over tot een openbare aanbesteding via een onderhandelingsprocedure zonder openbaarmaking.

***Réponse :*****1. SLRB***Question 1*

Durant cette législature, quatre marchés de nettoyage de courte durée ont été conclus. En voici le détail :

- Pour la période de juin, la société Atalian a remporté le marché avec un taux horaire supérieur à 25€.
- Pour la période de juillet à septembre, la société Misanet a remporté le marché avec un taux supérieur à 25€ de l'heure.
- Pour la période d'octobre 2018 à janvier 2019, Misanet a remporté le marché avec un taux horaire de 26,65€.
- Pour la période de février 2019 à mai 2019, la société Atalian a remporté le marché avec un taux horaire de 27,50 euros de l'heure.

Deux sociétés ont donc obtenu chacune deux des quatre marchés. Le cahier des charges prévoit le respect des normes UGBN et les demandes en couts horaires.

*Question 2*

Il y a des clauses à cet effet dans tous les cahiers des charges de la SLRB et la SLRB effectue des contrôles ponctuels.

*Question 3*

Dans le cahier des charges et les offres qui s'ensuivent, la SLRB est attentive au respect des cotisations et obligations en matière de sécurité sociale. C'est d'ailleurs inscrit dans son contrat de gestion, à l'article 17.

Dans les offres de nettoyage retenues, le prix était toujours supérieur à 25 euros.

*Question 4*

Non.

**2. Fonds du logement**

Le Fonds n'est pas concerné par cette question étant donné qu'il ne s'agit pas d'un bâtiment géré par la Région.

À toutes fins utiles, le nettoyage du siège est assuré par 2 salariés engagés à cet effet. Durant les périodes de remplacement (congé, absence), le Fonds procède au regard des montants (> 10.000 euros) à un appel d'offres en procédure négociée sans publicité.

**Vraag nr. 982 van mevr. Els Ampe d.d. 1 april 2019 (N.) :**

***De controles van de Gewestelijke Huisvestingsinspectie.***

Graag had ik een overzicht gekregen van het aantal woningen dat jaarlijks door de Gewestelijke Huisvestingsinspectie werd geïnspecteerd in het kader van het recht op behoorlijke huisvesting vanaf 2014 tot en met heden met een overzicht van het type verhuurder, namelijk privé, sociale woningmaatschappij,...

**Antwoord :** In de loop van de laatste vijf jaar heeft de Directie Gewestelijke Huisvestingsinspectie (DGHI) maar dan 3.500 bezoeken afgelegd (658 in 2014, 680 in 2015, 634 in 2016, 694 in 2017 en 843 in 2018).

Zoals eerder aangegeven in mijn antwoord op de parlementaire interpellatie nr. 27 van februari, waren er 50 klachten in verband met publieke woningen in 2018, 6 % dus. Dit cijfer heeft er mij toe gebracht om aan het bestuur te vragen om de beheerders van publieke woningen aan te schrijven om hen eraan te herinneren dat ze verplicht zijn om de normen van de Huisvestingscode na te leven. Het bestuur heeft dit al schriftelijk en tijdens twee ontmoetingen met de VlVH en de SVK gedaan.

**Vraag nr. 984 van de heer Bea Diallo d.d. 26 april 2019 (Fr.) :**

***Toegankelijkheid van de gewestelijke parken voor de PBM.***

Een artikel van La Capitale van 13 februari heeft gewezen op het gebrek aan gewestelijke middelen voor de vergemakkelijking van de toegang van de personen met beperkte mobiliteit tot de parken en van hun verplaatsingen daarin.

Volgens Brussel Mobiliteit wordt 30 % van de Brusselse bevolking beschouwd<sup>(1)</sup> als deel uitmakend van de PBM. Dat gaat van mensen met een gewone handicap tot bejaarden die chronisch ziek zijn en die bijvoorbeeld artrose hebben wat hun verplaatsingen moeilijk maakt, maar ook mensen die niet goed meer zien of blind zijn.

Het artikel preciseert dat er thans geen inventaris bestaat over de toegankelijkheid van de Brusselse parken. Enkel de vereniging AMT Concept publiceert een gids met een deel van de plaatsen die toegankelijk zijn voor de PBM. Vandaag zijn er volgens die vereniging sinds 2008 maar zeven parken toegankelijk gemaakt. Het gebrek aan zichtbaarheid voor onze medeburgers over de kwestie van de toegankelijkheid van de parken is dus een legitieme kwestie.

**Question n° 982 de Mme Els Ampe du 1<sup>er</sup> avril 2019 (N.) :**

***Les contrôles de l'Inspection régionale du logement.***

Pourriez-vous me dire combien de logements ont été inspectés chaque année par l'Inspection régionale du logement dans le cadre du droit à un logement décent, depuis 2014 jusqu'à aujourd'hui, en précisant le type de bailleur, à savoir privé, SISP,...

**Réponse :** Au cours des cinq dernières années, la direction de l'Inspection régionale du Logement (DIRL) a effectué plus de 3.500 visites (658 en 2014, 680 en 2015, 634 en 2016, 694 en 2017 et 843 en 2018).

Comme indiqué dans ma réponse à l'interpellation parlementaire n° 27 de ce mois de février, les plaintes relatives aux logements publics étaient au nombre de 50 en 2018, soit 6 %. Ce chiffre m'a conduite à demander à l'administration d'écrire aux gestionnaires de logements publics pour rappeler leur obligation de respecter les normes du Code du Logement. L'administration l'a déjà fait par écrit et lors de deux rencontres avec les AIPL et les AIS.

**Question n° 984 de M. Bea Diallo du 26 avril 2019 (Fr.) :**

***L'accessibilité des parcs régionaux aux PMR.***

Un article de La Capitale du 13 février relevait le manque de moyens mis en place par la Région en matière d'aménagements pouvant faciliter l'accès et le déplacement des personnes à mobilité réduites dans nos parcs.

Selon Bruxelles Mobilité, 30 % de la population bruxelloise<sup>(1)</sup> sont considérés comme faisant partie de la catégorie PMR. Cela va des personnes souffrant d'un simple handicap, des personnes âgées qui souffrent de maladies chroniques comme l'arthrite rendant leur déplacements difficiles et douloureux, mais aussi des personnes souffrant d'acuité visuelle diminuée, malvoyantes ou aveugles.

L'article précise qu'actuellement il n'existe pas de cadastre précis sur l'accessibilité des parcs bruxellois, seule l'association « AMT concept » publie un guide répertoriant une partie des endroits accessibles aux PMR. Aujourd'hui, selon l'association seuls sept parcs ont été rendus accessibles depuis 2008. Le manque de visibilité pour nos citoyens sur la question de l'accessibilité de nos parcs se pose donc légitimement.

(1) <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/zich-verplaatsen-in-brussel>

(1) <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/se-deplacer/pmr>

Ter zake heb ik volgende vragen :

1. Het kabinet van de minister heeft verklaard dat een bestek met de monitoring van de aanpassingen en de kostprijs opgesteld werd voor het geheel van de parken. Wanneer wordt dat afgewerkt ?
2. Beschikt de minister in deze fase over voorlopige gegevens over de staat van onze parken op het vlak van toegankelijkheid ? Zo ja, welke parken hebben een verbeterde toegang nodig ?
3. Welke aanpassingen zijn er vereist ?
4. Is er al een agenda voor de werken ?
5. Quid parken van de gemeenten ? Helpt Leefmilieu Brussel de gemeenten bij een dergelijke monitoring ?
6. Het artikel wees erop dat het Gewest ook een label met een kleurcode wou uitreiken. Graag meer daarover.

**Antwoord :**

*Vraag 1*

In het kader van de uitvoering van de Handistreaming-regelgeving kreeg CAWaB van equal.brussels de opdracht om elk van de 8 Brusselse regeringsleden te begeleiden bij de invoering van een « proefproject ». CAWaB is een groep van 18 verenigingen die samenwerken om de samenleving voor iedereen toegankelijk te maken.

De door equal.brussels aan CAWaB toevertrouwde opdrachten bestaan uit :

- het delen van zijn ervaring en deskundigheid met kabinetten en besturen ;
- ze opleiden en sensibiliseren ;
- reproduceerbare instrumenten en methodologie uitwerken.

Elke minister en staatssecretaris heeft er zo voor gekozen om aan één bevoegdheid te werken. Van mijn kant ben ik met een proefproject in het kader van mijn bevoegdheid van minister van Leefmilieu gestart.

De parken en tuinen die in Brussel gerenoveerd of aangelegd zijn, voldoen nog niet aan alle toegankelijkheidsnormen voor mensen met een motorische, zintuiglijke of cognitieve beperking. Het is dus een kwestie van integrale toegankelijkheid en niet alleen een kwestie van toegankelijkheid voor Personen met Beperkte Mobiliteit. We hebben het hier over een deel van de bevolking dat volgens de cijfers kan oplopen tot 40 procent, die permanent of tijdelijk een beperking hebben. Bovendien moeten ook ouders met kinderwagens als PBM beschouwd worden. Het is dus meer dan we denken een belangrijke kwestie die niet enkel een kleine minderheid van de bevolking treft.

Net daarom moeten we bij de aanleg van groene ruimten met alle handicaps rekening houden. Het is immers ondenkbaar dat 4 op de 10 Brusselaars mogelijk problemen met de toegang tot groene ruimten ondervinden.

Mes questions sont les suivantes :

1. Votre cabinet a indiqué qu'un cahier des charges avec le monitoring des aménagements et le cout était en cours sur l'ensemble des parcs. Quand est-ce que celui-ci sera finalisé ?
2. Disposez-vous à ce stade de données provisoires sur l'état de nos parcs en termes d'accessibilité ? Si oui, quels sont les parcs régionaux dont l'accès doit être optimisé ?
3. Quels sont les types d'aménagements requis ?
4. Un agenda est-il déjà préétabli pour les travaux ?
5. Quid des parcs appartenant aux communes ? Bruxelles Environnement aide-t-il les communes à réaliser un tel monitoring ?
6. Enfin, l'article mentionnait que « la Région souhaiterait également créer une certification pour ses parcs, un label avec un code couleur. » Pouvez-vous nous en dire davantage ?

**Réponse :**

*Question 1*

Dans le cadre de la mise en place de la réglementation Handistreaming, le CAWaB a été chargé par equal.brussels d'accompagner chacun des 8 membres du gouvernement bruxellois dans la mise en place d'un projet « pilote ». Le CAWaB est un groupe de 18 associations travaillant ensemble pour rendre la société accessible à tous.

Les missions confiées par equal.brussels au CaWaB sont de :

- mettre son expérience et son expertise à disposition des cabinets et des administrations ;
- les former et les sensibiliser ;
- élaborer des outils et une méthodologie reproductive.

Chaque ministre et secrétaire d'État a ainsi choisi de travailler sur une compétence. Pour ma part, j'ai initié un projet pilote dans le cadre de ma compétence de ministre de l'Environnement.

Les parcs et jardins rénovés ou créés à Bruxelles n'intègrent pas encore toutes les normes d'accessibilité aux personnes porteuses d'un handicap moteur, sensoriel ou cognitif. Il est donc bien question d'accessibilité intégrale et non pas uniquement d'accessibilité PMR. On parle d'une proportion de la population pouvant, selon les chiffres, atteindre jusque 40 %, étant un jour ou l'autre porteuse d'un handicap ou assimilé, parfois de manière passagère. Par ailleurs, les parents avec poussette sont également à considérer comme des PMR. Il s'agit donc en fait, plus qu'on ne le croit, d'un sujet majeur qui ne concerne pas uniquement une petite minorité de la population.

Dans ce contexte, la création d'espaces verts se doit de prendre en compte tous les handicaps. En effet, il n'est pas imaginable que 4 Bruxellois sur 10 puissent avoir des problèmes d'accessibilité aux espaces verts.

De uitdaging is daarom ervoor te zorgen dat toekomstige projecten goed toegankelijk zijn voor iedereen, en dit minstens op één traject in elke groene ruimte. De implementatie van deze toegankelijkheid begint, zoals u in uw vraag al aangaf, met een specifiek bestek voor toegankelijkheid waarin de normen zijn opgenomen die in elk nieuw project of bij de renovatie van een bestaand park moeten worden geïntegreerd. Om een dergelijk resultaat te bereiken, zet de CAWaB haar opdracht met betrekking tot Leefmilieu Brussel voort. Er is nog geen precieze datum bekend waarop dit werk afgerond zal zijn.

#### Vraag 2

Op dit moment heb ik geen inventaris over de toegankelijkheid van de gewestparken. De ontwikkeling van een methodologisch voorstel voor een dergelijke monitoring wordt momenteel ook besproken tussen het CAWaB en het Leefmilieu Brussel.

#### Vraag 3

Alvorens op deze vraag te antwoorden, is het eerst noodzakelijk om over de monitoring te beschikken.

#### Vraag 4

Naast het opstarten van deze projecten wilde ik nu ook bewustmakingsacties starten. Zo hebben op 21 maart 21 landschapsarchitecten en projectleiders van Leefmilieu Brussel deelgenomen aan een workshop over dit onderwerp. De noodzakelijke aanpassingen en inrichtingen die de verschillende soorten handicaps vergen om zo de toegankelijkheid van de gewestparken te garanderen, passeerden er de revue. Het is voor mij niet mogelijk om de opleiding te herhalen of om alle normen en gegevens omtrent inrichting met u te delen die nodig zijn om de toegankelijkheid van de parken voor een publiek met een of andere beperking te waarborgen.

#### Vraag 5

Wat de gemeenteparken betreft, beschikt Leefmilieu Brussel, met zijn groeiende expertise op dit gebied, over een vadémécum voor de gemeenten die erom vragen, met alle toegankelijkheids-criteria en technische oplossingen die op de markt beschikbaar zijn voor de toegankelijkheid van de voorzieningen en met de standaardclauses in het bestek. Die laatste zijn ontwikkeld in het kader van het Handistreaming-project, dat momenteel op gewestelijk niveau wordt uitgewerkt.

Bovendien dient er opgemerkt dat een overeenkomst die een studiebureau gespecialiseerd in toegankelijkheid en lid van het CAWaB verbindt met Urban.brussels de systematische analyse van iedere stedenbouwkundige vergunningsaanvraag met betrekking tot een park organiseert. Bij deze analyse wordt nagekeken of de clauses omtrent toegankelijkheid voldoende aan de specifieke behoeften van het project dat het voorwerp van de vergunning uitmaakt, aangepast zijn en erin geïntegreerd worden. Op die manier zal ze potentieel tot de omstandigheden of aanpassingen

L'enjeu est ainsi de s'assurer que les projets futurs soient bien accessibles à tous, cela au moins sur un parcours dans chaque espace vert. La mise en œuvre de cette accessibilité passe d'abord, comme vous l'évoquez dans votre question, par le biais d'un cahier des charges spécifique à l'accessibilité reprenant les normes à intégrer dans tout nouveau projet ou rénovation de parc existant. Afin d'arriver à un tel résultat, la mission du CAWaB concernant Bruxelles Environnement est en cours. Il n'y a pas encore de date précise pour la finalisation de ce travail.

#### Question 2

Pour l'heure, je ne dispose pas d'un inventaire de l'état des parcs régionaux en termes d'accessibilité. L'élaboration d'une proposition de méthodologie pour un tel monitoring est également en cours de discussion entre le CAWaB et Bruxelles Environnement.

#### Question 3

Avant de répondre à cette question, il est d'abord nécessaire d'avoir le monitoring.

#### Question 4

En plus de lancer ces projets, j'ai également voulu lancer dès maintenant des actions de sensibilisation. Ainsi le 21 mars dernier, 21 paysagistes et chefs de projets de Bruxelles Environnement ont suivi un workshop dédié à ce sujet. Il y fut question des aménagements nécessaires requis par les différents types de handicaps afin d'assurer l'accessibilité des parcs régionaux. Il ne m'est pas possible de refaire la formation ni de vous faire part de tous les normes et détails d'aménagements requis pour garantir l'accessibilité des parcs à tout public porteur de l'un ou l'autre handicap.

#### Question 5

En ce qui concerne les parcs communaux, Bruxelles Environnement, fort de son expertise qui se développe dans ce domaine, tient à disposition des communes qui en expriment la demande, un vadémécum reprenant tous les critères d'accessibilité et les pistes de solutions techniques existantes sur le marché pour l'accessibilité des aménagements ainsi que des clauses types de cahier des charges. Ces dernières sont développées dans le cadre du projet Handistreaming, en cours de rédaction au niveau régional.

En outre, on notera qu'une convention liant un bureau expert en accessibilité et membre du CAWaB à urban.brussels organise notamment l'analyse systématique de toute demande de permis d'urbanisme portant sur un parc. Cette analyse vise à vérifier que les clauses relatives à l'accessibilité soient bien intégrées et adaptées aux besoins spécifiques du projet qui fait l'objet du permis. Elle mènera ainsi potentiellement à des conditions ou des adaptations des demandes de permis pour une meilleure accessibilité. Je vous invite néanmoins à interroger M. Vervoort pour

van de vergunningsaanvragen voor een betere toegankelijkheid leiden. Ik nodig u evenwel uit om M. Vervoort voor meer details hierover te ondervragen.

#### Vraag 6

Mijn administratie staat in contact met een vereniging die een certificerings- en communicatiemodel heeft opgezet voor het niveau van toegankelijkheid van een voor het publiek toegankelijke ruimte. Informatie over de certificering is beschikbaar ter plaatse, maar ook online in de vorm van een kleurcode die wordt toegepast op een figuur met 7 soorten handicaps. Met deze informatie kan men zich op zijn bezoek of wandeling voorbereiden. Een gedetailleerde fiche begeleidt ook ieder gecertificeerd project. Zoals vermeld in het persartikel waarnaar u verwijst, onderzoekt mijn administratie momenteel de relevantie van dit soort certificering voor groene ruimten.

#### Vraag nr. 985 van de heer Vincent De Wolf d.d. 26 april 2019 (Fr.) :

##### *De aanleg van een donker netwerk om lichtvervuiling tegen te gaan.*

Nachtelijk kunstlicht beschadigt en versnipperd natuurlijke leefgebieden, wat de verplaatsingen van wilde dieren verstoort, relaties tussen soorten, zoals de relatie tussen prooi en roofdier, en de bestuiving/verspreiding van zaden beïnvloedt, en ook het bioritme van dieren en planten in de war brengt.

Om die verschijnselen te bestrijden, wordt steeds meer aanbevolen om een donker netwerk aan te leggen, dat wil zeggen donkere ecologische verbindingssystemen te behouden of te herstellen.

Het doel is de aantasting en versnippering van de leefgebieden door kunstlicht te beperken door middel van een ecologisch netwerk van reservoirs en corridors die gunstig zijn voor de nachtelijke biodiversiteit.

In het licht van deze elementen zou ik de volgende vragen willen stellen :

1. Wat is de huidige stand van zaken van de nachtelijke ecologische verbindingen op niveau van het Gewest ?
2. Worden aantasting en versnippering van het leefgebied door kunstverlichting waargenomen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ?
3. Zo ja, wat is er gedaan om die verschijnselen te bestrijden ?
4. Staat de invoering van een donker netwerk op niveau van het Gewest op de agenda ? Welke denkfijnen worden gemaakt over dit onderwerp ?

plus de détails à cet égard.

#### Question 6

Mon administration est en lien avec une ASBL qui a mis en place un modèle de certification et de communication du niveau d'accessibilité d'un espace ouvert au public. L'information sur la certification est disponible sur place, mais également online sous forme d'un code couleur appliquée à une figure reprenant 7 types de handicaps. Cette information permet ainsi de préparer sa visite ou sa promenade. Une fiche détaillée accompagne également chaque projet certifié. Comme le relève l'article de presse auquel vous faites référence, mon administration analyse actuellement l'intérêt de ce type de certification de ses espaces verts.

#### Question n° 985 de M. Vincent De Wolf du 26 avril 2019 (Fr.) :

##### *La mise en place d'une trame noire pour lutter contre la pollution lumineuse.*

La lumière artificielle nocturne dégrade et fragmente les habitats naturels, ce qui perturbe les déplacements de la faune, agit sur les relations interspécifiques, notamment la relation proie/prédateur et la pollinisation/dispersion des graines et désynchronise aussi les horloges biologiques chez la faune et la flore.

Pour lutter contre ces phénomènes, il est de plus en plus préconisé de mettre en place une trame noire, c'est-à-dire des continuités écologiques caractérisées par leur obscurité, à préserver ou restaurer.

L'objectif est de limiter la dégradation et la fragmentation des habitats dues à l'éclairage artificiel par l'intermédiaire d'un réseau écologique formé de réservoirs et de corridors propices à la biodiversité nocturne.

Compte tenu de ces éléments je souhaiterais vous poser les questions suivantes :

1. Quel est l'état actuel de la connectivité écologique nocturne à l'échelle de la Région ?
2. Des phénomènes de dégradation et de fragmentation des habitats dus à l'éclairage artificiel sont-ils observés en Région de Bruxelles-Capitale ?
3. Le cas échéant, qu'a-t-il été entrepris pour lutter contre ces phénomènes ?
4. La mise en place d'une trame noire à l'échelle de la Région est-elle à l'ordre du jour ? Quelles réflexions sont-elles menées à ce sujet ?

**Antwoord :**

*Vraag 1*

Uw vraag is volkomen relevant gezien de stedelijke context van de hoofdstad. Het begrip blauw en groen netwerk komt uit het GewOP en is stevig verankerd in onze gewoonten. Het begrip zwart netwerk daarentegen – of het « zwart raster » (trame noire, vert.) is relatief recent. Op dit moment beschikken we nog niet over objectieve gegevens over de omvang van het probleem van lichtvervuiling in Brussel.

Leefmilieu Brussel heeft onlangs, in december 2018, de lichtvervuiling voor de allereerste keer in kaart gebracht. Deze kaart werd opgesteld in het kader van een studie die de resultaten van de monitoring van de vleermuizen in het BHG moet analyseren en interpreteren en geeft een eerste beeld van de omvang van het probleem. De kaart is momenteel echter nog geen goede basis voor berekeningen of analyses. Zoals u weet worden alle vleermuizen streng gecontroleerd en zijn bepaalde soorten van communautair belang, zodat ze aanleiding geven tot Natura 2000-gebieden.

Onlangs hebben we zo'n gebied nog geüpdateert met de uitbreiding van de speciale beschermingszone 2, ook wel de zone « Instituut Pasteur » genoemd. Waarnemingen van ingekorven vleermuizen – een erg lichtschuw soort – waren de reden voor deze uitbreiding. Wij hebben dan ook een bijzondere verantwoordelijkheid in die zin en het voorbeeld dat ik zopas gaf, toont aan dat we niet gewacht hebben op een kaart om concreet actie te ondernemen. De instandhoudingsdoelstellingen van de drie Brusselse Speciale beschermingszones voorzien bovendien in maatregelen tegen lichtvervuiling.

*Vraag 2*

Wat dit betreft beschikken we over een eerste kaart, maar nog geen gekalibreerde methode, noch voldoende afstand om de evolutie in Brussel te meten en te analyseren.

In ieder geval stelt mijn bestuur in de praktijk vast dat er meer en meer verlichtingsinstallaties bijkomen. Het ontwerp van die installaties wordt echter steeds beter op vlak van verbruik en efficiëntie. Dit wil wel zeggen dat er minder en minder plaatsen zijn in ons Gewest waar het donker blijft. Bovendien devaloriseert een verlichte site naast een zwarte site deze zwarte site vaak onrechtstreeks, aangezien de insecten aangetrokken worden door het licht, waardoor niet-lichtschuw roofdieren bevoordeeld worden tegenover roofdieren die in het donker leven.

De wetenschappelijke literatuur wijst steeds meer op de verschillende gevolgen van lichtvervuiling op diverse faunistische groepen, van insecten tot amfibieën en vleermuizen. Zo is er bijvoorbeeld de uitstekende studie van de Universiteit van Wageningen, alsook de recente publicatie van monografieën over lichtvervuiling.

**Réponse :**

*Question 1*

Votre question est tout à fait pertinente, vu le contexte urbain de la capitale. La notion de maillage bleu et maillage vert remonte au PRD et est bien ancrée dans nos habitudes. Par contre, la notion de maillage noir – ou « trame noire » est relativement récente. Pour l'instant, nous ne disposons pas encore de données objectives sur l'étendue du problème de la pollution lumineuse à Bruxelles.

Bruxelles Environnement a récemment fait réaliser une toute première carte de la pollution lumineuse, en décembre 2018. Cette carte a été réalisée dans le cadre d'une étude qui doit analyser et interpréter les résultats du monitoring des chauves-souris en RBC et constitue une première image qui permet d'appréhender l'amplitude du problème – mais elle ne permet pas de faire des calculs ni analyses pour l'instant. Comme vous le savez, toutes les chauves-souris sont strictement protégées et certaines espèces sont d'intérêt communautaire, justifiant la désignation de sites Natura 2000.

C'est d'ailleurs ce que nous avons fait tout récemment dans le cadre de l'extension de la Zone spéciale de conservation 2, également appelée zone « institut Pasteur ». En effet, c'est notamment les observations du murin à oreilles échancrées – une espèce très lucifuge – qui a motivé cette extension. Nous avons donc une responsabilité particulière en ce sens et l'exemple que je viens d'évoquer illustre que nous n'avons pas attendu d'avoir une carte pour prendre des actions concrètes. Les objectifs de conservations des trois Zones spéciale de conservation bruxelloises prévoient d'ailleurs des mesures par rapport à la pollution lumineuse.

*Question 2*

À cet égard, nous en sommes à une première carte et nous n'avons pas encore de méthode calibrée, ni suffisamment de recul pour mesurer et analyser l'évolution à Bruxelles.

