

N. 21

**CONSEIL DE LA REGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

SESSION ORDINAIRE 2000-2001

15 SEPTEMBRE 2001

Questions
et
Réponses

Questions et Réponses
Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale
Session ordinaire 2000-2001

**BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE RAAD**

GEWONE ZITTING 2000-2001

15 SEPTEMBER 2001

Vragen
en
Antwoorden

Vragen en Antwoorden
Brusselse Hoofdstedelijke Raad
Gewone zitting 2000-2001

SOMMAIRE

INHOUD

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

In fine van het bulletin is een zaakregister afgedrukt

Ministre-Président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine et de la Recherche scientifique	1576	Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing en Wetenschappelijk Onderzoek
Ministre chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente	1586	Minister belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp
Ministre chargé de l'Emploi, de l'Economie, de l'Energie et du Logement	1621	Minister belast met Tewerkstelling, Economie, Energie en Huisvesting
Ministre chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures	1625	Minister belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen
Ministre chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique et du Commerce extérieur	1633	Minister belast met Leefmilieu en Waterbeleid, Natuurbehoud, Openbare Nethheid en Buitenlandse Handel
Secrétaire d'Etat chargé de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites et du Transport rémunéré des Personnes	1645	Staatssecretaris belast met Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen en Bezoldigd Vervoer van Personen
Secrétaire d'Etat chargé de la Fonction publique, de la Lutte contre l'Incendie, de l'Aide médicale urgente et de la Mobilité	1648	Staatssecretaris bevoegd voor Openbaar Ambt, Brandbestrijding, Dringende Medische Hulp en Mobiliteit
Secrétaire d'Etat chargé du Logement	1649	Staatssecretaris bevoegd voor Huisvesting

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

(Art. 97 du règlement du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale)

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

(Art. 97 van het reglement van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad)

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

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

**Ministre-Président du gouvernement
de la Région de Bruxelles-Capitale,
chargé des Pouvoirs locaux,
de l'Aménagement du Territoire,
des Monuments et Sites, de la Rénovation
urbaine et de la Recherche scientifique**

Question n° 52 de M. Alain Daems du 31 mai 2000 (Fr.):

Création de terrains pour les gens du voyage.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 9, p. 619.

**Secrétaire d'Etat chargé
de l'Aménagement du Territoire,
des Monuments et Sites et
du Transport rémunéré des Personnes**

Question n° 14 de M. Stéphane de Lobkowicz du 10 décembre
1999 (Fr.):

Commandes d'études universitaires par le cabinet.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 3, p. 105.

**Minister-President van
de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,
belast met Plaatselijke Besturen,
Ruimtelijke Ordening, Monumenten en
Landschappen, Stadsvernieuwing en
Wetenschappelijk Onderzoek**

Vraag nr. 52 van de heer Alain Daems d.d. 31 mei 2000 (Fr.):

Nieuwe terreinen voor rondreizende mensen.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 9, blz. 619.

**Staatssecretaris belast
met Ruimtelijke Ordening,
Monumenten en Landschappen en
Bezoldigd Vervoer van Personen**

Vraag nr. 14 van de heer Stéphane de Lobkowicz d.d.
10 december 1999 (Fr.):

*Universitaire studies waartoe het kabinet opdracht gegeven
heeft.*

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 3, blz. 105.

Question n° 15 de M. Stéphane de Lobkowicz du 10 décembre 1999 (Fr.):

Aide apportée à des a.s.b.l. ou autres associations.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 3, p. 105.

Question n° 16 de M. Stéphane de Lobkowicz du 10 décembre 1999 (Fr.):

Communications du ministère et du cabinet.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 3, p. 105.

Question n° 18 de M. Stéphane de Lobkowicz du 10 décembre 1999 (Fr.):

Inventaire des publications du cabinet.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 3, p. 105.

Question n° 22 de M. Stéphane de Lobkowicz du 7 décembre 1999 (Fr.):

Financement par l'Union européenne d'initiatives régionales.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 3, p. 107.

Question n° 53 de M. Benoît Cerexhe du 12 avril 2000 (Fr.):

Messages d'intérêt général passés par le département.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 8, p. 540.

Question n° 55 de Mme Evelyne Huytebroeck du 4 mai 2000 (Fr.):

Opération de rénovation du bâtiment Blomme sur le site des Brasseries Wielemans-Ceuppens.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 8, p. 541.

Vraag nr. 15 van de heer Stéphane de Lobkowicz d.d. 10 december 1999 (Fr.):

Steun aan vzw's of andere verenigingen.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 3, blz. 105.

Vraag nr. 16 van de heer Stéphane de Lobkowicz d.d. 10 december 1999 (Fr.):

Mededelingen van het ministerie en het kabinet.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 3, blz. 105.

Vraag nr. 18 van de heer Stéphane de Lobkowicz d.d. 10 december 1999 (Fr.):

Lijst van de publicaties van het kabinet.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 3, blz. 105.

Vraag nr. 22 van de heer Stéphane de Lobkowicz d.d. 7 december 1999 (Fr.):

Financiering van gewestelijke initiatieven door de Europese Unie.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 3, blz. 107.

Vraag nr. 53 van de heer Benoît Cerexhe d.d. 12 april 2000 (Fr.):

Boodschappen van openbaar nut van het departement.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 8, blz. 540.

Vraag nr. 55 van mevr. Evelyne Huytebroeck d.d. 4 mei 2000 (Fr.):

Renovatie van het Blomme-gebouw op de site van de Brouwerijen Wielemans-Ceuppens.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 8, blz. 541.

Question n° 61 de M. Philippe Debry du 31 mai 2000 (Fr.):

Recettes en rapport avec les charges d'urbanisme.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 9, p. 628.

Question n° 68 de M. Alain Adriaens du 12 septembre 2000 (Fr.):

Publications des «observatoires de l'habitat, des bureaux, des loyers et de la population».

La question a été publiée dans le Bulletin n° 12, p. 844.

Question n° 110 de Mme Dominique Braeckman du 23 juillet 2001 (Fr.):

Le déploiement de l'« Internet sans fil » en Région de Bruxelles-Capitale.

Un des articles du numéro de mai 2001 de « Industrie magazine » était consacré à un nouveau service de connexion à Internet par ondes hertziennes.

Il s'agit d'opérateurs qui, via des antennes, fournissent un accès à la toile mondiale. La technologie offre quelques avantages notables comme un débit élevé dans la transmission de données (jusqu'à 8 Mo par seconde à comparer au 2 Mo maximum de l'ADSL), une mise en place simplifiée puisque ne nécessitant pas de creuser et de démolir pour réaliser l'installation de ce type de « ligne », une grande souplesse pour répondre à des besoins supplémentaires en cas de développements successifs de l'entreprise, de nombreux services associés ... Les fréquences utilisées avoisinent les 26 et 28 GHz, soit 10 fois plus que l'UMTS. 4 licences ont été attribuées à Formus Communications Belgium, Lamtel Belgium, Belgacom et Winstar (déjà en faillite semble-t-il). D'autres doivent encore être distribuées fin de cette année.

Le secrétaire d'Etat peut-il répondre aux questions suivantes :

- Combien d'opérateurs sont actifs sur le territoire bruxellois ?
- Quels textes législatifs (ordonnance, arrêté ...) réglementent l'installation et/ou l'exploitation de ce type de télécommunication ?
- Combien de stations de base ont déjà été installées et où se situent-elles ?
- Combien sont dans l'attente d'un permis à ce jour et pour quels sites les demandes ont-elles été introduites ?
- Combien d'entreprises utilisatrices ont conclu un contrat pour se voir fournir ce service ?
- A quelle puissance maximale et moyenne (coefficient d'amplification d'antenne compris) émettent les antennes de

Vraag nr. 61 van de heer Philippe Debry d.d. 31 mei 2000 (Fr.):

Ontvangsten uit de stedenbouwkundige lasten.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 9, blz. 628.

Vraag nr. 68 van de heer Alain Adriaens d.d. 12 september 2000 (Fr.):

Publicaties «Overzicht van het woningenpark, van het kantorenpark, de huurprijzen en de bevolking».

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 12, blz. 844.

Vraag nr. 110 van mevrouw Dominique Braeckman d.d. 23 juli 2001 (Fr.):

De uitbouw van het « draadloos Internet » in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Een van de artikelen van het nummer van mei 2001 van « Industrie magazine » was gewijd aan een nieuwe wijze om aan te sluiten op Internet, te weten via hertzgolven.

Het gaat over operatoren die via antennes toegang verschaffen tot het wereldwijde net. De technologie biedt enkele opmerkelijke voordelen, bijvoorbeeld een groter debiet bij het doorsturen van gegevens (tot 8 Mo per seconde tegenover maximum 2 Mo met ADSL), een vereenvoudigde installatie aangezien het niet nodig is te graven en af te breken om die "lijnen" aan te leggen, een grote soepelheid om in te spelen op bijkomende behoeften in geval van opeenvolgende uitbreidingen van het bedrijf, tal van aanverwante diensten... De gebruikte frequenties liggen in de buurt van 26 en 28 GHz, te weten 10 keer meer dan met UMTS. Er zijn vier licenties toegekend: Formus Communications Belgium, Lamtel Belgium, Belgacom en Winstar (naar verluidt al failliet). Tegen het eind van dit jaar moeten nog andere licenties worden toegekend.

Kan de staatssecretaris me de volgende vragen beantwoorden :

- Hoeveel operatoren zijn er actief op het grondgebied van het Brussels Gewest ?
- Welke wetteksten (ordonnanties, besluiten...) regelen de installatie en/of de exploitatie van dat soort van telecommunicatie ?
- Hoeveel basisstations zijn er al opgericht en waar bevinden die zich ?
- Voor hoeveel andere is er tot op heden een vergunning aangevraagd en op welke plaatsen zouden die moeten komen ?
- Hoeveel bedrijven hebben een overeenkomst gesloten voor dat soort van dienstverlening ?
- Hoe groot is het maximale en gemiddelde vermogen (met inbegrip van de versterkingscoëfficiënt van de antenne) van die

cette technologie, en détaillant la réponse en fonction du sens de la transmission des données (de l'opérateur vers l'utilisateur et vice versa) ?

- Pouvez-vous nous faire transmettre le cahier technique qui accompagne les demandes d'installation-exploitation ?
- Quelles sont les responsabilités de l'IBPT en la matière ?

Question n° 111 de M. Jean-Luc Vanraes du 26 juillet 2001 (N.) :

Composition de votre cabinet.

Il y a eu dans le passé de nombreuses initiatives pour garantir la présence des deux sexes dans la sphère politique.

On a ainsi prévu pour les listes électorales que 2/3 au plus des candidats pouvaient être du même sexe.

Un règlement similaire a été adopté pour les différents organes consultatifs.

Certains plaident pour l'introduction obligatoire du principe d'alternance entre candidat de chaque sexe.

Je souhaiterais connaître la proportion d'hommes et de femmes parmi les collaborateurs de votre cabinet.

A cette fin, je souhaiterais connaître le nombre d'hommes et de femmes que vous employez au niveau A (attaché), B (assistant), C (adjoint), D (commis) et E (agent).

Secrétaire d'Etat chargé du Logement

Question n° 7 de M. Stéphane de Lobkowicz du 7 décembre 1999 (Fr.):

Compagnies d'assurances couvrant les risques rencontrés par les services de la Région de Bruxelles-Capitale.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 3, p. 114.

Question n° 9 de M. Stéphane de Lobkowicz du 7 décembre 1999 (Fr.):

Relevé et composition des conseils ou commissions consultatifs constitués en marge de l'administration.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 3, p. 115.

Question n° 13 de M. Stéphane de Lobkowicz du 7 décembre 1999 (Fr.):

Missions d'études.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 3, p. 116.

technologie met opsplitsing volgens het doorsturen van de gegevens (van operator naar gebruiker en vice versa) ?

- Kan u ons het technisch bestek bezorgen dat bij de aanvragen voor de installatie/exploitatie is gevoegd ?
- Welke verantwoordelijkheid draagt het BIPT terzake ?

Vraag nr. 111 van de heer Jean-Luc Vanraes d.d. 26 juli 2001 (N.) :

De samenstelling van uw kabinet.

In het verleden werden reeds tal van initiatieven genomen om de aanwezigheid van beide geslachten in de politiek te verzekeren.

Zo werd voorzien dat op de kieslijsten maximaal 2/3 van de kandidaten van éénzelfde geslacht mochten zijn.

Tevens werd een gelijkaardige regeling voorzien voor de verschillende adviesorganen.

Sommigen pleiten voor de verplichte invoering van het ritsprincipe.

Graag had ik echter vernomen wat de verhouding is tussen de beide geslachten onder uw kabinetmedewerkers.

Ten dien einde ben ik zo vrij te vragen hoeveel mannen en hoeveel vrouwen u tewerkstelt in respectievelijk niveau A (attaché), B (assistent), C (adjunct), D (klerk) en E (beambte).

Staatssecretaris bevoegd voor Huisvesting

Vraag nr. 7 van de heer Stéphane de Lobkowicz d.d. 7 december 1999 (Fr.):

Verzekeringsmaatschappijen die de risico's dekken voor de diensten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 3, blz. 114.

Vraag nr. 9 van de heer Stéphane de Lobkowicz d.d. 7 december 1999 (Fr.):

Overzicht en samenstelling van de adviesraden of -commissies waarop de administratieve diensten een beroep doen.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 3, blz. 115.

Vraag nr. 13 van de heer Stéphane de Lobkowicz d.d. 7 december 1999 (Fr.):

Onderzoekopdrachten.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 3, blz. 116.

Question n° 26 de M. Benoît Cerexhe du 12 avril 2000 (Fr.):

Messages d'intérêt général passés par le département.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 8, p. 544.

Question n° 34 de M. Philippe Debry du 14 juin 2000 (Fr.):

Certaines conventions de contractualisation des attributions de logements sociaux.

La question a été publiée dans le Bulletin n° 10, p. 707.

Question n° 37 de M. Denis Grimberghs du 27 juin 2000 (Fr.):

Constitution des garanties locatives – SISP

La question a été publiée dans le Bulletin n° 10, p. 708.

Question n° 64 de M. Jean-Pierre Cornelissen du 27 juin 2001 (Fr.):

Etude relative à la situation financière des SISP et modification de l'ordonnance du 9 septembre 1993 tendant à permettre l'instauration d'un régime de subsides en faveur de ces sociétés.

Lors d'une séance du Conseil tenue il y a quelques mois, je vous avais interpellé au sujet d'une éventuelle modification des modalités de financement des SISP, un régime de subsides étant envisagé.

Dans votre réponse, vous aviez signalé qu'une étude relative à la situation financière des SISP était en cours, arriverait à terme en mai et que les premières constatations pourraient justifier un passage du système des crédits remboursables à celui de subsides.

Par ailleurs, il semblait admis que toute modification de ce type requerrait une adaptation de l'ordonnance du 9 septembre 1993.

Pouvez-vous m'indiquer :

- si l'étude susmentionnée est terminée;
- quels sont les résultats de cette étude pour chacune des SISP;
- où en est le processus de modification de l'ordonnance ?

Vraag nr. 26 van de heer Benoît Cerexhe d.d. 12 april 2000 (Fr.):

Boodschappen van openbaar nut van het departement.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 8, blz. 544.

Vraag nr. 34 van de heer Philippe Debry d.d. 14 juni 2000 (Fr.):

Sommige overeenkomsten betreffende de toewijzing van sociale woningen.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 10, blz. 707.

Vraag nr. 37 van de heer Denis Grimberghs d.d. 27 juni 2000 (Fr.):

Huurwaarborg – OVM's.

De vraag werd gepubliceerd in Bulletin nr. 10, blz. 708.

Vraag nr. 64 van de heer Jean-Pierre Cornelissen d.d. 27 juni 2001 (Fr.):

Studie betreffende de financiële toestand van de OVM's en wijziging van de ordonnantie van 9 september 1993 waarbij een subsidieregeling wordt ingevoerd ten behoeve van die maatschappijen.

Tijdens een vergadering van de Raad van enkele maanden geleden heb ik u geïnterpelleerd over een mogelijke wijziging van de regels voor de financiering van de OVM's. Er werd overwogen een subsidieregeling in te voeren.

In uw antwoord hebt u gezegd dat er een studie aan de gang was over de financiële toestand van de OVM's, dat die studie in mei moest klaar zijn en dat de eerste vaststellingen zouden kunnen verantwoorden dat er zou worden overgestapt van een regeling met terugbetaalbare kredieten naar een regeling met subsidies.

Een dergelijke wijziging zou echter alleen mogelijk zijn mits aanpassing van de ordonnantie van 9 september 1993.

Kan u me zeggen :

- of de voormelde studie klaar is;
- hoe de resultaten luiden voor elke OVM;
- hoever het staat met de wijziging van de ordonnantie?

II. Questions auxquelles une réponse provisoire a été fournie

II. Vragen waarop een voorlopig antwoord verstrekt werd

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

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

**Ministre-Président du gouvernement
de la Région de Bruxelles-Capitale,
chargé des Pouvoirs locaux,
de l'Aménagement du Territoire,
des Monuments et Sites, de la Rénovation
urbaine et de la Recherche scientifique**

Question n° 27 de Mme Geneviève Meunier du 13 janvier 2000
(Fr.):

Intercommunales – organes de gestion et indemnités.

La question et la réponse provisoire ont été publiées dans le
Bulletin n° 4, p. 199.

Question n° 40 de M. Philippe Debry du 6 mars 2000 (Fr.):

*Application de l'ordonnance visant à favoriser l'accès au
logement moyen.*

La question et la réponse provisoire ont été publiées dans le
Bulletin n° 6, p. 368.

Question n° 61 de Mme Geneviève Meunier du 27 juin 2000
(Fr.):

*Jetons de présence dans les intercommunales IBDE, CIBE,
Sibelgaz, Interelec et Interga.*

La question et la réponse provisoire ont été publiées dans le
Bulletin n° 9, p. 633.

**Minister-President van
de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,
belast met Plaatselijke Besturen,
Ruimtelijke Ordening, Monumenten en
Landschappen, Stadsvernieuwing en
Wetenschappelijk Onderzoek**

Vraag nr. 27 van mevr. Geneviève Meunier d.d. 13 januari
2000 (Fr.):

*Intercommunale bedrijven – beheerorganen en vergoe-
dingen.*

De vraag en het voorlopig antwoord werden gepubliceerd in
Bulletin nr. 4, blz. 199.

Vraag nr. 40 van de heer Philippe Debry d.d. 6 maart 2000
(Fr.):

*Toepassing van de ordonnantie houdende de bevordering van
de toegang tot middelgrote woningen.*

De vraag en het voorlopig antwoord werden gepubliceerd in
Bulletin nr. 6, blz. 368.

Vraag nr. 61 van mevr. Geneviève Meunier d.d. 27 juni 2000
(Fr.):

*Presentiegelden in de intercommunales BIWD, BIWM,
Sibelgaz, Interelec en Interga.*

De vraag en het voorlopig antwoord werden gepubliceerd in
Bulletin nr. 9, blz. 633.

Question n° 77 de M. Dominiek Lootens-Stael du 19 octobre 2000 (N.):

Traitement, par le service de la tutelle administrative, des plaintes d'un conseiller communal de Bruxelles-ville concernant la transmission systématiquement tardive, par le collègue des bourgmestre et échevins, des documents explicatifs des points à l'ordre du jour des conseils communaux.

La question et la réponse provisoire ont été publiées dans le Bulletin n° 12, p. 854.

Question n° 81 de M. Denis Grimberghs du 21 novembre 2000 (Fr.):

Application de la loi du 1^{er} mars 2000 – gratuité de la procédure.

La question et la réponse provisoire ont été publiées dans le Bulletin n° 13, p. 941.

Question n° 98 de M. Michel Lemaire du 13 février 2001 (Fr.):

Engagements dans les organismes d'intérêt public de la Région de Bruxelles-Capitale de statutaires et de contractuels n'ayant pas la nationalité belge.

La question et la réponse provisoire ont été publiées dans le Bulletin n° 16, p. 1175.

Question n° 122 de Mme Anne-Françoise Theunissen du 11 mai 2001 (Fr.):

Comptes de Bruxelles 2000.

La question et la réponse provisoire ont été publiées dans le Bulletin n° 19, p. 1399.

Question n° 126 de M. Joël Riguelle d.d. 12 juin 2001 (Fr.):

Avantages sociaux en matière d'enseignement.

La question et la réponse provisoire ont été publiées dans le Bulletin n° 20, p. 1490.

**Ministre chargé des Finances, du Budget,
de la Fonction publique et
des Relations extérieures**

Question n° 45 de Mme Adelheid Byttebier du 2 mai 2001 (N.):

Transposition des directives européennes.

La question et la réponse provisoire ont été publiées dans le Bulletin n° 19, p. 1400.

Vraag nr. 77 van de heer Dominiek Lootens-Stael d.d. 19 oktober 2000 (N.):

Behandeling door de dienst administratief toezicht van de klachten van een gemeenteraadslid uit Brussel-stad aangaande het systematisch laatijdig bezorgen door het college van burgemeester en schepenen van Brussel-stad van de verklarende stukken bij de agenda van de gemeenteraadszittingen.

De vraag en het voorlopig antwoord werden gepubliceerd in Bulletin nr. 12, blz. 854.

Vraag nr. 81 van de heer Denis Grimberghs d.d. 21 november 2000 (Fr.):

Toepassing van de wet van 1 maart 2000 – gratis procedure.

De vraag en het voorlopig antwoord werden gepubliceerd in Bulletin nr. 13, blz. 941.

Vraag nr. 98 van de heer Michel Lemaire d.d. 13 februari 2001 (Fr.):

Aanwerving van vast en tijdelijk personeel van niet-Belgische nationaliteit in de instellingen van openbaar nut van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De vraag en het voorlopig antwoord werden gepubliceerd in Bulletin nr. 16, blz. 1175.

Vraag nr. 122 van mevr. Anne-Françoise Theunissen d.d. 11 mei 2001 (Fr.):

Rekeningen van Brussel 2000.

De vraag en het voorlopig antwoord werden gepubliceerd in Bulletin nr. 19, blz. 1399.

Vraag nr. 126 van de heer Joël Riguelle d.d. 12 juni 2001 (Fr.):

Sociale voordelen op het vlak van het onderwijs.