En tout cas, mon administration constate dans les faits qu'il y a de plus en plus d'installations d'éclairage. Néanmoins, ces dernières sont de mieux en mieux pensées en termes de consommation et d'efficacité. Néanmoins, cela veut tout de même dire qu'il existe de moins en moins d'endroits qui restent noirs dans notre Région. Qui plus est, un site illuminé adjacent à un site noir à tendance à le dévaloriser indirectement, puisque les insectes sont attirés par la lumière, privilégiant ainsi des prédateurs qui n'ont pas peur de la lumière et laissant ceux qui vivent dans le noir sur leur faim.

La littérature scientifique démontre de plus en plus les impacts divers et variés sur plusieurs groupes faunistiques, des insectes en passant par les amphibiens et les chauves-souris. Citons par exemple l'excellente étude de l'Université de Wageningen, ainsi que la publication récente de monographies sur le sujet.

Bovendien mogen de gevolgen voor de menselijke gezondheid niet genegeerd worden, net zoals de energiekosten van de verlichting, ook al verbruiken nieuwe installaties minder.

### Vraag 3

Het beperken van de lichtvervuiling is uitdrukkelijk onderdeel van de Natura 2000-instandhoudingsdoelstellingen. Leefmilieu Brussel houdt rekening met deze aspecten in het kader van de adviezen die ingediend worden voor de vergunningen van de Natura 2000-gebieden in en rond de perimeter. Twee projecten voor het plaatsen van roodachtige LED-verlichting, die geen insecten of vleermuizen storen, konden zo opgezet worden door Sibelga, respectievelijk in het Rood Klooster in Oudergem en op het Vorsterieplateau in Watermaal-Bosvoorde.

Daarnaast houdt Leefmilieu Brussel bij haar projecten voor de verlichting van parken al vele jaren rekening met de beperking van de lichtvervuiling. Nuttig en correct verlichten op bepaalde, gekozen momenten vormt de basis van dit proces.

Zo worden er zoveel mogelijk oplossingen zoals dimmers, specifieke verlichtingsuurroosters in functie van de evolutie van de lengte van de dag en aanwezigheidsdetectie, die zorgt voor een lichtstraal die de voorbijganger volgt, toegepast in alle parken. In het kader van deze acties proberen we toch om respect voor de biodiversiteit zoveel mogelijk te verzoenen met de behoeften van de gebruikers van de gewestelijke parken.

Leefmilieu Brussel communiceert hierover ook via een technische fiche die gedownload kan worden via haar website. Daarnaast neemt mijn bestuur ieder jaar begin oktober deel aan de nacht van de duisternis, namelijk met een stand aan het Rood Klooster om te sensibiliseren rond dit onderwerp.

### Vraag 4

Ik denk effectief dat dit onderwerp opgenomen moet worden in een toekomstige herziening van het gewestelijk lichtplan, dat onder de bevoegdheid valt van mijn collega Pascal Smet.

Ik ben binnen mijn eigen bevoegdheid echter reeds bezig met dit probleem, namelijk in de groene ruimten en de Natura 2000-gebieden.

Er is echter nog werk aan de winkel om de perceptie van de bevolking en van alle gewestelijke operatoren die het grondgebied verlichten te veranderen, ook al is er beterschap zichtbaar. Zo zal Sibelga, zoals ik reeds vernoemde, hier meer en meer rekening mee houden bij het kiezen van het type verlichting.

Mijn bestuur gaat haar acties bovendien verderzetten en rekening houden met lichtvervuiling bij de prioriteiten die voor de komende 6 jaar aan de Europese Commissie voorgesteld worden. Zo zouden we eventueel cofinancieringen kunnen verkrijgen om het probleem meer in detail te bestuderen. Er zouden ook in de volgende natuurplan 2021 – 2026 maatregelen voorzien moeten worden, alsook in een volgende lichtplan.

Par ailleurs, il apparaît que les impacts sur la santé humaine ne sont pas à négliger, au même titre que le coût énergétique de l'éclairage, même si les nouvelles installations consomment moins.

### Question 3

La limitation de la pollution lumineuse fait explicitement partie des objectifs de conservation Natura 2000. Dans le cadre des avis rendus pour les permis concernant des sites Natura 2000 dans et à proximité du périmètre, Bruxelles Environnement y intègre ces aspects. Deux projets de mise en place d'éclairage LED de couleur rougeâtre ne dérangeant pas les insectes et les chauves-souris ont ainsi pu être mis en place par Sibelga, respectivement au Rouge-Cloître à Auderghem et au plateau de la Foresterie à Watermael-Boitsfort.

À côté de cela, dans ses projets d'illumination de parcs, Bruxelles Environnement intègre déjà la limitation de la pollution lumineuse depuis de nombreuses années. Eclairer utile et juste dans un temps déterminé est à la base de ce processus.

Ainsi, des solutions comme le dimmage, l'application d'horaires spécifiques d'allumage en fonction de l'évolution de la durée du jour et de détection de présence qui permettent d'avoir une bulle lumineuse qui suit le passant sont appliquées autant que possible dans les parcs. Dans le cadre de ces actions, nous essayons tout de même de concilier au maximum le respect de la biodiversité avec celui des besoins des usagers des parcs régionaux.

Bruxelles Environnement communique également en la matière, à travers une fiche technique téléchargeable sur son site web. De plus, mon administration participe chaque année à la nuit de l'obscurité début octobre avec un stand au Rouge-Cloître pour sensibiliser sur ce sujet.

### Question 4

Je pense effectivement que ce sujet doit être intégré dans le cadre d'une révision future du plan lumière régional, qui relève de la compétence de mon collègue Pascal Smet.

Neanmoins, je travaille déjà sur le problème, dans le périmètre de ma compétence, dans les espaces verts et les sites Natura 2000.

Mais il y a encore du travail pour changer la perception du public et de l'ensemble des opérateurs régionaux qui illuminent le territoire, même si cela s'améliore, comme je l'évoquais avec Sibelga, qui prendra de mieux en mieux en compte cette problématique dans le choix du type d'éclairage.

Par ailleurs, mon administration va continuer ses actions et intégrer le sujet dans les priorités qui seront proposées à la Commission européenne pour les 6 ans à venir, ce qui permettrait éventuellement d'obtenir des cofinancements pour étudier le problème plus en détail. Il faudra également veiller à intégrer des mesures dans le prochain plan nature 2021 – 2026, ainsi que dans un prochain plan lumière.

**Vraag nr. 986 van mevr. Evelyne Huytebroeck d.d. 26 april 2019 (Fr.) :**

***De vergroeningsvergunning.***

In april 2017 gaf u antwoord aan mijn collega inzake de vergroeningsvergunningen die we in andere steden, zoals Parijs, zien ontwikkelen.

U toonde uw belangstelling voor dit soort regeling en kondigde een denkoefening aan bij Leefmilieu Brussel. Het ging erom een mogelijke omzetting van de vergroeningsvergunning in de Brusselse context verder te analyseren, door middel van voorafgaande studies van de situatie op het vlak van gewestelijke en gemeentelijke regelgeving, technische beperkingen en inventarisering van de praktijken in de verschillende gemeenten, teneinde proefprojecten op te starten.

U sprak ook van de oprichting van het platform Bomen, natuur en landschap. Hoe staat het daarmee ?

Er wordt veel gesproken over gemeentelijke en lokale initiatieven, die zich goed ontwikkelen en goed werken, maar ook een gewestelijk mechanisme, een gewestelijke hefboom is van belang.

Kunt u mij zeggen welke maatregelen het Gewest naar aanleiding van die denkoefening en die ontwikkelingen heeft gepland en uitgevoerd ?

***Antwoord :***

1. *Kan u ons vertellen welke maatregelen door het Gewest overwogen en uitgevoerd worden ?*

Via overleg met de verschillende gemeenten kon een eerste stand van zaken opgesteld worden van de acties voor het vergroenen van de openbare ruimte. Hieruit bleek dat er reeds vele gemeentelijke initiatieven bestaan of op komst zijn.

Momenteel hebben verschillende gemeenten reeds een « plantvergunning » ingevoerd, of een vergunning met een andere naam maar hetzelfde doel. Andere gemeenten zijn hiermee bezig, namelijk Elsene, Sint-Gillis, Vorst, Schaarbeek... en de stad Brussel.

In mijn antwoord van 2017 over hetzelfde onderwerp had ik niet voor om een gewestelijke vergroeningsvergunning in te voeren, maar wel om informatie- en sensibiliseringstools ter beschikking te stellen, alsook de gemeenten die zich willen meestappen in dit avontuur te ondersteunen.

Een kleine methodologische gids bestemd voor de gemeentelijke overheden rond de invoering van een plantvergunning zal tegen september opgesteld worden. De gids zal gebaseerd zijn op de ervaring van de gemeenten die reeds een vergunning hebben ingevoerd.

**Question n° 986 de Mme Evelyne Huytebroeck du 26 avril 2019 (Fr.) :**

***Le permis de végétaliser.***

En avril 2017 vous répondiez à mon collègue au sujet des permis de végétaliser que l'on voit se développer dans d'autres villes, telles que Paris.

Vous précisez votre intérêt pour ce type de dispositif et annonciez une réflexion du côté de Bruxelles Environnement. Il était question d'analyser plus avant une possible transposition du permis de végétaliser dans le contexte bruxellois, moyennant des études préalables de la situation en termes de règlements régionaux et communaux, de contraintes techniques et de recensement des pratiques dans les différentes communes, afin d'initier des chantiers pilotes.

Vous évoquez également la mise en place de la plateforme Arbres, nature et paysage. Qu'en est-il ?

On parle beaucoup des initiatives communales, locales, qui se développent bien et fonctionnent bien, mais l'intérêt est aussi un dispositif, un levier régional.

Pouvez-vous préciser quelles sont les mesures envisagées et mises en œuvre par la Région, suite à cette réflexion et ces évolutions ?

***Réponse :***

1. *Pouvez-vous nous dire quelles sont les mesures envisagées et mises en œuvre par la Région ?*

Des consultations avec différentes communes ont permis d'établir un premier état des lieux des actions de végétalisation de l'espace public, ce qui a mis en avant le fait que de nombreuses initiatives communales existent déjà ou sont en train de se mettre en place.

À ce jour, plusieurs communes ont déjà mis en place un « permis de végétaliser » ou une autorisation portant un autre nom, mais visant le même objectif. D'autres communes sont en train de le faire, c'est le cas d'Ixelles, Saint-Gilles, Forest, Schaarbeek... ou encore de la Ville de Bruxelles.

Dans ma réponse de 2017 à propos du même sujet, j'avais évoqué non pas l'idée d'un permis de végétaliser régional, mais bien celle de mettre à disposition des outils d'information et de sensibilisation, ainsi qu'un soutien aux communes qui souhaitent se lancer dans l'aventure.

Un petit guide méthodologique à destination des pouvoirs publics communaux pour la mise en place d'un permis de végétaliser sera rédigé d'ici le mois de septembre. Le guide s'appuiera sur l'expérience des communes ayant déjà mis un permis en place.

In september 2019 zal er een ontmoeting/workshop georganiseerd worden met de gemeenten om ervaringen uit te wisselen en de methodologieën toe te lichten die gebruikt zijn voor de ingevoerde vergunningen, om meer bepaald de gids aan te vullen.

We zullen hen standaarddocumenten ter beschikking stellen : een standaardreglement (dat door elke gemeente aangepast kan worden aan de realiteit van haar eigen politiereglement), een standaardformulier van vergunningsaanvraag, alsook een standaardbord voor het aangeven van de besproede aanplantingen.

Er moet ook een coherente methodologie ontwikkeld worden om de goede planten te kiezen in functie van de stedelijke beperkingen zoals de plaatsing – aan de voet van een boom, op een balkon of tegen een gevel –, de hoeveelheid licht, esthetische kenmerken, het al dan niet weerstaan aan vertrappeling, de bestaande beschermingsmiddelen voor de voeten van bomen...

Zo zullen er op termijn lijsten van aanbevolen en verboden planten (invasieve exotische planten) voorgesteld worden. De expertise zal verdiept worden, meer bepaald via een onderzoeks-project Co-CREATE, gewijd aan stadsplanten, het project PETAL, waar mijn administratie aan deelneemt, alsook Brussel Mobiliteit.

Naast deze technische documenten voor alle overheden zullen er instrumenten aan het grote publiek aangeboden worden. In de komende weken zal er een informatiebrochure over het belang van vegetatie in de straat uitgebracht worden. Hierin worden twee centrale thema's behandeld : het belang van spontane vegetatie en de mogelijkheid om de aanwezigheid van de natuur te versterken door proactieve handelingen zoals het beplanten van voeten van bomen, gevels en bakken op de openbare weg.

Er zullen informatiesessies / opleidingsworkshops over straattuinieren aangeboden worden aan particulieren enerzijds en aan gemeentepersoneel anderzijds, want ook professionals moeten gevormd worden rond nieuwe praktijken. De sessies voor professionelen zullen opgenomen worden in de opleidingscyclus van het Competentiecentrum inzake stedelijk ecologisch beheer van Leefmilieu Brussel, opgestart in 2018.

Er is niet voorzien om voor deze operaties specifiek planten te voorzien. Er zijn echter heel wat manieren om zich te bevoorraden. Zo worden er op bestaande evenementen zoals het salon van het natuurlijk tuinieren van Leefmilieu Brussel, de plantenbeurs van Natagora, de zadenbeurs of het festival van het Leefmilieu gewoonlijk planten en zaden verdeeld als aanvulling op de planten die de gemeenten er bezorgen.

## 2. Hoe zit het met het platform Boom ?

Wat betreft het platform « Bomen, natuur en landschap » wordt er nog steeds nagedacht over de mate van formalisering, de manier van werken en de verdeling in het competentiecentrum. In ieder geval werkt het platform via een reeks ontmoetingen tussen Leefmilieu Brussel en de andere gemeentelijke en gewestelijke beheerders, alsook met vertegenwoordigers uit bijvoorbeeld de verenigingssector, rond de grote uitdagingen in verband met milieubeheer en de concrete toepassing ervan. Zo werden er in 2018 4 workshops georganiseerd voor het opstellen van een referentiekader voor milieubeheer. In deze workshops werd er gesproken

En septembre 2019, une rencontre/workshop sera organisée avec les communes afin d'échanger sur les expériences et d'exposer les méthodologies utilisées pour les permis en place, afin notamment d'alimenter le guide.

Nous mettrons à leur disposition des modèles de documents : un règlement type (adaptable par chaque commune à la réalité de son propre règlement de police), un formulaire type de demande de permis, ainsi qu'un modèle de plaquette de signalement des plantations autorisées.

Il est également nécessaire de développer une méthodologie cohérente pour bien choisir les plantes selon différentes contraintes urbaines, telles que l'emplacement – en pied d'arbre, balconnière ou façade –, l'ensoleillement, l'esthétique, la résistance au piétinement, les moyens existants pour protéger les pieds d'arbres...

Des listes de plantes conseillées et de plantes interdites (plantes exotiques envahissantes) seront ainsi à terme proposées. L'expertise sera approfondie via, notamment, un projet de recherche Co-CREATE dédié à la végétalisation urbaine, le projet PETAL, auquel participe mon administration, ainsi que Bruxelles Mobilité.

Au-delà de ces documents techniques pour les pouvoirs publics, des outils pour le grand public seront proposés. Une brochure d'information sur l'importance de la végétation dans les rues sortira dans les semaines qui viennent et sera développée sur deux axes : l'importance de la végétation spontanée et la possibilité de renforcer la présence de nature par des démarches proactives comme la végétalisation de pieds d'arbres, de façades, de bacs en voirie.

Des séances d'info / ateliers de formation sur le jardinage de rue seront proposés pour les particuliers d'une part et pour le personnel communal d'autre part, parce qu'il faut également former les professionnels à de nouvelles pratiques. Les séances pour les professionnels pourront être intégrées dans le cycle de formations du centre de compétence en gestion écologique de Bruxelles Environnement, initié en 2018.

Il n'est pas envisagé de fournir spécifiquement des plantes pour ces opérations. Néanmoins, la distribution habituelle de plantes et graines lors d'évènements existants comme la foire du jardin naturel de Bruxelles Environnement, la bourse aux plantes de Natagora, la bourse aux graines, ou encore le festival de l'environnement forment autant de moyens de s'approvisionner, en complément des plantes fournies par les communes et en collaboration avec celles-ci.

## 2. Qu'en est-il de la plateforme Arbre ?

En ce qui concerne la plateforme « Arbres, nature et paysage », une réflexion est toujours menée quant à son degré de formalisation, son mode de fonctionnement et son articulation au centre de compétence. Dans tous les cas, son travail est effectué au travers d'une série de rencontres entre Bruxelles Environnement et les autres gestionnaires publics communaux et régionaux, ainsi que des représentants du secteur associatif par exemple, autour des grands enjeux de la gestion écologique et de sa mise en œuvre concrète. Quatre workshops ont ainsi été organisés en 2018 dans le cadre de l'élaboration d'un référentiel de gestion écologique, lors desquels

over de geschikte vorm van het platform, het technische niveau, de prioritaire thema's, enz. Er werden ook twee handvesten opgesteld, het « handvest van de boom in de stad » en het « handvest natuur toegelaten », die binnenkort voorgesteld zullen worden voor ondertekening door publieke en private beheerders. Het gaat dus om inhoudelijke acties, met een erg structurerende aanpak, die nog in de ontwerpfasen zitten. Deze werkzaamheden zullen in 2019 voortgezet worden.

**Vraag nr. 991 van de heer David Weytsman d.d. 6 mei 2019 (Fr.) :**

*Beleidsmaatregelen ter bestrijding van de achteruitgang van de insecten en dus van de Brusselse biodiversiteit.*

Insectenpopulaties zijn in vrije val over de hele wereld. De onderzoekers zijn uiterst pessimistisch en brengen studies met duizelingwekkende cijfers naar voren.

- Meer dan 40 % van de soorten zou tegen het einde van de eeuw kunnen verdwijnen.
- In 2017, na zeventien jaar werk in Duitsland, is men getuige van een ineenstorting van de biomassa van vliegende insecten met 76 %, in gebieden die nochtans beschermd zijn !
- Sinds 1947 is het aantal bijenkolonies in de Verenigde Staten gedaald van 6 miljoen tot slechts 3,5 miljoen.
- 10 % van de insectensoorten is in de afgelopen 50 jaar al verdwenen. Meer dan 40 % wordt zonder meer met uitsterven bedreigd tegen het einde van de eeuw. En 31 % wordt bedreigd met achteruitgang.
- Het totale aantal soorten is de afgelopen 30 jaar met 2,5 % per jaar gedaald.

Meer in detail, wijzen wetenschappers met de vinger naar de intensieve landbouw als de « wortel van het probleem » van die massale daling, die in 23,9 % van de studies wordt genoemd vanwege praktijken als overmatig gebruik van pesticiden (12,6 %) of meststoffen (10,1 %). Ontbossing (8,8 %), verstedelijking (10,7 %), omleiding van moerassen en rivieren (6,3 %) komen bovenop de andere oorzaken die de natuurlijke leefomgeving van insecten vernietigen (12,6 %).

Naast die vele lokale milieueffecten, gegroepeerd onder de dreiging van ecologisch habitatverlies, is er ook de opwarming van de aarde, die 5 % van de gemelde situaties bemoeilijkt.

Volgens Belgische en internationale deskundigen zullen de gevolgen van het uitsterven van bepaalde insecten dramatisch zijn.

Een groot deel van de betrokken insecten zijn bestuivers, die onmisbaar zijn voor de productie van voedsel voor menselijke consumptie : in de landbouw is 75 tot 80 % van de gekweekte gewassen afhankelijk van die onmisbare hulpkrachten.

cet outil a été discuté, quant à la forme adéquate à lui donner, sa structure, le niveau de technicité, les thèmes prioritaires, etc. Deux chartes, une « charte de l'arbre en ville » et une « charte 'bâtiment nature admise' », ont également été co-crées lors de ces workshops et seront prochainement proposées à la signature des gestionnaires publics et privés. Il s'agit donc d'actions de fond, à visée très structurante, qui en sont toujours à un stade de conception. Ce travail se poursuivra en 2019.

**Question n° 991 de M. David Weytsman du 6 mai 2019 (Fr.) :**

*Les politiques menées visant à lutter contre le déclin des insectes et ce faisant de la biodiversité bruxelloise.*

Les populations d'insectes sont en chute libre partout dans le monde. Les chercheurs sont extrêmement pessimistes et mettent en avant des études avec des chiffres qui donnent le tournis.

- Plus de 40 % des espèces pourraient disparaître d'ici à la fin du siècle.
- En 2017 après vingt-sept années de travaux en Allemagne, on assiste à un effondrement de 76 % de la biomasse d'insectes volants au sein d'aires pourtant protégées !
- Depuis 1947, le nombre de colonies d'abeilles aux États-Unis est passé de 6 millions à seulement 3,5 millions.
- 10 % des espèces d'insectes ont déjà disparu au cours des 50 dernières années. Plus de 40 % sont purement et simplement menacées de disparition d'ici à la fin du siècle. Et 31 % sont menacées de déclin.
- Le nombre total d'espèces a diminué de 2,5 % par an au cours des 30 dernières années.

Dans le détail, les scientifiques pointent du doigt l'agriculture intensive comme la « racine du problème » de ce déclin massif, citée dans 23,9 % des études en raison de ses pratiques, comme l'excès de pesticides (12,6 %) ou d'engrais (10,1 %). La déforestation (8,8 %), l'urbanisation (10,7 %), le détournement des marais et rivières (6,3 %) s'ajoutent aux autres causes détruisant les habitats naturels des insectes (12,6 %).

Outre ces nombreux impacts environnementaux locaux, regroupés sous la menace de perte d'habitat écologique, on trouve aussi le réchauffement climatique, compliquant 5 % des situations rapportées.

Selon les experts belges et internationaux, les conséquences de l'extinction de certains insectes vont être dramatiques.

Une bonne partie des insectes concernés sont en effet des polliniseurs, indispensables à la production de nourriture à destination humaine : en agriculture, 75 à 80 % des plantes cultivées dépendent de ces indispensables auxiliaires.

Insecten staan ook op het menu van de meeste vogels (60 % zijn insecteneters), maar zelfs zaadeters hebben voor hun ontwikkeling op een bepaald moment insecten nodig. In Wallonië zien we dat de trekvogels, die allemaal insecteneters zijn (gierzwaluw, zangvogels, boszangers), sinds 1992 sterk zijn afgenomen. In Brussel heeft de groep van de insecteneters de grootste daling gekend (- 62,4 %).

1. Wat heeft de gewestregering gedaan om insecten te beschermen ? Kunt u een overzicht geven van de overheidsmaatregelen op dat gebied ?
2. Welke maatregelen werden getroffen om de oorzaken van het uitsterven van insecten te bestrijden ?
3. Welke maatregelen zijn er ook ten aanzien van vogels genomen ?
4. Beschikt de regering over specifieke studies over het Gewest of heeft zij beslist hierover studies uit te voeren ?
5. Hebt u beslist het grote publiek bewust te maken van het gebruik van pesticiden en de gevolgen daarvan voor het milieu ?
6. Gebruikt het Gewest nog pesticiden voor de groene ruimten die het beheert ? Welke ? Heeft zij beslist het gebruik ervan te verbieden ?
7. Heeft het Gewest voor de groene ruimten die het beheert, in specifieke plaatsen voorzien met wilde planten die een bron voor bestuivers zijn ?
8. Heeft het Gewest voor de gebouwen die het beheert nissen voor insecten (bijen...) ingevoerd, die het mogelijk maken ze te beschermen tegen pesticiden ?

**Antwoord :**

*Vragen 1, 2 en 3*

Zoals u aangeeft zijn er verschillende oorzaken voor het afnemen van de biodiversiteit. Deze variëren bovendien in functie van de soorten. Landbouw blijkt echter de belangrijkste oorzaak te zijn, gevolgd door verstedelijking. Deze twee fenomenen zijn op complexe wijze sterk verbonden met de klimaatverandering. Aangezien er binnen ons Gewest slechts in zeer geringe mate aan landbouw gedaan wordt, denken we dat de belangrijkste factor verband houdt met het verdwijnen van natuurlijke habitats en de praktijken bij het beheer van de groene ruimten. Andere factoren, zoals de lucht- en waterkwaliteit of lichtvervuiling, moeten ook in beschouwing genomen worden.

Wat betreft de actie van de Regering in het licht van deze vaststelling is het moeilijk om « eenvoudige » maatregelen te vinden die een antwoord bieden op de afname van de biodiversiteit, aangezien de oorzaken zo verscheiden zijn. Bijgevolg zijn er transversale en systemische oplossingen nodig. Er moet met andere woorden ook actie ondernomen worden in andere domeinen, zoals de ruimtelijke ordening. Zo is een van de uitdagingen van het Natuurplan 2016-2020 het integreren van de natuurdimensie in de stedenbouwkundige instrumenten en het bepalen van het concept van een Brussels ecologisch netwerk. Dit kan door milieudoelstellingen vast te leggen die aanvaardbaar zijn voor de andere stadsplanners. Zo werkt mijn administratie zoveel mogelijk samen met andere gewestelijke en gemeentelijke actoren. Daarnaast worden er ook transregionale partnerschappen

Les insectes figurent par ailleurs au menu d'une majorité des oiseaux (60 % sont insectivores), mais même les granivores ont à un moment ou à un autre, besoin d'insectes pour leur développement. En Wallonie, on constate que les espèces migratrices, toutes insectivores (martinet noir, fauvettes, pouillots) déclinent fortement depuis 1992. A Bruxelles, le groupe des insectivores a subi la baisse la plus prononcée (- 62,4 %).

1. Qu'est-ce que le gouvernement régional a fait pour protéger les insectes ? Pouvez-vous dresser un état des lieux de l'action gouvernementale en la matière ?
2. Quelles mesures ont-elles été prises pour combattre les causes de cette disparition des insectes ?
3. Concernant les oiseaux, quelles mesures ont-elles également été prises ?
4. Le gouvernement est-il en possession d'études spécifiques sur la Région ou a-t-il décidé de mener des études sur le sujet ?
5. Avez-vous décidé de sensibiliser le grand public à l'usage des pesticides et à leurs conséquences sur le milieu environnemental ?
6. Pour les espaces verts dont elle a la gestion, la Région utilise-t-elle encore des pesticides ? Lesquels ? A-t-elle décidé d'en bannir l'usage ?
7. Pour les espaces verts dont elle a la gestion, la Région a-t-elle spécifiquement dédié des endroits avec des plantes sauvages qui sont des ressources pour les pollinisateurs ?
8. Pour les bâtiments dont elle a la gestion, la Région a-t-elle introduit des niches pour insectes (abeilles,...) qui leur permettent d'être à l'abri des pesticides ?

**Réponse :**

*Questions 1, 2 et 3*

Comme vous l'indiquez, les causes du déclin de la biodiversité sont multiples, et elles varient en fonction des espèces. Toutefois, l'agriculture semble être le moteur le plus puissant de cette mécanique, suivie de près par l'urbanisation, les deux entretenant des relations complexes et nombreuses avec les changements climatiques. Dans notre Région, la portion congrue de l'agriculture nous mène à penser que le principal facteur est lié à la disparition des habitats naturels, ainsi qu'aux pratiques de gestion des espaces verts. D'autres facteurs comme la pollution de l'air ou de l'eau, ou la pollution lumineuse, sont aussi à considérer.

En ce qui concerne l'action du Gouvernement face à ce constat, il est difficile de trouver des mesures « simples » qui répondent à ce déclin, étant donné cette diversité de causes à l'origine du problème. Cela implique en conséquence des réponses transversales et systémiques. En conséquence, l'action doit être menée sur d'autres matières, telles que l'aménagement du territoire. Ainsi, l'un des enjeux du Plan Nature 2016-2020 est l'intégration de la nature dans les outils urbanistiques et le fait d'asseoir la notion de réseau écologique bruxellois en définissant des objectifs écologiques acceptables par les autres planificateurs du territoire. Ainsi, mon administration noue un maximum de partenariats avec d'autres acteurs régionaux et communaux, sans oublier les partenariats transrégionaux pour asseoir le réseau écologique au-delà des frontières de Bruxelles. Par exemple,

opgezet om het ecologisch netwerk ook buiten de grenzen van het Gewest vorm te geven. Zo zet Leefmilieu Brussel samenwerkingen op met CityDev voor het ecologisch beheer van de bedrijfsparken Erasmus-Zuid in Anderlecht en « Darwin » in Ganshoren. Samen met Perspective werken we aan de vergroening van de speelplaatsen in scholen en samen met ONE aan het ecologisch beheer van de tuinen en speelplaatsen van crèches. De MIVB werkt ook aan plannen voor een gedifferentieerd beheer van haar belangrijkste sites en past al meerdere jaren een ecologisch beheer van de tramsporten toe.

Tegelijkertijd werd het tweede Programma voor Pesticidenreductie voor de periode 2018-2022 sterk gekoppeld aan het Natuurplan, aangezien de reductie van pesticiden alleen maar mogelijk is in combinatie met een ecologisch beheer van onze buitenruimten. Er worden ook synergieën uitgewerkt met de Good Food-strategie, met de bedoeling de gewestelijke landbouw te begeleiden bij de overgang naar agro-ecologie.

Ik heb bovendien veel concrete initiatieven genomen voor de bescherming van de insecten : eerst en vooral het herstellen van de natuurlijke habitats, zoals bij de recente uitbreiding, op mijn initiatief, van het Natura 2000-netwerk ter hoogte van het Engelandplateau, een unicum in Europa. Ik heb ook twee nieuwe erkende natuurreservaten laten goedkeuren in Anderlecht, met gewestelijke steun voor de verenigingen die ze gaan beheren.

Nog een voorbeeld van concrete actie : er werd met Le Logis-Floréal samengewerkt om in Watermaal-Bosvoorde de stronken van dode Japanse kerselaars te behouden. Deze zijn namelijk noodzakelijk voor de larven het Vliegend hert, een keversoort. Zo werden er in de tuinwijk en langs de spoorweg in het Zoniënwoud « piramides » van dood hout opgericht. Deze acties zullen via een Agenda 21-project en met ondersteuning van het Gewest uitgebreid worden door ze te combineren met een communicatiecampagne bestemd voor de inwoners van de betreffende wijken.

Daarnaast is ook de waterkwaliteit een belangrijke hefboom voor de biodiversiteit. Zo speelt het waterbeheerplan een essentiële rol voor onze acties, meer bepaald via de eerste krachtlijn ervan, die gericht is op een kwalitatief beheer van het oppervlaktewater, een onontbeerlijke habitat is voor een groot aantal waterinsecten. En dat werkt, want bepaalde soorten komen terug of nemen toe dankzij de initiatieven die genomen zijn voor de verbetering van de waterkwaliteit, « rewilding » van de oevers en het terug openleggen van de waterlopen.

Naast deze ietwat « verheven » natuur ligt de focus momenteel specifiek op de « gewone » natuurlijke ruimten, die op coherente wijze aangelegd en beheerd worden en via het Brussels ecologisch netwerk met elkaar verbonden moeten worden.

#### Vraag 4

Verschillende insecten zijn het voorwerp van bescherming op grond van de natuordonnantie. Dit is het geval bij een honderdtal soorten die bescherming genieten in de groene ruimten in de brede zin van het woord. Deze soorten worden regelmatig opgevolgd via wetenschappelijke inventarissen en wetenschappelijke burgerinitiatieven.

Bruxelles Environnement établit des collaborations avec CityDev pour la gestion écologique des parcs d'entreprises d'Erasme Sud à Anderlecht et « Darwin » à Ganshoren. Avec Perspective, nous travaillerons sur la végétalisation des cours d'écoles et avec l'ONE, sur la gestion écologique des jardins et cours des crèches. La STIB travaille également à des plans de gestion différenciée de ses principaux sites et a adopté depuis plusieurs années une gestion écologique des voies de trams.

En parallèle, le second programme de réduction des pesticides, pour la période 2018-2022, a été étroitement rattaché au Plan Nature, considérant que la réduction des pesticides ne peut se faire que dans le cadre d'une gestion écologique de nos espaces extérieurs. Des synergies sont également en cours de consolidation avec la stratégie GoodFood, dans l'objectif d'accompagner l'agriculture régionale dans sa nécessaire transition vers l'agro-écologie.

Par ailleurs, les actions concrètes que j'ai menées afin de protéger les insectes, sont nombreuses : il y a tout d'abord la restauration des habitats naturels, comme avec l'extension récente, à mon initiative, du réseau Natura 2000 au niveau du plateau Engeland, une première en Europe. J'ai également fait adopter la création de deux nouvelles réserves naturelles agréées à Anderlecht, avec un soutien régional aux associations gestionnaires.

Autre exemple d'actions concrètes : le Lucane cerf-volant, un important travail a été réalisé avec le Logis-Floréal, à Watermael-Boitsfort, pour préserver les troncs de cerisiers du Japon morts, nécessaires à leurs larves, afin de créer des « pyramides » de bois mort dans la cité-jardin et le long de la voie ferrée en Forêt de Soignes. Un projet Agenda 21 de la commune permettra, avec le soutien de la Région, de renforcer ces actions en les accompagnant d'une communication vers les habitants des quartiers concernés.

En outre, la qualité de l'eau constitue également un levier important. Ainsi, le Plan de gestion de l'eau joue un rôle fondamental dans nos actions, notamment via son axe 1 qui vise à assurer une gestion qualitative des eaux de surface, indispensable à bon nombre d'insectes aquatiques. Et cela fonctionne car certaines espèces sont de retour ou en augmentation, suite aux démarches entreprises d'amélioration de la qualité des eaux, de renaturation des berges et de remise à ciel ouvert des cours d'eau.

Au-delà de cette nature un peu « sacrée », l'enjeu actuel porte également sur les espaces de nature ordinaire, qu'il convient d'aménager et gérer de manière cohérente et de connecter entre eux au travers du réseau écologique bruxellois.

#### Question 4

Plusieurs insectes font l'objet d'une protection par l'ordonnance nature ; c'est le cas d'une centaine d'espèces qui bénéficient d'une protection dans les zones d'espaces verts au sens large du terme. Dans ce cadre, ces espèces font l'objet de suivis réguliers par des inventaires scientifiques et des actions de sciences citoyennes.

De Regering heeft onlangs ook het toezichtsschema voor de monitoring van de staat van de natuur in ons gewest goedgekeurd. Dit bevat de tendensen in verband met de evolutie van de soorten en de Brusselse natuurlijke habitats. Het is echter moeilijk om hier een specifieke conclusie voor insecten uit af te leiden, aangezien de evoluties variabel zijn en de monitoring niet prioritair gericht is op deze soort.

#### Vraag 5

Het Gewest ondersteunt al verschillende jaren het Natuurnetwerk van de vereniging Natagora. Doel van dit plan is om privébedrijven en andere grote eigenaars van terreinen te begeleiden zodat ze actie ondernemen voor de natuur. Daarnaast hebben deze actoren in het kader van de projectoproep « Natuur in de stad » andere initiatieven opgestart met een focus op de bedrijven in de Kanaalzone, in samenwerking met Coördinatie Zenne. Voor privétuinen worden er regelmatig verschillende acties gevoerd, in het bijzonder jaarlijkse communicatiecampagnes zoals de waterdagen, de week zonder pesticiden en de veertiendaagse van de wilde bijen en bestuivers.

Leefmilieu Brussel wilde het thema bovendien vanuit een groter geheel bekijken en actie voeren op het niveau van de wijken om zo te onderzoeken hoe ze onderling op elkaar kunnen worden aangesloten. Daarom heeft het samen met de betreffende gemeenten een proefopdracht uitgeschreven voor het versterken van het ecologisch netwerk in 5 wijken die het Gewest vertegenwoordigen. Op die manier willen ze samen met de bewoners alle mogelijke maatregelen bepalen die dit groene raster doorheen de stad kunnen versterken. Doordat we een echte begeleiding van de bewoners en bedrijven rond een meer ecologisch beheer van de private groene ruimten voorzien, gaan we dus nog een stap verder dan gewoon te sensibiliseren.

Ten slotte zullen de maatregelen die hier vernoemd heb ook gunstig zijn voor de diersoorten die insecten eten : vleermuizen, vogels, kleine zoogdieren, amfibieën,...

#### Vraag 6

Het gebruik van pesticiden in openbare ruimten is streng verboden sinds 1 januari van dit jaar. Dit verbod draagt sterk bij tot de bescherming van dit netwerk doordat er opnieuw voedselbronnen en habitats bijkomen, alsook corridors waارlangs diersoorten zich kunnen verplaatsen. Ondanks het feit dat het verbod recent is ingevoerd, gebruikt Leefmilieu Brussel al vele jaren geen pesticiden meer bij het courant beheer. Er werden bij wijze van uitzondering producten gebruikt die in de biologische landbouw toegestaan zijn, namelijk in de strijd tegen de buxusmot, maar dat is sinds dit jaar ook niet meer het geval.

Naast het verbod zijn we nog verder gegaan door een referentiewerk voor ecologisch beheer samen te stellen. Hiervoor werden de gemeenten en andere gewestelijke instanties geraadpleegd. Op basis van dit document worden de fundamentele kenmerken van een groene ruimte bepaald en zullen de praktijken van de professionelen omkaderd kunnen worden. Zo is er meer bepaald een thema rond bestuivende insecten en andere nuttige organismen voorzien, zodat de beheerpraktijken georiënteerd kunnen worden om op transversale wijze insecten te verwelkomen. Bovendien zal mijn administratie betrokken zijn bij de aangekondigde

Le Gouvernement a également récemment adopté le schéma de surveillance pour le monitoring de l'état de la nature dans notre Région, qui indique des tendances en termes d'évolution des espèces et des habitats naturels bruxellois. Néanmoins, il est difficile d'en tirer une conclusion spécifique au niveau des insectes car les évolutions sont variables et que ce n'est pas le type d'espèces ciblé en priorité par le monitoring.

#### Question 5

La Région soutient depuis de nombreuses années le Réseau Nature de l'association Natagora, dont l'objectif est d'accompagner des entreprises privées et autres grands propriétaires de terrains à mener des actions en la matière. En outre, d'autres actions en ce sens ont été initiées par ces acteurs dans le cadre de l'appel à projets « Nature en ville », avec une focalisation sur les entreprises de la zone du Canal, en collaboration avec Coordination Senne. Pour les jardins privés, diverses actions sont menées régulièrement, et notamment des campagnes de communication annuelles, telles que les journées de l'eau, la semaine sans pesticides, la quinzaine des abeilles et pollinisateurs sauvages.

En outre, afin de prendre du recul et de mener des actions à l'échelle des quartiers entiers pour étudier leur connectivité, une mission-pilote ciblant le renforcement du réseau écologique sur 5 quartiers représentatifs de la Région a été lancée par Bruxelles Environnement, en coordination avec les communes concernées, afin d'identifier, avec les habitants, toutes les mesures possibles de consolidation de cette trame verte qui parcourt la ville. Nous allons donc même plus loin que la simple sensibilisation avec la mise en place d'un véritable accompagnement des habitants et des entreprises vers une gestion plus écologique des espaces verts privés.

Enfin, toutes ces mesures que je viens d'évoquer bénéficieront aussi aux populations d'animaux qui se nourrissent d'insectes : chauves-souris, oiseaux, petits mammifères, amphibiens...

#### Question 6

L'usage des pesticides dans les espaces publics est strictement interdit depuis le 1<sup>er</sup> janvier de cette année, ce qui contribue sensiblement à la préservation de ce réseau, en fournissant des ressources alimentaires, des habitats et des corridors permettant le déplacement des espèces. Malgré cette interdiction récente, Bruxelles Environnement n'utilise plus de pesticides en gestion courante depuis de nombreuses années et les quelques utilisations exceptionnelles de produits autorisés en agriculture biologique, qui étaient liées à la lutte contre la pyrale du buis, seront également abandonnées cette année.

Outre l'interdiction, nous avons été encore plus loin avec un important travail de constitution d'un référentiel de gestion écologique, pour lequel sont consultées les communes et d'autres instances régionales. Ce document permettra d'établir la ligne de base des qualités d'un espace vert et de cadrer les pratiques des professionnels. Une fiche thématique dédiée aux insectes pollinisateurs et autres auxiliaires est notamment prévue, ce qui permettra d'orienter les pratiques de gestion pour favoriser l'accueil de ces insectes, de manière transversale. Par ailleurs, mon administration s'impliquera dans la révision annoncée du cahier des charges type

herziening van het standaardlastenboek van Brussel Mobiliteit, namelijk met betrekking tot het ontwerp en beheer van wegen en hun onmiddellijke omgeving. De bedoeling hiervan is om de bepalingen compatibel te maken met het referentiewerk voor ecologisch beheer.

#### Vraag 7

Er wordt momenteel een gewestelijke strategie opgesteld voor wilde bijen en bestuivers. De idee is om aansluiting te zoeken op andere dynamieken, meer bepaald op het opstellen van een nationaal actieplan. Het idee dat u aanhaalt kan hier mogelijk deel van uitmaken.

Maar ik heb niet gewacht op de formele gewestelijke strategie om zelf al bepaalde prioritaire initiatieven te nemen. Zo heeft de Regering de reikwijdte van het verbod op insecticiden met neonicotinoïden en gelijkaardige actieve stoffen, zoals sulfoxaflor, in januari 2019 bevestigd en uitgebreid. Wij zijn de enige regio die dit reeds heeft gedaan.

Het gaat om een unicum in Europa. Ik heb ook de opdracht gegeven een Atlas van de wilde bijen in Brussel op te stellen, met een gewestelijke rode lijst met soorten die vervolgens indien nodig juridische bescherming kunnen genieten. Daarnaast heb ik aanbevelingen geformuleerd voor het beheer van de groene ruimten of bijzonder belangrijke habitats.

We vullen ook onze kennis in verband met de bedreigingen voor deze insecten aan, namelijk aan de hand van de adhocstudie rond het bepalen van de invloed van de verstedelijking op de wilde bestuivers, de diversiteit van hun voedingsbronnen en hun blootstelling aan pesticiden. De resultaten zullen in de loop van het jaar uitgewerkt worden.

#### Vraag 8

Hoewel ze een pedagogisch nut kunnen hebben, bijvoorbeeld in scholen, heeft deze soort nissen uiteindelijk weinig ecologisch nut en kunnen ze zelfs contraproductief zijn omdat ze de overdracht van ziektes bevorderen.

de Bruxelles Mobilité, pour tout ce qui concerne la conception et la gestion des voiries et de leurs abords, afin d'en rendre les dispositions compatibles avec le futur référentiel de gestion écologique.

#### Question 76

Une stratégie régionale pour les abeilles et pollinisateurs sauvages est en cours d'élaboration. L'idée étant de se rallier à d'autres dynamiques, notamment celles liées à l'élaboration d'un plan d'action national. L'idée que vous évoquez pourra éventuellement en faire partie.

Néanmoins, même si la stratégie régionale n'est pas encore formalisée, je n'ai pas attendu pour initier certaines actions prioritaires. Le Gouvernement a ainsi confirmé et étendu en janvier 2019 la portée de l'interdiction des insecticides néonicotinoïdes et des substances actives similaires, comme le sulfoxaflor. Nous sommes les seuls à avoir agi en ce sens.

C'est une première en Europe, j'ai également entrepris la création d'un Atlas des abeilles sauvages de Bruxelles visant à établir une liste rouge régionale d'espèces qui pourront ensuite bénéficier d'une protection juridique si nécessaire, ou encore la formulation de recommandations relatives à la gestion des espaces verts ou d'habitats particulièrement importants.

Nous complétons également nos connaissances quant aux menaces qui pèsent sur ces insectes, à l'aide de l'étude *ad hoc* qui vise à déterminer l'influence de l'urbanisation sur les pollinisateurs sauvages, la diversité de leurs ressources alimentaires, ainsi que leur exposition aux pesticides. Les résultats seront finalisés dans le courant de l'année.

#### Question 8

S'il peut avoir un intérêt pédagogique dans les écoles par exemple, ce type de niche présentent finalement peu d'intérêt écologique, voire même peut se montrer contre-productif en favorisant la transmission de maladies.

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

**Vraag nr. 653 van de heer David Weytsman d.d. 3 april 2019 (Fr.):**

*Aangekondigde oprichting van een onderzoekscentrum voor artificiële intelligentie in het Brussels Gewest.*

De digitale en technologische revolutie is een feit en dringt steeds meer door in alle geledingen van onze samenleving en economie, zodat we onze levenswijze moeten aanpassen aan die verandering om er ons voordeel mee te kunnen doen.

Deze evolutie moet gevuld worden door concrete acties op Europees, nationaal en regionaal/lokaal niveau. De Brusselse regering lijkt zich bewust te zijn van die uitdaging, aangezien ze de boot niet wil missen en een onderzoekscentrum voor artificiële intelligentie op ons grondgebied wil oprichten.

Dat idee werd blijkbaar geopperd na een staatsbezoek aan Montréal, waar onlangs een instituut voor artificiële intelligentie (MILA) werd opgericht. MILA is in het leven geroepen om de onderzoekers op het gebied van «deep learning» bijeen te brengen, een platform voor samenwerking en co-directie tot stand te brengen, zowel de human resources als de rekenclusters te delen en de nieuwe technologie over te dragen aan bedrijven die opportuniteten zien in het gebruik van algoritmes voor «machine learning». MILA is een instituut dat verankerd is in het heden en toekomstgericht werkt en honderden medewerkers - researchers, experts artificiële intelligentie of nog pas afgestudeerde studenten - bijeenbrengt. Het centrum bestrijkt verschillende duizenden m<sup>2</sup> en omvat meerdere onderzoeks laboratoria en installaties die noodzakelijk zijn voor de bedrijven die meewerken aan het project.

Indien een dergelijk project in Brussel wordt opgezet, zou dat op zich goed nieuws zijn en aansluiten bij de progressieve transformatie van ons Gewest in een echte smart city. Het project moet evenwel openstaan voor iedereen en moet verder reiken dan ons grondgebied via de eventuele synergies die tot stand zullen worden gebracht met de verschillende gezagsniveaus, de noodzakelijke samenwerking tussen Belgische en internationale researchers wier expertise erkend is, om te profiteren van «learning by doing» alsook via de investering van adequate middelen. Het Gewest moet in staat zijn om dat project op te zetten. Het gaat om de toekomst van onze samenleving.

**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° 653 de M. David Weytsman du 3 avril 2019 (Fr.):**

*Création annoncée d'un quartier général de l'intelligence artificielle en Région bruxelloise.*

L'avènement numérique et technologique est indéniable et prend de plus en plus d'ampleur dans tous les aspects de notre société et de notre économie, au point qu'il faille adapter notre mode de vie à ces changements pour pouvoir en tirer profit.

L'évolution qui s'amorce doit pouvoir être suivie d'actions concrètes aux niveaux européen, national et régional/local. Le gouvernement bruxellois semble être conscient de cet enjeu, puisqu'il indique sa volonté de ne pas «louper le coche», à travers la création d'un QG dédié à l'intelligence artificielle sur notre territoire.

Cette idée est, semble-t-il, issue d'une visite d'État à Montréal, où un Institut de l'intelligence artificielle (MILA) a récemment été mis en place. MILA a pour vocation de rassembler les chercheurs dans le domaine de l'apprentissage profond, de proposer une plateforme de collaboration et de codirection, de partager les ressources humaines autant que ses grappes de calculs et d'être un pont de transfert technologique pour la compagnie désirant profiter des opportunités d'affaires découlant de l'utilisation des algorithmes d'apprentissage machine. Un Institut pleinement ancré dans le présent et l'avenir qui regroupe des centaines de collaborateurs, qu'ils soient chercheurs, experts en intelligence artificielle ou encore étudiants gradués. Un QG qui s'étend sur plusieurs milliers de m<sup>2</sup> et comprend plusieurs laboratoires corporatifs, ainsi que des installations indispensables aux entreprises qui contribuent au projet.

Un projet similaire à Bruxelles est en soi une bonne nouvelle et s'inscrit dans la transformation progressive de notre Région en un véritable smart city. Ce projet doit cependant être ouvert au monde et ne pas être cloisonné à notre seul territoire, à travers les éventuelles synergies qui seront mises en place avec les différents niveaux de pouvoir, la collaboration indispensable entre chercheurs belges et internationaux dont l'expertise est reconnue pour bénéficier du «learning by doing», ainsi que par l'investissement de moyens adéquats. La Région doit être capable de prendre ce tournant, il en va de l'avenir de notre société.

Daarover had ik u graag de volgende vragen gesteld :

- Afgezien van de inspiratie die het model van Québec oplevert, zijn er of worden er plannen gemaakt voor een onderzoekscentrum voor artificiële intelligentie in het Brussels Gewest ?
- Beschikt u over een raming van de vereiste investeringskosten ? Welke financieringsmogelijkheden werden al afgetast ?
- Hebt u al bepaald wat de prioritaire actiegebieden voor artificiële intelligentie in het Brussels Gewest zijn ?
- Werd er al overleg gepleegd met deskundigen ?
- Welke actoren zullen de oprichting begeleiden ?
- De pers wijst erop dat overleg met de andere gezagsniveaus gewenst is. Waartoe zal dat overleg dienen ?
  - Welke synergieën worden in dit stadium overwogen ?
  - Kan Europa voor een financiële hefboom zorgen ?
- Welke samenwerkingsverbanden worden overwogen met de universiteiten, de onderzoekscentra en andere actoren op dat gebied ? Hoe staat het met eventuele samenwerking met de privésector ?
- Wat de ligging betreft, wordt gesproken van onderhandelingen die gevoerd worden met de eigenaars van het Axa-gebouw in Bosvoorde, waarbij er onmiddellijk op gewezen wordt dat er zich tijdens de renovatie technische problemen kunnen voordoen.
  - Wat verantwoordt de keuze van die site ? Worden er andere mogelijkheden verkend ?
  - Hoe staat met de onderhandelingen met de beheerders van het Axa-gebouw ? Waarover gaan ze ?
  - Welke aanpassingen moeten uitgevoerd worden ?
  - Hoeveel zou dat kosten ?

**Antwoord :** Het plan voor de oprichting van een hoofdkwartier voor artificiële intelligentie staat, zoals u in de pers zal vernomen hebben, in zijn kinderschoenen. Het eerste belangrijke punt in dit dossier is dat een dergelijk project gedoemd is om te mislukken indien het niet van bij de aanvang wordt gezien als een dubbele samenwerking : een eerste samenwerking tussen de verschillende bestuursniveaus, en vervolgens een samenwerking tussen het publiek en de private en de universitaire wereld.

We beschikken in dit stadium nog niet over een diepgaande studie maar we hebben gezien wat onze buren ondernemen om er zich door te laten inspireren. Wat betreft de investeringen spreekt men over relatief belangrijke bedragen, daar Finland de komende vier jaar 160 miljoen euro zal investeren. Frankrijk en Duitsland zullen de komende 4 en 7 jaar respectievelijk 1,5 en 3 miljard euro investeren. In de VSA kondigt het MIT de oprichting aan van een AI-school voor 1 miljard dollar. China kondigt over de komende 10 jaar een investering aan van 150 miljard dollar.