De vraag en het voorlopig antwoord werden gepubliceerd in Bulletin nr. 20, blz. 1490.

**Minister belast met Financiën, Begroting,
Openbaar Ambt en
Externe Betrekkingen**

Vraag nr. 45 van mevr. Adelheid Byttebier d.d. 2 mei 2001 (N.):

Omzetting van Europese richtlijnen.

De vraag en het voorlopig antwoord werden gepubliceerd in Bulletin nr. 19, blz. 1400.

Question n° 55 de Mme Brigitte Grouwels du 23 juillet 2001 (N.):

Dépôt des comptes au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale.

L'une des missions essentielles du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale est de contrôler la façon dont le gouvernement a affecté les moyens disponibles. Dans ce cadre, je souhaiterais que le ministre compétent m'indique, pour chacun des exercices allant de 1989 à 2000 inclus, la date à laquelle le projet d'ordonnance contenant le compte de l'exercice concerné a été déposé au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale.

Réponse provisoire : Puisque la réponse à la question de l'honorable membre du Conseil nécessite des données sur les années 1989 jusqu'à 2000, ces données ont été demandées à l'administration.

Dès réception des données, une réponse définitive pourra être rédigée.

Ministre chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique et du Commerce extérieur

Question n° 127 de Mme Béatrice Fraiteur du 5 avril 2001 (Fr.):

Valorisation des déchets par méthanisation.

La question et la réponse provisoire ont été publiées dans le Bulletin n° 18, p. 1322.

Question n° 132 de M. Jean-Pierre Cornelissen du 11 mai 2001 (Fr.):

Possibilité de mise en circulation de sacs bleus de plus petite capacité.

La question et la réponse provisoire ont été publiées dans le Bulletin n° 19, p. 1402.

Question n° 137 de M. Jean-Pierre Cornelissen du 3 juillet 2001 (Fr.):

Amendes pour non-respect de l'autocollant anti-pub.

Le gouvernement a pris tout récemment un arrêté donnant une valeur légale à l'autocollant anti-pub que les habitants peuvent apposer sur leurs boîtes aux lettres.

Les dispositions prévoient la possibilité de porter plainte auprès de l'IBGE ainsi que des amendes dont le montant n'est pas négligeable en cas de non-respect de cette volonté clairement exprimée.

Vraag nr. 55 van mevr. Brigitte Grouwels d.d. 23 juli 2001 (N.):

Indiening van de rekeningen in de Brusselse Hoofdstedelijke Raad.

Een essentiële opdracht van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad is het toezicht op de wijze waarop de regering de beschikbare middelen heeft aangewend. In deze context had ik graag van de bevoegde minister vernomen wanneer, voor elk van de dienstjaren 1989 tot en met 2000, het ontwerp van ordonnantie tot vaststelling van de rekening van het desbetreffende dienstjaar werd ingediend in de Brusselse Hoofdstedelijke Raad.

Voorlopig antwoord : Aangezien voor het antwoord op de vraag van het geacht raadslid gegevens voor de dienstjaren 1989 tot en met 2000 noodzakelijk zijn, werden deze bij de administratie opgevraagd.

Vanaf ontvangst van de opgevraagde gegevens zal een definitief antwoord kunnen worden opgemaakt.

Minister belast met Leefmilieu en Waterbeleid, Natuurbehoud, Openbare Netheid en Buitenlandse Handel

Vraag nr. 127 van mevr. Béatrice Fraiteur d.d. 5 april 2001 (Fr.):

Hergebruik van afval via methanisatie.

De vraag en het voorlopig antwoord werden gepubliceerd in Bulletin nr. 18, blz. 1322.

Vraag nr. 132 van de heer Jean-Pierre Cornelissen d.d. 11 mei 2001 (Fr.):

Mogelijkheid om kleinere blauwe zakken in omloop te brengen.

De vraag en het voorlopig antwoord werden gepubliceerd in Bulletin nr. 19, blz. 1402.

Vraag nr. 137 van de heer Jean-Pierre Cornelissen d.d. 3 juli 2001 (Fr.):

Boetes voor het niet in acht nemen van de antireclame-sticker.

De Regering heeft onlangs een besluit uitgevaardigd dat wettelijke waarde geeft aan de antireclamesticker die de inwoners op hun brievenbus kunnen aanbrengen.

De bepalingen voorzien in de mogelijkheid om klacht in te dienen bij het BIM, alsook in aanzienlijke boetes als de duidelijke wens van de inwoners niet gerespecteerd wordt.

La notion de « publicité toutes-boîtes » n'est toutefois pas évidente si on en juge d'après certaines réactions du public. Certains ont tendance à l'étendre à toute forme de communication qui fait l'objet d'une distribution générale. Ainsi sont mis sur le même pied les journaux toutes-boîtes commerciaux, les publicités émanant des grandes surfaces, les bulletins d'information d'organisations politiques ou d'associations socio-culturelles ainsi que les feuillets annonçant l'un ou l'autre événement local.

Monsieur le ministre me confirmera sans doute que des distinctions doivent être opérées entre ces diverses catégories de « toutes-boîtes ».

A-t-il par ailleurs pris des mesures préventives pour éviter que le grand public ne fasse la confusion évoquée ci-dessus?

Combien de plaintes fondées et non fondées l'IBGE a-t-il enregistrées à ce jour?

Réponse provisoire: En vue de pouvoir répondre de manière adéquate à sa question, j'informe l'honorable membre que j'ai invité l'administration à me fournir toutes les informations utiles à cet effet.

Je ne manquerai pas de lui en communiquer la teneur dès que celles-ci me parviendront.

Question n° 139 de M. Jos Van Assche du 1^{er} août 2001 (N.):

Remise gratuite, à partir du 1^{er} juillet 2001, des appareils fonctionnant sur secteur ou à piles.

Depuis le 1^{er} juillet 2001, tout consommateur peut remettre gratuitement ses appareils électriques et électroniques usagés. En outre, les producteurs sont désormais tenus de collecter les appareils usagés, de les traiter dans le respect de l'environnement et de les débarrasser des matières dangereuses.

Avec l'obligation de reprise des déchets électriques et électroniques, la Belgique devance une directive européenne. Toutefois l'Autriche, les Pays-Bas, la Suède et le Danemark ont déjà adopté des règlements similaires.

D'ailleurs, des données de la Commission européenne montrent que de telles règles sont nécessaires. En 1998, chaque habitant de l'Union européenne produisait quelque 16 kg de déchets de ce type, soit au total quelque 6 millions de tonnes d'appareils usagés fonctionnant sur secteur ou à piles. Cette montagne de déchets s'accroît chaque année et aurait déjà doublé d'ici une douzaine d'années.

Selon la nouvelle réglementation, le consommateur peut désormais ramener ses appareils usagés dans le magasin où il achète un nouvel appareil. Il ne doit plus, non plus, payer pour déposer ces déchets dans un conteneur. D'ailleurs, les producteurs souhaitent que le flux de déchets transite par les parcs à conteneurs, qui ne sont en toute hypothèse pas légion dans la Région de Bruxelles-Capitale.

On peut supposer, du reste, que les pouvoirs publics locaux à qui on impose ainsi un coût supplémentaire voudront le répercuter sur les producteurs, d'autant que ces derniers souhaitent voir, dans les parcs à conteneurs, les appareils triés correctement en quatre

Het begrip huis-aan-huisblad is echter niet zo vanzelfsprekend als men sommige reacties van het publiek ziet. Sommige mensen verstaan daaronder elke vorm van bekendmaking die algemeen verspreid wordt. Er wordt aldus geen onderscheid gemaakt tussen de handelskrantjes, de reclamefolders van grootwarenhuizen, de informatieblaadjes van politieke of socioculturele verenigingen en de strooiblaadjes voor een of andere plaatselijke activiteit.

Kan de minister me bevestigen dat er een onderscheid moet worden gemaakt tussen die verschillende soorten van huis-aan-huisbladen?

Heeft hij preventieve maatregelen genomen om de voormelde verwarring bij het publiek te voorkomen?

Hoeveel gegronde en ongegronde klachten heeft het BIM tot op heden ontvangen?

Voorlopig antwoord: Teneinde een passend antwoord te kunnen geven op de vraag van het geachte lid, heb ik het bestuur gevraagd mij alle nuttige inlichtingen te verstrekken.

Zodra ik ze ontvangen heb, zal ik u de inhoud ervan meedelen.

Vraag nr. 139 van de heer Jos Van Assche d.d. 1 augustus 2001 (N.):

Gratis inleverbaarheid vanaf 1 juli 2001 van toestellen met snoer en batterij.

Vanaf 1 juli 2001 kan elke consument zijn afgedankte elektrische en elektronische toestellen gratis inleveren en zijn de producenten voortaan verplicht de afgedankte toestellen op te halen, op een milieubewuste manier te verwerken, en te ontdoen van gevaarlijke stoffen.

Met de terugnameplicht voor elektrisch en elektronisch afval loopt België voor op een Europese richtlijn. Toch hebben Oostenrijk, Nederland, Zweden en Denemarken reeds gelijkaardige regelingen getroffen.

Gegevens van de Europese Commissie bewijzen trouwens dat er nood is aan dergelijke regels. In 1998 was er in de Europese gemeenschap ongeveer 16 kg dergelijk afval per EU-inwoner. In totaal ging het om zowat 6 miljoen ton afgedankte toestellen met snoer of batterij. Deze afvalberg groeit nog ieder jaar aan en zou binnen een twaalftal jaar reeds het dubbele bedragen.

Volgens de nieuwe regelgeving kan de consument met zijn afgedankte toestellen voortaan ook terecht in de winkel waar hij een nieuw toestel koopt, en moet hij ook niet meer betalen wanneer die afdankertjes in een container worden gedeponneerd. De producenten willen trouwens dat de afvalstroom verloopt via de containerparken, die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest sowieso al niet te dik zijn gezaaid.

Het laat zich trouwens aanzien dat de lokale openbare besturen die zo met een extra kost worden opgezadeld deze op de producenten zullen willen verhalen. Vooral daar deze laatsten ook nog wensen dat de containerparken de toestellen netjes zouden

catégories (réfrigérateurs et congélateurs, gros électroménager, appareils avec écran à tube cathodique, et déchets restants).

Toutefois, les communes ne sont pas légalement tenues d'adapter leurs parcs à conteneurs et leur bonne volonté dépendra principalement des montants que les producteurs seront prêts à payer pour ce service. Un coût qui sera une nouvelle fois répercuté sur le consommateur.

En outre, il faut encore voir si tous les commerçants accepteront les appareils usagés. En effet, les commerçants concernés ne peuvent contacter Recupel, l'association chargée par les producteurs de la collecte et du traitement des appareils usagés, qu'à partir du moment où ils sont dépositaires de huit gros appareils au minimum ou de huit palettes de petit électroménager. Pour de nombreux commerçants, c'est là une mesure désastreuse qui les oblige dans la pratique à prévoir un endroit de stockage supplémentaire.

De nombreux problèmes surgiront donc lors de la mise en œuvre de cette convention environnementale.

Je souhaiterais dès lors savoir si la Région prévoit des interventions en faveur des commerçants et dans quelle mesure les parcs à conteneurs ou les communes dont ils dépendent sont prêts à appliquer cette nouvelle réglementation.

Le ministre a-t-il déjà pris contact ou s'est-il déjà concerté avec les différents acteurs et a-t-il l'intention d'intervenir prochainement afin de garantir une exécution correcte de cette convention environnementale ?

Réponse provisoire : En vue de pouvoir répondre de manière adéquate à sa question, j'informe l'honorable membre que j'ai invité l'Administration à me fournir toutes les informations utiles à cet effet.

Je ne manquerai pas de lui en communiquer la teneur dès que celles-ci me parviendront.

Question n° 140 de Mme Adelheid Byttebier du 2 août 2001 (N.):

Dragage des cours d'eau bruxellois.

Les péniches apportent chaque année 5 millions de tonnes de marchandises en Région de Bruxelles-Capitale via le canal de Willebroek et celui de Charleroi. Les pouvoirs publics sont de plus en plus conscients de l'importance économique des cours d'eau; or, ceux-ci sont menacés par l'envasement.

C'est le trop-plein des cours d'eau et des collecteurs qui amène principalement la boue dans les canaux bruxellois. Cette boue est fortement polluée, surtout par des métaux lourds et des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), parce que ces cours d'eau charrient encore beaucoup d'eaux résiduaires.

Quand les cours d'eau bruxellois ont-ils été dragués pour la dernière fois ?

Dans quelle mesure la boue constitue-t-elle aujourd'hui un problème pour l'activité économique du port ? Des nouvelles

sorteront en vier groepen (koel- en vriesinstallaties, groot witgoed, toestellen met beeldbuis en restafval).

De gemeenten zijn echter niet wettelijk verplicht hun containerparken hiervoor in te schakelen en hun bereidheid daartoe zal dan ook vooral afhangen van de bedragen die de producenten daarvoor zullen willen betalen. Kosten die dan weer zullen worden afgewenteld op de consument.

Bovendien blijft het ook nog even afwachten of alle winkeliers de afgedankte spullen zullen aanvaarden. De betrokken winkeliers mogen immers Recupel, de vereniging die in opdracht van de producenten instaat voor de inzameling en verwerking van afgedankte toestellen, pas contacteren als ze minimum acht grote toestellen hebben staan, of acht paletten met klein goed. Dit is voor heel wat winkeliers rampzalig, wat wil zeggen dat ze in de praktijk een bijkomend magazijn moeten voorzien als opslagruimte.

Het ziet er dan ook naar uit dat er heel wat problemen zullen zijn bij de uitvoering van de bewuste milieuovereenkomst.

Graag had ik dan ook vernomen of het Gewest voorziet in tegemoetkomingen voor de handelaars en hoe ver het staat met de bereidheid van de containerparken of de gemeenten waaronder ze ressorteren, om zich in deze nieuwe regelgeving in te schakelen.

Heeft de minister reeds contact gehad of overleg gepleegd met de verschillende actoren en is hij van plan eerstdaags in te grijpen om een correcte uitvoering van deze milieuovereenkomst te waarborgen ?

Voorlopig antwoord : Teneinde een passend antwoord te kunnen geven op de vraag van het geachte lid, heb ik het Bestuur gevraagd mij alle nuttige inlichtingen te verstrekken.

Zodra ik ze ontvangen heb, zal ik u de inhoud ervan meedelen.

Vraag nr. 140 van mevr. Adelheid Byttebier d.d. 2 augustus 2001 (N.):

Baggeren van de Brusselse waterwegen.

Jaarlijks voeren schepen meer dan 5 miljoen ton goederen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan via het kanaal Brussel-Willebroek en het kanaal Brussel-Charleroi. Meer en meer wordt de overheid zich bewust van het economisch belang van de waterlopen. Dit komt echter in het gedrang door het dichtslibben van de waterlopen.

Het slib in de Brusselse kanalen komt grotendeels uit de overstorten van waterlopen en collectoren. Omdat die waterlopen nog steeds veel afvalwater vervoeren, is het slib zwaar vervuild, voornamelijk door zware metalen en PAK's (polycyclische aromatische koolwaterstoffen).

Wanneer werden de Brusselse waterlopen voor het laatst gebaggerd ?

In welke mate vormt het slib vandaag een probleem voor de economische activiteit van de haven ? Zijn nieuwe baggerwerken

opérations de dragage sont-elles prévues ? Quelles possibilités sont-elles envisagées pour enlever la boue ?

Réponse provisoire : En vue de pouvoir répondre de manière adéquate à sa question, j'informe l'honorable membre que j'ai invité l'Administration à me fournir toutes les informations utiles à cet effet.

Je ne manquerai pas de lui en communiquer la teneur dès que celles-ci me parviendront.

Question n° 141 de Mme Adelheid Byttebier du 2 août 2001 (N.):

Utilisation des sacs bleus en Région de Bruxelles-Capitale.

Le système des sacs bleus est en vigueur depuis quelques années déjà et devrait en principe entrer progressivement dans les habitudes de la population.

- Combien de kilos de déchets collecte-t-on chaque année dans les sacs bleus ? Je souhaiterais un tableau reprenant les chiffres pour chaque année depuis le début des collectes sélectives, par commune et, si possible, par quartier.
- Dans ces sacs, quel est le pourcentage de déchets qui ne devraient pas s'y trouver ? Constate-t-on une évolution positive ? De quels déchets s'agit-il principalement ?
- Quel en est le coût, en d'autres termes combien d'heures de travail supplémentaires le triage du sac bleu exige-t-il par comparaison avec le traitement du sac jaune qui ne contient que peu de déchets inopportuns ?

Réponse provisoire : En vue de pouvoir répondre de manière adéquate à sa question, j'informe l'honorable membre que j'ai invité l'Administration à me fournir toutes les informations utiles à cet effet.

Je ne manquerai pas de lui en communiquer la teneur dès que celles-ci me parviendront.

Question n° 142 de M. Alain Adriaens du 7 août 2001 (Fr.):

L'obligation de reprise des véhicules automobiles en fin de vie.

Selon certaines informations, un projet pilote de démantèlement de carcasses de voitures provenant notamment de la Région bruxelloise se serait récemment mis en place afin de préparer l'obligation de reprise des véhicules en fin de vie. Le ministre pourrait-il me fournir des informations quant à ce projet et notamment les réponses aux questions suivantes :

- Le ministre peut-il me confirmer qu'au-delà de la fédération Febelauto, des partenaires privés tels que Almetal et Van Ganswinkel sont associés au projet ? D'autres partenaires sont-ils partie prenante ? Si oui, lesquels ?
- Quelle est la participation des constructeurs et distributeurs automobiles à ce projet ?

gepland ? Welke mogelijkheden overweegt men voor de verwijdering van het slib ?

Voorlopig antwoord : Teneinde een passend antwoord te kunnen geven op de vraag van het geachte lid, heb ik het Bestuur gevraagd mij alle nuttige inlichtingen te verstrekken.

Zodra ik ze ontvangen heb, zal ik u de inhoud ervan meedelen.

Vraag nr. 141 de mevr. Adelheid Byttebier d.d. 2 augustus 2001 (N.):

Gebruik van de blauwe zakken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Het systeem van de blauwe zakken bestaat intussen al een paar jaar en zou, in principe, zo langzamerhand ingeburgerd moeten geraken bij de bevolking.

- Hoeveel kg afval wordt er per jaar opgehaald in de blauwe zakken ? Graag had ik een overzicht van de cijfers voor elk jaar, vanaf de start, per gemeente en, indien mogelijk, per wijk.
- Hoeveel percent van het afval dat in de blauwe zak aangetroffen wordt, hoort er eigenlijk niet thuis ? Is er een positieve evolutie ? Om welk afval gaat het vooral ?
- Wat is het prijskaartje hiervan, met andere woorden hoeveel meer werkuren vraagt het sorteren van de blauwe zak, in vergelijking met de behandeling van de gele zak, die weinig afval bevat dat er niet in hoort ?

Voorlopig antwoord : Teneinde een passend antwoord te kunnen geven op de vraag van het geachte lid, heb ik het Bestuur gevraagd mij alle nuttige inlichtingen te verstrekken.

Zodra ik ze ontvangen heb, zal ik u de inhoud ervan meedelen.

Vraag nr. 142 van de heer Alain Adriaens d.d. 7 augustus 2001 (Fr.):

Terugnameplicht voor afgedankte voertuigen.

Volgens bepaalde informatie zou er sedert kort een proefproject lopen voor de ontmanteling van autowrakken, onder meer uit het Brussel Gewest. Dat project zou passen in de regeling betreffende de terugnameplicht van afgedankte voertuigen. Zou de minister me meer kunnen zeggen over dat project en me in het bijzonder de volgende vragen kunnen beantwoorden :

- Kan de minister me bevestigen dat naast de federatie Febelauto, privé-partners zoals Almetal en Van Ganswinkel bij het project betrokken zijn ? Zijn er nog andere partners bij betrokken ? Zo ja, wie ?
- In welke mate nemen de autoconstructeurs en de -verdelers aan het project deel ?

- Quelle est la durée prévue de cette expérience pilote ?
- Le projet concernerait Bruxelles mais aussi les deux provinces du Brabant flamand et wallon ... Comment les trois Régions sont-elles dès lors associées dans le suivi de cette expérience ?
- En particulier, les autorités régionales ont-elles obtenu des garanties quant à la transmission des résultats de cette expérience, et notamment les enseignements quant au coût de traitement des véhicules déclassés ?
- Combien de véhicules devraient-ils être démantelés et quelle proportion proviendra de la Région bruxelloise ?
- Où sera localisé ce projet ?
- Des exigences ont-elles été précisées quant à la réutilisation de certaines pièces, au recyclage des matières premières, à la nécessité de garantir la dépollution ?
- Plus largement, d'autres initiatives sont-elles en cours dans le cadre de la convention signée en mars 1999 avec le secteur automobile en vue de concrétiser en 5 ans l'obligation de reprise ?

Réponse provisoire : En vue de pouvoir répondre de manière adéquate à sa question, j'informe l'honorable membre que j'ai invité l'Administration à me fournir toutes les informations utiles à cet effet.

Je ne manquerai pas de lui en communiquer la teneur dès que celles-ci me parviendront.

Question n° 143 de M. Alain Adriaens du 9 août 2001 (Fr.):

La lutte contre le bruit des avions.

En ce début août, la presse faisait le point sur l'application conjointe de l'arrêté du 27 mai 1999 relatif à la lutte sur le bruit des avions et de l'ordonnance du 25 mars 1999 relative aux infractions en matière d'environnement. Des données fort intéressantes étaient ainsi publiées mais elles suscitent quelques interrogations complémentaires que je me permets de poser sous forme de questions écrites au ministre.

- En 14 mois, quelque 4.339 dépassements des normes régionales auraient été mesurés mais seuls 1.080 de ceux-ci ont fait l'objet de PV, suite à la décision de ne transmettre au Parquet que les dépassements supérieurs à 6 dB la nuit et 9 dB le jour. Sur quelle base a été fait ce choix de limite ? Est-ce une logique similaire à celle de la latitude de 12 % accordée pour les excès de vitesse sur route ?
- Concernant ces 1.080 PV, à combien le Parquet a-t-il donné suite au terme des 6 mois suspendant l'amende administrative ?
- Sur les 11 mois de l'année 2000, il apparaîtrait que près de 28 millions d'amendes administratives seraient dues. Selon quel « tarif » ces amendes ont-elles été fixées ?

- Hoe lang loopt het proefproject ?
- Het project zou betrekking hebben op wrakken uit Brussel, Vlaams- en Waals-Brabant... Hoe worden de drie Gewesten betrokken bij de follow-up van het experiment ?
- Hebben de drie Gewesten garanties gekregen over het bezorgen van de resultaten van dat project, inzonderheid informatie over de kostprijs voor het ontmantelen van afgedankte voertuigen ?
- Hoeveel voertuigen zouden er moeten worden ontmanteld en hoeveel uit het Brussels Gewest ?
- Waar gebeurt dat ?
- Zijn er eisen vastgesteld inzake het hergebruik van sommige onderdelen, de recyclage van grondstoffen, het onschadelijk maken van sommige materialen ?
- Lopen er nog andere projecten in het kader van de overeenkomst van maart 1999 met de automobielsector teneinde de terugnameplicht in vijf jaar tijd concreet gestalte te geven ?

Voorlopig antwoord : Teneinde een passend antwoord te kunnen geven op de vraag van het geachte lid, heb ik het Bestuur gevraagd mij alle nuttige inlichtingen te verstrekken.

Zodra ik ze ontvangen heb, zal ik u de inhoud ervan meedelen.

Vraag nr. 143 van de heer Alain Adriaens d.d. 9 augustus 2001 (Fr.):

De strijd tegen vliegtuiglawaai.

Begin augustus heeft de pers de balans opgemaakt van de toepassing van het besluit van 27 mei 1999 betreffende de strijd tegen het vliegtuiglawaai en van de ordonnantie van 25 maart 1999 betreffende de overtredingen van de milieuwetgeving. Er zijn aldus heel interessante gegevens bekendgemaakt. Deze doen echter bijkomende vragen rijzen, die ik in de vorm van schriftelijke vragen aan de minister wil voorleggen :

- In 14 maanden tijd zouden de gewestelijke normen 4.339 keer zijn overschreden. Er zouden echter slechts 1.080 PV's zijn opgesteld. Dit is het gevolg van de beslissing om aan het Parket alleen overschrijdingen van meer dan 6dB 's nachts en 9 dB overdag door te spelen. Waarop is die keuze gebaseerd ? Heeft men zich gebaseerd op het feit dat er voor de snelheidsoverschrijding op de weg een marge van 12 % wordt gehanteerd ?
- Aan hoeveel van die 1.080 PV's heeft het Parket gevolg gegeven binnen de zes maanden, waarna de administratieve boete wordt geschorst ?
- Voor de 11 maanden van het jaar 2000 zou er naar verluidt bijna 28 miljoen aan administratieve boetes verschuldigd zijn. Welk « tarief » wordt er bij het vaststellen van die boetes gehanteerd ?

- Pour que ces amendes soient adressables, il est nécessaire que les contrevenants soient connus grâce aux données en possession du contrôle aérien. Ces données ont-elles été transmises à l'IBGE, à partir de quand et dans quelle proportion ?
- Il apparaît que les compagnies aériennes sanctionnées vont souvent en appel. Combien des 28 millions ont-ils dès lors été perçus à ce jour ? Des appels ont-ils déjà été jugés et, dans l'affirmative, dans quel sens ?
- Au vu du contentieux probablement lourd que révélera vos réponses aux questions précédentes, le gouvernement a-t-il décidé de prendre des initiatives nouvelles pour augmenter la pression sur les compagnies aériennes qui ne respectent pas la législation régionale ?
- Le gouvernement imagine-t-il possible de citer publiquement les noms des sociétés qui contreviennent le plus à la réglementation et attentent ainsi à la tranquillité et au sommeil de Bruxellois ? Dans l'affirmative, veut-il bien le faire dans le cadre de cette question écrite ?

Réponse provisoire : En vue de pouvoir répondre de manière adéquate à sa question, j'informe l'honorable membre que j'ai invité l'Administration à me fournir toutes les informations utiles à cet effet.

Je ne manquerai pas de lui en communiquer la teneur dès que celles-ci me parviendront.

- Om die boetes te kunnen innen, moeten de overtreders bekend zijn, wat mogelijk is dankzij de informatie van de luchtcontrole. Zijn die gegevens aan het BIM bezorgd? Vanaf wanneer en in welke mate ?
- Naar verluidt zouden de luchtvaartmaatschappijen die een overtreding hebben begaan vaak in beroep gaan. Hoeveel van de voormelde 28 miljoen is tot op heden geïnd ? Is er al een uitspraak gevallen in sommige beroepen ? Zo ja, in welke zin ?
- Gelet op het waarschijnlijk grote aantal geschillen dat uit uw antwoord op de vorige vragen zal blijken, had ik willen weten of de Regering beslist heeft nieuwe initiatieven te nemen om de druk op de luchtvaartmaatschappijen die de gewestelijke regelgeving niet respecteren, te verhogen ?
- Acht de regering het mogelijk om de namen van de luchtvaartmaatschappijen die de normen het vaakst overschrijden en die aldus de rust en de slaap van de Brusselaars verstoren, bekend te maken ? Zo ja, kan dat in het antwoord op deze schriftelijke vraag ?

Voorlopig antwoord : Teneinde een passend antwoord te kunnen geven op de vraag van het geachte lid, heb ik het Bestuur gevraagd mij alle nuttige inlichtingen te verstrekken.

Zodra ik ze ontvangen heb, zal ik u de inhoud ervan meedelen.

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

III. Vragen van de Volksvertegenwoordigers en antwoorden van de Ministers

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

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

**Ministre-Président du gouvernement
de la Région de Bruxelles-Capitale,
chargé des Pouvoirs locaux,
de l'Aménagement du Territoire,
des Monuments et Sites, de la Rénovation
urbaine et de la Recherche scientifique**

**Question n° 35 de M. Bernard Clerfayt du 22 février 2000
(Fr.):**

Responsabilité civile et pénale des bourgmestres et échevins et membres de la Députation permanente.

La loi du 4 mai 1999 relative à la responsabilité civile et pénale des bourgmestre et échevins et membres de la Députation permanente règle la question de la responsabilité de ces mandataires. Les communes doivent contracter une assurance en responsabilité pour ces mandataires dans l'exercice normal de leur fonction.

Le ministre peut-il me dire:

1. Quelles sont les communes bruxelloises qui avaient, au 31 décembre 1999, contracté une telle assurance ?
2. Quelle est, pour chaque commune qui a contracté une telle assurance, la date d'entrée en vigueur de leur contrat d'assurance ?
3. Quelle est la compagnie d'assurance retenue par chaque commune ?

Réponse : Toutes les administrations communales de la Région de Bruxelles-Capitale ont conclu un contrat d'assurance concernant la responsabilité civile et pénale des bourgmestre et échevins.

**Minister-President van
de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,
belast met Plaatselijke Besturen,
Ruimtelijke Ordening, Monumenten en
Landschappen, Stadsvernieuwing en
Wetenschappelijk Onderzoek**

**Vraag nr. 35 van de heer Bernard Clerfayt d.d. 22 februari
2000 (Fr.):**

Verzekering burgerrechtelijke aansprakelijkheid burge-meesters, schepenen en leden Bestendige Deputatie.

De wet van 4 mei 1999 betreffende de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de burgemeesters en schepenen en leden van de Bestendige Deputatie regelt de kwestie van hun aansprakelijkheid. De gemeenten moeten voor hen een aansprakelijkheidsverzekering sluiten in het kader van de normale uitoefening van hun functie.

Kan de minister me meedelen:

1. Welke Brusselse gemeenten er op 31 december 1999 een dergelijke verzekering hadden gesloten ?
2. Wanneer de dekkingstermijn van de verzekering van de gemeenten die er een hebben gesloten, ingaat ?
3. Bij welke maatschappij de gemeenten een dergelijke verzekering hebben gesloten ?

Antwoord : Alle gemeentebesturen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben een verzekeringsovereenkomst afgesloten betreffende de burgerlijke en strafrechtelijke aansprakelijkheid voor de burgemeester en de schepenen.

Il apparaît des renseignements fournis par les communes que toutes les administrations communales ont contracté une assurance qui respecte les critères divers prévus par la loi du 4 mai 1999 concernant la responsabilité civile et pénale des bourgmestre et échevins.

Cette assurance était généralement comprise dans une police générale Responsabilité civile. Le contrat de la plupart des communes a été élargi au 1^{er} janvier 1997, celles-ci disposaient donc dûment dès l'entrée en vigueur de la loi du 4 mai 1999 d'un contrat conforme aux critères de ladite loi.

Veillez trouver ci-dessous les renseignements concernant la date à partir de laquelle cette assurance prend cours ainsi que les noms des sociétés auprès desquelles cette assurance a été conclue.

Commune	Date contrat	Compagnie d'assurance
Anderlecht	01/01/97	S.M.A.P.
Auderghem	01/01/97	S.M.A.P.
Berchem-Ste.-Agathe	01/10/97	S.M.A.P.
Bruxelles	01/01/86	S.M.A.P.
Etterbeek	01/01/97	S.M.A.P.
Evere	01/01/97	S.M.A.P.
Forest	24/09/97	P & V
Ganshoren	01/01/97	S.M.A.P.
Jette	01/04/97	P & V
Koekelberg	—	S.M.A.P.
Molenbeek-St.-Jean	inclus dans police	S.M.A.P.
Saint-Gilles	01/07/67	S.M.A.P.
St.-Josse-ten-Noode	17/03/87	S.M.A.P.
Schaerbeek	01/01/97	S.M.A.P.
Uccle	—	S.M.A.P.
Watermael-Boitsfort	01/01/97	S.M.A.P.
Woluwe-St.-Lambert	01/01/97	S.M.A.P.
Woluwe-St.-Pierre	01/01/97	S.M.A.P.

Question n° 128 de M. Denis Grimberghs du 25 juin 2001 (Fr.):

Réunion du Comité de coopération institué par l'article 43 de la loi du 12 janvier 1989.

Je souhaiterais être informé de la manière dont sont archivés les travaux du Comité de coopération institué par l'article 43 de la loi du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises.

Qui assume le secrétariat de ce Comité de coopération ?

Où sont archivées les notifications de ce Comité ? L'administration du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale reçoit-elle copie de ces notifications ?

Par ailleurs, j'aimerais que vous nous indiquiez à combien de reprises le Comité de coopération s'est réuni pendant les années 99

Volgens de informatie die door de gemeenten werd verschaft blijkt dat alle gemeentebesturen een verzekeringsovereenkomst hebben afgesloten die voldoet aan de verschillende criteria opgelegd door de wet van 4 mei 1999 betreffende de burgerlijke en strafrechtelijke aansprakelijkheid van burgemeesters en schepenen.

Deze verzekering was meestal vervat in een algemene polis Burgerlijke Aansprakelijkheid. Voor de meeste gemeenten werd hun polis op 1 januari 1997 uitgebreid, waardoor de meeste gemeenten reeds bij de inwerkingtreding van de wet van 4 mei 1999 een verzekeringspolis hadden afgesloten die voldeed aan de criteria van deze wet.

U vindt hierbij de informatie over de inwerkingtreding van het contract en bij welke maatschappij deze verzekering werd afgesloten.

Gemeente	Datum contract	Verzekeringsmaatschappij
Anderlecht	01/01/97	O.M.O.B.
Oudergem	01/01/97	O.M.O.B.
St.-Agatha-Berchem	01/10/97	O.M.O.B..
Brussel	01/01/86	O.M.O.B.
Etterbeek	01/01/97	O.M.O.B.
Evere	01/01/97	O.M.O.B.
Vorst	24/09/97	P & V
Ganshoren	01/01/97	O.M.O.B.
Jette	01/04/97	P & V
Koekelberg	—	O.M.O.B.
St.-Jans-Molenbeek	gedekt door de polis	O.M.O.B.
Sint-Gilles	01/07/67	O.M.O.B.
St.-Joost-ten-Node	17/03/87	O.M.O.B.
Schaarbeek	01/01/97	O.M.O.B.
Ukkel	—	O.M.O.B.
Watermaal-Bosvoorde	01/01/97	O.M.O.B.
St.-Lamberts-Woluwe	01/01/97	O.M.O.B..
St.-Pieters-Woluwe	01/01/97	O.M.O.B.

Vraag nr. 128 van de heer Denis Grimberghs d.d. 25 juni 2001 (Fr.):

Vergadering van het samenwerkingscomité opgericht krachtens artikel 43 van de wet van 12 januari 1989.

Ik zou willen weten hoe de werkzaamheden van het samenwerkingscomité opgericht krachtens artikel 43 van de wet van 12 januari 1989 betreffende de Brusselse instellingen, te schrift gesteld worden.

Wie neemt het secretariaat van dit samenwerkingscomité waar ?

Waar worden de beslissingen van dit comité bewaard ? Krijgt het ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een kopie van deze beslissingen ?

Ik zou ook willen weten hoeveel maal het comité tijdens de jaren 1999 en 2000 bijeengekomen is en wat de voornaamste

et 2000 et quels étaient les objets principaux des différentes réunions dudit Comité ? Pour l'année 2001, pouvez-vous nous donner également cette indication en précisant quelle fut la date de la dernière réunion de ce Comité ? Il est évident que je souhaite avoir l'information des réunions qui se sont tenues au niveau des Ministres, seuls membres dudit Comité en vertu de l'article 43 de la loi du 12 janvier 1989. Le cas échéant, si des réunions au niveau des collaborateurs préparent officiellement les réunions dudit Comité, j'aimerais également qu'il en soit fait mention mais en distinguant celles-ci.

Réponse : Le comité de coopération institué par l'article 43 de la loi du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises délibère, selon la procédure du consensus, sur des initiatives que l'Etat Fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale peuvent prendre pour que Bruxelles puisse assurer son rôle international et sa fonction de capitale. Ce comité est composé d'un nombre égal de Ministres de l'Etat Fédéral et de la Région de Bruxelles-Capitale, en l'occurrence quatre pour chaque partie.

L'Accord de Coopération du 12 septembre 1993 précise notamment que « toute modification substantielle du programme (des initiatives) ne pourra être approuvée que par le comité de coopération ». C'est donc un des objectifs principaux des réunions dudit comité.

Le secrétariat de ce comité est assuré par le Ministère des Communications et de l'Infrastructure – Direction des Travaux à Financement Fédéral laquelle est dirigée par un fonctionnaire dirigeant coordinateur qui a été désigné parmi les agents de l'Etat Fédéral.

Les notifications de ce comité sont archivées à la Chancellerie du Premier Ministre et à la Chancellerie de la Région de Bruxelles-Capitale.

L'Administration du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale reçoit une copie de ces notifications par les soins du Ministre-Président.

Les réunions du Comité de coopération ont pour objet principal de déterminer, dans le cadre sous décrit, les initiatives relevant des différents avenants à conclure à l'Accord de Coopération de 1993. En effet, il convient d'ajuster les budgets et d'actualiser les programmes qui y sont inscrits.

Dans les faits, des réunions se tiennent au niveau des collaborateurs des Ministres, afin de préparer les réunions du Comité.

Réunions au niveau des Ministres

– 2 juin 1999 : négociation et signature de l'avenant n° 4 à l'Accord de Coopération (actualiser l'avenant n° 3 : initiatives et budgets des programmes 1998 et 1999);

– 28 février 2000 : négociation finale et signature de l'avenant n° 5 à l'Accord de Coopération (actualisation programme 1999 et définition du programme 2000);

agendapunten geweest zijn. Kunt u mij dezelfde informatie bezorgen voor het jaar 2001 ? Wanneer is het comité de laatste maal bijeengekomen ? Ik vraag die inlichtingen natuurlijk voor de vergaderingen met de ministers, de enige leden van het comité krachtens artikel 43 van de wet van 12 januari 1989. Indien er voorbereidende officiële vergaderingen met medewerkers geweest zijn, zou ik willen vragen dat die apart vermeld worden.

Antwoord : De samenwerkingscommissie opgericht bij artikel 43 van de wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen beraadslaagt, volgens de procedure van de consensus, over initiatieven die de Staat en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest kunnen nemen opdat het Hoofdstedelijk Gewest zijn internationale rol en zijn functie als hoofdstad zou kunnen vervullen. Deze commissie is samengesteld uit een gelijk aantal ministers van de federale Staat en van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat betekent vier voor elke partij.

Het Samenwerkingsakkoord van 12 september 1993 verduidelijkt meer bepaald dat « elke substantiële wijziging van het programma (van de initiatieven) slechts goedgekeurd zal kunnen worden door de samenwerkingscommissie ». Dat is dus één van de belangrijkste doelstellingen van de vergaderingen van deze commissie.

Het secretariaat van deze commissie wordt waargenomen door het ministerie van Verkeer en Infrastructuur – directie van de werken met federale financiering, die wordt geleid door een coördinerend leidend ambtenaar die is aangewezen onder de ambtenaren van de federale Staat.

De kennisgevingen van deze commissie worden gearchiveerd in de Kanselarij van de Eerste Minister en in de Kanselarij van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De administratie van het ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ontvangt een kopie van deze kennisgevingen door toedoen van de Minister-Président.

De vergaderingen van de samenwerkingscommissie hebben in de eerste plaats tot doel, binnen het hierboven beschreven kader, de initiatieven te bepalen die vallen onder de bevoegdheid van de verschillende bijakten die moeten gesloten worden bij het Samenwerkingsakkoord van 1993. Immers, de begrotingen dienen te worden bijgesteld en de daarin ingeschreven programma's geactualiseerd.

In de praktijk worden deze vergaderingen gehouden op het niveau van de medewerkers van de ministers, om de vergaderingen van de Commissie voor te bereiden.

Vergaderingen op het niveau van de ministers

– 2 juni 1999 : laatste bespreking en ondertekening van bijakte nr. 4 van het Samenwerkingsakkoord (bijakte nr. 3 actualiseren : initiatieven en begrotingen van de programma's 1998 en 1999);

– 28 februari 2000 : laatste bespreking en ondertekening van bijakte nr. 5 van het Samenwerkingsakkoord (actualisering van het programma 1999 en vastlegging van het programma 2000);

– 16 janvier 2001 : négociation finale et signature de l'avenant n° 6 à l'Accord de Coopération (actualiser programme 2000 et définition du pgramme 2001 et 2002/2003).

Réunions au niveau des collaborateurs

– Négociations de l'avenant n° 5 :

22 décembre 1999;

11 janvier 2000;

19 janvier 2000;

26 janvier 2000;

2 février 2000;

– Négociations de l'avenant n° 6 :

6 juin 2000;

5 juillet 2000;

4 octobre 2000;

15 novembre 2000;

23 novembre 2000;

27 novembre 2000;

6 décembre 2000;

14 décembre 2000;

15 janvier 2001.

Question n° 129 de M. Philippe Smits d.d. 25 juin 2001 (Fr.):

Introduction de l'euro.

J'ai pris connaissance, avec plaisir, d'une circulaire du 5 avril 2001, signée conjointement par Pierre Hazette et Jean-Marc Nollet, qui indique principalement aux directions des écoles ce que la Communauté française Wallonie-Bruxelles pourra mettre à leur disposition.

Je sais combien le ministre-président et le Gouvernement sont attachés à l'introduction positive de l'euro auprès de nos concitoyens, et ce, d'autant plus que la présidence de l'Europe va revenir à la Belgique.

Monsieur le ministre-président pourrait-il m'indiquer, en sa qualité de pouvoir de tutelle sur les communes, dans quelle mesure un plan régional, très certainement réalisé avec le relais des 19 communes, viendra soutenir l'initiative scolaire prise par la Communauté française Wallonie-Bruxelles ?

Réponse : La circulaire du 5 avril 2001 de la Communauté française vise à fournir des outils pédagogiques et du matériel d'information dans les établissements scolaires de tous les réseaux d'enseignement. Cette initiative a été prise en collaboration avec la Banque nationale de Belgique et le Commissariat général à l'Euro. Le gouvernement bruxellois n'est pas compétent en matière d'enseignement, il n'a donc pas pris d'initiative spécifique en la matière. Celle-ci ferait d'ailleurs double emploi avec l'action de la Communauté française.

– 16 januari 2001 : laatste bespreking en ondertekening van bijakte nr. 5 van het Samenwerkingsakkoord (actualisering van het programma 2000 en vastlegging van het programma 2001 en 2002/2003).

Vergaderingen op het niveau van de medewerkers

– Besprekingen van bijakte nr. 5 :

22 december 1999;

11 januari 2000;

19 januari 2000;

26 januari 2000;

2 februari 2000;

– Besprekingen van bijakte nr. 6 :

6 juni 2000;

5 juli 2000;

4 oktober 2000;

15 november 2000;

23 november 2000;

27 november 2000;

6 december 2000;

14 december 2000;

15 januari 2001.

Vraag nr. 129 van de heer Philippe Smits d.d. 25 juni 2001 (Fr.):

Invoering van de euro.

Ik heb met tevredenheid kennis genomen van de circulaire van 5 april 2001, ondertekend door Pierre Hazette en Jean-Marc Nollet, waarin de schooldirecties op de hoogte gebracht worden van wat de Waals-Brusselse Gemeenschap hun ter beschikking kan stellen.

Ik weet hoe belangrijk het voor de minister-president en voor de Regering is dat onze burgers de invoering van de euro als een positieve zaak zien, te meer daar België opnieuw voorzitter wordt van de Europese Unie.

Zou de minister-president, die ook belast is met het toezicht op de gemeenten, me kunnen meedelen in welke mate een gewestelijk plan, dat heel onlangs samen met de 19 gemeenten is opgesteld, dat schoolinitiatief van de Waals-Brusselse Gemeenschap, zal ondersteunen?

Antwoord : De omzendbrief van 5 april 2001 van de Franse Gemeenschap heeft tot doel om pedagogische instrumenten en materiaal ter beschikking te stellen in de schoolinrichtingen, en dit voor alle netten. Dit initiatief werd in samenwerking met de Belgische Nationale Bank en het Commissariaat generaal voor de Euro genomen. De Brusselse regering is niet bevoegd voor het onderwijs, en heeft dus geen specifieke maatregelen in deze materie genomen. Dit zou trouwens dubbel gebruik uitmaken met het initiatief van de Franse gemeenschap.