Pour ces raisons, je souhaiterais vous poser les questions suivantes :

- Outre l'inspiration du modèle québécois, le projet de création d'un QG de l'intelligences artificielle en Région bruxelloise a-t-il fait ou fait-il l'objet d'une étude pour en définir les modalités de réalisation ?
- Disposez-vous d'une estimation quant à l'investissement nécessaire à sa mise en place ? Quelles pistes de financement sont-elles déjà explorées ?
- Avez-vous déjà identifié les domaines d'activités prioritaires en matière d'intelligence artificielle pour la Région bruxelloise ?
- Ce projet a-t-il d'ores et déjà été concerté avec des experts en la matière ?
- Quels sont les acteurs qui accompagneront sa mise en place ?
- La presse annonce une concertation souhaitée avec les autres niveaux de pouvoir. À quelle fin ?
  - Quelles synergies sont-elles envisagées à ce stade ?
  - Quid du levier financier européen ?
- Quelles formes de collaboration sont-elles envisagées avec les universités, les centres de recherche et autres acteurs dans le domaine ? Qu'en est-il de la contribution éventuelle du secteur privé ?
- En ce qui concerne sa localisation, il est fait état d'une négociation en cours avec les propriétaires du bâtiment Axa à Boitsfort, tout en précisant d'emblée les contraintes techniques susceptibles d'apparaître lors de sa rénovation.
  - Qu'est-ce qui justifie le choix de ce site ? D'autres pistes sont-elles explorées ?
  - Où en sont ces négociations avec les gestionnaires du site AXA et sur quoi portent-elles ?
  - Quels aménagements devront-ils être réalisés ?
  - Quel est le montant estimé pour cette opération ?

**Réponse :** Le projet de création d'un quartier général de l'intelligence artificielle en est, comme vous l'aurez lu dans la presse, à ses balbutiements. La première chose à retenir dans ce dossier est qu'un tel projet est voué à l'échec s'il n'est pas pensé dès le départ comme une double collaboration : d'abord une collaboration entre différents niveaux de pouvoir, et ensuite une collaboration entre le public, le privé et le monde universitaire.

Nous n'avons pas encore d'étude poussée à ce stade, mais avons observé ce que nos voisins entreprennent afin de s'en inspirer. En ce qui concerne les investissements, nous parlons d'investissements relativement conséquents, puisque la Finlande investira 160 millions d'euros sur les 4 prochaines années. La France et l'Allemagne investiront respectivement 1,5 et 3 milliards d'euros sur les 4 et 7 prochaines années. Aux USA, le MIT annonce la mise en place d'une école d'IA pour 1 milliard de dollars. La Chine quant à elle s'est engagée pour 150 milliards de dollars au cours de la prochaine décennie.

Volgens het rapport van de coalitie AI 4 Belgium (Artificial Intelligence for Belgium) moet de ambitie van België, wil men op het niveau van Frankrijk, Duitsland en Finland blijven, 80 miljoen euro per jaar zijn om het bedrag van 1 miljard euro te bereiken tegen 2030.

De bijdrage van elke Belgische entiteit aan deze inspanning dient nog het onderwerp uit te maken van overleg. Eén ding is zeker, de financiering van deze ambities vereist dat we een beroep doen op het Europese niveau. Zo weten we bijvoorbeeld dat de Commissie, via haar gecoördineerde plan op het gebied van de AI, de investeringen wil opvoeren en de talenten wil aanmoedigen. Met enorme middelen, want ruim 20 miljard euro per jaar wordt voorzien voor het volgende decennium.

In dit stadium kondigt Vlaanderen een jaarlijks programma aan van 30 miljoen euro bestemd voor AI.

In het Brussels gewest steunen we de artificiële intelligentie sinds jaren.

Zo hebben we in 2017 het AI-researchprogramma Team Up gefinancierd voor een bedrag van 13 miljoen euro. Deze oproep heeft een groot succes gekend, meer bepaald dankzij de continuë investering van het Gewest in de digitale economie die heeft geleid tot het ontstaan van een ecosysteem van actoren in de technologieën van machine learning, big data en cloud computing.

We herinneren eraan dat 60% van de projecten van industriële innovatie die door het Gewest worden gefinancierd projecten zijn in de ITC-sector. Dit is trouwens de bedoeling van het plan NextTech dat als opdracht heeft het activeren van het ITC-ondernehemerschap in Brussel.

Maar zoals de bedragen die ik aanhaalde aantonen, is het duidelijk dat de gewestelijke investeringen niet zullen volstaan om Belgische, Europese en internationale leaders te produceren.

Om een ingrijpende impact te kunnen hebben en een gemeenschappelijke visie te ontwikkelen, is het nodig de ontwikkeling te laten verlopen via een intra-Belgische samenwerking tussen de universiteiten, de ondernemingen, het Gewest en het federale.

Onze openbare gewestelijke instellingen (Innoviris, Hub.brussels,...) staan regelmatig in contact met de experts terzake in de universiteiten, de collectieve centra (SIRRIS), en de ondernemingen.

Verder, via de coalitie AI 4 Belgium, maakt de federale regering zich klaar om een nationale strategie voor de AI uit te werken. Mijn kabinet heeft trouwens contacten gehad met het kabinet van Philippe De Backer, federaal Minister voor de digitale agenda.

Deze coalitie, die de bedoeling heeft zich uit te breiden, omvat reeds enkele Brusselse actoren :

- Prof Hugues Bersini en Tom Leenaerts van de ULB ;

Selon le rapport de la coalition AI 4 Belgium (Artificial Intelligence for Belgium), pour s'aligner sur les niveaux français, finlandais et allemand, l'ambition belge devrait atteindre 80 millions par an pour atteindre 1 milliard d'euros à l'horizon 2030.

La contribution de chaque entité belge à cet effort doit encore faire l'objet de concertations. Une chose est sûre, le financement de ces ambitions nécessite de faire appel au niveau européen. On sait, par exemple, que la Commission, à travers son plan coordonné dans le domaine de l'intelligence artificielle, veut augmenter les investissements et encourager les talents. Avec des moyens colossaux puisque 20 milliards d'euros par an sont prévus durant la prochaine décennie.

À ce stade, la Flandre annonce un programme annuel de 30 millions d'euros dédié à l'IA.

En Région de Bruxelles-Capitale, nous soutenons l'Intelligence artificielle depuis de nombreuses années déjà.

Ainsi, en 2017, nous avons financé le programme de recherche Team Up dédié à l'intelligence artificielle pour un budget proche des 13 millions d'euros. Cet appel a connu un grand succès grâce notamment à l'investissement continu de la Région dans l'économie numérique qui a permis l'émergence d'un véritable écosystème d'acteurs dans les technologies du machine learning, du big data et du cloud computing.

Rappelons que 60% des projets d'innovation industrielle financés par la Région sont des projets dans le secteur des TIC. C'est d'ailleurs la vocation du plan NextTech qui a pour ambition de booster l'entrepreneuriat TIC à Bruxelles.

Mais comme le montrent les montants que je viens d'évoquer, il est clair que les seuls investissements régionaux ne suffiront pas à faire émerger des leaders belges, européens et internationaux.

Pour obtenir un impact transformatif, et développer une vision commune, il convient de s'inscrire le développement de l'IA dans une coopération intra-belge entre les universités, les entreprises, les Régions et le fédéral.

Nos institutions publiques régionales (Innoviris, Hub.brussels,...) sont régulièrement en contact avec les experts en la matière au sein des universités, des centres collectifs (SIRRIS), et des entreprises.

Par ailleurs, par le biais de la coalition AI 4 Belgium, le Gouvernement fédéral s'attèle à la rédaction d'une stratégie nationale pour l'Intelligence Artificielle. Mon cabinet a d'ailleurs rencontré le cabinet du Ministre fédéral de l'agenda numérique, Philippe De Backer.

Cette coalition, qui a vocation à s'agrandir, inclut déjà des acteurs bruxellois :

- Prof Hugues Bersini et Tom Leenaerts de l'ULB ;

- Pieter De Leenheer van de onderneming Collibra, de eerste Belgische Eenhoorn ( valorisering van meer dan 1 miljard dollar en gesteund van bij het begin door het BHG via Innoviris en finance.brussels) ;
- Ann Nowé van de VUB ;
- En vele anderen... (volledige lijst op hun internetsite).

### Competentiebehoeften

De ontwikkeling van de AI in België (en van het digitale in het algemeen) wordt met bepaalde obstakels geconfronteerd die haar groei afremmen. Eén ervan is het ontbreken van specifieke vaardigheden op de arbeidsmarkt.

Hoewel vele Belgen vertegenwoordigd zijn op de internationale vergaderingen van AI-experten, blijft het Belgische aanbod beperkt en heeft het te weinig zichtbaarheid.

Met het hoofdkwartier (HK) voor artificiële intelligentie is het de bedoeling een kritische massa te bereiken in termen van AI vaardigheden en een collaboratieve omgeving te scheppen waar de academische wereld, de ondernemingen en de publieke actoren elkaar kunnen ontmoeten rond dit onderwerp.

Het HK voor AI zou kunnen functioneren als een school voor doctorale vorming die de vaardigheden van het hoogste niveau samenbrengt. Het HK zou het op die manier mogelijk maken om de Belgische expertise in te schrijven in een Europees en zelfs mondial perspectief, en op die manier de financiering van grote private actoren aan te trekken.

Om geconcentreerd te blijven op de Brusselse uitdagingen zullen de thema's die in het centrum worden aangeboord de bijdrage behandelen van de AI in domeinen zoals gezondheid, energie, mobiliteit, milieu, de verbetering van openbare diensten,...

Het idee om dit HK te vestigen in het vroegere gebouw van de Royale Belge/ AXA te Bosvoorde vloeit voort uit twee vaststellingen : een eerste is dat dit symbolische gebouw reeds enkele jaren leeg staat en dat de ruimten min of meer te vergelijken zijn met het referentieproject Mila te Montreal, een tweede is dat we ervan overtuigd zijn dat we ons, indien we willen vooruit gaan, over een concreet project moeten buigen.

De volgende stappen zijn het evalueren van de noden van de potentiële actoren van het HK in termen van oppervlakte, toegang, diensten, medewerkers,... Dit zal gebeuren in samenwerking met de Coalitie AI 4 Belgium. Samen met de eigenaar-partner van het gebouw, kunnen we dan concreet verdergaan met de bouw van een vastgoedproject, ondermeer met de nodige budgettaire ramingen.

- Pieter De Leenheer de l'entreprise Collibra, la première Licorne belge (valorisation de plus d'un milliard de dollars et soutenue à ses début par la RBC via Innoviris et finance.brussels) ;
- Ann Nowé de la VUB ;
- Et bien d'autres... (liste complète sur leur site internet).

### Besoins de compétences

Le développement de l'AI en Belgique (et du numérique en général) est confronté à certains freins, limitant parfois sa croissance. L'un d'eux concerne le manque de compétences spécifiques sur le marché du travail.

Bien que de nombreux Belges figurent dans les assemblées internationales des experts en IA, l'offre belge reste limitée et manque surtout de visibilité.

Avec le QG en intelligence artificielle, l'idée est d'atteindre une masse critique en termes de compétences IA et de créer un environnement collaboratif où le monde académique, les entreprises et les acteurs publics peuvent se rencontrer autour de ce sujet.

Le QG en IA pourrait fonctionner comme une école de formation doctorale fédérant les compétences de plus haut niveau. Le QG permettrait ainsi d'inscrire l'expertise belge en IA dans une perspective européenne, voire mondiale et par là d'attirer les financements des grands acteurs privés.

Afin de rester concentré sur des enjeux bruxellois, les thématiques abordées dans le centre traiteront de l'apport de l'IA dans les domaines de la santé, de l'énergie, de la mobilité, de l'environnement, de l'amélioration des services publics,...

L'idée d'installer ce QG dans l'ancien bâtiment Royale Belge/AXA à Boitsfort émane d'un double constat : d'abord, ce bâtiment symbolique est vide depuis quelques années et ses surfaces correspondent à peu près au projet de référence MILA à Montréal, ensuite nous pensons que pour avancer il faut que nous nous penchions sur un cas concret.

Les prochaines étapes sont d'évaluer les besoins des potentiels acteurs du QG en termes de surfaces, d'accessibilité, de services, de collaborations,... Ceci se fera en collaboration avec la Coalition AI 4 Belgium. Nous pourrons alors, avec le partenaire propriétaire du bâtiment, avancer plus concrètement dans la construction d'un projet immobilier, notamment les estimations budgétaires nécessaires.,

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

**Vraag nr. 568 van de heer Sevket Temiz d.d. 28 februari 2019 (Fr.):**

***De opleiding tot rijschoolinstructeur.***

Onlangs vernamen wij via de pers dat de Federatie van erkende rijscholen binnenkort opleidingssessies zal organiseren om rijschoolinstructeur te worden met de medewerking van uw ministerie<sup>(1)</sup>. Deze opleidingen zullen onder bepaalde voorwaarden ook toegankelijk zijn voor werkzoekenden en mensen die steun krijgen van het OCMW, wat uitstekend nieuws is.

Graag een antwoord op volgende vragen :

- Zijn er naast de in het persartikel gestelde voorwaarden, namelijk het bezit van een GHSO of een diploma van technische secundair onderwijs inzake automechaniek, nog andere voorwaarden waaraan moet worden voldaan om deze opleidingen, cursussen te kunnen volgen dan het slagen voor de examens ?
- Op grond van welke criteria zijn houders van een diploma van het secundair beroepsonderwijs van deze opleiding uitgesloten (bijvoorbeeld houders van een diploma in een tak van de autotechniek) ?
- Hebt u een projectie van het aantal vacatures voor Nederlandstalige en Franstalige instructeurs dat de komende jaren in Brussel moet worden ingevuld ?
- Kunt u mij de exacte datum meedelen waarop de examens worden afgenoem en de uiterste inschrijvingsdatum voor ?
- Kunnen kandidaten die aan het einde van de cursus hun bekwaamheidsattest hebben ontvangen, in de andere twee Gewesten van het land werken ?

**Antwoord :** De Fédération des Auto-école agréés (VZW FAA) zal sessie organiseren met de bedoeling om toekomstige instructeurs voor rijscholen vrij te stellen van theoretische cursussen.

Deze opleidingen zullen geheel gratis toegankelijk zijn voor werkzoekenden alsook voor steunrekkenden van het OCMW die sinds 3 jaar in het bezit zijn van een rijbewijs en een diploma van hoger algemeen secundair onderwijs (ASO) of een diploma hoger technisch onderwijs (heeft van ver of van dichtbij een link met de automobiel sector).

(1) <https://www.dhnet.be/regions/bruxelles/des-formations-pour-permettre-aux-demandeurs-d-emploi-de-devenir-instructeur-d-aut ecoles-5c598dabd8ad5878f06dae5d>

**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° 568 de M. Sevket Temiz du 28 février 2019 (Fr.):**

***La formation d'instructeur d'auto-école.***

Récemment, nous apprenions par voie de presse que prochainement la Fédération des auto-écoles agréées va organiser des sessions de formation pour devenir instructeur d'auto-école avec la collaboration de votre ministère<sup>(1)</sup>. Ces formations seront aussi accessibles, sous certaines conditions, aux demandeurs d'emploi et aux personnes bénéficiaires du CPAS, ce qui est une excellente nouvelle.

Dans ce cadre, je souhaiterais une réponse aux questions suivantes :

- Outre les conditions énoncées dans l'article de presse, à savoir la détention d'un CESS ou d'un diplôme de l'enseignement secondaire technique en rapport avec l'automobile, y a-t-il d'autres conditions, en dehors des examens à réussir, à respecter afin de suivre ces formations ?
- Sur quels critères sont exclus de cette formation les détenteurs d'un diplôme du secondaire professionnel (par exemple, ceux ou celles diplômés en particulier dans une branche en rapport avec la mécanique automobile) ?
- Avez-vous une projection du nombre d'instructeurs néerlandophones et francophones à pourvoir pour les années à venir à Bruxelles ?
- Pouvez-vous me dire à quelle date précise seront organisés les examens et la date limite d'inscription ?
- Les candidats ayant reçu leur brevet d'aptitude en fin de parcours pourront-ils travailler dans les deux autres Régions du pays ?

**Réponse :** La Fédération des auto-écoles agréées (ASBL FAA) va organiser des sessions en vue de former de futurs instructeurs auto-écoles pour dispenser des cours théoriques.

Ces formations entièrement gratuites seront accessibles aux demandeurs d'emploi ainsi qu'aux personnes émargeant au CPAS et possédant un permis de conduire voiture depuis plus de 3 ans ainsi qu'un diplôme d'humanités supérieurs en général (CESS) ou diplôme d'humanités supérieurs technique (branche ayant un rapport de près ou de loin avec l'automobile).

(1) <https://www.dhnet.be/regions/bruxelles/des-formations-pour-permettre-aux-demandeurs-d-emploi-de-devenir-instructeur-d-aut ecoles-5c598dabd8ad5878f06dae5d>

Er zijn geen verdere voorwaarden buiten de door u aangehaalde diploma vereisten en het slagen in het examen.

Er wordt niemand uitgesloten op basis van diploma.

Op dit ogenblik zijn er nog geen cijfers voor handen. De eerste lessenreeksen zouden normaliter in de loop van de maand mei moeten aanvatten. Op basis daarvan zal er een inschatting gemaakt kunnen worden van het totaal aantal personen dat bereikt kan worden in dit project.

Het praktisch organiseren van de examens en bijhorende inschrijvingsmodaliteiten is de verantwoordelijkheid van de betrokken VZW. Het zijn zij die in functie van hun planning de vorming praktisch vorm geven.

Eens een instructeur een brevet krijgt van een geaccrediteerde instelling, mogen zij in de 3 Gewesten van dit land werken.

**Vraag nr. 571 van de heer Dominiek Lootens-Stael d.d. 28 maart 2019 (N.):**

***De gunning van schoonmaakcontracten voor de ministeries en departementen onder uw bevoegdheid.***

Ieder jaar stelt de sociale inlichtingen- en opsporingsdienst (een afzonderlijke dienst van het Ministerie van Werk, Sociale Zaken & Justitie) zijn actieplan voor de sociale fraude op.

In 2019 zullen met name in de schoonmaaksector controles van SIOD-ambtenaren worden uitgevoerd om na te gaan of er sprake is van een van de volgende misdrijven : zwartwerk, het op frauduleuze wijze onderwerpen van personen aan de sociale wetgeving en misbruik van deeltijdse arbeid. Er wezen aan herinnerd dat de Algemene Belgische Schoonmaakunie in 2017 meldde dat «de autoriteiten fraude in de schoonmaaksector vergemakkelijken».

In het onderhavige geval had deze beroepsvereniging vastgesteld dat de FOD Financiën een schoonmaakcontract had gegund tegen voorwaarden die onder de normale marktprijzen lagen en die niet met de huidige lonen en voorwaarden haalbaar waren.

Deze vereniging gaf ook aan dat het uurtarief ongeveer 25 euro per uur per werknemer zou moeten bedragen om alle kosten te dekken.

In de schoonmaaksector wordt erkend dat het fenomeen van cascadering van onderaanneming een van de belangrijkste oorzaken van sociale fraude is.

Il n'y a pas d'autres conditions en dehors des exigences de diplôme que vous avez mentionnées et de la réussite de l'examen.

Personne n'est exclu en fonction du diplôme.

Pour le moment, il n'y a pas de chiffres disponibles. La première série de leçons devrait normalement commencer au mois de mai. Sur cette base, une estimation peut être faite du nombre total de personnes pouvant être concernées par ce projet.

L'organisation pratique des examens et des procédures d'inscription associées est de la responsabilité de l'ASBL impliquée. Ce sont eux qui règlent les modalités pratiques de la formation en fonction de leur planification.

Dès qu'un instructeur reçoit une certification d'une institution accréditée, il peut travailler dans les 3 Régions de ce pays.

**Question n° 571 de M. Dominiek Lootens-Stael du 28 mars 2019 (N.) :**

***L'attribution de contrats de nettoyage pour les ministères et départements relevant de votre compétence.***

Chaque année, le Service d'information et de recherche sociale (un service distinct dépendant du ministère de l'Emploi, des Affaires sociales et de la Justice) élaboré son plan d'action pour la fraude sociale.

En 2019, les fonctionnaires du SIRS effectueront notamment des contrôles dans le secteur du nettoyage afin d'établir les éventuelles infractions suivantes : travail au noir, assujettissement frauduleux de personnels à la législation sociale et abus du travail à temps partiel. Rappelons qu'en 2017, l'Union générale belge du nettoyage a déclaré que les autorités facilitaient la fraude dans le secteur du nettoyage.

Dans le cas en question, cette association professionnelle avait constaté que le SPF Finances avait attribué un contrat de nettoyage à des conditions inférieures aux prix normaux du marché et impossibles à tenir aux conditions et salaires actuels.

Cette association a également déclaré que le tarif horaire devrait être d'environ 25 euros par travailleur pour couvrir tous les frais.

Le secteur du nettoyage reconnaît que le phénomène de la sous-traitance en cascade est une des principales causes de la fraude sociale.

Daarom had ik voor u de volgende vragen :

- Welke schoonmaakbedrijven hebben deze legislatuur een contract verkregen met de ministeries en departementen die onder uw bevoegdheid vallen – opgesplitst per departement sinds 2013 ?
- Bestaat er een controle door de gewestelijke autoriteiten om na te gaan of de werkemmers die werkzaam zijn in de schoonmaak van de Brusselse gewestelijke gebouwen met de sociale wetgeving in orde zijn ? Zo ja, bent u op de hoogte van fraude en zijn er sancties opgelegd ?
- Hebben de regionale autoriteiten de prijs als een van hun selectiecriteria genomen ? Zo ja, zijn er contracten met uurtarieven van minder dan 25 euro geselecteerd ?
- Staan de contracten toe dat bedrijven die de schoonmaakcontracten hebben gewonnen, deze in onderaanneming uitbesteden ?

#### *Antwoord :*

#### **GOB**

1. Dit zijn de vennootschappen die tijdens deze regeerperiode de overheidsopdrachten inzake de schoonmaak van werkruimten kregen toegewezen :
    - Jette Clean kreeg de overheidsopdrachten GRF-333, 334 (15.09.2017 - vorige opdrachtnemer : Misane) en DIRFAC-3248 (01.01.2019 - vorige opdrachtnemer : Activa) ;
    - Kose Cleaning kreeg de overheidsopdracht GRF-335 (01.03.2019 - de vorige drie opdrachtnemers : Kose, Jette-clean en Laurenty).
  2. Wat de sociale wetgeving betreft, eisen onze overheidsopdrachten dat het toepasselijke arbeidsrecht wordt nageleefd. Bovendien leggen onze bestekken op dat ze de ABSU-normen over het werktempo naleven.
- Vervolgens is het aan de FOD Werkgelegenheid om na te gaan of een vennootschap de sociale wetgeving naleeft.
3. De prijs vormde het voornaamste maar niet het enige gunningscriterium. Er werd geen enkele overheidsopdracht toegekend voor minder dan 25 euro per uur.
  4. Onderaanneming is mogelijk.

#### **CIBG**

Tussen 2011 en 2016 heeft het CIBG de aanbesteding voor het schoonmaken van de lokalen, de vensters en het IT-materiaal gegund aan het bedrijf Iriscleaning.

Tussen 2016 en 2020 werd het lot voor het schoonmaken van de lokalen gegund aan Jette Clean terwijl de loten voor het reinigen van de vensters en het IT-materiaal via een Europese aanbesteding gegund werden aan het bedrijf Activa.

Voor wat betreft het naleven van de sociale wetgeving, artikel A.1.16 van het laatste lastenboek legt elke inschrijver op

Je voudrais vous poser les questions suivantes :

- Sous la présente législature, quelles sociétés de nettoyage ont-elles obtenu un contrat avec les ministères et départements relevant de votre compétence – merci de ventiler par département depuis 2013 ?
- Les autorités effectuent-elles un contrôle afin de s'assurer que les travailleurs actifs dans le nettoyage des bâtiments régionaux bruxellois sont en règle au regard de la législation sociale ? Dans l'affirmative, avez-vous connaissance de cas de fraude et des sanctions ont-elles été prises ?
- Les autorités régionales ont-elles retenu le prix parmi les critères de sélection ? Dans l'affirmative, des offres avec un tarif horaire inférieur à 25 euros ont-ils été sélectionnées ?
- Les contrats autorisent-ils les sociétés de nettoyage qui les ont remportés à sous-traiter le travail ?

#### *Réponse :*

#### **SPRB**

1. Les sociétés qui ont remporté les marchés de nettoyage des espaces de travail durant la période de la législature sont les suivantes :
    - Jette Clean a remporté les marchés GRF-333, 334 (15/09/2017 - détenu auparavant par Misane) et DIRFAC-3248 (01/01/2019 - détenu auparavant par Activa) ;
    - Kose Cleaning a remporté le marché GRF-335 (1/03/2019 - détenu auparavant par 3 sociétés : Kose, Jette Clean et Laurenty).
  2. Au niveau de la réglementation sociale, nos marchés publics exigent de respecter les réglementations sociales visées. Qui plus est, nous demandons dans le CSC qu'ils respectent les normes UGBN en matière de cadence de travail.
- C'est ensuite au SPF Emploi de vérifier qu'une société respecte la réglementation sociale.
3. Le prix fut le critère d'attribution principal, parmi d'autres. Aucun marché ne fut attribué à moins de 25 euros/l'heure.
  4. La sous-traitance est possible.

#### **CIRB**

De 2011 à 2016, le CIRB avait attribué à la société Iris Cleaning le marché du nettoyage des locaux, des vitres et du matériel informatique.

De 2016 à 2020, le nettoyage des locaux a été attribué à Jette Clean, tandis que les lots du nettoyage des vitres et du matériel informatique ont été attribués à la société Activa par appel d'offres européen.