Question n° 130 de M. Denis Grimberghs du 25 juin 2001 (Fr.):

Négociation RER.

Monsieur le ministre peut-il indiquer à quel moment et dans quelle circonstance le projet d'accord de coopération concernant le développement du RER a été transmis aux autorités régionales pour négociation ?

Le ministre peut-il indiquer également quel est le calendrier de négociations qui est prévu à ce propos ?

Réponse : La réponse à déjà été communiquée à l'honorable membre par le ministre Jos Chabert (question n° 197).

Question n° 132 de M. Denis Grimberghs du 27 juin 2001 (Fr.):

Suivi du concours appelé « Les Sentiers de l'Europe ».

En son temps, j'avais interrogé le ministre Hasquin sur la portée de la convention établie entre la Région de Bruxelles-Capitale et l'association momentanée de bureaux d'études « Art & Build + Aukett » à la suite du concours « Les Sentiers de l'Europe ».

Il ressortait de la réponse qui m'a été adressée à l'époque que les honoraires avaient été fixés sur la base d'une estimation de travaux de l'ordre de 2,7 milliards aboutissant à un contrat d'études de 24 millions.

Il est de notoriété publique que les travaux réalisés dans le cadre des « Sentiers de l'Europe » ont été considérablement réduits et qu'une série de recours ont été introduits.

J'aimerais que le ministre indique avec précision où on en est dans ce dossier des Sentiers de l'Europe. Où en sont les recours ? Quelle a été la position de la Commission Européenne dans cette affaire ? Où en est-on quant aux obligations contractuelles découlant du contrat précité ? Combien la Région de Bruxelles-Capitale aura déboursé dans ce dossier et avec quels résultats ?

Réponse : Les recours en cours font l'objet d'une instruction au sein de la Commission Européenne. Dans le déroulement de cette instruction, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a été saisi en mars dernier d'un avis motivé de la Commission Européenne relatif au concours d'architecture pour le réaménagement du quartier européen, concours connu sous l'appellation « Sentiers de l'Europe »

Dans sa réponse, la Région de Bruxelles-Capitale ne reconnaît pas l'existence de faute dans la procédure de marché public relatif au concours en question. En fait, la commission ne conteste pas la procédure qui a été suivie; elle estime cependant que la rigueur des principes aurait voulu que la Région de Bruxelles-Capitale procède par la publication d'un avis rectificatif au Journal Officiel afin de permettre à des personnes qui se seraient abstenues de soumissionner dans un premier temps, de pouvoir le faire à la lumière de cette demande de précision. Aucune irrégularité n'a été commise, il s'agit d'une divergence d'interprétation quant à la procédure à suivre pour cette demande d'informations complémentaires; la procédure que nos conseils nous avaient

Vraag nr. 130 van de heer Denis Grimberghs d.d. 25 juni 2001 (Fr.):

Onderhandelingen GEN.

Kan de minister me zeggen wanneer en in welke omstandigheden het ontwerp van samenwerkingsovereenkomst betreffende het GEN aan de gewestelijke overheid is bezorgd om onderhandelingen te voeren ?

Kan de minister me het te dien einde vastgestelde tijdschema meedelen ?

Antwoord : Het antwoord is reeds door minister Jos Chabert (vraag nr. 197) aan het geachte lid medegedeeld.

Vraag nr. 132 van de heer Denis Grimberghs d.d. 27 juni 2001 (Fr.):

Follow-up van de wedstrijd « De paden van Europa ».

Ik heb vroeger minister Hasquin een vraag gesteld over de strekking van de overeenkomst tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de tijdelijke vereniging van het studie bureau « Art & Build Aukett » na de wedstrijd « De paden van Europa ».

Uit het antwoord dat ik toen gekregen heb, bleek dat de honoraria vastgesteld waren op basis van een raming van de werken voor een bedrag van 2,7 miljard frank, met een studiecontract ten belope van 24 miljoen frank.

Iedereen weet dat de werken in het kader van « De paden van Europa » sterk verminderd zijn en dat er beroepen ingesteld zijn.

Kan de minister mij precies zeggen hoe het staat met dit dossier van « De paden van Europa ». Hoe staat het met de beroepen ? Wat is het standpunt van de Europese commissie in deze zaak ? Wat zijn de contractuele verplichtingen uit het voormelde contract ? Hoeveel heeft het Gewest reeds uitgegeven in dit dossier en met welk resultaat ?

Antwoord : De lopende beroepsprocedures worden op dit ogenblik behandeld binnen de Europese Commissie. In de loop van dit onderzoek heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering in maart 2001 een gemotiveerd advies van de Europese Commissie ontvangen inzake de architectuurwedstrijd voor de heraanleg van de Europese Wijk, bekend onder de benaming « Paden van Europa ».

In zijn antwoord erkent het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet dat er een fout bestaat in de procedure van de overheidsopdracht betreffende deze wedstrijd. De commissie betwist immers de gevolgde procedure niet; zij is echter van mening dat, in een strikte toepassing van de principes, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een rectificerend bericht had dienen te publiceren in het Publicatieblad om de personen die aanvankelijk niet hadden ingeschreven hiertoe vooralsnog de mogelijkheid te bieden in het licht van deze vraag om verduidelijking. Er is geen enkele onregelmatigheid begaan, het gaat om een verschil in interpretatie inzake de te volgen procedure voor deze vraag om bijkomende inlichtingen; de procedure die onze raadgevers ons

suggérée n'étant pas celle que la commission privilégie. La commission étant la gardienne des traités, j'aperçois mal comment nous pourrions ne pas prendre acte de son interprétation.

En ce qui concerne les montants déboursés par la Région à ce stade, ils s'élèvent à 35.120.401 francs TVAC. Le détail de ces engagements se retrouvent sur l'annexe 1. Pour la bonne compréhension de la signification des phases et volets repris dans ledit tableau, je vous renvoie au texte des différents avenants.

En outre, il convient de préciser que les modalités de facturation des différentes prestations sont fractionnées selon l'état d'avancement des études et ce selon la grille reprise à l'article 5 de la convention d'études du 2 juillet 1998.

En date du 18 juin 1998, le gouvernement a marqué son accord pour la conclusion d'un contrat d'étude avec le lauréat du concours, portant sur l'étude du schéma directeur du programme des Sentiers de l'Europe ainsi que des 4 phases et ce jusqu'aux dossiers du permis d'urbanisme et ce pour un montant de 24 MF. Pour mémoire, les 4 phases ayant fait l'objet d'un accord sont :

- réalisation de divers travaux afin d'améliorer l'accessibilité au parc Léopold pour les piétons et les riverains;
- aménagement de la place Jean Rey et de la liaison piétonne Conseil - Parlement Européen;
- aménagements sur et le long de la chaussée d'Etterbeek;
- réalisation du plan lumière, du mobilier urbain et de la signalisation dans le périmètre du concours.

En sa séance du 5 juillet 1998, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a approuvé le contrat confiant l'étude de la première phase des Sentiers de l'Europe à l'association momentanée Aukett et Art & Buil.

En septembre 1998, le gouvernement prenait acte de l'esquisse d'avant-projet de schéma directeur déposée par les auteurs de projet et marquait accord sur les options développées sur les projets chaussée d'Etterbeek, liaison rue de la Loi - mail et Parc Léopold. Il prenait acte que l'équipement de tout le périmètre en mobilier urbain, éclairage et signalisation était prématuré et devait être limité aux parties réaménagées. En ce qui concerne le parc Léopold, l'accord de gouvernement de septembre 1998 se limitait à l'aménagement de l'accès et à la rénovation des chemins principaux.

Lors de sa réunion du 11 mai 1999, le comité d'accompagnement a pris acte que les études relatives au Parc étaient bloquées par la décision de la Commission Royale des Monuments et Sites suite au refus d'envisager tout travail dans le Parc ou à ses entrées sans disposer d'une étude globale portant sur l'ensemble du site. Dès lors, il exprimait le souhait d'entamer cette étude globale du Parc, de poursuivre les études relatives à l'aménagement de la chaussée d'Etterbeek et de la Place du Conseil, d'introduire l'aménagement de la rue Froissart (tronçon entre la Place Jourdan et la rue Belliard) et de la chaussée de Wavre dans les actions prioritaires.

hadden voorgesteld was niet degene die de commissie verkiest. Vermits de commissie op de verdragen toeziet, kan ik mij niet voorstellen dat we geen akte zouden nemen van haar interpretatie.

Tot op heden heeft het Gewest 35.120.401 BEF (BTW incl.) uitbetaald. De details van deze verbintenissen staan vermeld in bijlage 1. Voor een goed begrip van de betekenis van de fasen en de onderdelen in de voornoemde tabel verwijs ik naar de tekst van de verschillende bijakten.

Bovendien moet ik ook verduidelijken dat de facturiatietermijnen van de verschillende prestaties worden opgesplitst naargelang de staat van voortgang van de studies en dit volgens het rooster opgenomen in artikel 5 van de studieovereenkomst van 2 juli 1998.

Op 18 juni 1998 is de regering ermee akkoord gegaan een studiecontract met de laureaat van de wedstrijd af te sluiten betreffende de studie van het richtschema van het programma van de Paden van Europa, alsook over de 4 fasen van het akkoord :

- uitvoering van verschillende werken om de toegankelijkheid van het Leopoldpark voor voetgangers en omwonenden te verbeteren;
- aanleg van het Jean Reyplein en van de voetgangersverbinding Raad - Europees Parlement;
- vernieuwingen op en langs de Etterbeeksesteenweg;
- uitvoering van het lichtplan, het stadsmeubilair en de signalisatie binnen de zone van de wedstrijd.

Tijdens haar zitting van 5 juli 1998 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het contract goedgekeurd waarbij de studie van de eerste fase van de Paden van Europa wordt toevertrouwd aan de tijdelijke vereniging Aukett en Art & Build.

In september 1998 heeft de regering akte genomen van het plan van voorontwerp van richtschema ingediend door de auteurs van het project en ging zij akkoord met de uitgewerkte opties inzake de projecten van de Etterbeeksesteenweg, de verbinding Wetstraat - mail en het Leopoldpark. Zij nam er akte van dat de uitrusting van de volledige zone met stadsmeubilair, verlichting en signalisatie voorbarig was en tot de heraangelegde gedeelten diende te worden beperkt. Wat het Leopoldpark betrof, was het akkoord van de regering van september 1998 beperkt tot de aanleg van de toegang en de renovatie van de hoofdwegen.

Op de vergadering van 11 mei 1999 heeft het begeleidingscomité ervan akte genomen dat de studies betreffende het park geblokkeerd werden door de beslissing van de Koninklijke Commissie voor monumenten en landschappen ingevolge de weigering om het even welke werken in het park of aan de toegangen ervan te overwegen zonder beschikking over een globale studie van het volledige terrein. Het comité heeft dan de wens geuit deze globale studie van het park aan te vatten, de studies inzake de aanleg van de Etterbeeksesteenweg en het Raadsplein voort te zetten en de aanleg van de Froissartstraat (gedeelte tussen het Jourdanplein en de Belliardstraat) en van de Waverssesteenweg aan de prioritaire acties toe te voegen.

L'avenant n° 1 du 25 mai 1999 traduit l'actualisation des priorités ci-avant explicitées. L'avenant n° 2 du 25 mai 1999 permet quant à lui d'entamer l'élaboration des dossiers d'adjudication relatifs aux initiatives prioritaires, pour un montant de travaux limité à 227 MF correspondant aux prévisions budgétaires.

L'avenant n° 3 du 17 juillet 2000 portait sur l'élaboration de trois nouveaux plans alternatifs pour la place Jean Rey compte tenu de l'évolution du PRAS et de ses conséquences sur les prescriptions urbanistiques ainsi que des souhaits de la ville de Bruxelles en la matière.

L'avenant n° 4 portait sur l'étude de projet et sur l'élaboration des documents d'adjudication pour les travaux de première priorité pour un montant estimé de travaux de 45 MF. Ces travaux portaient essentiellement sur le curage de l'étang, l'aménagement de berges et le réaménagement de certains chemins existants.

L'étude historique du Parc Léopold et l'étude phytosanitaire des arbres ont eu lieu en 2000. Ces rapports ont permis de mieux cerner l'ampleur des travaux de réhabilitation du Parc Léopold et d'identifier les travaux suivants pour un montant de 137 MF :

- chemins piétons (réfection) : 25 MF;
- berges : 9 MF;
- chemins piétons (création) : 27 MF;
- entrées : 25 MF;
- éclairage : 21 MF;
- plantations : 30 MF.

La base de travaux relative à la phase 8 (parc Léopold) passant de 45 à 137 MF, il était nécessaire d'établir un avenant au marché d'études. L'avenant n° 5 de février 2001 régularise cette situation et prévoit dès à présent les sous-phases 3 à 5 (assistance pour la désignation des adjudicataires, direction des travaux et collaboration aux réceptions des travaux).

Les textes des différents avenants sont repris en annexe à la présente.

(Les annexes ne sont pas publiées, mais restent disponible au Greffe pour consultation.)

Question n° 133 de M. Jean-Pierre Cornelissen du 3 juillet 2001 (Fr.):

Incompatibilité avec la fonction de membre du Collège d'Environnement.

L'arrêté du gouvernement bruxellois du 3 juin 1993 règle les incompatibilités avec la fonction de membre du Collège d'Environnement.

L'article 2 de cet arrêté contient une disposition qui énumère les fonctions ou mandats avec lesquels la qualité de membre du Collège d'Environnement est incompatible.

Parmi eux figure celui de « sénateur provincial ». Or, la réforme de l'Etat conçue en 1993 et mise en œuvre dès la

Bijakte nr. 1 van 25 mei 1999 behelst de actualisering van de hiervoor toegelichte prioriteiten. Bijakte nr. 2 van 25 mei 1999 maakt het mogelijk de uitwerking van de toewijzingsdossiers inzake de prioritair initiatieven aan te vatten, voor een bedrag van de werken beperkt tot 227 miljoen BEF zoals in de begroting voorzien.

Bijakte nr. 3 van 17 juli 2000 betrof de uitwerking van drie nieuwe alternatieve plannen voor het Jean Reyplein, rekening houdend met de evolutie van het GBP en de gevolgen ervan voor de stedenbouwkundige voorschriften, alsook met de wensen van de stad Brussel ter zake.

Bijakte nr. 4 had betrekking op de studie van ontwerp en op de uitwerking van de documenten voor de gunning voor de werken van de eerste prioriteit voor een geschat bedrag van 45 miljoen BEF. Deze werken hadden in de eerste plaats betrekking op de reiniging van de vijver, de aanleg van de waterkant en de heraanleg van een aantal bestaande wegen.

De historische studie van het Leopoldpark en de fytosanitaire studie van de bomen hebben in het jaar 2000 plaatsgevonden. Deze verslagen hebben toegelaten de omvang van de renovatiewerken van het Leopoldpark beter af te bakenen en de volgende werken voor een bedrag van 137 miljoen BEF te bepalen :

- voetgangerswegen (herstelling) : 25 miljoen BEF;
- bermen : 9 miljoen BEF;
- voetgangerswegen (aanleg) : 27 miljoen BEF;
- toegangen : 25 miljoen BEF;
- verlichting : 21 miljoen BEF;
- aanplantingen : 30 miljoen BEF.

Omdat de basis voor de werken in fase 8 (Leopoldpark) van 45 naar 137 miljoen was gestegen, was het noodzakelijk een bijakte bij de studieopdracht op te stellen. Bijakte nr. 5 van februari 2001 regulariseert deze situatie en voorziet nu reeds in de subfases 3 tot 5 (bijstand voor de aanwijzing van opdrachtnemers, bestuur van de werken en samenwerking bij de oplevering van werken).

De teksten van de verschillende bijakten gaan als bijlage bij deze nota.

(De bijlagen worden niet gepubliceerd, maar blijven voor raadpleging ter beschikking op de Griffie.)

Vraag nr. 133 van de heer Jean-Pierre Cornelissen d.d. 3 juli 2001 (Fr.):

Onverenigbaarheid met de hoedanigheid van lid van het Milieucollege.

Het besluit van de Brusselse regering van 3 juni 1993 regelt de onverenigbaarheden met de hoedanigheid van lid van het Milieucollege.

Artikel 2 van dat besluit stelt vast welke functies of mandaten onverenigbaar zijn met de hoedanigheid van lid van het Milieucollege.

En daarbij is de hoedanigheid van « provinciaal senator ». Bij de staatshervorming van 1993, die bij de zittingsperiode 1995-

législature 1995-1999 a supprimé cette catégorie de sénateurs et en a introduit une autre, celle de « sénateur communautaire ».

Prenez-vous, Monsieur le Ministre-Président, une initiative pour mettre le texte de l'arrêté du 3 juin 1993 en conformité avec la nouvelle réalité institutionnelle ?

Réponse : Le problème terminologique que vous soulevez, à savoir la mention dans l'arrêté du Gouvernement bruxellois du 3 juin 1993 réglant les incompatibilités avec la qualité de membre du Collège d'environnement du terme « sénateur provincial », a retenu toute mon attention.

Dès que possible, je ne manquerai pas de prendre les initiatives utiles en vue de mettre la terminologie utilisée dans cet arrêté en concordance avec la législation en vigueur.

Question n° 134 de M. Denis Grimberghs du 3 juillet 2001 (Fr.):

Présence des membres du gouvernement dans des sociétés de droit public et intercommunales.

Je souhaiterais que chaque membre du gouvernement communique le nom des institutions publiques ayant éventuellement le statut d'intercommunale dans lesquelles il exerce un mandat en précisant la nature de celui-ci (membre de l'assemblée générale, du conseil d'administration ou d'un bureau, administrateur délégué ou président).

Je souhaiterais également que chaque membre du gouvernement concerné indique l'instance par laquelle il a été désigné dans cette fonction ainsi que la rémunération qui y est attachée.

Réponse : Je vous remercie de votre question et vous signale que je ne détiens aucun mandat dans des sociétés de droit public ou intercommunales.

Question n° 135 de M. Rudi Vervoort du 12 juillet 2001 (Fr.):

Subsidies destinés aux communes pour l'acquisition de biens laissés à l'abandon.

Dans le budget 2001, l'allocation relative aux subsides destinés aux communes pour l'acquisition de biens laissés à l'abandon (16.21 23.63.21) a diminué de 75 % en passant de 20 à 5 millions de francs.

Selon le Ministre-Président, cette diminution se justifierait par le caractère principalement dissuasif de la politique menée dans ce cadre, ce qui explique un rythme de réalisation des ordonnancements très faible. La procédure serait en effet généralement interrompue après la première phase d'introduction des dossiers de demande de subsides et d'engagement des crédits; soit parce que les propriétaires s'exécutent d'eux-mêmes après avoir reçu le premier avertissement de la commune, soit parce que les communes décident de ne pas poursuivre plus avant.

1999 van toepassing is geworden, is die categorie van senatoren echter afgeschaft en is er een andere ingevoerd, te weten de « gemeenschapssenatoren ».

Zal de Minister-President het besluit van 3 juni 1993 laten aanpassen teneinde rekening te houden met de nieuwe institutionele werkelijkheid ?

Antwoord : Het terminologisch probleem dat u aanhaalt, met name de vermelding in het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve van 3 juni 1993 tot regeling van de onverenigbaarheden met de hoedanigheid van lid van het Milieucollege van de term « provinciaal senator », heeft mijn aandacht getrokken.

Ik zal niet nalaten zodra dit mogelijk is de vereiste initiatieven te nemen om de gebruikte terminologie in dit besluit in overeenstemming te brengen met de vigerende wetgeving.

Vraag nr. 134 van de heer Denis Grimberghs d.d. 3 juli 2001 (Fr.):

Aanwezigheid van de leden van de regering in publiek-rechtelijke maatschappijen en intercommunales.

Graag ontvang ik van elk lid van de regering de naam van de openbare instellingen – die eventueel het statuut van intercommunale hebben – waarin hij een mandaat uitoefent, met vermelding van de aard ervan (lid van de algemene vergadering, van de raad van bestuur of van een ander orgaan, afgevaardigd bestuurder of voorzitter).

Graag had ik van elk lid van de regering ook vernomen door welke instantie hij is aangewezen in de eventuele voormelde hoedanigheid, en welke bezoldiging hij daarvoor ontvangt.

Antwoord : Ik dank u voor uw vraag en antwoord u dat ik persoonlijk geen enkel mandaat bekleed in een publiekrechtelijke maatschappij of in een intercommunale.

Vraag nr. 135 van de heer Rudi Vervoort d.d. 12 juli 2001 (Fr.):

Subsidies aan de gemeenten voor de aankoop van leegstaande gebouwen.

In de begroting 2001 is de allocatie betreffende de subsidies aan de gemeenten voor de aankoop van leegstaande gebouwen (16.21 23.63.21) met 75 % verminderd, te weten van 20 tot 5 miljoen frank.

Volgens de Minister-President kan deze vermindering verklaard worden door het feit dat dit beleid zeer ontradend werkt, waardoor de ordonnancements zelden uitgevoerd worden. De procedure zou immers reeds in de eerste fase stopgezet worden, namelijk op het ogenblik van de indiening van de subsidieaanvragen en de vastlegging van de kredieten. Ofwel geven de eigenaars gehoor aan de eerste aanmaning van de gemeenten ofwel beslissen de gemeenten zelf om de procedure niet voort te zetten.

Afin d'évaluer l'efficacité de ce dispositif et le zèle des différentes communes, le ministre pourrait-il nous transmettre, pour les 5 dernières années, la liste des dossiers de demandes de subsides introduits par chaque commune, la liste des dossiers de réalisations finalement rentrés, ainsi que, le cas échéant, les raisons ayant motivé l'interruption de la procédure.

Réponse : Je prie l'honorable membre de trouver ci-après la réponse à sa question.

Pour les années 1996 à 2000 :

1. Les dossiers introduits par commune avec leurs estimations des subsides accordés.

2. Les dossiers retenus ayant fait l'objet d'un arrêté d'octroi avec les remarques y afférentes présentées sous les trois formes possibles :

- acquisition;
- désengagement parce que la durée de 4 ans de validité de l'engagement est dépassée;
- dossier encore actif sans suite réservée à ce jour.

(Vu l'ampleur des données fournies, celles-ci ont été déposées au greffe pour consultation et ne seront pas publiées.)

Question n° 136 de Mme Adelheid Byttebier du 12 juillet 2001 (N.):

Subsides aux infrastructures sportives communales.

Ces dernières années, quelque 80.000.000 francs ont été dépensés chaque année pour les infrastructures sportives communales. Pouvez-vous me communiquer une liste précise des montants libérés pour chacun des différents projets depuis la mise en place du gouvernement actuel ?

Réponse : Des subsides ont été accordés aux communes en 1999 pour un montant global de 84.999.000 BEF répartis comme suit :

Grandes infrastructures sportives :

1. Anderlecht - Revêtement synthétique du terrain de football et de hockey au complexe sportif de Neerpede. Drève Olympique. 9.885.000 BEF.

2. Forest - Aménagement d'un terrain synthétique de football au centre sportif du BEMPT. 7.870.000 BEF.

3. Jette - Revêtement synthétique du terrain n° 2 du stade communal. 11.118.000 BEF.

4. Schaerbeek - Rénovation de la plaine de sports Terdelt. Lots 1 à 3. 25.600.000 BEF.

5. Uccle - Complexe de Neerstalle. Construction d'une salle omnisports. 30.526.000 BEF.

Des subsides ont été accordés aux communes en 2000 pour un montant global de 86.939.000 BEF répartis comme suit :

Ik zou de efficiëntie van deze maatregelen en de ijver van de gemeenten willen evalueren en vraag daarom dat de minister mij voor de jongste vijf jaar de lijst zou bezorgen van de subsidieaanvragen van iedere gemeente, alsmede de lijst van de voorgelegde uitgevoerde dossiers. Ik zou ook de redenen willen kennen van de stopzetting van de procedure in bepaalde gevallen.

Antwoord : Ik verzoek het geachte lid hieronder het antwoord op zijn vraag te vinden.

Voor de jaren 1996 tot 2000 :

1. De ingediende dossiers per gemeente met hun schattingen van de toegekende subsidies.

2. De goedgekeurde dossiers die het voorwerp hebben uitgemaakt van een besluit van toekenning met de daarbij horende opmerkingen voorgesteld in de drie mogelijke vormen :

- aankoop;
- terugtrekking omdat de duur van 4 jaar van de geldigheid van de overeenkomst is overschreden;
- nog actief dossier zonder gevolg tot op heden.

(Gelet op de omvang van de informatie is deze aan de griffie bezorgd en wordt zij niet gepubliceerd.)

Vraag nr. 136 van mevr. Adelheid Byttebier d.d. 12 juli 2001 (N.):

Betoelaging van gemeentelijke sportinfrastructuren.

De afgelopen jaren werd gemiddeld 80.000.000 frank per jaar uitgegeven aan gemeentelijke sportinfrastructuren. Kunt u een precieze lijst geven van hoeveel frank voor welk projecten vrijgemaakt is sinds de aanstelling van de huidige regering ?

Antwoord : In 1999 werden aan de gemeenten toelagen toegekend voor een totaal bedrag van 84.999.000 BEF verdeeld als volgt :

Grote sportinfrastructuur :

1. Anderlecht - Kunstgrasbekleding van een voetbal- en een hockeyterrein in het sportcomplex van Neerpede. Olympische dreef. 9.885.000 BEF.

2. Vorst - Aanleg van een kunstgras voetbalveld in het Bempt-sportcentrum. 7.870.000 BEF.

3. Jette - Kunstgrasbekleding van voetbalterrein nr. 2 van het gemeentestadion. 11.118.000 BEF.

4. Schaerbeek - Renovatie van het sportplein Terdelt. Loten 1 tot 3. 25.600.000 BEF.

5. Ukkel - Oprichten van een sportzaal in het Neerstalle-complex. 30.526.000 BEF.

In 2000 werden aan de gemeenten toelagen toegekend voor een totaal bedrag van 86.939.000 BEF verdeeld als volgt :

Grandes infrastructures sportives :

1. Woluwé-Saint-Lambert - Aménagement d'un terrain de football en gazon naturel (terrain n° 2) au stade communal - lot 1. 2.639.000 BEF.

2. Watermael-Boitsfort - Réaménagement du terrain de football n° 4 en terrain synthétique. 13.482.000 BEF.

3. Schaerbeek - Chazal - terrain synthétique de football. 11.494.000 BEF.

4. Etterbeek - Reconstruction de la piscine Espadon (phase 1). 30.000.000 BEF.

5. Berchem-Sainte-Agathe - Terrain synthétique de football. 13.000.000 BEF.

6. Molenbeek-Saint-Jean - Terrain synthétique de football. 11.797.000 BEF.

Petites infrastructures sportives :

1. Ixelles - Fourniture et pose de chassis à la plaine de jeux « Petite Suisse ». 907.000 BEF.

2. Jette - Placement de deux tribunes couvertes dans le complexe du Heymbosch. 2.285.000 BEF.

3. Woluwé-Saint-Lambert - Aménagement d'un espace polyvalent de jeux et de sport de plein air. 1.335.000 BEF.

Jusqu'à présent, des subsides ont été accordés aux communes en 2001 pour un montant global de 59.983.000 BEF répartis comme suit :

1. Etterbeek - Reconstruction de la piscine Espadon - lot 2 à 6. 20.000.000 BEF.

2. Ixelles - Stade Demuyter - Rénovation de la salle omnisports - phase 2. 19.630.000 BEF.

3. Schaerbeek - Plaine de sport Chazal - Terrain de football synthétique - installation d'un revêtement de troisième génération - lot 1. 4.314.000 BEF.

4. Woluwé-Saint-Lambert - Stade communal - Réfection de la piste d'athlétisme - lots 1 à 4. 12.269.000 BEF.

5. Anderlecht - Piste d'athlétisme J. Owens - Placement d'un éclairage. 3.770.000 BEF.

Question n° 137 de M. Jean-Luc Vanraes du 26 juillet 2001 (N.):

Composition de votre cabinet.

Il y a déjà eu dans le passé de nombreuses initiatives pour garantir la présence des deux sexes dans la sphère politique.

On a ainsi prévu pour les listes électorales que 2/3 au plus des candidats pouvaient être du même sexe.

Un règlement similaire a été adopté pour les différents organes consultatifs.

Grote sportinfrastructuur :

1. Sint-Lambrechts-Woluve - Inrichting van een voetbalveld in gras (terrein nr. 2) in het gemeentestadion - lot 1. 2.639.000 BEF.

2. Watermaal-Bosvoorde - Herinrichting van het voetbalveld nr. 4 in kunstgras. 13.482.000 BEF.

3. Schaarbeek - Chazal - voetbalveld in kunstgras. 11.494.000 BEF.

4. Etterbeek - Heropbouw van het zwembad Esadon (1^e fase). 30.000.000 BEF.

5. Sint-Agatha-Berchem - Voetbalveld in kunstgras. 13.000.000 BEF.

6. Sint-Jans-Molenbeek - Voetbalveld in kunstgras. 11.797.000 BEF.

Kleine sportinfrastructuur :

1. Elsene - Levering en plaatsing van chassis aan het speelplein « Klein Zwitserland ». 907.000 BEF.

2. Jette - Plaatsen van twee overdekte tribunes in het Heymboschcomplex. 2.285.000 BEF.

3. Sint-Lambrechts-Woluve - Inrichting van een polyvalente speel- en sportruimte in openlucht. 1.335.000 BEF.

Tot op heden werden in 2001 aan de gemeenten toelagen toegekend voor een totaal bedrag van 59.983.000 BEF verdeeld als volgt :

1. Etterbeek - Heropbouw van het zwembad Espadon - percelen 1 tot 6. 20.000.000 BEF.

2. Elsene - Stadion Demuyter - Renovatie van de omnisportzaal - tweede fase. 19.630.000 BEF.

3. Schaerbeek - Sportplein Chazal - Synthetisch voetbalveld - Aanbrengen van een bekleding van de derde generatie - perceel 1. 4.314.000 BEF.

4. Sint-Lambrechts-Woluve - Gemeentelijk stadion - Vernieuwing van de atletiekpiste - percelen 1 tot 4. 12.269.000 BEF.

5. Anderlecht - Atletiekpiste J. Owens - Aanbrengen verlichting. 3.770.000 BEF.

Vraag nr. 137 van de heer Jean-Luc Vanraes d.d. 26 juli 2001 (N.):

De samenstelling van uw kabinet.

In het verleden werden reeds tal van initiatieven genomen om de aanwezigheid van beide geslachten in de politiek te verzekeren.

Zo werd voorzien dat op de kieslijsten maximaal 2/3 van de kandidaten van éénzelfde geslacht mochten zijn.

Tevens werd een gelijkaardige regeling voorzien voor de verschillende adviesorganen.

Certains plaident pour l'introduction obligatoire du principe d'alternance entre candidat de chaque sexe.

Je souhaiterais connaître la proportion d'hommes et de femmes parmi les collaborateurs de votre cabinet.

A cette fin, je souhaiterais connaître le nombre d'hommes et de femmes que vous employez au niveau A (attaché), B (assistant), C (adjoint), D (commis) et E (agent).

Réponse : L'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale déterminant la composition du Cabinet stipule à l'article 3 l'engagement de membres et d'agents.

Au 10 août 2001, le Cabinet du Ministre-Président comporte :

- 12 membres masculins (dont 3 conseillers et 6 attachés);
- 5 membres féminins (dont 3 conseillers et 2 attachés);
- 21 agents féminins;
- 19 agents masculins.

Ministre chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente

Question n° 192 de M. Denis Grimberghs du 15 juin 2001 (Fr.):

Etude Nord-Sud.

Il me revient que le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale aurait confié une étude relative au schéma d'exploitation et de développement de l'axe Nord-Sud actuellement exploité en pré-métro.

Pouvez-vous m'indiquer quelle est la mission exacte qui a fait l'objet de l'étude ? A qui cette étude a été confiée ? Et pour quels montants ?

Par ailleurs, pouvez-vous m'indiquer si le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a aujourd'hui été saisi des conclusions de cette étude, et le cas échéant quelles ont été les décisions du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale sur cette base ? Y a-t-il des conséquences prévisibles pour ce qui concerne le type de matériel roulant utilisé ? Y a-t-il des conséquences en ce qui concerne les infrastructures ? Y a-t-il des conséquences à attendre en ce qui concerne le schéma d'exploitation ? En particulier, envisagez-vous des modifications au niveau des lignes de tramway en amont et en aval de l'axe Nord-Sud ?

Réponse : Tout d'abord, je voudrais rappeler que cette étude a déjà été discutée lors de la commission de l'Infrastructure du 25 avril 2001 et en séance plénière du 14 juin 2001.

Dès lors je me permets de référer aux comptes-rendus de ces réunions pour les réponses à vos questions.

Sommigen pleiten voor de verplichte invoering van het ritsprincipe.

Graag had ik echter vernomen wat de verhouding is tussen de beide geslachten onder uw kabinetmedewerkers.

Te dien einde ben ik zo vrij te vragen hoeveel mannen en hoeveel vrouwen u tewerkstelt in respectievelijk niveau A (attaché), B (assistent), C (adjunct), D (klerk) en E (beambte).

Antwoord : Het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot vaststelling van de samenstelling van het Kabinet bepaalt in artikel 3 de aanwerving van leden en personeelsleden.

Het Kabinet van de Minister-President telt op 10 augustus :

- 12 mannelijke leden (waaronder 3 adviseurs en 6 attachés);
- 5 vrouwelijke leden (waaronder 3 adviseurs en 2 attachés);
- 21 vrouwelijke personeelsleden;
- 19 mannelijke personeelsleden.

Minister belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

Vraag nr. 192 van de heer Denis Grimberghs d.d. 15 juni 2001 (Fr.):

Studie Noord-Zuidas.

Ik verneem dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering opdracht zou hebben gegeven voor een studie over het schema voor de exploitatie en de uitbouw van de Noord-Zuidas, die op dit ogenblik als premetro geëxploiteerd wordt.

Kan de minister me zeggen waar die studie precies over ging, aan wie ze is opgedragen en hoeveel ze heeft gekost ?

Kan de minister me ook zeggen of de Brusselse Hoofdstedelijke Regering op heden de conclusies van die studie heeft ontvangen en, zo ja, welke beslissingen ze op basis daarvan al heeft genomen ? Zijn er voorspelbare gevolgen op het vlak van het gebruikte rollend materieel ? Zijn er gevolgen op het vlak van de infrastructuur ? Zijn er gevolgen voor het exploitatieschema ? Overweegt u inzonderheid om wijzigingen door te voeren wat de tramlijnen voor en na de Noord-Zuidas betreft ?

Antwoord : In eerste instantie veroorloof ik mij eraan te herinneren dat deze zaken reeds besproken werden in de commissie voor de Infrastructuur van 25 april 2001 en tijdens de plenaire vergadering van 14 juni 2001.

Voor de antwoorden op uw vragen verwijs ik dan ook naar de verslagen van deze vergaderingen.

Comme je n'ai pas manqué de le souligner lors des assemblées précitées, le gouvernement n'a pas encore opéré de choix définitif d'un scénario.

L'objectif de l'étude en question consiste précisément à examiner tous les scénarios possibles, afin de s'enquérir de toutes les conséquences pour les possibles modes d'exploitation futurs, ainsi que de leurs avantages et inconvénients.

Question n° 193 de M. Denis Grimberghs du 15 juin 2001 (Fr.):

Stewards engagés au sein de la STIB.

Les montants octroyés par la Région de Bruxelles-Capitale à la STIB dans le cadre de la dotation « sécurité » ont permis l'engagement dans le cadre d'emplois-jeunes de stewards chargés de la surveillance dans les transports en commun du réseau de la STIB.

Ce personnel a été également financé via les contrats de sécurité de plusieurs communes bruxelloises, les communes faisant dans ce cas office de boîtes aux lettres pour la STIB. C'est en effet celle-ci qui procède au recrutement, à la formation et qui est responsable de ces agents.

Je souhaite dès lors vous interroger précisément sur deux questions :

- Quelles sont les communes concernées par ce montage et quels sont les engagements pris à l'égard de celles-ci en terme d'affectation des agents ?
- Quelles sont les mesures prises par la STIB pour assurer la formation de ce personnel ? En particulier, la STIB a-t-elle inclus le programme de formation dans les prestations des agents ? Quel est le volume de formation qui doit être suivi par les agents avant qu'ils ne commencent à être mis en contact avec le public ? Quel est le contenu des formations qui leur est proposé ?

Réponse : Les dix communes bruxelloises concernées par la « mise à disposition » de stewards à la STIB sont celles qui ont obtenu un contrat de sécurité.

Je les cite pour mémoire : Saint-Gilles, Molenbeek-Saint-Jean, Etterbeek, Schaerbeek, Ixelles, Anderlecht, Bruxelles, Forest, Koekelberg, Saint-Josse-ten-Noode.

En outre, je peux communiquer à l'Honorable Membre, tel que je l'ai déjà fait à quelques reprises à d'autres parlementaires, que les stewards, engagés par la STIB, ont pour mission de contribuer à diminuer le sentiment d'insécurité, de renseigner, d'orienter et de rassurer les voyageurs par une présence maximale et visible sur le réseau de transports en commun. Cette définition de mission est identique pour tous les stewards.

De regering heeft dus, zoals ik bij die gelegenheden meldde, nog geen definitieve keuze gemaakt uit de mogelijke scenario's.

Het is zo dat het juist de bedoeling is van de kwestieuze studie om alle hypothetische scenario's te onderzoeken met de bedoeling een inzicht te krijgen in alle gevolgen voor de mogelijke latere exploitatievormen en de hieraan verbonden voor- en nadelen.

Vraag nr. 193 van de heer Denis Grimberghs d.d. 15 juni 2001 (Fr.):

Stewards bij de MIVB.

Dankzij de bedragen die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest toekent aan de MIVB in het kader van de dotatie « veiligheid » zijn er, in het kader van de jongerenbanen, stewards aangeworven die toezicht moeten houden op het vervoersnet van de MIVB.

Dat personeel wordt ook gefinancierd door de veiligheidscontracten van verschillende Brusselse gemeenten, die in dat geval doorgeweerd spelen voor de MIVB. Deze regelt immers de aanwervingen en de opleiding en is verantwoordelijk voor dat personeel.

Graag ontvang ik van de minister dan ook een antwoord op de volgende vragen :

- Welke gemeenten zijn bij dat project betrokken en welke verbintenissen zijn er naar hen toe gedaan wat de inzet van het personeel betreft ?
- Welke maatregelen heeft de MIVB genomen in het kader van de opleiding van dat personeel ? Heeft de MIVB inzonderheid de opleiding opgenomen in de werkregeling van de personeelsleden ? Hoe lang moeten de personeelsleden een opleiding volgen alvorens ze op het net worden ingezet ? Wat houdt die opleiding in ?

Antwoord : De tien Brusselse gemeenten die betrokken zijn met het « ter beschikking stellen » van stewards aan de MIVB zijn diegene die een veiligheidscontract verkregen hebben.

Ter herinnering citeer ik ze : Sint-Gillis, Sint-Jans-Molenbeek, Etterbeek, Schaerbeek, Elsene, Anderlecht, Brussel, Vorst, Koekelberg, Sint-Joost-ten-Noode.

Verder kan ik het Geacht Lid meedelen, zoals ik reeds meerdere malen deed voor andere parlementsleden, dat de door de MIVB aangeworven stewards als opdracht hebben bij te dragen tot de vermindering van het onveiligheidsgevoel, het verstrekken van inlichtingen en de reizigers wegwijs maken en geruststellen door een maximale en zichtbare aanwezigheid op het net van het openbaar vervoer. Deze taakomschrijving is identiek voor alle stewards.

Le nombre de stewards dans le cadre du « Programme de Transition Professionnelle » est fixé à vingt personnes et toutes ont été recrutées jusqu'à présent. Leurs contrats sont conclus pour une durée minimum de six mois et au maximum vingt-quatre mois.

Le nombre de stewards à engager dans le cadre des emplois-services (dits emplois Smet), de l'Activation des allocations de chômage et de l'Activation du minimum de moyens d'existence, est de soixante-huit. Ces personnes sont déjà recrutées et en activité. Le recrutement s'est effectué par la STIB via l'O.R.B.E.M. en concertation avec les communes citées plus haut.

Une troisième catégorie concerne des personnes qui sont recrutées dans le cadre du programme complémentaire de fonctionnement et d'investissement, lié à l'amélioration de la sécurité.

Ces personnes, nommées agents d'aide à l'exploitation, travaillent comme steward pendant un an, dans l'attente d'un écolage tram, bus ou métro. Il s'agit actuellement de 29 personnes.

La STIB s'est engagée à faire rapport, pendant des réunions mensuelles, aux dix communes concernées des missions des stewards qui sont habitants de leur commune et des actions qui se sont déroulées sur leur territoire.

La STIB assure la formation des stewards et a inclus ce programme de formation dans les prestations réelles de ce personnel temporaire.

Le programme de formation comprend deux volets :

- un programme de base pour tous les stewards, comportant cinquante-six heures de cours;
- un programme de formation complémentaire des stewards dans le cadre des emplois Smet, comportant deux cent soixante-quatre heures de cours supplémentaires.

Ce n'est qu'après avoir complété cette formation de base, que les stewards, en équipe et accompagnés par un membre du personnel, démarrent leurs missions et entrent en contact avec le public.

A titre d'information, la STIB peut, si vous le désirez, vous transmettre le programme de formation.

L'emploi des stewards n'est garanti que pour une durée déterminée.

Leur activité et formation permettent, en tant que steward, d'accéder plus aisément au circuit de travail classique, à la fin de leur activité.

Des postes vacants à la STIB sont accessibles pour les stewards dans les mêmes conditions que pour d'autres candidats.

Preuve en a déjà été faite avec des contrats à durée indéterminée chez seize des stewards.

Het aantal stewards in het kader van het « Doorstromingsprogramma » is vastgesteld op twintig personen en allen werden tot op heden aangeworven. Hun contracten worden opgesteld voor een minimum van zes maanden en een maximum van vierentwintig maanden.

Het aantal aan te werven stewards in het kader van de dienstenjobs (genoemd Smetbanen), van de Activering van de werkloosheidsuitkeringen en van de Activering van het bestaansminimum, bedraagt achtenzestig. Deze personen werden reeds aangeworven en zijn actief. De aanwerving gebeurde door de MIVB via de B.G.D.A. in ruggespraak met de hierbovenvermelde gemeenten.

Een derde categorie betreft personen die aangeworven worden in het kader van het aanvullend programma voor functionering en investering ter verbetering van de veiligheid.

Deze personen, hulpagenten bij de exploitatie genoemd, vervullen gedurende één jaar de taak van steward, in afwachting van de opleiding van bus-, tram- of metrobestuurder. Het betreft thans 29 personen.

De MIVB heeft zich verbonden, tijdens maandelijkse vergaderingen, verslag uit te brengen aan de tien betrokken gemeenten omtrent de opdrachten die de stewards, inwoners van hun gemeente, vervuld hebben en de activiteiten die plaatsvonden op hun grondgebied.

De MIVB staat in voor de opleiding van de stewards en dit vormingsprogramma maakt deel uit van de werkelijke prestaties van dit tijdelijk personeel.

Het opleidingsprogramma behelst twee luiken :

- een basisprogramma voor alle stewards met zesenvijftig uren scholing;
- een bijkomend vormingsprogramma voor stewards in het kader van de Smetbanen met tweehonderd vierenzestig bijkomende uren scholing.

Het is slechts na beëindiging van hun basisopleiding dat de stewards, in ploegverband en onder begeleiding van een vast personeelslid, hun opdrachten beginnen en in contact komen met het publiek.

Indien u dat wenst, kan de MIVB u, ter informatie, het vormingsprogramma doorsturen.

Het werk van de stewards wordt slechts tijdelijk gewaarborgd.

Hun activiteit en opleiding moet helpen om bij het einde van de activiteit als steward vlotter toegang te krijgen tot het klassieke arbeidscircuit.

Vacante posten bij de MIVB zijn voor de stewards toegankelijk onder dezelfde voorwaarden als voor andere kandidaten.

Ten bewijze daarvan meld ik u dat contracten van onbepaalde duur voor zestien van de stewards reeds bewerkstelligd zijn.

Question n° 194 de M. Denis Grimberghs du 25 juin 2001 (Fr.):

Tarifification des abonnements scolaires pour les familles nombreuses.