Concernant le respect de la législation sociale, l'article A.1.16. du dernier cahier des charges impose à chaque soumissionnaire à

om « bij de uitvoering van de opdracht verplicht de dwingende bepalingen van de acht basisverdragen van de IAO (Internationale Arbeidsorganisatie) toe te passen. »

Bovendien wordt elk schoonmaakteam bij naam genoemd zodra de diensten worden gestart. Elk teamlid moet bij de logistieke dienst van het CIBG een informatieblad invullen en een kopie van zijn identiteitskaart wordt aan het CIBG overhandigd in ruil voor een toegangsbadge voor de gebouwen. Elke wijziging moet in overleg met het CIBG worden doorgevoerd.

Sinds de invoering van het nieuwe contract in 2016 heeft de logistieke afdeling van het CIBG elke maand gecontroleerd of de leden van het schoonmaakteam overeenstemmen met de verzonden identiteitskaarten.

Tot nu toe was er slechts één persoon aanwezig op de schoonmaaklocatie die niet op voorhand was geregistreerd. Dit was echter een administratieve vergetelheid van de dispatching van Jette Clean n.a.v. ziekte van een teamlid. Een back-up werd ter plaatse gestuurd, zonder eerst een kopie van de identiteitskaart verstuurd te hebben en de toestemming van het CIBG gevraagd te hebben. Deze vergetelheid werd diezelfde avond nog gecorrigeerd.

De selectiecriteria voor het laatste contract van 2016 waren prijs, teammanagement, kwaliteitscontrole van de dienstverlening en veiligheid - milieu.

Per locatie (lokalen - vensters – IT-materiaal) en per verdieping werd de inschrijvers gevraagd om de prijzen « inclusief alle kosten en uitgaven » te vermelden, en niet een uurtarief.

De juridische dienst van het CIBG zal worden geraadpleegd om in het volgende lastenboek (2020) het begrip minimum uurtarief op te nemen dat in acht moet worden genomen.

Het gebruik van onderaanneming is beschreven in artikel A.2.7. van het laatste lastenboek :

« Voor de praktische uitvoering van deze opdracht kan de opdrachtnemer een onderaannemingsovereenkomst met derden sluiten.

De geselecteerde inschrijver legt vooraf aan de aanbestedende dienst een lijst voor van de onderaannemers die, overeenkomstig artikel 12, lid 2, 1<sup>o</sup> van het Koninklijk Besluit van 14 januari 2013 tot bepaling van de algemene uitvoeringsregels van de overheidsopdrachten en concessieovereenkomsten voor openbare werken, in verhouding tot hun deelname aan de opdracht moeten voldoen aan de minimumeisen inzake financiële en economische draagkracht en technische en beroepsbekwaamheid die door dit lastenboek worden opgelegd.

Deze lijst moet door de aanbestedende dienst worden goedgekeurd. Afwijkingen kunnen dan alleen worden aanvaard met instemming van beide partijen.... ».

Tot op heden werd geen enkele onderaanneming van een opdracht aangevraagd, noch vastgesteld door het CIBG tijdens inspecties ter plaatse.

s'engager « à appliquer, lors de l'exécution du contrat, les dispositions impératives établies dans le cadre des huit conventions de base de l'OIT (Organisation Internationale du Travail) ».

De plus, chaque équipe de nettoyage est nommément identifiée dès le démarrage des prestations. Chaque membre de l'équipe doit remplir une fiche signalétique auprès du service logistique du CIRB, et une copie de leur carte d'identité est confiée au CIRB en échange d'un badge d'accès des bâtiments. Toute modification doit être effectuée en accord avec le CIRB.

Chaque mois depuis la mise en place du nouveau contrat en 2016, le service logistique du CIRB vérifie si les membres de l'équipe de nettoyage correspondent bien aux cartes d'identité qui ont été transmises.

Jusqu'à présent, il n'y a eu qu'une personne présente sur le chantier de nettoyage qui n'avait pas été enregistrée au préalable, mais il s'agissait d'un oubli administratif de la part du dispatching de Jette Clean suite à la maladie d'un membre de l'équipe. Un backup avait été envoyé sur place, sans l'envoi au préalable de la copie de la carte d'identité, et l'accord du CIRB. Cet oubli a été corrigé dans la soirée même des prestations.

Les critères de sélection pour le dernier marché de 2016 étaient le prix, la gestion d'équipe, le contrôle de la qualité des prestations et la sécurité – environnement.

Par chantier (locaux – vitres – matériel informatique) et par étage, il a été demandé aux soumissionnaires de rendre des prix « tous frais et dépenses compris », et non un taux horaire.

Le service juridique du CIRB sera consulté pour intégrer dans le prochain cahier des charges (2020) la notion de taux horaire minimum à respecter.

L'utilisation de sous-traitance était décrite dans l'article A.2.7. du dernier cahier des charges :

« Pour l'exécution pratique du présent marché l'adjudicataire peut conclure des contrats de sous-traitance avec des tiers.

L'adjudicataire soumettra au préalable au pouvoir adjudicateur une liste des sous-traitants qui, conformément à l'article 12, alinéa 2, 1<sup>o</sup> de l'arrêté royal du 14 janvier 2013 établissant les règles générales d'exécution des marchés publics et des concessions de travaux publics, doivent satisfaire en proportion de leur participation au marché, aux exigences minimales de capacité financière et économique et de capacité technique et professionnelle imposées par le présent cahier des charges.

Cette liste doit être approuvée par le pouvoir adjudicateur. Des dérogations ne pourront ensuite être acceptées que moyennant l'accord des deux parties.... ».

À ce jour, aucune sous-traitance du marché n'a été demandée, ni constatée par le CIRB lors des vérifications sur chantier.

### Leefmilieu Brussel

Voor wat betreft de bevoegdheid Dierenwelzijn worden de taken uitgeoefend door Leefmilieu Brussel. Het departement Dierenwelzijn van LB heeft geen aparte opdrachten inzake schoonmaak.

### Vraag nr. 576 van mevr. Céline Delforge d.d. 5 april 2019 (Fr.) :

#### *Diensten voor maaltijleveringen met scooters.*

Een koerierbedrijf dat zeer actief is op het grondgebied van ons Gewest heeft zojuist zijn koeriers meegedeeld dat zij voortaan naast de fietsen, ook met de scooter hun leveringen kunnen doen.

We kennen de werkstandigheden van deze koeriers en de druk die op hen wordt uitgeoefend om hun opdrachten in recordtijd uit te voeren. We weten ook dat dit soms betekent dat ze risico's nemen voor hun veiligheid als ze op hun fiets zitten.

De uitbreiding van het transportmiddel tot scooters kan het gevaar vergroten. Zowel voor henzelf, omdat ze nog altijd op tweewielers zullen rijden, maar met hogere snelheden dan andere gebruikers. Het is inderdaad moeilijk zich in te beelden dat zij bijvoorbeeld zullen weerstaan aan de verleiding om gebruik te maken van fietspaden. De massale aanwezigheid van deze dienst in het dagelijkse verkeer zal echter wellicht een aanzienlijke invloed hebben op de algemene verkeersveiligheid.

Daarom zou ik graag willen weten of u hierover contact hebt gehad met het betrokken bedrijf om ervoor te zorgen dat de invoering van gemotoriseerde tweewielers in de vloot die wordt gebruikt voor de massale levering van maaltijden gepaard gaat met een bewustmaking van de koeriers en de verantwoordelijkheidszin van het bestelbedrijf, zodat er geen voorwaarden worden gesteld aan dienstverleners die hen alleen maar kunnen aansporen tot gevaarlijk gedrag.

**Antwoord :** We zijn er ons wel degelijk van bewust dat deze nieuwe dienstverlening het aantal verplaatsingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vermenigvuldigt en dat het feit dat men per rit wordt betaald, een negatieve invloed kan hebben of druk kan uitoefenen op sommige van de leveraars.

Voorlopig hebben we nog geen concreet idee van de invloed die deze diensten hebben en kunnen we ons alleen baseren op ons subjectief gevoel.

Het verheugt ons dat sommige van de belangrijkste spelers (waaronder het bedrijf dat ook betaald personenvervoer aanbiedt) op hun websites eraan herinneren dat het voor hun chauffeurs absoluut noodzakelijk is om de wegcode na te leven, nooit hun GSM te gebruiken tijdens het rijden, een voertuig te hebben dat aan de normen voldoet en goed onderhouden is,

### Bruxelles Environnement

En ce qui concerne la compétence du Bien-être animal, les tâches sont exécutées par Bruxelles Environnement. Le département Bien-être animal de BE n'a pas de marché distinct relatif au nettoyage.

### Question n° 576 de Mme Céline Delforge du 5 avril 2019 (Fr.) :

#### *Les services de livraison de repas en scooter.*

Une société de livraison très active sur le territoire de notre Région vient d'avertir ses coursiers que, désormais, outre le vélo, ils pourraient effectuer leurs courses en scooter.

Nous connaissons les conditions de travail de ces coursiers et la pression qui pèse sur leurs épaules pour effectuer leurs missions en des temps record. Nous savons également que cela implique parfois qu'ils prennent des risques pour leur sécurité lorsqu'ils sont sur leur vélo.

L'extension du mode de transport à des scooters risque d'augmenter le danger. Aussi bien pour eux, puisqu'ils circuleront toujours en deux-roues mais à des vitesses supérieures, que pour les autres usagers. Il est en effet difficile de penser que, par exemple, la tentation d'utiliser les pistes cyclables ne sera pas irrésistible. Or, la présence massive de ce service dans la circulation quotidienne est de nature à avoir une influence significative sur la sécurité routière générale.

C'est pourquoi je souhaiterais savoir si vous avez eu un contact à ce sujet avec la société concernée afin de vous assurer que l'introduction du deux-roues motorisé dans la flotte utilisée pour les livraisons massives de repas s'accompagne d'une sensibilisation des coursiers et d'une responsabilisation de la société donneuse d'ordre afin qu'elle ne fixe pas à des prestataires des conditions qui ne peuvent que les pousser à des comportements dangereux.

**Réponse :** Nous sommes bien conscients que ce nouveau service aux personnes multiplie le nombre de déplacements en Région Bruxelles-Capitale et que le fait d'être payé à la course puisse influencer négativement, ou mettre la pression sur certains des livreurs.

Pour l'heure, nous n'avons aucune idée concrète de l'influence de ces services, et ne pouvons nous baser que sur notre ressenti subjectif.

Nous sommes heureux de constater que certains acteurs parmi les plus importants (dont la société qui fait aussi du transport rémunéré de personnes) rappellent sur leurs sites qu'il est impératif pour leurs livreurs de respecter les règles du Code de la route, de ne jamais utiliser leur téléphone en roulant, d'avoir un véhicule aux normes et bien entretenu, ou encore, de garder leur

of om in het algemeen rust en kalmte te bewaren t.o.v. andere weggebruikers. (<https://www.uber.com/nl-BE/drive/resources/belangrijkeregels/>)

Voorlopig heeft mijn administratie, Brussel Mobiliteit, nog geen contact opgenomen met de bedrijven die maaltijden leveren over de specifieke kwestie van de opkomst van de leveringen met scooters. Het is mogelijk dat we met deze belanghebbenden gaan nadelen over de beste manier om hun dienstverleners en andere weggebruikers bewust te maken van de verkeersveiligheid.

Echter, zetten we sinds kort in op respect en hoffelijkheid in het verkeer met specifieke campagnes. Deze campagnes hebben als lay-out en als thema de Brusselse gastronomie en eetcultuur. Op die manier hopen we alsnog ook deze sector te kunnen bereiken.

We zijn er ons van bewust dat dit niet voldoende is en ik zal dus ook de opdracht geven aan Brussel Mobiliteit om te onderzoeken wat de meest geschikte manier is om deze personen te sensibiliseren.

**Vraag nr. 578 van de heer David Weytsman d.d. 19 april 2019 (Fr.) :**

***Verbod op hybride katten en « Fold »-katten.***

De pers berichtte over uw beslissing om in eerste lezing een voorontwerp van ordonnantie goed te keuren over het fokken en houden van hybride katten en « Fold »-katten, dat binnenkort verboden zal worden.

Die beslissing roept een aantal vragen op :

1. Waarom hebt u beslist om deze kattenrassen te verbieden op het Brussels grondgebied ?
2. Hebt u, alvorens een dergelijke beslissing te nemen, een studie laten uitvoeren ? Hoeveel personen werden geraadpleegd ? Hoeveel dierenartsen hebben hun advies hierover uitgebracht ? En wat was dat advies ?
3. Volgens uw eigen uitleg zullen de eigenaars het bestuur moeten vragen of zij hun kat al dan niet mogen houden. In het geval van een negatief advies, zullen zij er afstand van moeten doen. Welke maatregelen heeft u genomen om te voorkomen dat de eigenaren van die katten hun huisdieren moeten euthanaseren ?

**Antwoord :** Het ontwerp van besluit is gebaseerd op de adviezen van de Brusselse Raad voor Dierenwelzijn (« de Raad »).

Foldkatten hebben allemaal een genetische mutatie die de ontwikkeling van het kraakbeen beïnvloedt. De resulterende aangeboren afwijking - in verschillende mate bij heterozygoten (dragers van slechts 1 kopie van het gemuteerde gen) - wordt « osteo-chondro-dysplasie » genoemd. Zij kunnen misvormingen van de staart en de benen oplopen, en een abnormale gewrichtsontwikkeling veroorzaakt vaak chronische artritis en pijn. De

calme et leur sang-froid vis-à-vis des, de façon générale, les autres usagers de la route. (<https://www.uber.com/fr-BE/drive/resources/belangrijkeregels/>)

Pour l'heure, mon administration, Bruxelles Mobilité, n'a pas pris contact avec les sociétés de livraison de repas sur le thème précis de l'arrivée des livraisons par scooter. Il est possible que nous entreprenions avec ces acteurs une réflexion sur la meilleure manière de sensibiliser leurs prestataires à la sécurité routière pour eux-mêmes et pour les autres usagers de la route.

Toutefois, nous nous focalisons depuis peu sur le respect et la courtoisie au sein de la circulation par le biais de campagnes spécifiques. Ces campagnes ont trait, tant au niveau de la mise en page que du thème, à la gastronomie et à la culture culinaire bruxelloise. Ainsi, nous espérons également impliquer ce secteur.

Nous sommes aussi conscients du fait que ceci n'est pas suffisant et je donnerai donc la tâche à Bruxelles Mobilité d'analyser quelle est la manière la plus adéquate pour sensibiliser ces personnes.

**Question n° 578 de M. David Weytsman du 19 avril 2019 (Fr.) :**

***L'interdiction des chats hybrides et Fold.***

La presse s'est faite l'écho de votre décision d'approuver en première lecture un avant-projet d'ordonnance concernant l'élevage et la détention de chats hybrides et Fold qui seront bientôt interdits.

Cette décision amène plusieurs questions :

1. Pourquoi avez-vous décidé d'interdire ces races de chats sur le territoire bruxellois ?
2. Avant de prendre une telle décision, avez-vous fait réaliser une étude ? Combien de personnes ont-elles été interrogées ? Combien de vétérinaires ont-ils émis leur avis sur la question ? Et quel était-il ?
3. Selon vos propres explications, les propriétaires devront demander un avis à l'administration pour savoir s'ils peuvent ou pas garder leur chat. En cas d'avis négatif, ils devront s'en séparer. Quelles mesures avez-vous prises pour éviter que les propriétaires de ces chats ne doivent euthanasier leurs animaux de compagnie ?

**Réponse :** Le projet d'arrêté est basé sur les avis du Conseil bruxellois pour le bien-être animal (« le Conseil »).

Les chats Fold sont tous porteurs d'une mutation génétique qui influence le développement du cartilage. La malformation congénitale qui en résulte - à des degrés différents chez les hétérozygotes (porteurs d'uniquement 1 copie du gène mutant) - est nommée « l'ostéo-chondro-dysplasie ». Il peut en résulter des déformations de la queue et des pattes, et le développement anormal des articulations provoque souvent de l'arthrite

Raad besprak de wenselijkheid om onder voorwaarden vergunningen te verlenen, maar er werden echter enkele problematische punten vastgesteld. De belangrijkste is de volgende : met een toelating om heterozygote foldkatten zonder waarneembare osteochondrodysplasie te kruisen x geen Folds, zou bij 50 % van de nakomelingen het risico van osteochondro-dysplasie blijven bestaan. De Raad pleit voor een totaal verbod op het fokken van Foldkatten. Het ontwerp van besluit stelt daarom de verplichting voor om « Foldkatten » die momenteel voor de fokkerij worden gehouden binnen 6 maanden na de inwerkingtreding van het besluit te steriliseren.

Voor wat betreft het fokken van hybride katten – kruising tussen gedomesticeerde en niet-gedomesticeerde katten – wijst de Raad op de volgende problemen : ten eerste zijn wilde kattensoorten en de eerste generaties van hun hybriden niet aangepast aan het leven als huisdier. Een tweede probleem is hun gebrek aan vruchtbaarheid in combinatie met welzijnsproblemen gelinkt aan de dekking en de dracht. Ten derde, om wilde katten te beschermen, is de import en export van katachtigen en hun hybriden sterk beperkt door de CITES-wetgeving, en staan noch wilde katten noch hybriden op de « positieve lijst ». Deze twee wetten illustreren de mening van deskundigen en de samenleving dat, om ethische redenen, het in gevangenschap houden van wilde katten – noodzakelijk voor het creëren van een hybride « ras » – en hun hybriden streng moeten worden beperkt. Zo wordt in het ontwerp van besluit een verbod voorgesteld op het houden, het fokken en het commercialiseren van hybride katten, met uitzondering van de Bengaal van de generatie F5 of een latere generatie.

De beslissing is gebaseerd op de adviezen van de Raad die 15 leden telt, waaronder vertegenwoordigers van dierenbeschermingsorganisaties (2), dierenopvangcentra (2), fokkersverenigingen (2), dierenartsenorganisaties (3), het maatschappelijk middenveld (1) en Brulocalis (1), bijgestaan door 4 wetenschappelijke deskundigen, die de Raad van Bestuur vormen.

De adviezen zijn daarom gebaseerd op wetenschappelijk onderzoek en worden door al deze belangengroepen gesteund. De vertegenwoordigde dierenartsenfederaties zijn : de Franstalige en Nederlandstalige gewestelijke Orde der Dierenartsen en de Union Professionnelle des Vétérinaires.

Het ontwerp van besluit dat opgenomen werd in de pers bepaalt dat Foldkatten die al voor de inwerkingtreding van het besluit werden gehouden tot hun dood mogen worden gehouden.

De hybride katten die geen Bengalen zijn van de generatie F5 of van een latere generatie, die reeds voor de inwerkingtreding van het besluit werden gehouden, mogen tot hun dood alleen nog door een persoon worden gehouden die door de minister erkend werden.

De verplichting voor individuen om erkend te worden voor het bezit van een soort buiten de positieve lijst bestaat sinds 2009, met de inwerkingtreding (1/10/2009) van het Koninklijk Besluit van 16 juli 2009 tot vaststelling van de lijst van niet voor productiedoeleinden gehouden zoogdieren die gehouden mogen worden.

chronique et des douleurs. Le Conseil a discuté de l'opportunité d'une autorisation sous conditions, mais quelques points problématiques ont été identifiés. Le principal est le suivant : avec une autorisation aux croisements de Folds hétérozygotes sans ostéochondrodysplasie détectable x non Folds, il subsisterait dans 50 % de la descendance la risque d'ostéochondro-dysplasie. Le Conseil plaide pour une interdiction totale de l'élevage des chats Fold. Le projet d'arrêté propose donc une obligation de stérilisation des chats « Fold » qui sont actuellement détenus en vue de l'élevage dans les 6 mois après l'entrée en vigueur de l'arrêté.

Par rapport à l'élevage de chats hybrides – des croisements entre des chats domestiqués et des félins non domestiqués – le Conseil évoque les problèmes suivants : d'abord, les espèces félines sauvages et les premières générations de leurs hybrides ne sont pas adaptées à la vie comme animal de compagnie. Un deuxième problème est leur manque de fertilité en combinaison avec des problèmes de bien-être liés à l'accouplement et la gestation. Troisièmement, afin de protéger les félins sauvages, l'importation et l'exportation de félins ainsi que leurs hybrides est fortement limitée par la législation CITES, et ni les chats sauvages, ni les hybrides ne figurent sur la « liste positive ». Ces deux législations illustrent l'opinion des experts et de la société selon laquelle, pour des raisons éthiques, on devrait sévèrement restreindre la détention en captivité des félins sauvages – nécessaire pour la création d'une « race » hybride – et de leurs hybrides. Ainsi le projet d'arrêté propose une interdiction sur la détention, l'élevage et la commercialisation des chats hybrides, à l'exception du Bengal de la génération F5 ou d'une génération ultérieure.

La décision est basée sur les avis du Conseil, qui compte 15 membres, avec des représentants d'organisations de protection des animaux (2), de refuges animaliers (2), d'associations d'éleveurs (2), de fédérations vétérinaires (3), de la société civile (1) et de Brulocalis (1), auxquels s'ajoutent 4 experts scientifiques, qui constituent le bureau exécutif.

Les avis sont donc fondés sur des recherches scientifiques et ils ont été soutenus par tous ces groupes d'intérêt. Les fédérations vétérinaires représentées sont : les Conseils régionaux francophone et néerlandophone de l'Ordre des vétérinaires et l'Union Professionnelle des Vétérinaires.

Le projet d'arrêté dont mention dans la presse stipule que les chats Fold déjà détenus avant l'entrée en vigueur de l'arrêté peuvent continuer à être détenus jusqu'à leur décès.

Les félins hybrides autres que le Bengal de la génération F5 ou d'une génération ultérieure, déjà détenus avant l'entrée en vigueur de l'arrêté, ne peuvent continuer à être détenus, jusqu'à leur décès, que par une personne agréée par le ministre.

L'obligation pour les particuliers d'être agréé pour la détention d'une espèce en dehors de la liste positive existe depuis 2009, avec l'entrée en vigueur (01/10/2009) de l'arrêté royal du 16 juillet 2009 fixant la liste des mammifères non détenus à des fins de production qui peuvent être détenus.

Deze verplichting is dus slechts een herinnering aan de huidige wetgeving.

Een persoon die een diersoort als bedoeld in artikel 3bis van de wet van 14/08/1986 betreffende de bescherming en het welzijn der dieren zonder toestemming houdt, overtreedt de wet.

Het euthanaseren van gezonde dieren komt in het nieuwe besluit niet aan de orde.

Indien de verantwoordelijke van het dier niet binnen een bepaalde termijn aan de voorschriften heeft voldaan, kan een verslag worden opgesteld. Dit kan leiden tot een strafrechtelijke procedure of een alternatieve administratieve boete en de inbeslagneming van het (de) dier(en).

Daarom wordt aanbevolen hieraan te voldoen door een met redenen omkleed verzoek om goedkeuring in te dienen. Uit dit dossier blijkt dat de verantwoordelijke persoon zich goed heeft laten inlichten over de gewoonten en de fysiologische behoeften van deze soort. Het dossier moet ook een beschrijving bevatten van de huisvesting en de zorg die het individu aan het dier kan aanbieden.

De beslissing van de minister zal in principe positief zijn als uit het ingediende dossier blijkt dat de huisvesting en verzorging en de kennis van de aanvrager voldoende garanties bieden voor het welzijn van de dieren.

Er dient echter opgemerkt te worden dat in het ontwerp van besluit wordt verwezen naar een uitzondering op de verplichting om voor Bengalen een vergunning te bezitten voor de generatie F5 of voor een latere generatie.

**Vraag nr. 579 van mevr. Kenza Yacoubi d.d. 26 april 2019  
(Fr.) :**

***De ongelijkheden tussen mannen en vrouwen in het Brussels Gewest.***

Ter gelegenheid van de Dag van de Rechten van de Vrouw riep het « Collectief 8 maart » op tot een vrouwenvstaking. De eerste staking van deze aard vond dus plaats op 8 maart 2019.

Deze actie is geïnspireerd op de staking van 8 maart 2018 in Spanje, die tot doel had de Spaanse economie te verlammen om « te laten zien dat vrouwen van essentieel belang zijn voor de goede werking van de arbeidsmarkt (¹) ».

Deze staking, gevuld door maar liefst 5 miljoen Spanjaarden, was bedoeld om de loonongelijkheid, het glazen plafond en het geweld tegen vrouwen aan de kaak te stellen. Vrouwen

(1) V.R., « Une grève sera menée le 8 mars », *La Libre Belgique*, 28 januari 2019.

Cette obligation n'est donc qu'un rappel de la législation actuellement en vigueur.

Un particulier qui détient sans agrément une espèce d'animal telle que visée dans l'article 3bis de la loi du 14/08/1986 relative à la protection et au bien-être des animaux est en infraction.

L'euthanasie des animaux en bonne santé n'est pas envisagée dans le nouvel arrêté.

Si le responsable de l'animal ne s'est pas mis en règle dans un délai fixé, un procès-verbal peut être dressé. Il peut en résulter des poursuites pénales ou d'une amende administrative alternative et la saisie du ou des animaux.

Il est donc recommandé de se mettre en conformité en introduisant un dossier de demande d'agrément motivé. Il faut ressortir de ce dossier que le responsable s'est bien documenté sur les mœurs et les besoins physiologiques de cette espèce. Le dossier doit en outre contenir une description de l'hébergement et des soins que le particulier peut apporter à l'animal.

La décision du ministre sera en principe positive s'il s'avère clairement au vu du dossier introduit que l'hébergement et les soins prévus et la connaissance du demandeur offrent suffisamment de garanties pour assurer le bien-être des animaux.