Compte tenu des dispositions prévues à l'article 6.1 du nouveau contrat de gestion liant la Région et la STIB, il est prévu que la STIB procédera aux modifications tarifaires dans le cadre d'une règle « index + 2 % » en étant attentive à ne pas « rompre les équilibres entre les catégories de clientèle, en défaveur de clientèle socialement fragile ».

Je souhaiterais que le ministre précise exactement ce qu'il en est des règles préférentielles applicables aux familles nombreuses. Il semble que le gouvernement se soit engagé dans une réforme du système qui existait précédemment. L'a-t-il fait uniquement pour l'adaptation des tarifs pour l'année 2000 ou s'est-il engagé dans un plan « de rattrapage » ?

Réponse : Le concept de réductions pour les abonnements scolaires « familles nombreuses », introduit à la STIB à la demande du gouvernement régional au cours de la première législature de celui-ci, introduisait une différence importante de traitement des familles de deux enfants maximum, payant le tarif plein, et les familles nombreuses.

Les premières devaient déboursier une somme équivalente à deux fois le tarif plein pour deux enfants, alors que des familles jouissant du statut de famille nombreuse ne payaient initialement, pour trois abonnements achetés, que l'équivalent de 1,5 fois le tarif plein.

Une première correction a cette apportée pour l'année académique 1997-1998 en réduisant de près de 5 % la réduction initiale de 50 %, dans le but de ramener progressivement la réduction à 33 %, ce qui mettait à égalité de dépenses les familles qui faisaient l'acquisition de deux abonnements à tarifs plein et celles achetant trois abonnements à tarif réduit.

Il est cependant apparu nécessaire de modifier cette structure tarifaire par une seule opération, en mettant l'accent sur l'objectif réellement social de la tarification « familles nombreuses ».

Il est en effet apparu de manière récurrente, dès l'introduction du concept de tarification lié au statut et non au nombre d'abonnements vendus (comme c'était le cas antérieurement), qu'une majorité des abonnements à tarif réduit étaient vendus à des familles qui n'en acquerraient qu'un seul.

Le but était de remplacer l'utilisation de la carte de dix voyages pour des enfants conduits le matin par les parents et rentrant seuls dans l'après-midi en utilisant les transports publics.

La grille tarifaire proposée, non seulement supprime l'incohérence définie ci-dessus, mais en plus, présente un caractère plus social dans la mesure où la dégressivité est très marquée et atteint même la gratuité à partir du quatrième abonnement acquis.

En effet, la grille suivante, proposée par le conseil d'administration de la STIB et approuvée par le gouvernement Régional en date du 23 mai 2001, fait apparaître les montants suivants :

Vraag nr. 194 van de heer Denis Grimberghs d.d. 25 juni 2001 (Fr.):

Tarieven van de schoolabonnementen voor grote gezinnen.

Krachtens de bepalingen in artikel 6.1 van het nieuwe beheerscontract tussen het Gewest en de MIVB zal de MIVB de tarieven wijzigen volgens een regel « index + 2 % » en erop toezien dat het evenwicht tussen de verschillende categorieën reizigers niet in het nadeel van de kansarmen gewijzigd wordt.

Ik zou de minister willen vragen hoe het staat met de voorkeurtarieven voor de grote gezinnen. De regering zou teruggrijpen naar een vroegere hervorming. Heeft zij dat enkel gedaan voor de tariefaanpassing voor het jaar 2000 of heeft zij een inhaalbeweging gemaakt ?

Antwoord : Het begrip van vermindering voor schoolabonnementen « kroostrijke gezinnen » werd bij de MIVB ingevoerd op vraag van de gewestelijke regering tijdens haar eerste legislatuur en leidde een belangrijk verschil in tussen de gezinnen met maximum twee kinderen, die het vol tarief betaalden, en de kroostrijke gezinnen.

De eersten moesten voor twee kinderen een uitgave doen die tweemaal het volle tarief bedroeg, terwijl gezinnen die het statuut van kroostrijk gezin genoten oorspronkelijk slechts de tegenwaarde van 1,5 maal het vol tarief betaalden voor drie gekochte abonnementen.

Een eerste bijsturing werd aangebracht voor het academisch jaar 1997-1998 door de beginkorting van 50 % met bijna 5 % te verminderen, met als doel de korting geleidelijk tot 33 % terug te brengen, wat de uitgave van gezinnen die twee abonnementen kochten tegen vol tarief gelijkstelde met diegenen die zich drie abonnementen tegen verminderd tarief aanschafden.

Het is echter noodzakelijk gebleken om deze tariefstructuur te wijzigen door één enkele aanpassing, en de klemtoon te leggen op het werkelijke sociale doel van de tarifiering voor « kroostrijke gezinnen ».

Herhaaldelijk en sinds de introductie van het begrip van tarifiering op basis van een statuut en niet op grond van het aantal verkochte abonnementen (zoals vroeger het geval was), merkte men op dat het grootste deel van de abonnementen tegen verminderd tarief verkocht werd aan gezinnen die er slechts één aankochten.

Het doel was het gebruik van de tienrittenkaart te vervangen voor kinderen die 's morgens door de ouders naar school werden gebracht en die in de namiddag, alleen, met het openbaar vervoer naar huis terugkeerden.

De voorgestelde tarievenlijst heft niet alleen het hierboven beschreven gebrek aan samenhang op, maar houdt daarenboven een meer sociaal karakter in, omdat de degressie ervan ten zeerste benadrukt is en zelfs het kosteloos vervoer behelst vanaf het vierde abonnement.

De volgende lijst werd inderdaad voorgesteld door de raad van bestuur van de MIVB en goedgekeurd door de gewestregering op 23 mei 2001 en bevat volgende bedragen :

Tarif plein :

1^{er} abonnement acheté : 7.500 BEF au lieu de 8.470 BEF
(– 11,5 %).

2^e abonnement acheté : 4.500 BEF au lieu de 8.470 BEF
(– 46,9 %).

Soit un total pour deux abonnements achetés de 12.000 BEF.

Tarif réduit (familles nombreuses) :

1^{er} abonnement acheté : 6.000 BEF au lieu de 4.590 BEF
(+ 30,7 %).

2^e abonnement acheté : 3.000 BEF au lieu de 4.590 BEF
(– 34,6 %).

3^e abonnement acheté : 3.000 BEF au lieu de 4.590 BEF
(– 34,6 %).

4^e abonnement acheté et suivants : gratuits (– 100 %).

Soit un total pour trois (ou plus) d'abonnements achetés de
12.000 BEF.

Enfin, il importe de noter qu'à quantités vendues constantes, la
recette totale reste équivalente à celle observée lors du dernier
exercice (en appliquant la grille tarifaire ancienne), voire engendre
une très légère perte pour la STIB.

Quant à l'avenir, rien ne peut être annoncé maintenant car il
s'impose, après une modification aussi fondamentale de la
tarification, d'observer les résultats de l'exercice 2001 afin de
déterminer s'il y a ou non des reports vers d'autres titres de
transport.

La STIB, dans son rôle d'initiateur en la matière, tirera alors les
conclusions qui s'imposent et les proposera au gouvernement
régional en vue de l'élaboration de la composante scolaire de la
tarification, à appliquer en 2002 pour l'année académique 2002-
2003.

J'attire en outre votre attention sur le fait qu'à l'issue d'une
réunion récente du conseil des ministres, le gouvernement a intimé
à la STIB de faire voyager gratuitement les enfants de moins de
douze ans sur son réseau.

Cette mesure débutera dès le début de la prochaine année
scolaire, donc en septembre 2001.

Question n° 195 de M. Joël Riguelle du 25 juin 2001 (Fr.):***Verdurisation des sites propres réservés aux trams.***

Par le passé, la Région de Bruxelles-Capitale s'est lancée dans
une vaste opération de verdurisation des sites propres réservés aux
trams.

Vol tarif :

1^{er} gekocht abonnement : 7.500 BEF in plaats van 8.470 BEF
(– 11,5 %).

2^e gekocht abonnement : 4.500 BEF in plaats van 8.470 BEF
(– 46,9 %).

Wat overeenkomt met een totaal van twee gekochte
abonnementen voor 12.000 BEF.

Verminderd tarief (kroostrijke gezinnen) :

1^{er} gekocht abonnement : 6.000 BEF in plaats van 4.590 BEF
(+ 30,7 %).

2^e gekocht abonnement : 3.000 BEF in plaats van 4.590 BEF
(– 34,6 %).

3^e gekocht abonnement : 3.000 BEF in plaats van 4.590 BEF
(– 34,6 %).

4^e gekocht abonnement en volgende : kosteloos (– 100 %).

Wat overeenkomt met een totaal van drie (of meer) gekochte
abonnementen voor 12.000 BEF.

Het is tenslotte belangrijk te noteren dat, bij constante
kwantiteit van verkoop, de totale ontvangst dezelfde blijft als die
van het laatste dienstjaar (met toepassing van het oude
tariefrooster) en zelfs een zeer gering verlies veroorzaakt voor de
MIVB.

Wat de toekomst betreft, kan er heden niets aangekondigd
worden want, na een zo belangrijke ingreep in de tarifiering,
moeten de resultaten van het dienstjaar 2001 afgewacht worden
om te onderzoeken of al dan niet verglijdingen naar andere
vervoerbewijzen gebeurd zijn.

In haar rol van initiatiefnemer in deze materie zal de MIVB
alsdan besluiten trekken en voorstellen doen aan de
gewestregering om de schooltarifiering, die zal toegepast worden
in 2002 voor het academiejaar 2002-2003, op te stellen.

Bovendien vestig ik er uw aandacht op dat, tijdens een recente
vergadering van de ministerraad, de regering opdracht gegeven
heeft aan de MIVB de kinderen onder twaalf jaar gratis te laten
reizen op haar net.

Deze maatregel zal ingaan vanaf het begin van volgend
schooljaar, dus in september 2001.

Vraag nr. 195 van de heer Joël Riguelle d.d. 25 juni 2001 (Fr.):***Groene(re) eigen banen van de trams.***

In het verleden heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
aanzienlijke inspanningen gedaan om de eigen banen van de trams
groen(er) te maken.

Un certain nombre de ces sites ont donc bénéficié de cette verdurisation qui assure à la fois un plus grand confort auditif au voisinage et améliore sensiblement le paysage urbain.

Monsieur le ministre pourrait-il me préciser si ces opérations de verdurisation de sites propres se poursuivent dans le courant de l'année en cours et dans les prochaines années ?

Peut-il me préciser à quel moment le site propre des trams 82 et 83 entre le carrefour Karreveld et la Chaussée de Ninove sera aménagé de la même façon ?

Réponse : La verdurisation de certains sites propres de la STIB a été entreprise il y a quelques années.

Si elle présente certains avantages comme un léger amortissement du bruit et une amélioration esthétique des lieux, elle entraîne aussi un coût non négligeable de l'engazonnement lui-même et des frais récurrents liés à son entretien.

Toute pose nouvelle de gazon doit faire l'objet d'une négociation au cas par cas entre les divers partenaires concernés en vue d'une décision préalable sur le financement de cet investissement et son entretien.

L'investissement initial est à charge de l'autorité publique qui en fait la demande.

Depuis octobre 1999, l'entretien des sites engazonnés de la STIB, en voirie régionale, a été pris en charge par l'Administration de l'Équipement et des Déplacements - Direction des Routes - Plan Vert.

Vu la difficulté de maintenir cet engazonnement en bon état dans un certain nombre de sites, il faut constater que ce département a dû se résoudre à procéder à plusieurs endroits à l'abandon de certaines zones engazonnées en choisissant plutôt de garnir des sites propres d'un revêtement esthétique constitué de silex de teinte ocre.

A l'heure actuelle, la STIB me signale qu'elle n'a reçu aucune demande spécifique pour l'engazonnement de futurs sites propres de trams, ni pour des sites existants.

Question n° 196 de M. Joël Riguelle du 25 juin 2001 (Fr.):

L'aménagement d'un site propre essentiellement au bénéfice du bus De Lijn.

Dans le cadre de l'aménagement d'un site propre essentiellement au bénéfice du bus De Lijn pour lequel une étude a été commandée conjointement par le Région de Bruxelles-Capitale et De Lijn à la société Tritel, Monsieur le ministre pourrait-il me préciser :

1. le coût de l'étude;
2. le coût estimé des aménagements projetés;
3. la répartition des frais d'études et des frais d'aménagement entre les pouvoirs concernés.

Dat is gebeurd met een aantal eigen banen, wat er tegelijk voor gezorgd heeft dat de omgeving met minder geluidsoverlast te kampen heeft en dat het stedelijk landschap fraaier oogt.

Zou de minister me kunnen zeggen of die inspanningen in de loop van het jaar en in de loop van de komende jaren worden voortgezet ?

Kan hij me zeggen wanneer de eigen baan van tram 82 en van tram 83 tussen het kruispunt Karreveld en de Ninoofsesteenweg op dezelfde manier zal worden aangelegd ?

Antwoord : De inzaai van gras in bepaalde eigen banen van de MIVB werd enkele jaren geleden ondernomen.

Men kan stellen dat deze methode een aantal voordelen biedt zoals een lichte geluidsvermindering en een esthetische verbetering van de omgeving, doch ze veroorzaakt tevens een aanzienlijke uitgave voor de inzaai zelf en terugkerende kosten voor het onderhoud.

Voor elke nieuwe grasinzaai moet, geval per geval, overleg worden gepleegd tussen de diverse betrokken partners met het oog op een voorafgaande beslissing over de financiering en het onderhoud ervan.

De eerste investering valt ten laste van de publieke overheid die erom verzoekt.

Sinds oktober 1999 wordt het onderhoud van de grasbegroeiing op de eigen banen van de MIVB, gelegen op gewestwegen, ten laste genomen door het Bestuur Uitrusting en Vervoer - Directie van de Wegen - Groenplan.

Gelet op de moeilijkheidsgraad om deze grasbegroeiing op een aantal plaatsen in goede staat te houden, moet vastgesteld worden dat dit departement heeft moeten besluiten tot het opgeven van bepaalde begroeide zones en voorkeur te geven aan het bekleden van eigen banen met esthetisch verantwoorde en okergeinte silex.

De MIVB meldt me dat ze, voor het ogenblik, geen enkele aanvraag gekregen heeft voor grasinzaai voor toekomstige of reeds bestaande eigen trambanen.

Vraag nr. 196 van de heer Joël Riguelle d.d. 25 juni 2001 (Fr.):

De aanleg van een eigen baan voor de bussen van De Lijn.

Graag ontvang ik van de minister, in het kader van de aanleg van een eigen baan voor de bussen van De Lijn (het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en De Lijn hebben het bedrijf Tritel gezamenlijk opdracht gegeven tot een studie) de volgende informatie :

1. de kostprijs van de studie;
2. de geraamde kostprijs van de geplande aanlegwerken;
3. de verdeling van de studie- en de aanlegkosten tussen de betrokken overheden.

Si la Région de Bruxelles-Capitale intervient financièrement dans ce projet, je vous saurais gré d'indiquer les articles budgétaires qui seront sollicités.

Réponse : Dans le cadre de l'Accord de Principe entre la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale de 1998, le bureau d'étude Tritel exécute momentanément deux études de fluidité pour les bus De Lijn sur les axes Bruxelles-Asse et Bruxelles-Ninove.

Le coût global de ces deux études s'élève à 5.348.200 BEF, dont la Région de Bruxelles-Capitale paye 2.620.618 BEF (soit 49 %) et la Région flamande 2.727.582 BEF (soit 51 %).

La dépense pour la Région de Bruxelles-Capitale a été budgétée sur la division 12, allocation de base 12.13.21.12.30.b.b, du budget de dépenses de l'année budgétaire 2000.

Les résultats des études porteront sur les mesures de régulation de trafic et d'infrastructure tendant à améliorer la fluidité des bus (aménagement pour la priorité aux croisements, site propre pour bus, etc.).

Dans le cadre de ces études, il n'y aura actuellement, ni réalisation des plans d'exécution pour les mesures proposées, ni calcul d'estimation du coût de ces dernières.

L'exécution des travaux se fera conformément à l'Accord de Coopération du 17 juin 1991 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale, concernant le transport régulier, de et vers la Région de Bruxelles-Capitale.

Question n° 197 de M. Denis Grimberghs du 25 juin 2001 (Fr.):

Négociation RER.

Monsieur le ministre peut-il indiquer à quel moment et dans quelle circonstance le projet d'accord de coopération concernant le développement du RER a été transmis aux autorités régionales pour négociation ?

Le ministre peut-il indiquer également quel est le calendrier de négociations qui est prévu à ce propos ?

Réponse : Le 13 juin 2001, la Ministre fédérale pour la Mobilité, Madame Durant, présentait un projet d'accord de coopération pour le RER, à conclure entre l'Etat fédéral et les trois Régions.

Il s'agissait ici de la présentation – en grandes lignes – d'un document qui n'était pas encore complet.

Le 29 juin 2001, ce document toujours incomplet fut une nouvelle fois examiné avec les Régions.

Bien que les négociations proprement dites doivent encore débiter, et que l'on n'ait pas encore fixé de calendrier à cet effet, la Ministre Durant nous a déjà demandé le 6 juillet 2001 d'émettre un avis concernant ce projet d'accord de coopération.

Als het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dat project meefinanciert, had ik graag vernomen in welke begrotingsartikelen die bijdrage wordt ingeschreven.

Antwoord : In het kader van het Principieel Akkoord tussen het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 1998 worden er door het studie bureau Tritel momenteel twee doorstromingsstudies uitgevoerd voor de bussen van De Lijn op de assen Brussel-Asse en Brussel-Ninove.

De totale kostprijs van de beide studies bedraagt 5.348.200 BEF, waarvan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 2.620.618 BEF (of 49 %) betaalt en het Vlaams Gewest 2.727.582 BEF (of 51 %).

De uitgave voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd begroot op de divisie 12, basisallocatie 12.13.21.12.30.b.b., van de uitgavenbegroting van het begrotingsjaar 2000.

De resultaten van de studies zullen betrekking hebben op verkeersregulerende en infrastructurele maatregelen ter bevordering van de doorstroming van de bussen (voorrangsregeling op kruispunten, eigen busbaan, enz.).

In het kader van deze studies worden er geen uitvoeringsplannen uitgewerkt voor de voorgestelde maatregelen, noch wordt de kostprijs ervan thans berekend.

De uitvoering van de werken zal dienen te gebeuren conform het Samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991 tussen het Vlaams Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in verband met het geregeld vervoer van en naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Vraag nr. 197 van de heer Denis Grimberghs d.d. 25 juni 2001 (Fr.):

Onderhandelingen GEN.

Kan de minister me zeggen wanneer en in welke omstandigheden het ontwerp van samenwerkingsovereenkomst betreffende het GEN aan de gewestelijke overheid is bezorgd om onderhandelingen te voeren ?

Kan de minister me het te dien einde vastgestelde tijdschema meedelen ?

Antwoord : Op 13 juni 2001 stelde federaal minister van Mobiliteit, mevrouw Durant, voor het GEN een ontwerp van samenwerkingsakkoord voor, af te sluiten tussen de federale Staat en de drie Gewesten.

Het betrof hier de voorstelling, in grote lijnen, van een document dat nog niet volledig was.

Op 29 juni 2001 werd dit nog steeds onvolledig document opnieuw samen met de Gewesten doorgenomen.

Hoewel de eigenlijke onderhandelingen nog moeten aangevat worden en hiervoor nog geen kalender werd opgesteld, heeft minister Durant ons op 6 juli 2001 gevraagd om reeds een advies over dat ontwerp van samenwerkingsakkoord uit te brengen.

Il est cependant clair que cet accord de coopération requerra encore des négociations assez considérables.

Cependant, la Région de Bruxelles-Capitale mettra tout en œuvre pour parvenir dès que possible à un bon résultat.

Même si le RER constitue une nécessité absolue et ne pourrait encourir de retards supplémentaires, un avis formulé à ce stade ne peut constituer dans les circonstances actuelles qu'un premier avis qui sera de toute évidence basé sur le premier avis que le gouvernement a émis le 21 juin 2001 concernant le plan d'investissement 2001-2012 de la SNCB.

Question n° 198 de M. Benoît Cerexhe du 25 juin 2001 (Fr.):

Accidents de roulage de la STIB.

Les chiffres afférents aux accidents de roulage des véhicules de la STIB m'avaient laissé songeur.

En effet, on apprenait qu'en 1998, la fréquence des accidents par millions de places/km était de 1,32 pour les tramways, de 0,32 pour le préméto, de 0,12 pour le métro et de 1,20 pour les autobus. Cette présentation permet pourtant difficilement de se représenter le nombre d'accidents par jour. Dans cet esprit je souhaiterais que le ministre réponde aux questions suivantes :

– Combien y-a-t-il d'accidents de roulage par jour pour les différents types de véhicules de la STIB (tramways, préméto, métro et autobus) ? Quelle est l'évolution de ce nombre d'accidents sur les 5 dernières années ?

– Pour les dossiers déjà clôturés, quel est le pourcentage d'accidents dont la responsabilité est imputable à un ou à des préposés de la STIB ?

– La STIB est-elle son propre assureur ou a-t-elle contracté avec une compagnie d'assurances afin de couvrir sa responsabilité dans ce type d'accidents ? Si elle est son propre assureur, quel est le montant global des coûts exposés par la STIB dans les accidents où sa responsabilité est engagée et comment ce montant a-t-il évolué sur les cinq dernières années ? Si elle fait appel à une compagnie d'assurances externe, quel est le montant de la prime annuelle payée et comment cette prime a-t-elle évolué sur les cinq dernières années ?

– Quel est le coût annuel, ventilé par type de véhicule, lié à la gestion des dossiers d'accidents de roulage ?

– Quel est le coût annuel des frais d'avocats liés au contentieux de roulage de la STIB ? Quel est le coût annuel des frais de justice liés au contentieux de roulage de la STIB ? Comment ces montants ont-ils évolués sur les cinq dernières années ? La STIB a-t-elle négocié des « abonnements » avec ses avocats et dans l'affirmative de quel type ?

Réponse : L'Honorable Membre me pose pas moins de treize questions ayant trait aux accidents de roulage des véhicules de la STIB.

Sur la base des éléments de réponse de la STIB, j'essayerai d'y répondre le plus précisément possible.

Het is echter duidelijk dat over dit samenwerkingsakkoord nog vrij lange onderhandelingen zullen moeten gevoerd worden.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal weliswaar al doen wat mogelijk is om zo snel mogelijk tot een goed resultaat te komen.

Het GEN is weliswaar een absolute noodzaak en mag niet nog meer vertraging oplopen, maar in de gegeven omstandigheden kan het gevraagde advies nog maar een eerste advies zijn dat uiteraard gebaseerd zal zijn op het eerste advies dat de regering op 21 juni 2001 uitbracht over het investeringsplan 2001-2012 van de NMBS.

Vraag nr. 198 van de heer Benoît Cerexhe d.d. 25 juni 2001 (Fr.):

Ongevallen met voertuigen bij de MIVB.

De cijfers over het aantal ongevallen waarbij de voertuigen van de MIVB betrokken zijn, zetten me aan het denken.

Immers, in 1998 bedroeg het aantal ongevallen per miljoen plaatsen/km 1,32 voor de trams, 0,32 voor de premetro, 0,12 voor de metro en 1,2 voor de bussen. Die cijfers zeggen echter niets over het dagelijkse aantal ongevallen waarbij voertuigen van de MIVB betrokken zijn. Graag ontvang ik dan ook een antwoord op de volgende vragen :

– Bij hoeveel ongevallen waren de verschillende voertuigen van de MIVB (trams, premetro, metro en bus) dagelijks betrokken ? Wat is de evolutie van dit aantal over de jongste vijf jaar ?

– In hoeveel gevallen (op grond van de gesloten dossiers) was het personeel van de MIVB aansprakelijk ?

– Is de MIVB haar eigen verzekeraar of heeft ze een overeenkomst gesloten met een verzekeringsmaatschappij die de aansprakelijkheid voor dergelijke ongevallen dekt ? Als ze haar eigen verzekeraar is, hoeveel heeft de MIVB in totaal moeten vergoeden voor ongevallen waarvoor ze aansprakelijk was en hoe is dat bedrag de jongste vijf jaar geëvolueerd ? Als ze een beroep doet op een externe verzekeraar, hoeveel bedroeg de jaarpremie en hoe is dat bedrag de jongste vijf jaar geëvolueerd ?

– Hoeveel kost het beheer van de schadegevallen jaarlijks voor elk type voertuig ?

– Hoeveel advocatenkosten betaalt de MIVB jaarlijks voor ongevallengeschillen ? Hoeveel gerechtskosten betaalt de MIVB jaarlijks in dergelijke geschillen ? Hoe zijn die bedragen de jongste vijf jaar geëvolueerd ? Heeft de MIVB « abonnementsovereenkomsten » met haar advocaten en, zo ja, welk soort ?

Antwoord : Het Geachte Lid stelt me in het totaal dertien vragen met betrekking tot de verkeersongevallen van de MIVB-voertuigen.

Op basis van de gegevens die de MIVB me verstrekt, zal ik pogen ze zo duidelijk mogelijk te beantwoorden.

Par jour, la STIB connaît en moyenne 13,76 accidents de roulage dans lesquels ses véhicules sont impliqués.

D'après le type de véhicules et répartis sur cinq ans, la moyenne journalière des accidents se traduit comme suit :

	2000	1999	1998	1997	1996
Bus	7,43	6,88	7,24	6,58	6,23
Tram	0,90	0,92	0,93	0,88	0,76
Prémétro	6,23	5,78	5,73	5,50	5,22
Métro	0,31	0,32	0,27	0,26	0,44
Total	14,87	13,90	14,17	13,22	12,65

Les services concernés sont dans l'impossibilité de déterminer dans combien de cas la STIB est (ou sera) reconnue responsable pour les accidents de roulage de 2000.

En effet, les dossiers ne comprennent pas uniquement des accidents de roulage.

Une grande partie des dossiers est toujours en cours et, dans certains cas, le tribunal aura à se prononcer sur la responsabilité.

Certains dossiers sont en outre traités sur la base de la responsabilité objective, instaurée par l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 qui instaure la responsabilité obligatoire des véhicules automoteurs en faveur des usagers faibles, sans qu'il y ait nécessairement de responsabilité.

La STIB est assurée auprès d'un assureur avec une franchise importante, en deçà de laquelle elle agit comme propre assureur.

Le montant annuel des coûts d'accidents où la responsabilité de la société est engagée durant les cinq dernières années s'élève à :

	2000	1999	1998	1997	1996
en mio BEF	45,242	42,769	58,400	55,849	47,588

Les primes annuelles d'assurance, en millions de BEF, contractées pour la responsabilité civile de l'exploitation durant les cinq dernières années, s'élèvent à :

	2000	1999	1998	1997	1996
in mio BEF	9,389	8,698	10,140	10,488	6,847

Le montant de la prime fluctue en fonction de la recette d'exploitation de la société.

Les coûts annuels de fonctionnement ne peuvent être ventilés par type de véhicule.

Dagelijks tekent de MIVB een gemiddelde op van 13,76 verkeersongevallen, waarbij haar voertuigen betrokken zijn.

Volgens type van voertuig en ingedeeld over vijf jaar, bedraagt het dagelijks gemiddelde ongevalaantal :

	2000	1999	1998	1997	1996
Bus	7,43	6,88	7,24	6,58	6,23
Tram	0,90	0,92	0,93	0,88	0,76
Premetro	6,23	5,78	5,73	5,50	5,22
Metro	0,31	0,32	0,27	0,26	0,44
Totaal	14,87	13,90	14,17	13,22	12,65

De betrokken diensten zijn in de onmogelijkheid te bepalen in hoeveel gevallen de MIVB verantwoordelijk gesteld is (of zal worden) voor de verkeersongevallen van het jaar 2000.

De dossiers hebben inderdaad niet alleen betrekking op verkeersongevallen.

Een groot deel van de dossiers is nog steeds hangend en in sommige gevallen moet de rechtbank zich nog uitspreken over de aansprakelijkheid.

Bepaalde dossiers worden bovendien behandeld op basis van de objectieve aansprakelijkheid, ingesteld door artikel 29bis van de wet van 21 november 1989 die de verplichte aansprakelijkheid van de motorvoertuigen instelt ten voordele van de zwakke weggebruiker, zonder dat er noodzakelijkerwijze aansprakelijkheid bestaat.

De MIVB is verzekerd bij een verzekeraar met een belangrijke vrijstelling, waaronder zij als eigen verzekeraar optreedt.

De jaarlijkse kostprijs van de verkeersongevallen waarvoor de maatschappij aansprakelijk is tijdens de laatste vijf jaar, bedraagt :

	2000	1999	1998	1997	1996
in mio BEF	45,242	42,769	58,400	55,849	47,588

De jaarlijkse verzekeringspremies, in miljoenen BEF, aangegaan voor de burgerlijke aansprakelijkheid van de exploitatie, gedurende de laatste vijf jaar, bedragen :

	2000	1999	1998	1997	1996
in mio BEF	9,389	8,698	10,140	10,488	6,847

Het bedrag van de premie varieert naargelang van de exploitatie-inkomsten van de maatschappij.

De jaarlijkse werkingskosten kunnen niet onderverdeeld worden volgens soort voertuig.

Je vous donne le total des coûts liés à la gestion des dossiers d'accidents de roulage, en millions de BEF, et dépensés durant les cinq dernières années :

	2000	1999	1998	1997	1996
Totaal	23,508	23,103	24,059	24,229	23,567

Les coûts annuels des frais d'avocats, liés au contentieux de roulage et durant les cinq dernières années, sont impossibles à chiffrer puisqu'ils se rapportent aussi à d'autres litiges, comme les incidents, les agressions, la poursuite des fraudeurs, les créances, etc.

Le total des frais d'avocats exposés s'élève à :

	2000	1999	1998	1997	1996
in mio BEF	9,458	9,622	8,828	7,552	7,136

Les coûts annuels des frais de justice liés au contentieux de roulage, durant la dernière année, s'élève à 1,019 million de BEF.

Les avocats, défendant les intérêts de la société et de ses agents pour les accidents de roulage, sont mandatés par le conseil d'administration de la STIB.

Question n° 199 de M. Benoît Cerexhe du 25 juin 2001 (Fr.):

Verbalisation par les agents de la STIB.

La vitesse commerciale est l'un des chevaux de bataille de la STIB et un élément essentiel de conquête de nouveaux clients.

Or, il paraît indiscutable que le stationnement en infraction de certains véhicules gêne et ralentit de manière significative les trams et bus.

Dans cet esprit je souhaiterais que le ministre réponde aux questions suivantes :

– Quel est le nombre de procès-verbaux dressés en 2000 ? Quelle est l'évolution de ce nombre sur les cinq dernières années ?

– Combien de véhicules en infraction ont-ils été retirés en 2000 et dans quel type de cas procède-t-on à l'enlèvement ? Quelle est l'évolution de ce nombre sur les cinq dernières années ?

– Quel type de coordination est-il instauré avec la police fédérale (par zones de police) ?

– Dans quel quartier ou type d'habitat les infractions sont-elles les plus nombreuses ? Des initiatives particulières sont-elles mises en œuvre dans ces endroits ?

Réponse : Sur la base des éléments de réponse de la STIB, je vous communique les données statistiques demandées.

Ik geef u het totaalbedrag van de kosten, met betrekking tot het beheer van de ongevallendossiers, in miljoenen BEF, en uitgegeven gedurende de laatste vijf jaar :

	2000	1999	1998	1997	1996
Totaal	23,508	23,103	24,059	24,229	23,567

De jaarlijkse erelonen van advocaten, in verband met de betwiste verkeersongevallen en gedurende de laatste vijf jaar, zijn onmogelijk te becijferen aangezien ze eveneens betrekking hebben op andere geschillen zoals incidenten, agressies, het vervolgen van fraudeurs, de schuldvorderingen, enz.

Het totaal van de beschreven erelonen van advocaten beloopt :

	2000	1999	1998	1997	1996
in mio BEF	9,458	9,622	8,828	7,552	7,136

De jaarlijkse gerechtskosten in verband met de betwiste verkeersongevallen bedragen voor het laatste jaar 1,019 miljoen BEF.

De advocaten die de belangen van de maatschappij en van haar personeelsleden verdedigen inzake verkeersongevallen, werden daartoe gemandateerd door de raad van bestuur van de MIVB.

Vraag nr. 199 van de heer Benoît Cerexhe d.d. 25 juni 2001 (Fr.):

Opmaken van processen-verbaal door de personeelsleden van de MIVB.

De reïssnelheid is een van de stokpaardjes van de MIVB en van wezenlijk belang om nieuwe reizigers aan te trekken.

De trams en de bussen lopen echter veel vertraging op door wagens die fout geparkeerd staan.

Ik zou de minister dan ook de volgende vragen willen stellen :

– Hoeveel processen-verbaal zijn er in 2000 opgemaakt ? Hoe is dit aantal de jongste vijf jaar geëvolueerd ?

– Hoeveel wagens in overtreding zijn er in 2000 weggesleept en in welke gevallen gebeurt dit ? Wat is de evolutie van dit aantal over de jongste vijf jaar ?

– Hoe verloopt de coördinatie met de federale politie (per politiezone) ?

– In welke wijken en buurten worden de meeste overtredingen vastgesteld ? Worden er op die plaatsen bijzondere maatregelen genomen ?

Antwoord : Op basis van de antwoordelementen die de MIVB me verstrekke, deel ik u de gevraagde statistische gegevens mee.

Le nombre de procès-verbaux dressés en 2000 et durant les cinq dernières années :

1996 : 4.091
1997 : 3.118
1998 : 5.128
1999 : 6.267
2000 : 6.675.

Le nombre de véhicules en infraction retirés en 2000 et durant les cinq dernières années :

1996 : 440
1997 : 319
1998 : 391
1999 : 312
2000 : 552.

La STIB retire des véhicules quand ils entravent le passage de bus ou de trams ou le rendent impossible.

L'enlèvement se fait certainement quand un véhicule se trouve sur le terminus de lignes STIB.

Aucune coordination n'existe avec la police fédérale.

Seule l'identification de plaques d'immatriculation des véhicules en contravention est exécutée par la police fédérale.

Aucune statistique n'est tenue quant aux quartiers ou type d'habitats qui connaissent à Bruxelles une grande quantité de ce genre d'infractions.

Question n° 200 de M. Jean-Pierre Cornelissen du 27 juin 2001 (Fr.):

Tarifs préférentiels pour les personnes (autres que les anciens combattants) ayant un statut lié à leurs activités ou à leur condition durant la 2^e guerre mondiale.

Le 7 mai dernier, je vous avais posé une question écrite relative aux avantages que la STIB pourrait accorder au bénéfice de personnes auxquelles un statut d'ancien combattant, déporté, etc. a été reconnu.

Cette question basée sur un ensemble de courriers reçus mettait en exergue la discrimination qui existait pour ces personnes à Bruxelles par rapport à leurs homologues wallons et flamands.

Mon appel semble avoir été entendu pour les anciens combattants dont vous reconnaissez ainsi les mérites résultant de leur action en faveur de la société et de la patrie et que vous évaluez à près de 2.000 bénéficiaires. Ce chiffre relativement bas semble avoir été un argument qui a favorisé votre décision.

Il n'en reste pas moins qu'il ne faudrait pas remplacer une discrimination par une autre.

En ce sens, on sait qu'il existe une multitude d'autres statuts pour diverses catégories de personnes en raison de leurs activités ou de leur condition durant la 2^e guerre mondiale.

Aantal processen-verbaal opgesteld in 2000 en gedurende de laatste vijf jaren :

1996 : 4.091
1997 : 3.118
1998 : 5.128
1999 : 6.267
2000 : 6.675.

Het aantal weggesleepte voertuigen in overtreding in 2000 en gedurende de laatste vijf jaren :

1996 : 440
1997 : 319
1998 : 391
1999 : 312
2000 : 552.

De MIVB sleept voertuigen weg wanneer een voertuig de doorgang van een tram of bus belemmert of onmogelijk maakt.

De wegsleping gebeurt zeker wanneer een voertuig aan het eindpunt van de MIVB-lijnen staat.

Er bestaat geen coördinatie met de federale politie.

Enkel de identificatie van de nummerplaten van voertuigen in overtreding wordt door de federale politie uitgevoerd.

Er worden geen statistieken bijgehouden van de wijken of soorten woonsten die in het Brussels te kampen hebben met een groot aantal van dit soort overtredingen.

Vraag nr. 200 van de heer Jean-Pierre Cornelissen d.d. 27 juni 2001 (Fr.):

Voorkeurtarieven voor de personen (anderen dan de oud-strijders) die een statuut hebben dat te maken heeft met hun activiteiten of situatie tijdens de 2^e wereldoorlog.

Op 7 mei heb ik u een schriftelijke vraag gesteld over de voordelen die de MIVB zou kunnen toekennen aan personen die erkend zijn als oud-strijder, gedeporteerde...

Die vraag was gebaseerd op een aantal brieven en strekte ertoe te wijzen op het feit dat de voormelde personen in Brussel gediscrimineerd worden in vergelijking met hun Vlaamse en Waalse lotgenoten.

Aan mijn oproep is gevolg gegeven voor de oud-strijders, wier verdiensten ten behoeve van de maatschappij en het vaderland u hebt erkend. Ongeveer 2.000 personen zouden aldus voorkeurtarieven kunnen genieten. Dat vrij lage cijfer lijkt een argument dat uw beslissing gunstig heeft beïnvloed.

De ene discriminatie mag echter niet door een andere worden vervangen.

Men weet dat er vele andere statuten bestaan die aan diverse categorieën van personen toegekend zijn wegens hun activiteiten of toestand tijdens de 2^e wereldoorlog.

Quelles mesures prenez-vous en faveur de ces personnes ?

Réponse : Je peux communiquer à l'Honorable Membre qu'en réponse à sa question écrite du mois de mai dernier, j'avais déjà mentionné les catégories de bénéficiaires de la nouvelle mesure de tarif préférentiel, approuvée par le gouvernement le 14 juin.

Je tiens à souligner qu'il s'agit d'une intervention pour les anciens combattants et toutes personnes bénéficiant d'un statut similaire.

Le public cible est, de ce fait, similaire à celui des autres sociétés de transport en commun.

Les services de la STIB se baseront, pour l'octroi du tarif préférentiel, sur les copies certifiées conformes de la décision d'octroi et de majoration éventuelle de la pension de réparation qui leur est octroyée.

Nos sources d'information en ce qui concerne les catégories à ce sujet sont les ministères fédéraux (Finances, Pensions et Santé) et plus précisément les services qui octroient les pensions et les rentes pour les anciens combattants et similaires, de même que la SNCB, où la subdivision des catégories de personnes pour des règles similaires s'applique déjà.

Une discrimination éventuelle est donc exclue.

Question n° 201 de M. Jean-Luc Vanraes du 3 juillet 2001 (N.):

Rénovation des voiries régionales à Koekelberg.

L'administration communale de Koekelberg fait actuellement de gros efforts pour rénover et moderniser, là où c'est nécessaire, ses trottoirs et voiries.

Or, un axe de circulation important de la commune - l'avenue du Panthéon - reste dans un état lamentable. Il n'a toujours pas été rénové en raison de son statut de voirie régionale.

Dans l'avenue du Panthéon, et plus particulièrement dans son tronçon entre l'avenue Bossaert et l'avenue de la Liberté, c'est surtout le trottoir qui doit être rénové d'urgence. Vous ne l'ignorez certainement pas, Monsieur le ministre, puisque les services régionaux se sont déjà occupés de ce trottoir à la fin de l'année dernière. Malheureusement, on s'est contenté à cette époque de rafistoler le trottoir et de cimenter les dalles détachées. Or, pour assurer un confort optimal aux piétons et offrir un cadre de vie plus agréable aux riverains, il faudrait rénover entièrement le trottoir. C'est pourquoi je souhaiterais que le ministre me dise s'il envisage de rénover le trottoir avenue du Panthéon.

Au demeurant, je voudrais savoir si le ministre n'estime pas qu'il faudrait aménager en sens uniques les avenues du Panthéon et des Gloires nationales situées de part et d'autre du parc Elisabeth. Cette modification dans le sens du trafic devrait entraîner une circulation giratoire autour du parc Elisabeth et de la Basilique, ce qui répartirait le trafic de manière plus équilibrée.

Welke maatregelen zal u nemen ten gunste van die personen ?

Antwoord : Ik kan het Geachte Lid melden dat, naar aanleiding van het antwoord op zijn schriftelijke vraag van mei laatstleden, ik reeds de categorieën van begunstigden voor deze nieuwe maatregel inzake voorkeurtarief heb opgesomd en dat deze goedgekeurd werd door de regering op 14 juni.

Ik wens er de nadruk op te leggen dat dit een tussenkomst is voor de oud-strijders en alle personen die een gelijkaardig statuut genieten.

Het doelpubliek is dus gelijk aan dat van de andere maatschappijen van openbaar vervoer.

De diensten van de MIVB zullen zich, voor het verlenen van het voorkeurtarief, baseren op de eensluidend verklaarde afschriften van het toewijzingsbesluit en op de eventuele verhoging van het vergoedingspensioen, dat hen werd uitgereikt.

Onze informatiebronnen dienaangaande inzake de categorieën zijn de federale ministeries (Financiën, Pensioenen en Gezondheid) en meer bepaald de diensten die de pensioenen en vergoedingen voor de oud-strijders en gelijkgestelden uitreiken, alsmede de NMBS, waar de onderverdeling van de categorieën van personen voor gelijkaardige maatregelen reeds wordt toegepast.

Van mogelijke discriminatie kan derhalve geen sprake zijn.

Vraag nr. 201 van de heer Jean-Luc Vanraes d.d. 3 juli 2001 (N.):

De renovatie van gewestelijke wegen te Koekelberg.

Het gemeentebestuur van Koekelberg levert op dit ogenblik grote inspanningen om haar wegen en voetpaden, daar waar nodig, te renoveren en te moderniseren.

Een belangrijke verkeersas van de gemeente blijft er echter in lamentabele toestand bij liggen, namelijk de Pantheonlaan. Deze as werd omwille van haar statuut, het gaat hier om een gewestelijke weg, vooralsnog niet onder handen genomen.

In de Pantheonlaan, en dan in het bijzonder het deel dat gelegen is tussen de Bossaertlaan en de Vrijheidslaan dient voornamelijk het voetpad dringend te worden vernieuwd. U bent, mijnheer de Minister, daarvan ongetwijfeld op de hoogte aangezien de Gewestelijke diensten zich eind vorig jaar reeds over dit voetpad ontfermden. Spijtig genoeg beperkte men zich toen tot het oplappen van het voetpad en het inmettelen van losliggende stenen. Het voetpad zou, om de voetgangers optimaal comfort te verlenen en de omwoners een mooiere leefomgeving te bieden, evenwel volledig vernieuwd moeten worden. Graag had ik dan ook van de minister willen vernemen of hij de heraanleg van het voetpad aan de Pantheonlaan overweegt.

Overigens had ik willen vernemen of de minister niet van oordeel is dat de Pantheonlaan, alsook de Landsroemlaan aan de overkant van het Elisabethpark, zou moeten worden omgebouwd tot een éénrichtingsstraat. Deze wijziging van de verkeerssituatie zou ertoe moeten leiden dat men een cirkelbeweging van het verkeer rond het Elisabethpark en de Basiliek tot stand brengt,

Une telle mesure permettrait d'ailleurs d'aménager une deuxième bande de stationnement avenue du Panthéon et de résoudre ainsi le problème de stationnement des riverains.

Réponse : Au cours du dernier trimestre de cette année, des travaux seront réalisés sur l'avenue du Panthéon.

Lors de ces travaux, les trottoirs et le revêtement en asphalte du tronçon entre l'avenue Bossaert et l'avenue de la Liberté seront rénovés.

L'Administration régionale a d'ores et déjà lancé la procédure de coordination, ce qui permettra aux concessionnaires d'intervenir avant les travaux.

L'avenue du Panthéon est une voirie interquartier, tout comme l'avenue des Gloires Nationales.

Etant donné que le trafic lourd ne peut emprunter le tunnel Léopold II, ces avenues servent d'itinéraires alternatifs.

L'instauration de sens uniques sur ces voiries ne peut être exclue par définition, mais requerra une analyse circonstanciée du trafic dans l'intégralité de la zone.