Néanmoins, il faut préciser que le projet d'arrêté vise une exception de l'obligation de disposer d'un agrément pour les Bengals de la génération F5 ou d'une génération ultérieure.

**Question n° 579 de Mme Kenza Yacoubi du 26 avril 2019  
(Fr.) :**

***Les inégalités femmes-hommes en Région bruxelloise.***

À l'occasion de la journée des droits des femmes, le « Collectif 8 mars » avait lancé un appel à la grève des femmes. La première grève de ce genre a donc eu lieu le 8 mars dernier.

Cette action s'inspire de la grève des femmes en Espagne le 8 mars 2018, dont le but était de paralyser l'économie espagnole afin de « montrer combien les femmes étaient indispensables au bon fonctionnement du marché du travail (¹) ».

Suivie par pas moins de 5 millions d'Espagnoles, cette grève avait pour but de dénoncer notamment les inégalités salariales, le plafond de verre ou encore les violences envers les femmes.

(1) V.R., « Une grève sera menée le 8 mars », *La Libre Belgique*, 28 janvier 2019.

zijn daarom een dag lang gestopt met werken, maar ook met consumeren of huishoudelijk werk, en hebben dat aan hun echtgenoten overgelaten.

De aanpak was vergelijkbaar voor de actie van 8 maart 2019, die niet beperkt was tot de werkplek, omdat het ook ging over «de strijd tegen de machocultuur of de totale decriminalisering van abortus»<sup>(1)</sup>.

Om de steun van zoveel mogelijk mensen te krijgen, werden solidariteitsstelsels opgezet zodat vrouwen die niet zonder een dagloon konden, aanwezig konden zijn. Het initiatief werd ook gesteund door de vakbonden, zodat de aangeslotenen konden staken en stakingsgeld ontvangen.

Daarom zou ik graag een antwoord willen op volgende vragen :

1. Kan u ons vertellen over de belangrijkste maatregelen die sinds het begin van de zittingsperiode zijn genomen om de ongelijkheden tussen mannen en vrouwen in het Brussels Gewest te bestrijden ?
2. Wat zijn de laatste doelstellingen die voor het einde van de zittingsperiode moeten worden bereikt ?

#### *Antwoord :*

#### *Vraag 1*

Tijdens deze legislatuur werd de focus gelegd op 4 types van maatregelen :

- Het gender mainstreamen van ons overheidsbeleid ;
- Het verlenen van subsidies aan vzw's die het Brusselse gelijke kansenbeleid ondersteunen ;
- Het grote publiek sensibiliseren met campagnes ;
- En het beleid inzake gendergerelateerd geweld (zie hiervoor parlementaire vraag 579).

#### **Mainstreaming**

Tijdens deze legislatuur werd voor gender mainstreaming gekozen als voornaamste strategie om gendergelijkheid te bevorderen. Gender mainstreaming verschuift de focus van «de genderproblemen» naar de systemen die ze in stand houden en veroorzaken.

Met gender mainstreaming gaan we, eenvoudig gezegd, tijdens de ontwikkeling van ons beleid de bijzonderheden of problematieken gelieerd aan gender in kaart brengen, zodat we daarmee kunnen rekening houden en op die manier kunnen vermijden dat nieuwe genderproblematieken worden gecreëerd, of oude bestendig blijven.

Het algemeen wettelijk kader werd tijdens de vorige legislatuur vastgelegd via :

(1) *Ibidem*.

Les femmes se sont donc arrêtées de travailler le temps d'un jour, mais également de consommer ou encore d'assurer le travail domestique, laissant leurs conjoints s'en occuper.

La démarche fut similaire pour l'action du 8 mars dernier, action ne se limitant pas au cadre du travail puisqu'il s'agissait aussi de «lutter contre la culture machiste ou encore la dépénalisation totale de l'avortement»<sup>(1)</sup>.

Afin de s'assurer du soutien du plus grand nombre, des systèmes de solidarité furent mis en place pour que les femmes ne pouvant se passer d'une journée de salaire puissent répondre présentes. L'initiative était également soutenue par les syndicats, les personnes affiliées ont donc pu faire grève tout en bénéficiant d'une indemnité de grève.

Dès lors, j'aimerais savoir :

1. Pourriez-vous nous faire part des mesures phares mises en place depuis le début de la législature concernant la lutte contre les inégalités femmes-hommes en Région bruxelloise ?
2. Quels sont les derniers objectifs à atteindre avant la fin de la législature ?

#### *Réponse :*

#### *Question 1*

Pendant cette législature, on s'est concentré sur quatre types de mesures :

- Le gender mainstreaming de notre politique publique ;
- L'octroi de subventions aux ASBL qui soutiennent la politique bruxelloise en matière d'égalité des chances ;
- La sensibilisation du grand public via des campagnes ;
- Et la politique en matière de violence liée au genre (voir à ce sujet la question parlementaire 579).

#### **Mainstreaming**

Pendant cette législature, on a opté pour le gender mainstreaming en tant que principale stratégie pour promouvoir l'égalité des genres. Le gender mainstreaming déplace le focus des «problèmes de genre» vers les systèmes qui les soutiennent et qui les causent.

Simplement dit, le gender mainstreaming va nous permettre, lors du développement de notre politique, d'identifier les particularités ou les problématiques liées au genre, de manière à pouvoir en tenir compte et ainsi éviter que de nouvelles problématiques soient créées ou d'anciennes pérennisées.

Le cadre légal général a été fixé pendant la législature précédente via :

(1) *Ibidem*.

- De ordonnantie van 12 maart 2012 houdende de integratie van de genderdimensie in de beleidslijnen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ;
- Het besluit van 24 april 2014 van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering houdende de uitvoering van de ordonnantie van 29 maart 2012 houdende de integratie van de genderdimensie in de beleidslijnen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Hiermee werd gender mainstreaming van toepassing gemaakt op het volledige overheidsbeleid :

- De strategische doelstellingen ;
- De wetgeving ;
- De begroting ;
- De overheidsopdrachten ;
- De subsidies ;
- En de strategische planning.

Het is echter pas tijdens deze legislatuur, na publicatie van het besluit gender mainstreaming op 24/02/2015, in het *Belgisch staatsblad*, dat we met de concrete uitvoering van gender mainstreaming van start konden gaan.

- Het wettelijk kader werd uitgebred met het Besluit van 14 juli 2016 van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot invoering van een methode om de genderdimensie te integreren in de begrotingscyclus ; de ordonnantie van 4 oktober 2018 tot invoering van de gelijke kansentest ; en het besluit van 22 november 2018 houdende de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot uitvoering van de ordonnantie van 4 oktober 2018 tot invoering van de gelijke kansentest.

Deze wetgeving werkte de scope van gender mainstreaming en de processen om daartoe te komen verder uit. Zo is het voortaan verplicht om niet een gelijke kansentest in te vullen voor de ontwerpen van wetgeving maar ook voor de ontwerpen van beheerscontracten, subsidies, overheidsopdrachten, strategische planningsdocumenten.

Verder werden :

- Concrete methodes om gender mainstreaming toe te passen ontwikkeld via pilootprojecten waaraan zowel de administratie als het politieke niveau deelnamen ;
- De ontwikkelde methodes verspreid in alle lagen van de organisatie via algemene opleidingen, infosessies, een affichecampagne, en een middag van het management ;
- Ondersteuningsinstrumenten ontwikkeld : handleidingen ; goede voorbeelden ; een bibliografie met per gewestelijke bevoegdheid de genderrelevante studies ; een sensibilisatiesvideo, een tutorial, een vademeicum, FAQ, een brochure met genderstatistieken per gewestelijke bevoegdheid etc.

## Subsidies verlenen

Vzw's beschikken over kennis, ervaringen, en contacten die de overheid niet heeft. De samenwerking tussen overheid en het middenveld is cruciaal om tot breed gedragen en volledige oplossingen te komen.

- L'ordonnance du 12 mars 2012 portant intégration de la dimension de genre dans les lignes politiques de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- L'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 24 avril 2014 portant exécution de l'ordonnance du 29 mars 2012 portant intégration de la dimension de genre dans les lignes politiques de la Région de Bruxelles-Capitale.

Ainsi, le gender mainstreaming a été rendu applicable à l'ensemble de la politique publique :

- Les objectifs stratégiques ;
- La législation ;
- Le budget ;
- Les marchés publics ;
- Les subventions ;
- Et la planification stratégique.

Toutefois, ce n'est que pendant la présente législature, après publication de l'arrêté gender mainstreaming au *Moniteur Belge* le 24/02/2015, que nous avons pu démarrer l'exécution concrète du gender mainstreaming.

- Le cadre légal a été étendu avec l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 14 juillet 2016 instaurant une méthode pour l'intégration de la dimension de genre dans le cycle budgétaire ; l'ordonnance du 4 octobre 2018 tendant à l'introduction du test d'égalité des chances et l'arrêté du 22 novembre 2018 portant exécution de l'ordonnance du 4 octobre 2018 tendant à l'introduction du test égalité des chances.

Cette législation a précisé le domaine d'application du gender mainstreaming et les processus qui permettent d'y parvenir. Ainsi, il est désormais obligatoire de compléter un test égalité des chances pour les projets de textes législatifs, mais aussi pour les projets de contrats de gestion, les subventions, les marchés publics et les documents de planification stratégique.

Par ailleurs,

- Des méthodes concrètes pour appliquer le gender mainstreaming ont été développées via des projets pilotes, auxquels tant l'administration que le niveau politique ont participé ;
- Les méthodes développées ont été diffusées à tous les niveaux de l'organisation via des formations générales, des séances d'information, une campagne d'affichage et un midi du management ;
- Des instruments de support ont été développés : manuels ; bons exemples ; une bibliographie par compétence régionale, études pertinentes en termes de genre ; vidéo de sensibilisation, tutoriel, vademeicum, FAQ, une brochure avec des statistiques de genre par compétence régionale etc.

## Octroi de subsides

Les ASBL disposent de connaissances, d'expériences et de contacts que l'autorité publique n'a pas. La collaboration entre l'autorité publique et la société civile est cruciale pour parvenir à des solutions largement acceptées et complètes.

Vandaar dat we 3 subsidierondes per jaar organiseren om projecten van vzw's rond gender ; seksuele oriëntatie ; etnische en culturele diversiteit ; partner en intra familiaal geweld ; integrale toegankelijkheid, of handicap, binnen onze gewestelijke bevoegdheden, te ondersteunen.

Als we de periode van 2015 tot 2018 bekijken dan zien we dat ongeveer 1 miljoen euro besteed werd aan subsidies aan gendertopics.

Daarnaast werden ook rondes georganiseerd rond specifieke genderproblematieken, zoals in het voorjaar van 2018 bijvoorbeeld rond seksisme, seksuele intimidatie en genderstereotypering.

### Sensibilisering

Duurzame gedrags- en mentaliteitsveranderingen pogen we te bereiken/bewerkstelligen via sensibiliseringscampagnes aan het grote publiek. Verschillende van die campagnes handelde over gendergerelateerde problematieken zoals seksisme, seksuele intimidatie en consent.

### Vraag 2

Voor gender mainstreaming zijn de meeste acties afgerond :

- De eindresultaten verbonden aan het gewestelijk plan werden voorgesteld op 28/02/2019.
- Het eindverslag gender mainstreaming werd voorgelegd aan de regering op 26/04/2019. En zal binnenkort aan het Parlement worden voorgelegd.

Rest nog :

- De finalisering van de brochure met de genderstatistieken per gewestelijke bevoegdheden. Dit is voorzien voor midden mei.

De laatste algemene subsidies van deze legislatuur werden eind maart 2019 toegekend.

De laatste gendergerelateerde campagne rond consent werd begin maart 2019 gelanceerd.

### Vraag nr. 580 van mevr. Kenza Yacoubi d.d. 26 april 2019 (Fr.) :

#### *De strijd tegen echtelijk geweld in het Brussels Gewest.*

Op 25 november 2018 vond de Internationale Dag tegen geweld op vrouwen plaats.

C'est pourquoi nous organisons trois vagues de subventions par an pour soutenir des projets d'ASBL portant sur le genre, l'orientation sexuelle, la diversité ethnique et culturelle, la violence entre partenaires et intrafamiliale, l'accessibilité intégrale ou le handicap, relèvent de nos compétences régionales.

Pendant la période 2015-2018, on constate qu'environ 1 million d'euros ont été attribuées aux subsides relatées aux genres.

En outre, on a également organisé des vagues autour de problématiques spécifiques de genre, comme par exemple, durant le printemps 2018, le sexism, l'intimidation sexuelle et les stéréotypes de genre.

### Sensibilisation

Nous tentons de parvenir à des changements de comportement et de mentalité durables via des campagnes de sensibilisation du grand public. Plusieurs de ces campagnes portaient sur les problématiques liées au genre comme le sexism, l'intimidation sexuelle et le consentement.

### Question 2

Pour le gender mainstreaming, la plupart des actions sont clôturées :

- Les résultats finaux liés au plan régional ont été présentés le 28/02/2019.
- Le rapport final gender mainstreaming a été soumis au Gouvernement le 26/04/2019. Il sera soumis au Parlement sous peu.

Reste encore :

- La finalisation de la brochure avec les statistiques de genre par compétence régionale, qui est prévue pour fin mai.

Les dernières subventions générales de cette législature ont été octroyées fin mars 2019.

La dernière campagne liée au genre autour du consentement a été lancée début mars 2019.

### Question n° 580 de Mme Kenza Yacoubi du 26 avril 2019 (Fr.) :

#### *La lutte contre les violences conjugales en Région bruxelloise.*

Le 25 novembre 2018 a eu lieu la journée internationale contre les violences faites aux femmes.

Bij deze gelegenheid gaven bijna 5.000 van ons gehoor aan de oproep van feministische organisaties die zich verenigd hebben in het Mirabal Belgium platform.

Soortgelijke initiatieven hebben overal ter wereld plaatsgevonden, zowel in Europa als in Zuid-Amerika, om er maar een paar te noemen. We hebben dus betoogd namens al deze vrouwen die het slachtoffer waren van geweld, binnen of buiten het gezin, fysiek of verbaal, seksueel of psychologisch geweld.

Hoewel ik evenveel belang hecht aan alle vormen van geweld tegen vrouwen, wil ik me hier toespitsen op huiselijk geweld.

Zoals u weet zijn er dit jaar al 33 vrouwen omgekomen door slagen van een echtgeno(o)t(e) of ex-echtgenoot, aldus Mirabal België. We naderen snel het aantal van 38 vrouwenmoorden die in 2017 door de vzw « Vie Féminine » werden geregistreerd, maar we zijn, ondanks onze inspanningen, nog steeds ver verwijderd van de juiste doelstelling : dat dit aantal nul moet zijn.

Om dit doel te bereiken is het noodzakelijk de stem van vrouwen die het slachtoffer zijn van huiselijk geweld te laten horen, hun onze steun te betuigen en hun een follow-up van hun klacht en bescherming te garanderen voordat het te laat is. In die zin maken de verschillende bewustmakingscampagnes die u hebt gevoerd het mogelijk om het publiek bewuster te maken van deze al te bekende kwestie, om vrouwen eraan te herinneren dat ze niet alleen zijn, om hen te steunen en om hen ervan te overtuigen een klacht in te dienen, zodat deze daden niet ongestraft blijven.

Het is waar dat we het er allemaal over eens zijn dat geweld tegen vrouwen veroordeeld moet worden. Maar naast onze respectieve toespraken wachten deze vrouwen op acties, acties van hun vertegenwoordigers en van de overheden om dit geweld, dat al te lang aan de gang is, te beteugelen. Daarbij is het noodzakelijk om onze inspanningen voort te zetten om gezondheidswerkers, politie en andere diensten op te leiden om deze gekwetste vrouwen in staat te stellen om te spreken, het gevoel te geven dat naar hen geluisterd wordt en de stap naar een overhedsdienst te zetten zonder angst om niet serieus genomen te worden.

Ik heb uiteraard de « Prevalentiestudie geweld op vrouwen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest » gelezen, die ons eraan herinnert dat dit geweld op lange termijn gevolgen heeft, vooral op emotioneel vlak, aangezien een groot deel van de ondervraagde vrouwen een « gevoel van kwetsbaarheid en moeilijkheden op relationeel vlak, maar ook een verlies van zelfvertrouwen, slape-loosheid en angst » melden.

De studie van de Universiteit Gent leert ons dat schaamte en verlegenheid de overhand hebben, en slechts weinige vrouwen zoeken professionele hulp. Ze gaan meer naar familie of vrienden als ze besluiten erover te praten.

Er zijn veel plannen opgesteld, zoals het « Nationaal Actieplan ter bestrijding van alle vormen van gendergerelateerd geweld 2015-2019 » (NAP) of het « Global Security and Prevention

À cette occasion, nous étions près de 5.000 à répondre à l'appel des organisations féministes fédérées au sein de la plateforme Mirabal Belgium.

Des initiatives similaires ont d'ailleurs eu lieu dans le monde entier, que ce soit en Europe ou encore en Amérique du Sud pour ne citer que ceux-ci. Nous avons donc marché au nom de toutes ces femmes victimes de violence, qu'il s'agisse d'une violence conjugale ou non conjugale, physique ou verbale, sexuelle ou psychologique.

Attachant autant d'importance à tout type de violence à l'égard des femmes, je souhaiterais cependant centrer cette intervention sur les violences conjugales.

Vous n'êtes pas sans savoir que 33 femmes ont déjà perdu la vie cette année sous les coups d'un conjoint ou d'un ex-conjoint selon Mirabal Belgium. Nous approchons à grand pas du nombre de 38 féminicides recensés en 2017 par l'ASBL Vie Féminine, mais nous restons encore loin, malgré nos efforts, de l'objectif adéquat : que ce nombre soit nul.

Afin d'arriver à cet objectif, il convient de libérer la parole des femmes victimes de violence conjugale, de leur témoigner notre soutien et leur garantir un suivi de leur plainte de même qu'une protection avant qu'il ne soit trop tard. En ce sens, les diverses campagnes de sensibilisation que vous avez menées permettent d'aller dans ce sens en sensibilisant la population à cette thématique bien trop connue, de rappeler aux femmes qu'elles ne sont pas seules et de leur apporter un soutien et de les convaincre de porter plainte afin que ces actes ne restent pas impunis.

Car il est vrai que nous sommes tous unanimes lorsqu'il s'agit de condamner les violences faites aux femmes. Néanmoins, à côté de nos discours respectifs, ces femmes attendent des actes, des actes émanant de leurs représentants et des pouvoirs publics afin d'endiguer cette violence qui ne dure que depuis trop longtemps. Ce faisant, il est nécessaire de continuer nos efforts relatifs à la formation des professionnels de la santé, des services de police et autres afin de donner les moyens à ces femmes blessées de parler, de se sentir écoutées et de franchir le pas d'un service public sans avoir la crainte de ne pas être prises au sérieux.

J'ai bien sûr pris connaissance de l'*« étude de Prévalence sur la violence à l'égard les femmes en Région Bruxelles-Capitale »*, qui nous rappelle que ces violences ont des conséquences à long terme, notamment émotionnelles puisqu'une grande partie des femmes interrogées font part d'un « sentiment de vulnérabilité et des difficultés sur le plan relationnel, mais également la perte de confiance en soi, des troubles du sommeil et de l'anxiété ».

L'étude de l'Université de Gand nous apprend que la honte et la gêne prennent l'ascendant, et peu sont ces femmes qui cherchent de l'aide professionnelle. Elles se tournent plus vers la famille ou les amis, lorsqu'elles décident d'en parler.

De nombreux plans ont été mis en place, tel que le « Plan d'Action National de lutte contre toutes les formes de violence basée sur le genre 2015-2019 » (PAN) ou encore le « Plan Global

Plan» (GPSP). België heeft ook het Verdrag van Istanbul geratificeerd, dat op 1 juli 2016 in werking is getreden.

Graag een antwoord op volgende vragen.

1. Kunt u ons zeggen hoe ver het staat met de integratie van de maatregelen van het NAP, het GPSP en het Verdrag van Istanbul op het terrein ?
2. Gaat de politie beter om met slachtoffers van echtelijk geweld, zoals voorgeschreven door de GPSP ?
3. Kunt u ons een overzicht geven van het werk van het gewestelijk platform « partner- en intrafamiliaal geweld » georganiseerd door equal.brussels ?
4. In hoeverre wordt rekening gehouden met de aanbevelingen van de gespecialiseerde verenigingen op het gebied van echtelijk geweld om de behandeling van klachten over huiselijk geweld door de politie te optimaliseren ?

**Antwoord :**

*Vraag 1*

**a. Nationaal Actieplan (NAP) :**

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is verantwoordelijk voor de opvolging en uitvoering van een dertigtal maatregelen uit het Nationaal Actieplan 2015-2019.

Aan het einde van deze periode heeft het BHG via equal.brussels of via andere betrokken partners activiteiten opgestart rond elk van deze maatregelen ; hetzij via eigen projecten of via steun aan verenigingen die zich inzetten rond gender-gerelateerd geweld. Wat deze verenigingen betreft, heb ik in 2019 aan 7 vzw's subsidies toegekend voor een totaal van 77.800 euro om projecten tegen gendergerelateerd geweld op te zetten (naast de 349.303 euro die tezamen in de eerdere subsidierondes werd toegekend aan projecten tegen geweld).

Op initiatief van het Instituut voor de Gelijkheid van Vrouwen en Mannen (IGVM), dat het NAP coördineert, zal het NAP dit jaar geëvalueerd worden en zal men de voorbereidingen van een nieuw Actieplan aanvatten. equal.brussels zal hier actief aan meewerken, onder meer via de aanbevelingen die het Brussels overlegplatform partner- en familiaal geweld formuleerde na de prevalentiestudie « Geweld op vrouwen in het BHG ».

**b. Verdrag van Istanbul**

Op 15 februari 2019 heeft België het staatsrapport ingediend betreffende de opvolging van het Verdrag van Istanbul. Dit gebeurde onder coördinatie van het IGVM, dat is aangeduid als verantwoordelijk orgaan voor de Belgische beleidslijnen in het kader van dit verdrag. GREVIO (de groep van deskundigen binnen de Raad van Europa) bestudeert nu dit rapport en zal daarna een evaluatie ervan communiceren.

de Sécurité et de Prévention » (PGSP). La Belgique a également ratifié la Convention d'Istanbul, convention entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2016.

Je souhaiterais poser les questions suivantes :

1. Pouvez-vous nous faire part de l'état d'avancement relatif à l'intégration des mesures présentes dans le PAN, le PGSP et la Convention d'Istanbul sur le terrain ?
2. Est-ce que la prise en charge des victimes de violences conjugales par les policiers s'est améliorée comme le PGSP le prescrit ?
3. Pouvez-vous nous dresser un bilan de la plateforme régionale « violence entre partenaires et intrafamiliale » organisée par equal.brussels ?
4. Dans quelle mesure les recommandations du milieu associatif spécialisé sur le sujet des violences conjugales sont-elles prises en compte afin d'optimiser le traitement des plaintes pour violence domestique par la police ?

**Réponse :**

*Question 1*

**a. Plan d'Action national (PAN) :**

La Région de Bruxelles-Capitale est responsable du suivi et de la mise en œuvre d'une trentaine de mesures du Plan d'Action national 2015-2019.

À la fin de cette période, la RBC a démarré des activités liées à chacune de ces mesures via equal.brussels ou via d'autres partenaires concernés, soit via des projets propres, soit via une aide aux associations actives dans le domaine de la violence liée au genre. Concernant les associations, j'ai octroyé en 2019 des subsides à 7 ASBL pour un montant total de 77.800 euros pour la conception de projets contre la violence liée au genre (auxquels il faut ajouter les 349.303 euros qui ont été attribués lors des vagues de subvention précédentes aux projets contre la violence).

À l'initiative de l'Institut pour l'égalité des femmes et des hommes (IEFH), qui coordonne le PAN, ce dernier sera évalué cette année et un nouveau Plan d'Action sera préparé. Equal. brussels y collaborera activement, notamment par le biais des recommandations formulées par la plateforme bruxelloise de concertation violence entre partenaires et familiale suite à l'étude de prévalence « La violence faite aux femmes en RBC ».

**b. Convention d'Istanbul**

Le 15 février, la Belgique a introduit le rapport étatique sur la mise en œuvre de la Convention d'Istanbul, établi sous la coordination de l'IEFH, désigné comme organe responsable pour les lignes politiques belges dans le cadre de cette convention. A présent, GREVIO (le groupe d'experts au sein du Conseil de l'Europe) examine ce rapport et communiquera ensuite une évaluation.

Heel wat initiatieven binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geven, via het Nationaal Actieplan, gevolg aan maatregelen die geformuleerd zijn in het Verdrag van Istanbul : denk maar aan opleidingen voor professionals in diverse beroepstakken, sensibiliseringscampagnes, steun aan verenigingen of projecten voor multidisciplinaire samenwerking.

Los van de nationale rapportering via het IGVM, neemt equal.brussels ook het Verdrag van Istanbul als leidraad bij het opzetten van activiteiten in de strijd tegen geweld ; denk maar aan de colloquia rond geweld tijdens de zwangerschapsperiode of « geweld en migratie » die de voorbije jaren zijn georganiseerd.

Het Verdrag van Istanbul en de beginselen die eraan ten grondslag liggen, vormden ook de leidraad bij de keuze van projecten en methodes in het kader van de GPVP-projectoproep en bij elk ander initiatief tegen de achtergrond van de uitvoering van het GPVP.

#### c. Globaal Preventie- en Veiligheidsplan (GPVP)

Het hoofdstuk « aantasting van de menselijke integriteit » bevat maatregelen betreffende de strijd tegen gendergerelateerd geweld in Brussel. Via de werkgroep die de uitvoering opvolgt en de projectoproepen die Brussel Preventie en Veiligheid uitschrijft naar verenigingen, draagt equal.brussels bij aan de opvolging van dit plan.

Tegen deze achtergrond hebben het Gewest en zijn partners initiatieven genomen voor slachtofferopvang na familiaal en partnergeweld, op basis van de maatregelen in dit verband volgens het Globaal Preventie- en Veiligheidsplan.

Inzake opleidingen en bewustmaking van politieagenten betreffende een betere opvang van slachtoffers van familiaal en partnergeweld, kan het volgende worden geantwoord :

a. Om gevolg te geven aan de maatregel M1.1 van het GPVP betreffende deze slachtoffers, en in het kader van het in september 2018 door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering goedgekeurde gewestelijke opleidingsplan, hebben BPV/Brusafe (GIP), de GOB – equal.brussels, de Dienst Politieke Slachtofferhulp (DPS) van de federale politie en gespecialiseerde vzw's (Praxis, de SLAJ-V, het 'Centre de prévention des Violences conjugales et familiales', Bravvo, enz.) een opleiding van een dag uitgewerkt in de vorm van workshops over slachtoffers van familiaal en partnergeweld voor verschillende actoren, met medewerking van familiедiensten van de politiezones en het middenveld. Zo werden 230 personen opgeleid in 2018, onder wie politieagenten van de Brusselse politiezones en parketmagistraten. In dit verband werden educatieve instrumenten ontwikkeld : de deelnemers aan de workshops ontvingen een boekje op een USB-stick (met specifieke informatie voor politieagenten, zoals over verhoren) en konden een filmpje bekijken met getuigenissen van slachtoffers.

b. Wat de basisopleiding voor de politie betreft, werd 72 uur gewijd aan slachtofferhulp in de ruime betekenis van het woord (waarvan 8 uur over slachtoffers van seksuele delicten en familiaal geweld en 4 uur over begeleiding bij de dienst Sociale Zaken). Daarnaast werden er voor het praktische onderdeel afwisselend

De nombreuses initiatives au sein de la Région de Bruxelles-Capitale ont donné lieu, via le Plan d'Action national, à des mesures formulées dans la Convention d'Istanbul : notamment des formations pour les professionnels dans diverses branches professionnelles, des campagnes de sensibilisation, des aides aux associations ou des projets pour une collaboration multidisciplinaire.

Indépendamment du reporting national via l'IEFH, equal.brussels utilise également la Convention d'Istanbul comme ligne directrice lors de la conception d'activités dans la lutte contre la violence, notamment les colloques sur la violence pendant la grossesse ou « violence et immigration », organisés ces dernières années.

La Convention d'Istanbul et ses principes ont également servi de cadre et ont été dûment pris en compte dans le choix des projets et méthodologies sélectionnées dans le cadre de l'appel à projets PGSP ainsi que dans toute autre action soutenue dans le cadre de la mise en œuvre du PGSP.

#### c. Plan global de Sécurité et de Prévention (PGSP)

Le chapitre « atteinte à l'intégrité de la personne » comprend des mesures dans le cadre de la lutte contre la violence liée au genre à Bruxelles. Equal.brussels contribue au suivi de ce plan par la biais du groupe de travail qui suit sa mise en œuvre et les appels à projets que Bruxelles Prévention et Sécurité établit à l'attention des associations.

Dans ce cadre, la Région et ses partenaires ont pris plusieurs initiatives concernant l'accueil des victimes de violences conjugales et intrafamiliales, se basant sur les mesures du Plan global de Sécurité et de Prévention se référant à cette thématique :

Au niveau de la formation et de la sensibilisation des policiers pour un meilleur accueil des victimes de violences conjugales et intrafamiliales (VIF) notamment :

a. Pour répondre à la mesure M1.1 du PGSP relatives aux VIF, et dans le cadre du Plan de formation régional voté par le Gouvernement de RBC en septembre 2018, BPS/Brusafe (ERIP), le SPRB – equal.brussels, le Service d'assistance policière aux victimes (SAPV) de la police fédérale et des ASBL spécialisées (Praxis, SLAJ, Centre de prévention des violences conjugales et familiales, Bravvo, etc.) ont développé une formation (1 jour) en ateliers multi-acteurs sur les VIF sous forme d'atelier animé par des formateurs issus des services Famille/JEU des zones de police (ZP) et du secteur associatif. En 2018, 230 personnes ont ainsi été formées, dont des policiers des ZP bruxelloises et magistrats du parquet. Des outils pédagogiques ont été créés dans ce cadre : un livret concernant les VIF est remis sur clef USB aux participants des ateliers (avec des informations spécifiques pour les policiers, telles que les modalités d'audition) et une vidéo de témoignages de victimes est projetée.

b. En formation de base Police, 72 h sont dédiées à l'assistance aux victimes au sens large (dont 8 h sur les victimes de violences sexuelles et familiales et 4 h à l'accompagnement au service d'action sociale – SAS). S'y ajoutent des exercices de jeux de rôle et de l'immersion en service judiciaire et SAPV pour la

in de verschillende politiezones rollenspelen georganiseerd en taferelen uitgebeeld voor de juridische dienst en de DPS. Dit thema kwam ook aan bod in een transversale communicatiemodule. De hoofdinspecteurs bij de politie kregen een opleiding van acht uur over de begeleiding van slachtoffers van seksueel en familiaal geweld (verhoortechniek, aanspreekpunt, enz.).

c. Wat de voortgezette opleiding voor de politie betreft, worden er in de meeste Brusselse politiezones opleidingen gegeven over slachtofferhulp in de ruime betekenis van het woord.

Het GPVP bevat daarnaast ook onder meer maatregelen rond :

- coördinatie tussen diensten : hierop is de werkgroep « multisectoriële aanpak familiaal geweld » een antwoord, waarin equal.brussels met de politie Brussel-Hoofdstad-Elsene alle organisaties die in aanraking komen met familiaal geweld in die politiezone samenbrengen om op zoek te gaan naar een betere structuur in de strijd tegen familiaal geweld.
- gedwongen huwelijken : waarbij Brussel Plaatselijke Besturen een reeks workshops heeft georganiseerd voor gemeentelijke diensten.
- seksisme en belaging in de openbare ruimte : thematieken waarover equal.brussels sensibiliseringscampagnes heeft opzet onder de algemene noemer « 0 % seksisme ».

## Vraag 2

De eerder vernoemde opleidingen die equal.brussels met Brusafe en andere partners organiseert, hebben onder meer als doel om het onthaal en de opvang van slachtoffers te verbeteren. Ook in 2019 zullen politieagenten op deze manier gesensibiliseerd en gevormd worden rond de omgang met slachtoffers.

Vier verenigingen werden gesubsidieerd in het kader van de opvang en de doorverwijzing van slachtoffers van partner- en familiaal geweld en de GPVP-projectoproep 2018 inzake psychologische en rechtsbijstand voor slachtoffers en de organisatie van de actoren betreffende de eerstelijnszorg voor het onderkennen, opvangen en doorverwijzen van slachtoffers. Deze projecten werden in nauwe samenwerking met de Brusselse politiezones in de thematische GPVP-werkgroep 1 (zie hierna) gekozen, opgevolgd en geconcretiseerd :

- a) Intact : het project inzake 'Preventie, opvang en begeleiding van vrouwelijke genitale vermindering en geweld in verband daarmee'.
- b) de 'Fédération laïque des Centres de Planning Familial (FLCPF)' : het project inzake «Organisation de la première ligne pour prendre en charge les victimes et auteurs de violence envers femmes et enfants / Projet de protocole commun pour le DPO (Détection des violences, Prise en charge et Orientation des victimes)».
- c) de ADDE : het project inzake « Avevi : Accompagnement des Victimes étrangères de Violences intrafamiliales ».
- d) het « Maison de l'Amérique latine » : het project inzake « Soins psychologiques pour victimes de violence conjugale et intrafamiliale ».

partie pratique en alternance dans les ZP. Ce thème est également abordé via des exercices dans le cadre du module transversal « communication ». Les inspecteurs principaux de police (INPP) disposent d'un cours de 8 h sur l'accompagnement des victimes de violences intrafamiliales et sexuelles (techniques d'audition, relais, etc.).

c. En formation continuée de Police, plusieurs formations sont données dans la plupart des ZP bruxelloises et s'articulent autour de l'assistance aux victimes au sens large.

Le PGSP comprend également notamment des mesures en matière de :

- coordination entre les services : le groupe de travail « approche multisectorielle de la violence familiale » offre une réponse, car equal.brussels, en collaboration avec la police Bruxelles-Capitale - Ixelles, y réunit toutes les organisations qui ont à faire avec la violence familiale dans cette zone de police afin de chercher une meilleure structure dans la lutte contre la violence familiale.
- mariages forcés : Bruxelles Pouvoirs locaux a organisé une série d'ateliers à ce sujet pour les services communaux.
- sexismes et harcèlement dans l'espace public : des thématiques pour lesquelles equal.brussels a mis en place des campagnes de sensibilisation avec comme dénominateur commun « 0 % sexismes ».

## Question 2

Les formations précitées, organisées par equal.brussels en collaboration avec Brusafe et d'autres partenaires, visent notamment l'amélioration de l'accueil et de la prise en charge des victimes. En 2019, on continuera à sensibiliser et à former des policiers à la prise en charge des victimes par ce biais.

Au niveau de l'accueil et de l'orientation des victimes de violences conjugales et intrafamiliales, 4 associations sont subventionnées dans le cadre de l'appel à projets PGSP 2018 pour le soutien psychologique et juridique des victimes ainsi que l'organisation des acteurs de la première ligne pour la détection, prise en charge et orientation des victimes. La sélection, le suivi et la mise en œuvre de ces projets se font en étroite collaboration avec les ZP bruxelloises à travers le groupe thématique 1 du PGSP (voir ci-dessous). Ces 4 associations sont :

- a) Intact : projet « Prévention, accueil et accompagnement des victimes de mutilations génitales féminines (MGF) et violences liées ».
- b) Fédération laïque des centres de planning familial (FLCPF) : projet « Organisation de la première ligne pour prendre en charge les victimes et auteurs de violence envers femmes et enfants / Projet de protocole commun pour le DPO (Détection des violences, Prise en charge et Orientation des victimes) ».
- c) ADDE : projet « Avevi : Accompagnement des victimes étrangères de violences intrafamiliales ».
- d) Maison de l'Amérique latine : projets « Soins psychologiques pour victimes de violence conjugale et intrafamiliale ».

In overeenstemming met de bepalingen van deze oproep, die op 6 juli 2018 in het *Belgisch Staatsblad* werd bekendgemaakt, werden deze projecten geëvalueerd door de experts van equal.brussels, de GOB, de CFWB, de Politiezone Brussel-Hoofdstad Elsene en van hulpdiensten voor rechtsonderhorigen en slachtoffers en BPV.

#### Vraag 3

Sinds de heropstart van het platform in 2015, organiseert equal.brussels 3 tot 5 keer per jaar een plenaire vergadering van dit overlegorgaan, waar organisaties uit het werkveld samenkommen met overheden, politie- en justitionele diensten die actief zijn in de strijd tegen geweld. Tijdens deze plenaire vergaderingen worden projecten van het BHG én van de andere leden besproken en voorbereid ; en nieuwe studies of tendensen besproken.

Daarnaast betreft equal.brussels de leden van het platform via werkgroepen of adviesinitiatieven bij haar activiteiten en projecten :

- bij sensibiliseringscampagnes : zoals de recente campagne i.v.m. seksueel geweld en consent, waarbij verenigingen uit het platform betrokken waren ;
- bij opleidingen : zoals de eerder vermelde opleidingen voor preventie- en veiligheidsdiensten, waar leden van het platform uit het werkveld mee sessies animeren ;
- om aanbevelingen voor het beleid te formuleren : naar aanleiding van het prevalentieonderzoek naar geweld op vrouwen werden aanbevelingen van het overlegplatform opgesteld, die als beleidsincentives naar het NAP en het Brussels gewest zijn overgemaakt.

Equal.brussels zorgt ook voor de link tussen het overlegplatform en het initiatief « multisectoriële aanpak van familiaal geweld », waarbij een werkgroep elke maand samenkomt om te werken aan een verbeterde samenwerking tussen de Brusselse diensten.

#### Vraag 4

De eerder vermelde aanbevelingen van het Brussels overlegplatform worden meegenomen in de voorbereidingen van het nieuwe Nationaal Actieplan én dienen als leidraad voor nieuwe activiteiten in de strijd tegen geweld in het BHG.

Daarnaast is er ook het « shadow report » van de Belgische coalitie van NGO's, een belangrijk initiatief vanuit de verenigingen voor het toekomstig beleid. Equal.brussels zal meewerken aan de integratie van deze initiatieven in het toekomstig beleid via de verschillende overlegorganen.

Conformément aux dispositions de cet appel (et publié au *Moniteur Belge* du 6 juillet 2018), ces projets ont été soumis à l'évaluation conjointe d'experts d'equal.brussels, du SPRB, de la CFWB, de la ZP Bruxelles-Capitale Ixelles, de services d'aide aux justiciables et aux victimes et enfin de BPS.

#### Question 3

Depuis la relance de la plateforme en 2015, equal.brussels organise 3 à 5 fois par an une réunion plénière de cet organe de concertation, qui réunit des organisations du terrain avec les autorités, services de police et de justice actifs dans la lutte contre la violence. Au cours de ces réunions plénierées, on discute et prépare des projets de la RBC et d'autres membres, et on discute des nouvelles études ou tendances.

En outre, equal.brussels implique les membres de la plateforme via des groupes de travail ou avis d'initiative lors de ses activités et projets :

- lors des campagnes de sensibilisation : telles que la récente campagne sur la violence sexuelle et le consentement, pour laquelle des associations de la plateforme ont été impliquées ;
- lors de formations : comme les formations précitées pour les services de prévention et de sécurité, lors desquelles des membres de la plateforme actifs sur le terrain ont coanimé des sessions ;
- pour formuler des recommandations stratégiques : suite à l'étude de prévalence sur la violence faite aux femmes, des recommandations ont été établies par la plateforme de concertation. Ces dernières ont été transmises au PAN et à la Région de Bruxelles-Capitale en tant qu'incitants stratégiques.

Equal.brussels assure également le lien entre la plateforme de concertation et l'initiative « approche multisectorielle de la violence familiale ». Dans ce cadre, un groupe de travail se réunit tous les mois afin de travailler à une amélioration de la collaboration entre les services bruxellois.

#### Question 4

Les recommandations susmentionnées de la plateforme de concertation bruxelloise sont reprises dans les préparatifs du nouveau Plan d'Action national et font office de ligne directrice pour les nouvelles activités dans la lutte contre la violence dans la RBC.

En outre, il existe aussi le « shadow report » de la coalition belge des ONG, une initiative majeure des associations pour la stratégie future. Equal.brussels collaborera à l'intégration de ces initiatives dans la stratégie future via les différents organes de concertation.

**Staatssecretaris belast  
met Buitenlandse Handel  
en Brandbestrijding en  
Dringende Medische Hulp**

**Vraag nr. 311 van de heer Vincent De Wolf d.d. 28 februari 2019 (Fr.) :**

*Modaliteiten van de eventuele verhuizing van de centrale 100-112 naar het gebouw van Brussel Preventie en Veiligheid.*

De noodcentrale 100-112 speelt een centrale rol in het veiligheidsapparaat van het Brussels Gewest, aangezien ze de noodoproepen moet behandelen en de voertuigen van de dringende medische hulpverlening moet dispatchen. De centrale bevindt zich thans in het hoofdkwartier van de Helihaven, waar zich ook de dispatching van de brandweerwagens bevindt.

De vaststelling dat de werklast voor de centrale 100-112 almaar toeneemt, heeft de Brusselse regering in 2015 doen beslissen om een reorganisatie aan te vatten in het kader van de oprichting van een nieuw gewestelijk crisis- en communicatiecentrum die voorgesteld werd in de nasleep van de aanslagen van 22 maart 2016. In plaats van te opteren voor betere communicatie tussen de verschillende veiligheids- en preventieactoren in Brussel, heeft de regering ervoor gekozen ze in hetzelfde gebouw te centraliseren. Deze beleidskeuze doet onder meer vragen in verband met de veiligheid rijzen.

Gelet op de grote onrust die ontstond door deze beslissing, die sommigen als inadequaat en anderen als zeer slecht beschouwen, hebben de hoofdbetrokkenen garanties om het behoud van de operationele autonomie, maar ook de efficiëntie van de dienstverlening te garanderen. Dat vereist onder meer optimale arbeidsomstandigheden voor de operatoren, die over voldoende ruimte moeten kunnen beschikken om hun opdrachten « in geval van verhuizing » te kunnen uitvoeren.

Die woorden worden niet toevallig gekozen, want in dat verband spreekt de regering met dubbele tong. De reorganisatie wordt weliswaar besproken, maar niets lijkt zeker volgens de oriëntatinota die bij de begroting van de DBDMH is gevoegd en waarin staat dat « de centrale 100-112 binnen de DBDMH zal worden gevestigd of gereorganiseerd zal worden in de gebouwen van BPV ». Moet men daaruit afleiden dat de regering zou kunnen terugkomen op haar beslissing en de centrale in de Helihaven zou kunnen behouden ? Zo ja, dan zou het interessant zijn om de redenen voor die aarzelung te kennen.

Er heerst hoe dan ook verwarring, te meer daar er blijkbaar geen akkoord kan worden gevonden over de ruimte die de noodcentrale 100-112 zal krijgen in het gebouw van BPV in geval van verhuizing.

Er werden al verschillende plannen voorgesteld waarbij een deel van het gebouw van BPV wordt gebruikt door de noodcentrale 100-112 en achteraf aanpassingen worden aangebracht waarbij de ruimte voor de noodcentrale wordt ingeperkt. Ze laten aldus twijfel bestaan over de meerwaarde van de nieuwe

**Secrétaire d'État chargée du Commerce extérieur et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente**

**Question n° 311 de M. Vincent De Wolf du 28 février 2019 (Fr.) :**

*Modalités du transfert éventuel de la centrale 100-112 vers les locaux de Bruxelles Prévention et Sécurité.*

Le centre d'appels 100-112 est au cœur du dispositif de sécurité de la Région bruxelloise, puisqu'il est en charge du traitement des appels d'urgence et du dispatching des véhicules en aide médicale urgente. Cette centrale est actuellement localisée au QG de l'Héliport où se trouve également le dispatching des véhicules incendie.

Partant du constat d'une charge de travail grandissante pour la CS 110-112, le gouvernement bruxellois a décidé en 2015 d'initier sa réorganisation. Cette réorganisation devant s'inscrire dans la mise en place du nouveau centre de crise et de communication régional pensé à la suite des attentats du 22 mars 2016. Ainsi, plutôt que d'opter pour une meilleure communication entre les divers acteurs de la sécurité et de la prévention à Bruxelles, le gouvernement a choisi la centralisation de ceux-ci au sein d'un même bâtiment. Un choix politique qui pose question, notamment en termes de sécurité.

Compte tenu des nombreuses inquiétudes soulevées suite à cette décision, décrite comme inadéquate par certains et comme très mauvaise par d'autres, des garanties avaient été demandées par les principaux concernés pour assurer le maintien de l'autonomie opérationnelle, mais aussi de l'efficacité du service. Ceci passe, notamment, par des conditions de travail optimales des opérateurs qui doivent pouvoir bénéficier d'un espace suffisant pour la bonne conduite de leurs missions « en cas de déménagement ».

Ces termes ne sont pas utilisés au hasard, puisqu'il y a sur ce point un double discours au sein du gouvernement. Si des discussions sont en cours sur ce redéploiement, rien ne semble certain si l'on en croit la lettre d'orientation annexée au budget SIAMU qui indique soit « le développement de la centrale 100-112 au sein du SIAMU ou le redéploiement éventuel du centre d'appels dans les bâtiments de BPS ». Doit-on comprendre que le gouvernement pourrait revenir sur sa décision et maintenir le service à l'Héliport ? Si oui, il serait bon de connaître les raisons de cette hésitation.

Quoiqu'il en soit, la confusion règne, et ce d'autant plus qu'aucun accord ne semble être trouvé pour ce qui est de l'espace qui sera consacré à la CS-100-112 au sein des locaux de BPS en cas de délocalisation.

Plusieurs plans ont ainsi déjà été présentés, permettant une occupation d'une partie de l'immeuble de BPS par la CS-100-112, ainsi que des modifications ultérieures qui rabotent la surface dévolue à la centrale, laissant ainsi planer le doute quant à la plus-value de cette nouvelle localisation. Par ailleurs, une centrale

locatie. Voorts moet een noodoproepcentrale zo ingericht zijn dat de operatoren het contact kunnen houden met hun collega's en hun supervisoren. Het is dus noodzakelijk dat de onderhandelingen over de inrichting van de lokalen dergelijke uitwisseling en andere nuttige synergieën mogelijk maken : uitbreiding van het personeel, overleg en coördinatie tussen de verschillende diensten, uitwisseling van goede praktijken tussen het personeel van de noodcentrale 100 en de brandweerlieden/ambulanciers die kennis van het terrein hebben enz.

Voorlopig wijst niets er evenwel op dat de oorspronkelijk uitgezette baken gerespecteerd kunnen worden. In dat verband had ik u graag de volgende vragen gesteld :

- Kunt u het standpunt van de regering over de verhuizing van de noodcentrale naar het gebouw van BPV toelichten ?
- Wat staat er in het mandaat dat aan de leiding van BPV werd verleend om de verhuizing tot een goed einde te brengen ?
- Welke waarborgen worden geboden voor een optimale en efficiënte werking van de noodcentrale en de dispatching. Welke blokkeringen zijn er nog ?
- Hoe staat het met de nodige investeringen ?
  - Welke aanpassingen moeten aangebracht worden ?
  - Hoe staat het met de modaliteiten voor de verhuizing naar een nieuw gebouw (timing, overgangsperiode, opleiding enz.) ?
  - Hoe staat het met de eventuele vernieuwing van de professionele uitrusting ?
- Hoeven staan de reorganisatieplannen ?
  - Hoe zal de onbenutte ruimte in het oud administratief centrum worden verdeeld tussen de verschillende diensten die er ondergebracht zullen worden ?
  - Bestaat er een akkoord over de oppervlakte die ter beschikking van de operatoren van de noodcentrale wordt gesteld, en over hun werkmiddelen ?

**Antwoord :** In de eerste plaats wens ik te benadrukken dat dit project geen reactie is op de context van de aanslagen, zoals uit uw vraag opgemaakt zou kunnen worden. De eerste principesbeslissing van de Regering over de oprichting van een communicatie- en crisiscentrum dateert immers van 5 maart 2015.

Deze beslissing is vervolgens meermaals unaniem bevestigd door mijn Regering, met de steun van de Brusselse politiezones naar aanleiding van de goedkeuring van het Globaal Veiligheids- en Preventieplan.

Het Gewest dient inderdaad over een instrument als dit te beschikken, niet enkel om uitvoering te geven aan zijn eigen bevoegdheden, maar eveneens als ondersteuningstool voor onze zowel gewestelijke als plaatselijke partners.

Wij zijn nog steeds vastbesloten dit project door te voeren en vandaag wordt er alles aan gedaan om de kalender van de werken dit jaar nog te laten naleven, wat de coördinatie vereist van een groot aantal lokale, gewestelijke en federale partners.

d'appels d'urgence doit être disposée de manière à permettre aux opérateurs de maintenir un contact entre collègues et avec leurs superviseurs. Il est donc indispensable que les négociations quant à l'agencement des locaux permettent cet échange et d'autres synergies utiles : renfort de personnel, concertation et coordination entre les différents services, partage de bonnes pratiques entre le personnel du centre 100 et les pompiers/ambulanciers qui ont la connaissance du terrain, etc.

Or, à ce stade, rien n'indique que les balises initialement fixées puissent être respectées. Pour ces raisons, je souhaiterais vous poser les questions suivantes :

- Pourriez-vous clarifier la position du gouvernement sur la délocalisation de la centrale au sein des locaux de l'organisme BPS ?
- Quels sont les termes du mandat accordé aux dirigeants de BPS pour mener à bien ces travaux ?
- Quelles sont les garanties fournies pour permettre un fonctionnement optimal et efficace du centre d'appels et du dispatching ? Quels blocages subsistent-ils ?
- Quid des investissements nécessaires à cette fin ?
  - Quels aménagements devront-ils être opérés ?
  - Quid des modalités d'installation dans un nouveau bâtiment (timing, période transitoire, formation, etc.) ?
  - Qu'en est-il du renouvellement éventuel des équipements de travail ?
- Où en est la définition des plans de redéploiement ?
  - Comment la répartition de l'espace inoccupé au sein de l'ancienne cité administrative s'opèrera-t-elle entre les différents services qui seront amenés à s'y installer ?
  - Y a-t-il un accord sur la surface mise à disposition des centralistes, ainsi que sur l'agencement de leurs outils de travail ?

**Réponse :** Il convient tout d'abord de préciser que ce projet n'est pas une réaction au contexte des attentats, comme votre question pourrait le laisser penser. La première décision de principe du Gouvernement sur la mise en place d'un centre de communication et de crise date en effet du 5 mars 2015.

Cette décision a par la suite été confirmée plusieurs fois par mon Gouvernement de manière unanime, avec l'adhésion également des zones de police bruxelloises dans le cadre de l'adoption du Plan global de Sécurité et de Prévention.

La Région doit en effet pouvoir disposer d'un tel outil à la fois pour l'exercice de ses propres compétences mais également comme un outil en appui aux partenaires, qu'ils soient régionaux ou locaux.

Dans ce contexte, la détermination à faire aboutir ce projet reste intacte et tout est mis en œuvre pour que le calendrier des travaux soit respecté durant cette année, ce qui exige de coordonner de nombreux partenaires tant locaux régionaux que fédéraux.

Op schaal van het Gewest heeft nog nooit een veiligheidsproject zoveel partners samengebracht en betroffen.

Concreet zijn de overheidsopdrachten voor een deel al in 2018 uitgeschreven en wordt deze fase nog tijdens het eerste kwartaal van dit jaar afgesloten.

Bovendien kan ik u bevestigen dat Brussel Preventie & Veiligheid (BPV) en de Federale Politie ten volle en samen met andere structuren zoals de politiezone «POLBRU», de brandweer en een antenne van de veiligheidsdispatching van de MIVB optreden als partner in dit Centrum. Zij bundelen er hun inspanningen en werken samen in het grootste overleg.

Er wordt uiteraard rekening gehouden met de respectieve bevoegdheden van de verschillende betrokken partijen, waarbij iedereen eraan gehouden wordt strikt het wettelijk en verordenend kader te respecteren dat op hem van toepassing is.

Dit nieuwe instrument is het beste antwoord op de uitdagingen van deze tijd en toont aan dat in het Brussels Gewest alle veiligheidsactoren schouder aan schouder staan.

À l'échelle de la Région, jamais un projet en matière de sécurité n'a compté autant de partenaires associés et impliqués.

Concrètement, les marchés publics ont été lancés pour partie fin 2018 et seront clôturés durant ce premier trimestre.

Par ailleurs, je peux vous confirmer que Bruxelles Prévention & Sécurité (BPS) et la Police fédérale seront, pleinement et avec d'autres structures telles que la zone de police «POLBRU», le SIAMU, ainsi qu'une antenne du Dispatching Sécurité de la STIB, partenaires dans ce Centre. Ensemble, ils mutualiseront leurs efforts et collaboreront de concert.

Il sera bien entendu tenu compte des compétences respectives des uns et des autres, chacun étant tenu de respecter strictement le cadre légal et réglementaire auquel il ressortit.

Ce nouvel outil est la meilleure réponse aux défis de notre époque et la démonstration qu'en Région bruxelloise, l'ensemble des acteurs de la sécurité travaillent de concert.

Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur	Voorwerp Objet	Bladzijde Page
* Vraag zonder antwoord			* Question sans réponse	
○ Vraag met voorlopig antwoord			○ Question avec réponse provisoire	
** Vraag met antwoord			** Question avec réponse	
De vragen waarop het antwoord al in een vorig Bulletin werd gepubliceerd worden niet in dit zaakregister vermeld.			Les questions dont la réponse a été publiée dans un Bulletin antérieur ne figurent plus dans le présent sommaire.	

**Minister-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 Propriété publique**

28.02.2019	1124	Mathilde El Bakri	** Het Kanaalplan en de daaraan verbonden concentratie van middelen. Le Plan Canal et la concentration de moyens qui y est liée.	26
05.03.2019	1125	Carla Dejonghe	** De staat van de grafmonumenten op de Brusselse begraafplaatsen. L'état des monuments funéraires dans les cimetières bruxellois.	27
05.03.2019	1126	Martine Payfa	** Het Tournay-Solvay-project. Le projet Tournay-Solvay.	29
07.03.2019	1127	Mathilde El Bakri	** Het Kanaalplan en het aantal sociale woningen, overheids- en privewoningen opgetrokken in de zone met de tien werven van het Kanaalplan. Le Plan Canal et le nombre de logements sociaux, publics et privés qui ont été construits sur le périmètre de zone qui regroupe les dix chantiers du Plan Canal.	30
18.03.2019	1128	Michaël Vossaert	** Zoektocht naar een nieuwe zaal voor de club Basic Fit Brussels Basketball. Recherche d'une nouvelle salle pour le club Basic Fit Brussels Basketball.	32
28.03.2019	1129	Dominiek Lootens-Stael	** De gunning van de schoonmaakcontracten voor ministeries en departementen onder uw bevoegdheid. L'attribution de contrats de nettoyage pour les ministères et départements relevant de votre compétence.	33
28.03.2019	1130	Jacqueline Rousseaux	** De ontwikkelingsstrategie van de regering voor Schaerbeek-Vorming. La stratégie de développement du Gouvernement pour Schaerbeek-Formation.	36
28.03.2019	1131	Jacqueline Rousseaux	** Kwaliteit van de bodem op de site Schaerbeek-Vorming. La qualité des sols du site de Schaerbeek-Formation.	39
03.04.2019	1132	David Weytsman	** Aangekondigde oprichting van een onderzoekscentrum voor artificiële intelligentie in het Brussels Gewest. Création annoncée d'un quartier général de l'intelligence artificielle en Région bruxelloise.	42
05.04.2019	1133	Vincent De Wolf	* Varianten bestudeerd in het kader van de verbreding van de Ring. Variantes étudiées dans le cadre de l'élargissement du Ring.	3

Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur	Voorwerp Objet	Bladzijde Page
* Vraag zonder antwoord			* Question sans réponse	
○ Vraag met voorlopig antwoord			○ Question avec réponse provisoire	
** Vraag met antwoord			** Question avec réponse	
De vragen waarop het antwoord al in een vorig Bulletin werd gepubliceerd worden niet in dit zaakregister vermeld.			Les questions dont la réponse a été publiée dans un Bulletin antérieur ne figurent plus dans le présent sommaire.	
26.04.2019	1134	David Weytsman	* <i>Plannen voor een Brusselse openbare instelling voor jeugdbescherming.</i> <i>Le projet d'institution publique de protection de la jeunesse bruxelloise.</i>	4
26.04.2019	1135	Viviane Teitelbaum	* <i>Herbestemming van gronden voor groene ruimten om de blauwe en groene netwerken van het Gewest te consolideren.</i> <i>La réaffectation de terrains en espaces verts en vue de consolider les maillages vert et bleu régionaux.</i>	4
06.05.2019	1136	Emin Özkara	* <i>Gevolgen van de Data Protection Officer (DPO) en de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) voor de overheden en openbare instellingen die onder uw bevoegdheid of toezicht vallen.</i> <i>L'impact du Délégué à la protection des données ou « Data Protection Officer » (DPO) et du règlement général sur la protection des données (RGPD) sur les autorités publiques et organismes publics relevant de vos compétences ou de votre tutelle.</i>	5

**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 Ceroxhe	○ De regels inzake het gebruik van het internet voor privédoeleinden. Les règles régissant l'utilisation d'internet à des fins privées.	24
16.11.2015	76	Emmanuel De Bock	○ Berekening 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.	24
15.12.2015	82	Benoît Ceroxhe	○ Belastingen op motorvoertuigen. Les taxes sur les véhicules automobiles.	24
09.02.2016	97	Michaël Verbauwhede	○ De verkoop van het Actirisgebouw. La vente du bâtiment Actiris.	25
28.03.2019	298	Dominiek Lootens-Stael	** <i>De gunning van schoonmaakcontracten voor de ministeries en departementen onder uw bevoegdheid.</i> <i>L'attribution de contrats de nettoyage pour les ministères et départements relevant de votre compétence.</i>	46
06.05.2019	299	Emin Özkara	** <i>Gevolgen van de Data Protection Officer (DPO) en de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) voor de overheden en openbare instellingen die onder uw bevoegdheid of toezicht vallen.</i> <i>L'impact du Délégué à la protection des données ou « Data Protection Officer » (DPO) et du règlement général sur la protection des données (RGPD) sur les autorités publiques et organismes publics relevant de vos compétences ou de votre tutelle.</i>	47

Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur	Voorwerp Objet	Bladzijde Page
* Vraag zonder antwoord			* Question sans réponse	
<input type="radio"/> Vraag met voorlopig antwoord			<input type="radio"/> Question avec réponse provisoire	
** Vraag met antwoord			** Question avec réponse	
De vragen waarop het antwoord al in een vorig Bulletin werd gepubliceerd worden niet in dit zaakregister vermeld.			Les questions dont la réponse a été publiée dans un Bulletin antérieur ne figurent plus dans le présent sommaire.	

**Minister belast met 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**

20.03.2019	1495	David Weytsman	** <i>De overeenkomst van 1 juli 2004 met de Waalse Regering over de financiering van de GECO's in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. La convention du 1er juillet 2004 passée avec le Gouvernement de la Région wallonne au sujet du financement d'emplois ACS en Région de Bruxelles-Capitale.</i>	49
28.03.2019	1496	Dominiek Lootens-Stael	** <i>De gunning van schoonmaakcontracten voor de ministeries en departementen onder uw bevoegdheid. L'attribution de contrats de nettoyage pour les ministères et départements relevant de votre compétence.</i>	49
27.03.2019	1497	Jef Van Damme	** <i>De investeringssteun voor rollend materieel. L'aide aux investissements en matériel roulant.</i>	52
30.04.2019	1498	Emin Özkara	** <i>Impact van het verbod op slachten zonder voorafgaande verdoving op de import van halal- en koshervlees. Impact de la réglementation relative à l'interdiction de l'abattage des animaux sans étourdissement préalable sur les importations de viande certifiée halal ou casher.</i>	53
30.04.2019	1499	Michaël Vossaert	** <i>Evaluatie van de maatregelen voor NEET's. L'évaluation des mesures en faveur des NEET.</i>	56
06.05.2019	1500	Emin Özkara	** <i>Gevolgen van de Data Protection Officer (DPO) en de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) voor de overheden en openbare instellingen die onder uw bevoegdheid of toezicht vallen. L'impact du Délégué à la protection des données ou « Data Protection Officer » (DPO) et du règlement général sur la protection des données (RGPD) sur les autorités publiques et organismes publics relevant de vos compétences ou de votre tutelle.</i>	58

**Minister belast met Mobiliteit en Openbare Werken  
 Ministre chargé de la Mobilité et des Travaux publics**

25.03.2019	1286	Anne-Charlotte d'Ursel	** <i>Betaling van de facturen door Brussel Mobiliteit. Traitement des factures par Bruxelles Mobilité.</i>	65
27.03.2019	1288	Fabian Maingain	** <i>Werf en aanleg van tramlijn 9. Chantier et aménagements de la ligne de tram 9.</i>	66
27.03.2019	1289	Marc Loewenstein	** <i>Planning en coördinatie van de grote projecten in de zone Reyers. Le planning et la coordination des grands projets dans la zone Reyers.</i>	66
01.04.2019	1290	Sevket Temiz	** <i>Opleiding van de MIVB-bestuurders. Formation des conducteurs et chauffeurs de la STIB.</i>	68

Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur	Voorwerp Objet	Bladzijde Page
* Vraag zonder antwoord			* Question sans réponse	
<input type="radio"/> Vraag met voorlopig antwoord			○ Question avec réponse provisoire	
** Vraag met antwoord			** Question avec réponse	
De vragen waarop het antwoord al in een vorig Bulletin werd gepubliceerd worden niet in dit zaakregister vermeld.			Les questions dont la réponse a été publiée dans un Bulletin antérieur ne figurent plus dans le présent sommaire.	
05.04.2019	1291	Hannelore Goeman	** <i>De inrichting van de Lambertmontlaan in Schaarbeek.</i> <i>L'aménagement du boulevard Lambermont à Schaerbeek.</i>	70
05.04.2019	1292	Brigitte Grouwels	** <i>De niet-afgewerkte werkzaamheden op het Europakruispunt.</i> <i>Les travaux inachevés au carrefour de l'Europe.</i>	73
05.04.2019	1293	Paul Delva	** <i>De voetgangersbruggen in de Kanaalzone.</i> <i>Les passerelles dans la zone du Canal.</i>	73
05.04.2019	1294	Paul Delva	** <i>De sensibilisering van de Brusselaar over zijn autogebruik.</i> <i>La sensibilisation du Bruxellois à l'utilisation de sa voiture.</i>	75
05.04.2019	1295	Paul Delva	** <i>Het beleid rond deelwagens.</i> <i>La politique en matière de voitures partagées.</i>	78
05.04.2019	1296	Jacqueline Rousseaux	** <i>Het snoeien van jonge platanen op de Winston Churchilllaan.</i> <i>L'élagage et la taille de formation des jeunes platanes situés avenue Winston Churchill.</i>	80
05.04.2019	1297	Viviane Teitelbaum	** <i>Ontoegankelijkheid van sommige trams.</i> <i>L'inaccessibilité de certains trams.</i>	83
05.04.2019	1298	Julie de Groote	** <i>Gevaarlijke situatie op het Flageyplein voor voetgangers en fietsers.</i> <i>La dangerosité de la place Flagey pour les piétons et les cyclistes.</i>	84
05.04.2019	1299	Gaëtan Van Goidsenhoven	** <i>Stand van zaken inzake de toekomstige internationale wedstrijd voor de heraanleg van de Poincarélaan.</i> <i>L'état des lieux concernant le futur concours international pour le réaménagement du boulevard Poincaré.</i>	86
05.04.2019	1300	Gaëtan Van Goidsenhoven	** <i>Problemen voor bussen en hybride bussen op het vervoersnet van de MIVB.</i> <i>Les difficultés de circulation rencontrées par les bus et les bus hybrides de la STIB.</i>	88
05.04.2019	1301	Gaëtan Van Goidsenhoven	** <i>Gevaarlijke situatie aan de Sylvain Dupuislaan en de aanpassingen om de veiligheid te verbeteren.</i> <i>La situation accidentogène du boulevard Sylvain Dupuis et les aménagements prévus pour renforcer la sécurité.</i>	90
05.04.2019	1302	Gaëtan Van Goidsenhoven	** <i>Zichtbaarheid van de MIVB-haltes en de toegangen tot het « S-net ».</i> <i>La lisibilité des arrêts de la STIB et des accès au réseau « S ».</i>	92
05.04.2019	1303	Gaëtan Van Goidsenhoven	** <i>Gebrek aan openbaar vervoer voor het toekomstige Jules Bordet Instituut in Anderlecht.</i> <i>L'absence de desserte en transports en commun pour le futur Institut Jules Bordet à Anderlecht.</i>	93
05.04.2019	1304	Vincent De Wolf	** <i>Varianten bestudeerd in het kader van de verbreding van de Ring.</i> <i>Variantes étudiées dans le cadre de l'élargissement du Ring.</i>	94

Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur	Voorwerp Objet	Bladzijde Page
* Vraag zonder antwoord			* Question sans réponse	
<input type="radio"/> Vraag met voorlopig antwoord			○ Question avec réponse provisoire	
** Vraag met antwoord			** Question avec réponse	
De vragen waarop het antwoord al in een vorig Bulletin werd gepubliceerd worden niet in dit zaakregister vermeld.			Les questions dont la réponse a été publiée dans un Bulletin antérieur ne figurent plus dans le présent sommaire.	
09.04.2019	1305	Anne-Charlotte d'Ursel	** <i>De realisatie van de begroting van de MIVB inzake het project voor een metro Noord.</i> <i>La réalisation du budget de la STIB quant au projet de métro Nord.</i>	97
26.04.2019	1306	Kenza Yacoubi	** <i>Het controlepersoneel van de MIVB gemachtigd om overtredingen op de openbare weg vast te stellen.</i> <i>Le personnel de contrôle de la STIB habilité à constater les infractions sur la voie publique.</i>	99
26.04.2019	1307	Kenza Yacoubi	** <i>Controle op de voorbehouden parkeerplaatsen voor personen met een handicap.</i> <i>Le contrôle des places de stationnement réservées aux personnes handicapées.</i>	103
06.05.2019	1308	Emin Özkara	** <i>Gevolgen van de Data Protection Officer (DPO) en de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) voor de overheden en openbare instellingen die onder uw bevoegdheid of toezicht vallen.</i> <i>L'impact du Délégué à la protection des données ou « Data Protection Officer » (DPO) et du règlement général sur la protection des données (RGPD) sur les autorités publiques et organismes publics relevant de vos compétences ou de votre tutelle.</i>	106

**Minister belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie**  
**Ministre chargée du Logement, de la Qualité de Vie, de l'Environnement et de l'Énergie**

14.03.2019	979	Mohamed Ouraghli	** <i>Samenwerking tussen de DGHI en de gemeentelijke partners bij de strijd tegen ongezonde woningen.</i> <i>L'articulation du travail de lutte contre les logements insalubres entre la DIRL et les partenaires communaux.</i>	109
21.03.2019	980	Jef Van Damme	* <i>Energiepremies voor de social profit.</i> <i>Primes énergie pour le non-marchand.</i>	7
28.03.2019	981	Dominiek Lootens-Stael	** <i>De gunning van schoonmaak-contracten voor de ministeries en departementen onder uw bevoegdheid.</i> <i>L'attribution de contrats de nettoyage pour les ministères et départements relevant de votre compétence.</i>	111
01.04.2019	982	Els Ampe	** <i>De controles van de Gewestelijke Huisvestingsinspectie.</i> <i>Les contrôles de l'Inspection régionale du logement.</i>	113
25.04.2019	983	Fouad Ahidar	* <i>De mogelijkheid om bij sociale woningprojecten autodelen te voorzien.</i> <i>La possibilité de prévoir des voitures partagées dans le cadre des projets de logements sociaux.</i>	8
26.04.2019	984	Bea Diallo	** <i>Toegankelijkheid van de gewestelijke parken voor de PBM.</i> <i>L'accèsibilité des parcs régionaux aux PMR.</i>	113
26.04.2019	985	Vincent De Wolf	** <i>De aanleg van een donker netwerk om lichtvervuiling tegen te gaan.</i> <i>La mise en place d'une trame noire pour lutter contre la pollution lumineuse.</i>	116

Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur	Voorwerp Objet	Bladzijde Page
* Vraag zonder antwoord			* Question sans réponse	
○ Vraag met voorlopig antwoord			○ Question avec réponse provisoire	
** Vraag met antwoord			** Question avec réponse	
De vragen waarop het antwoord al in een vorig Bulletin werd gepubliceerd worden niet in dit zaakregister vermeld.			Les questions dont la réponse a été publiée dans un Bulletin antérieur ne figurent plus dans le présent sommaire.	
26.04.2019	986	Evelyne Huytebroeck	** <i>De vergroeningsvergunning. Le permis de végétaliser.</i>	119
29.04.2019	987	Evelyne Huytebroeck	* <i>Het Klimaatfonds. Le Fonds Climat.</i>	8
06.05.2019	988	Emin Özkara	* <i>Gevolgen van de Data Protection Officer (DPO) en de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) voor de overheden en openbare instellingen die onder uw bevoegdheid of toezicht vallen. L'impact du Délégué à la protection des données ou « Data Protection Officer » (DPO) et du règlement général sur la protection des données (RGPD) sur les autorités publiques et organismes publics relevant de vos compétences ou de votre tutelle.</i>	9
06.05.2019	989	Jef Van Damme	* <i>De energiepremies. Les primes énergie.</i>	10
06.05.2019	990	Véronique Jamouille	* <i>Toezicht op de inzet van « slimme » elektriciteitsmeters en actie van het « Collectif Stop compteurs communicants ». L'encadrement du déploiement des compteurs électriques « intelligents » et l'action du « Collectif Stop compteurs communicants ».</i>	12
06.05.2019	991	David Weytsman	** <i>Beleidsmaatregelen ter bestrijding van de achteruitgang van de insecten en dus van de Brusselse biodiversiteit. Les politiques menées visant à lutter contre le déclin des insectes et ce faisant de la biodiversité bruxelloise.</i>	121
<b>Staatssecretaris belast met Openbare Netheid, Vuilnisophaling en -verwerking, Wetenschappelijk Onderzoek, gemeentelijke Sportinfrastructuur en Openbaar Ambt</b>				
<b>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</b>				
17.05.2016	260	Elke Roex	* 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.	13
03.04.2019	653	David Weytsman	** <i>Aangekondigde oprichting van een onderzoekscentrum voor artificiële intelligentie in het Brussels Gewest. Création annoncée d'un quartier général de l'intelligence artificielle en Région bruxelloise.</i>	126
06.05.2019	654	Emin Özkara	* <i>Gevolgen van de Data Protection Officer (DPO) en de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) voor de overheden en openbare instellingen die onder uw bevoegdheid of toezicht vallen. L'impact du Délégué à la protection des données ou « Data Protection Officer » (DPO) et du règlement général sur la protection des données (RGPD) sur les autorités publiques et organismes publics relevant de vos compétences ou de votre tutelle.</i>	14

Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur	Voorwerp Objet	Bladzijde Page
*	Vraag zonder antwoord		* Question sans réponse	
○	Vraag met voorlopig antwoord		○ Question avec réponse provisoire	
**	Vraag met antwoord		** Question avec réponse	
	De vragen waarop het antwoord al in een vorig Bulletin werd gepubliceerd worden niet in dit zaakregister vermeld.		Les questions dont la réponse a été publiée dans un Bulletin antérieur ne figurent plus dans le présent sommaire.	

**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**

28.02.2019	568	Sevket Temiz	** De opleiding tot rijschoolinstructeur. La formation d'instructeur d'auto-école.	130
28.03.2019	571	Dominiek Lootens-Stael	** <i>De gunning van schoonmaakcontracten voor de ministeries en departementen onder uw bevoegdheid.</i> <i>L'attribution de contrats de nettoyage pour les ministères et départements relevant de votre compétence.</i>	131
05.04.2019	576	Céline Delforge	** <i>Diensten voor maaltijdleveringen met scooters.</i> <i>Les services de livraison de repas en scooter.</i>	134
18.04.2019	577	Hannelore Goeman	* <i>Het aantal verkeersonvertredingen.</i> <i>Le nombre d'infractions routières.</i>	15
19.04.2019	578	David Weytsman	** <i>Verbod op hybride katten en « Fold »-katten.</i> <i>L'interdiction des chats hybrides et Fold.</i>	135
26.04.2019	579	Kenza Yacoubi	** <i>De ongelijkheden tussen mannen en vrouwen in het Brussels Gewest.</i> <i>Les inégalités femmes-hommes en Région bruxelloise.</i>	137
26.04.2019	580	Kenza Yacoubi	** <i>De strijd tegen echtelijk geweld in het Brussels Gewest.</i> <i>La lutte contre les violences conjugales en Région bruxelloise.</i>	140
06.05.2019	581	Emin Özkara	* <i>Gevolgen van de Data Protection Officer (DPO) en de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) voor de overheden en openbare instellingen die onder uw bevoegdheid of toezicht vallen.</i> <i>L'impact du Délégué à la protection des données ou « Data Protection Officer » (DPO) et du règlement général sur la protection des données (RGPD) sur les autorités publiques et organismes publics relevant de vos compétences ou de votre tutelle.</i>	16
06.05.2019	582	Dominique Dufourny	* <i>Elektronische chiplezer voor de identificatie van dieren.</i> <i>Lecteur de puce électronique pour l'identification des animaux.</i>	17
06.05.2019	583	Gaëtan Van Goidsenhoven	* <i>Vastgestelde vertraging bij de wetgevende omzetting van de lijst met de reptielen die als nieuw huisdier gehouden mogen worden.</i> <i>Le retard constaté dans la transposition législative de la liste des reptiles pouvant être détenus comme nouveaux animaux de compagnie.</i>	18

Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur	Voorwerp Objet	Bladzijde Page
* Vraag zonder antwoord			* Question sans réponse	
<input type="radio"/> Vraag met voorlopig antwoord			<input type="radio"/> Question avec réponse provisoire	
** Vraag met antwoord			** Question avec réponse	
De vragen waarop het antwoord al in een vorig Bulletin werd gepubliceerd worden niet in dit zaakregister vermeld.				Les questions dont la réponse a été publiée dans un Bulletin antérieur ne figurent plus dans le présent sommaire.

**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**

30.01.2019	309	Marc Loewenstein	* Subsidies toegekend in het kader van de initiatiefbegrotingen. Subventions octroyées dans le cadre des budgets d'initiative.	19
22.02.2019	310	Bernard Clerfayt	* EPB-certificaten van de openbare gebouwen. Les certificats PEB des bâtiments publics.	19
28.02.2019	311	Vincent De Wolf	** Modaliteiten van de eventuele verhuizing van de centrale 100-112 naar het gebouw van Brussel Preventie en Veiligheid. Modalités du transfert éventuel de la centrale 100-112 vers les locaux de Bruxelles Prévention et Sécurité.	146
28.03.2019	312	Dominiek Lootens-Stael	* <i>De gunning van schoonmaakcontracten voor de ministeries en departementen onder uw bevoegdheid.</i> <i>L'attribution de contrats de nettoyage pour les ministères et départements relevant de votre compétence.</i>	19
04.04.2019	313	Johan Van den Driessche	* <i>De mogelijke stopzetting van de huidige aanwervingsreserves van de DBDMH waardoor de goede werking van de DBDMH in de gedrang kan komen.</i> <i>L'éventuel arrêt des réserves de recrutement actuelles du SIAMU, qui risque de perturber le bon fonctionnement du SIAMU.</i>	20
04.04.2019	314	Marion Lemesre	* <i>Impact van het beleid inzake buitenlandse handel.</i> <i>L'impact des politiques menées en matière de commerce extérieur.</i>	21
30.04.2019	315	Julie de Groote	* <i>De resultaten van het onderzoek van de groep IDEWE betreffende het overgewicht van de Belgische brandweerlieden.</i> <i>Les résultats de l'enquête d'IDEWE au sujet de la surcharge pondérale des pompiers en Belgique.</i>	22
06.05.2019	316	Emin Özkara	* <i>Gevolgen van de Data Protection Officer (DPO) en de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) voor de overheden en openbare instellingen die onder uw bevoegdheid of toezicht vallen.</i> <i>L'impact du Délégué à la protection des données ou « Data Protection Officer » (DPO) et du règlement général sur la protection des données (RGPD) sur les autorités publiques et organismes publics relevant de vos compétences ou de votre tutelle.</i>	22