Lors de cette analyse, il faudra également tenir compte des intérêts et des besoins des transports en commun et des cyclistes.

J'ai dès lors chargé l'Administration régionale d'examiner la faisabilité et/ou l'intérêt d'une telle modification du plan de circulation de cette zone.

Question n° 202 de M. Jean-Pierre Cornelissen du 3 juillet 2001 (Fr.):

Taxation des avantages offerts aux fonctionnaires en vue de promouvoir l'usage du transport public.

Diverses initiatives ont été prises par des pouvoirs publics à l'égard de leurs fonctionnaires en vue de les encourager à avoir recours au transport public.

Dans certains cas, le bénéfice de cette mesure qui pour l'administration fiscale se classe parmi les « avantages de toute nature », fait l'objet d'une taxation. Cela diminue l'attractivité de la formule et se heurte donc aux objectifs d'une politique de promotion des transports en commun.

J'aimerais savoir, Monsieur le Ministre, si vous avez entrepris des démarches auprès du gouvernement fédéral en vue de remédier à cette situation.

Réponse : En ce qui concerne votre question concernant la taxation des avantages en nature dont peuvent bénéficier les fonctionnaires qui ont recours aux transports en commun pour leurs déplacements domicile-travail, je me permets de référer à la réponse circonstanciée à votre question écrite n° 53 de mon

teneinde tot een meer evenwichtige verdeling van de verkeersstroom te komen. Overigens zou een dergelijke maatregel de inrichting van een tweede parkeerstrook in de Pantheonlaan mogelijk maken teneinde het parkeerprobleem voor de buurtbewoners te verhelpen.

Antwoord : In de loop van het laatste trimester van dit jaar zullen er werken uitgevoerd worden op de Pantheonlaan.

Hierbij zullen de trottoirs en het asfalt van het vak tussen de Bossaertlaan en de Vrijheidslaan worden vernieuwd.

De gewestelijke administratie heeft de coördinatieprocedure reeds opgestart, zodat de nutmaatschappijen in eerste instantie tussenbeide zullen kunnen komen.

De Pantheonlaan is, net als de Landsroemlaan, een interwijkenweg.

Vermits het zwaar verkeer geen gebruik mag maken van de Leopold II-tunnel, dienen zij als alternatieve reisroute.

Het instellen van enkele rijrichtingen op deze lanen is niet per definitie uitgesloten, maar vergt een grondige analyse van het verkeer in de gehele zone.

Bij deze analyse dienen tevens de belangen en de noden van het openbaar vervoer en de fietsers mee in de afwegingen opgenomen te worden.

Ik heb de gewestelijke administratie dan ook de opdracht gegeven om de haalbaarheid en/of wenselijkheid van een dergelijke wijziging van het verkeersplan van deze zone na te gaan.

Vraag nr. 202 van de heer Jean-Pierre Cornelissen d.d. 3 juli 2001 (Fr.):

Belastingheffing op de voordelen die aan de ambtenaren toegekend worden om het gebruik van het openbaar vervoer te promoten.

De overheid heeft naar haar ambtenaren toe verschillende initiatieven genomen om het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen.

In sommige gevallen wordt het voordeel van die maatregel – die de belastingdiensten beschouwen als een voordeel in natura – belast. Daardoor wordt de formule minder aantrekkelijk en schiet men voorbij aan het opzet om het openbaar vervoer te promoten.

Heeft de minister de federale regering gecontacteerd om die toestand te verhelpen ?

Antwoord : In antwoord op uw vraag in verband met de belastingaanslag op de voordelen in natura dewelke ambtenaren kunnen genieten bij gebruik van het openbaar vervoer voor hun woon-werkverplaatsingen heb ik de eer het geachte Raadslid te verwijzen naar het omstandig antwoord van mijn collega, minister

collègue, le ministre Vanhengel, qui est en charge des Finances et de la Fonction Publique.

Je vous fais remarquer que cette matière relève principalement du Gouvernement fédéral. Cependant, un groupe de travail « Fiscalité » a été créé en janvier 2000 au sein de la Conférence Interministérielle des Ministres du Transport afin :

- d'examiner les mécanismes fiscaux qui exercent un impact sur la mobilité (besoins en mobilité et choix du mode de transport);
- d'arrêter les actions prioritaires (fédérales et régionales) de nature fiscale et parafiscale pour soutenir la politique de mobilité;
- de soumettre ensuite ces priorités au Ministre fédéral des Finances.

C'est par conséquent la Ministre fédérale pour la Mobilité qui a été chargée de la coordination de ce groupe de travail.

Questions n° 203 de M. Jean-Pierre Cornelisen du 3 juillet 2001 (Fr.):

Coordination des actions de la SNCB et de la STIB en vue d'encourager l'usage intermodal du vélo.

Depuis quelques années et après que les réticences de l'administration ont été vaincues, le métro bruxellois permet sous certaines conditions le transport des vélos.

Par ailleurs, à de rares exceptions près, les chemins de fer belges offrent aussi cette possibilité qui est surtout exploitée à des fins récréatives.

Il apparaît toutefois souhaitable, si on veut réellement accroître la part du vélo dans les déplacements domicile-travail, de favoriser cet usage par des mesures concrètes attractives.

A cet égard, la SNCB annonce pour 2002 des hausses de tarif qui seraient en moyenne de 3,7 %. La hausse serait plus forte pour le transport des vélos à bord des trains, le prix devant augmenter de 6 à 7 %.

Je voudrais vous demander, Monsieur le Ministre, si vous avez réagi auprès de la SNCB à cette mesure qui s'avérerait totalement contre-productive par rapport aux initiatives que notre région bruxelloise prend, notamment en matière d'aménagement d'itinéraires, pour promouvoir l'usage quotidien du vélo.

Par ailleurs, je profite de l'occasion pour vous demander de me communiquer les statistiques dont vous pouvez disposer concernant l'usage des facilités de transport de vélos par les véhicules de la STIB.

Réponse : Je peux communiquer à l'Honorable Membre, que la STIB a octroyé 294 abonnements « vélo-pass » en 1999, 260 en 2000 et 155 en 2001 (jusqu'à fin juin) au prix promotionnel de 50 BEF par an.

Vanhengel, bevoegd voor Financiën en Openbaar Ambt, op schriftelijke vraag nr. 53 door u gesteld.

Ik laat hierbij opmerken dat in deze materie in eerste instantie de federale regering bevoegd is. Er is evenwel via de Interministeriële Conferentie van de minister van Vervoer in januari 2000 een werkgroep « Fiscaliteit » opgericht om :

- de fiscale mechanismen die invloed hebben op de mobiliteit te onderkennen (mobiliteitsbehoefte en keuze van vervoerswijze);
- de prioritaire (federale en regionale) acties van fiscale en parafiscale aard ter ondersteuning van het mobiliteitsbeleid te bepalen;
- vervolgens, deze prioriteiten aan de federale minister van Financiën voor te leggen.

Aldus werd de federale minister van Mobiliteit belast met de coördinatie van deze werkgroep.

Vraag nr. 203 van de heer Jean-Pierre Cornelissen d.d. 3 juli 2001 (Fr.):

Coördinatie van de acties van de NMBS en de MIVB om het intermodaal gebruik van de fiets aan te moedigen.

Sedert enkele jaren, en nadat de weerstand van de administratieve diensten was overwonnen, mogen reizigers onder bepaalde voorwaarden hun fiets meenemen in de voertuigen van de Brusselse metro.

Op zeldzame uitzonderingen na, mag dat ook in de voertuigen van de Belgische spoorwegen, vooral in het kader van recreatieve reizen.

Het lijkt echter wenselijk, als men het aandeel van de fiets in de woon-werkverplaatsingen wil verhogen, dat gebruik aan te moedigen door concrete, aantrekkelijke maatregelen te nemen.

De NMBS kondigt echter aan dat de tarieven in 2002 met gemiddeld 3,7 % zullen stijgen en dat de stijging het hoogst zal zijn voor het vervoer van fietsen met de trein, te weten 6 tot 7 %.

Ik zou van de minister willen vernemen of hij bij de NMBS al gereageerd heeft op die maatregel, die volledig ingaat tegen de initiatieven van het Brussels Gewest, inzonderheid inzake de aanleg van fietsroutes, om het dagelijks gebruik van de fiets aan te moedigen.

Ik maak van de gelegenheid gebruik om u te vragen me de statistieken mee te delen waarover u beschikt wat het meenemen van de fiets in de voertuigen van de MIVB betreft.

Antwoord : Ik kan het Geachte Lid melden dat de MIVB, voor het jaar 1999, 294 « velo-pass »-abbonementen uitgereikt heeft, 260 tijdens het jaar 2000 en 155 in 2001 (tot einde juni) aan de promotionele prijs van 50 BEF per jaar.

Ce « pass » offre la possibilité au cycliste d'emprunter le métro avec sa bicyclette pendant 12 mois à partir de la date d'émission.

Cette mesure n'est valable que du lundi au vendredi après 19 heures et pendant tous les jours de week-end et jours fériés.

En collaboration avec Pro velo et à titre d'essai, la STIB a mis à disposition deux installations de consignes pour vélos, nommées « vélosafers », près des stations de métro Roodebeek et Simonis.

Le tarif journalier pour l'utilisation d'un box s'élève promotionnellement à 20 BEF, à payer par Proton.

Les installations mettent à disposition des emplacements pour 32 vélos chacun et les frais de leasing coûtent mensuellement presque 58.500 BEF à la société.

Tout comme la demande minimale d'abonnements « vélo-pass » et ceci malgré une promotion de la STIB avec des dépliants, une conférence de presse et un affichage dans les véhicules métro, nous constatons ici aussi une utilisation médiocre de ces consignes.

Les résultats très faibles de l'expérience « vélosafer » vont amener la STIB à en faire une évaluation profonde.

Cette évaluation aura aussi bien trait aux modalités précises du projet (comme par exemple le lieu de placement des vélosafers) qu'à son utilité même.

Question n° 204 de M. Jean-Pierre Cornelissen du 3 juillet 2001 (Fr.):

Absence d'abribus rue du Lombard.

Depuis plus d'un an, les nombreux clients de la STIB qui attendent rue du Lombard un véhicule des lignes 34, 48, 95 et 96, doivent le faire sans qu'il soit tenu compte des conditions météorologiques.

L'abribus existant a en effet été démonté, laissant place pendant plusieurs mois à un trou béant finalement rebouché.

Je m'interroge sur le bien-fondé de cette suppression, d'autant plus que le lieu est quelque peu emblématique : il est situé à 50 mètres de l'entrée principale du Parlement bruxellois dans l'enceinte duquel il est plaidé avec vigueur pour la promotion du transport public.

Les clients potentiels sont en outre nombreux : membres du personnel, visiteurs et (on l'espère) parlementaires.

Monsieur le Ministre peut-il m'expliquer pourquoi on a supprimé cet équipement de base si utile dans un pays au climat maritime ?

Une initiative est-elle prise pour combler la lacune ainsi créée ?

Deze pas biedt de fietser de gelegenheid, gedurende 12 maanden vanaf de datum van uitgifte, zijn fiets op de metro mee te nemen.

Deze maatregel is slechts geldig op weekdays na 19 uur en tijdens alle weekends en feestdagen.

De MIVB heeft, in samenwerking met Pro velo en in proefperiode, twee installaties voor beschermde fietsenboxen – « velosafers » genoemd – ter beschikking gesteld bij de metrostations Roodebeek en Simonis.

Het dagtarief voor het gebruik van een box bedraagt promotioneel 20 BEF, per Proton te betalen.

De installaties bieden plaats aan 32 fietsen elk, maar kosten de maatschappij maandelijks bijna 58.500 BEF aan leasingkosten.

Zoals voor de zeer bescheiden aanvraag van « velo-pass »-abonnements en dit ondanks een promotie van de MIVB met folders, een persconferentie en affiches in de metrovoertuigen, merken we hier ook een ondermaats gebruik van deze bewaarplaatsen.

De zeer matige resultaten van het experiment « velosafer » zijn voor de MIVB uiteraard aanleiding om er een grondige evaluatie van te maken.

Deze evaluatie zal zowel betrekking hebben op de precieze modaliteiten van het project (bijvoorbeeld de lokalisatie van de velosafers) als op het nut van het project zelf.

Vraag nr. 204 van de heer Jean-Pierre Cornelissen d.d. 3 juli 2001 (Fr.):

Geen schuilhokjes in de Lombardstraat.

Als meer dan een jaar moeten de vele klanten van de MIVB die in de Lombardstraat een bus van lijn 34, 48, 95 en 96 willen nemen, het stellen zonder beschutting tegen het weer.

De bestaande schuilhokjes zijn immers weggehaald, maar zijn nog altijd niet vervangen. Het gat dat was overgebleven is uiteindelijk dichtgemaakt.

Ik stel me vragen over het weghalen van die schuilhokjes, ook al omdat de plek gelegen is op vijftig meter van de hoofdingang van het Brussels Parlement, waar ervoor gepleit wordt om het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen.

Er zijn trouwens veel mogelijke klanten: personeelsleden, bezoekers en (hoop ik) parlementsleden zelf.

Kan de minister me zeggen waarom die basisuitrusting, die zo nuttig is in een zeeklimaat als het onze, is weggehaald ?

Wordt er iets gedaan om aan de voormelde toestand een einde te maken ?

Réponse : Je peux communiquer à l'Honorable Membre que l'abribus de l'arrêt à hauteur du Parlement bruxellois, sis rue du Lombard, a en effet été démonté et n'est pas remplacé jusqu'à présent.

Afin de clarifier la situation et de définir les responsabilités de chacun, je me permets de vous tracer brièvement l'historique récent de cet abribus.

En septembre 1999, un contact est pris entre des représentants de la ville de Bruxelles, de l'Assemblée de la Commission Communautaire Française et de la STIB afin que soit envisagé le déplacement de l'abri pour voyageurs situé rue du Lombard à hauteur du numéro 77 en raison de travaux de construction prévus à côté du siège du Parlement bruxellois.

Au nouvel emplacement pour l'abri, défini de commun accord avec la ville de Bruxelles, se trouve une borne de télécommunication.

En date du 25 octobre 1999, la société Belgacom fait part à la STIB que le coût de déplacement de cette borne s'élève à 799.873 BEF.

Le 26 novembre 1999, le représentant de l'Assemblée de la Commission Communautaire Française demande à la STIB d'envisager un autre emplacement de sorte que le retrait de la borne ne soit plus nécessaire.

Cela est négocié avec la ville de Bruxelles, mais paraît difficile vu l'étroitesse des trottoirs plus haut vers la place Saint-Jean.

La ville de Bruxelles écrit le 29 mai 2000 à la société J. C. Decaux, propriétaire de l'abri implanté rue du Lombard à hauteur du numéro 77, afin d'effectuer le démontage dudit édicule qui se trouve à l'emplacement de l'entrée du chantier.

La STIB a rappelé, dans une lettre datée du 8 décembre 2000, à l'Assemblée de la Commission Communautaire Française la demande de prise en charge financière du déplacement de la borne de télécommunication qui empêche l'implantation d'un édicule au nouveau positionnement prévu, mais aucune réponse n'a été apportée à ce jour à cette missive.

La STIB et moi-même déplorons bien entendu cet état de fait, surtout pour les nombreux usagers des transports en commun empruntant une des lignes à cet arrêt.

Nous sommes dans l'attente de directives émanant de la ville de Bruxelles en concertation avec les autorités du Parlement bruxellois.

Question n° 205 de M. Denis Grimberghs du 3 juillet 2001 (Fr.):

Présence des membres du gouvernement dans des sociétés de droit public et intercommunales.

Je souhaiterais que chaque membre du gouvernement communique le nom des institutions publiques ayant éventuellement le statut d'intercommunale dans lesquelles il exerce un mandat en

Antwoord : Ik kan het Geachte Lid melden dat het bushokje aan de halte ter hoogte van het Brussels Parlement in de Lombardstraat inderdaad ontmanteld werd en tot op heden nog niet vervangen is.

Teneinde de situatie op te helderen en de verantwoordelijkheid van elkeen te bepalen, veroorloof ik mij de recente historiek van dit bushokje in het kort te schetsen.

In september 1999 werd contact gelegd tussen de afgevaardigden van de stad Brussel, van de Vergadering van de Franse Gemeenschapscommissie en van de MIVB om de verplaatsing van het hokje voor reizigers ter hoogte van nummer 77 van de Lombardstraat te onderzoeken, wegens de bouwwerken die gepland zijn naast het Brussels Parlement.

Op de nieuwe lokatie voor het schuilhuisje, overeengekomen met de stad Brussel, bevindt zich een aansluitklem voor telecommunicatie.

Op 25 oktober 1999 laat de maatschappij Belgacom de MIVB weten dat de verplaatsing van deze installatie 799.873 BEF bedraagt.

Op 26 november 1999 vraagt de afgevaardigde van de Vergadering van de Franse Gemeenschapscommissie aan de MIVB uit te zien naar een andere lokatie om te vermijden de aansluitklem te moeten verplaatsen.

Dit wordt overlegd met de stad Brussel, maar blijkt moeilijk te zijn wegens de beperktheid in breedte van de voetpaden, hogerop naar het Sint-Jansplein.

De stad Brussel schrijft op 29 mei 2000 naar de maatschappij J.C. Decaux, eigenaar van het schuilhuisje gelegen ter hoogte van nummer 77 van de Lombardstraat, om te starten met de ontmanteling van het bushokje, dat zich aan de ingang van de bouwwerf bevindt.

In haar brief van 8 december 2000 herinnert de MIVB de Vergadering van de Franse Gemeenschapscommissie aan de vraag voor financiële tenlasteneming van de verplaatsing van de aansluitklem die een installatie van een bushokje op de nieuwe overeengekomen lokatie verhindert, maar tot nog toe werd op deze brief nog niet geantwoord.

De MIVB en ikzelf betreuren vanzelfsprekend deze gang van zaken, vooral voor de vele gebruikers van het openbaar vervoer die één van de lijnen aan die halte benutten.

Wij wachten op de richtlijnen die van de stad Brussel zullen uitgaan, in samenspraak met de autoriteiten van het Brussels Parlement.

Vraag nr. 205 van de heer Denis Grimberghs d.d. 3 juli 2001 (Fr.):

Aanwezigheid van de leden van de regering in publiek-rechtelijke maatschappijen en intercommunales.

Graag ontvang ik van elk lid van de Regering de naam van de openbare instellingen – die eventueel het statuut van intercommunale hebben – waarin hij een mandaat uitoefent, met vermelding van de aard van het mandaat.

précisant la nature de celui-ci (membre de l'assemblée générale, du conseil d'administration ou d'un bureau, administrateur délégué ou président).

Je souhaiterais également que chaque membre du gouvernement concerné indique l'instance par laquelle il a été désigné dans cette fonction ainsi que la rémunération qui y est attachée.

Réponse : Suite à sa question, j'ai l'honneur d'informer l'Honorable Membre que je n'exerce aucun mandat dans une société de droit public ou dans une intercommunale.

Question n° 206 de M. Benoît Cerexhe du 12 juillet 2001 (Fr.):

Empierrement entre les rails de tram à Woluwe-Saint-Pierre.

La STIB a remplacé, il y a de nombreux mois, les rails de trams (voies 39 et 44) entre le square Montgomery et le boulevard de la Woluwe à Woluwe-Saint-Pierre. J'ai pu constater qu'à la fin des travaux, la STIB a comblé l'espace entre les rails de trams par du gravier.

Malheureusement cet empierrement a été réalisé de manière imparfaite puisqu'il laisse subsister un espace relativement haut entre le sol empierré et les rails de tram. Il s'ensuit que les piétons souhaitant traverser l'avenue de Tervuren ou même simplement se promener le long de la piste cyclable doivent enjamber les rails de tram. Les personnes âgées éprouvent manifestement des difficultés importantes à franchir ces « dénivellations ».

Je souhaiterais par conséquent que le ministre réponde aux questions suivantes :

1. La STIB a-t-elle complètement achevé les travaux sur le tronçon visé ? Dans la négative, quels sont les travaux restant à effectuer et quand seront-ils exécutés ?

2. N'était-il pas prévu un engazonnement de ce tronçon, à l'instar de ce qui s'est fait dans l'avenue Orban-Madoux à Woluwe-Saint-Pierre ? Dans l'affirmative, quand ces travaux seront-ils exécutés ? Dans la négative, pourquoi cet engazonnement n'a-t-il pas été prévu, alors que l'on sait que cette méthode permet de diminuer de manière significative les nuisances (notamment le bruit) pour les habitants ?

3. Compte tenu des difficultés rencontrées par les piétons – promeneurs en raison de l'empierrement « insuffisant » du tronçon litigieux, la STIB compte-t-elle entreprendre de nouveaux travaux (ex. ajout de graviers) ? Dans l'affirmative, dans quel délai ces travaux pourraient-ils être réalisés ?

Réponse : Sur la base des éléments de réponse de la STIB, je vous communique que les travaux dont question sont réceptionnés définitivement à l'heure actuelle.

Ces travaux sont réalisés tels que prévus et le ballast atteint, sans le dépasser, le niveau supérieur des traverses, laissant les fixations des rails visibles et donc aisément accessibles pour l'entretien courant.

ding van de aard ervan (lid van de algemene vergadering, van de raad van bestuur of van een ander orgaan, afgevaardigd bestuurder of voorzitter).

Graag had ik van elk lid van de regering ook vernomen door welke instantie hij is aangewezen in de eventuele voormelde hoedanigheid, en welke bezoldiging hij daarvoor ontvangt.

Antwoord : Ik kan het Geachte Lid in antwoord op zijn vraag mededelen dat ik noch in een publiekrechtelijke instelling, noch in een intercommunale een mandaat uitoefen.

Vraag nr. 206 van de heer Benoît Cerexhe d.d. 12 juli 2001 (Fr.):

Kiezelen tussen de tramsporen in Sint-Pieters-Woluwe.

De MIVB heeft vele maanden geleden de tramsporen (sporen 39 en 44) tussen de Montgomerysquare en de Woluwelaan in Sint-Pieters-Woluwe vervangen. Ik heb vastgesteld dat de MIVB na de werken de ruimte tussen de sporen met kiezelstenen heeft opgevuld.

Spijtig genoeg is dit werk niet goed gedaan want er blijft een sterk hoogteverschil bestaan tussen de stenen en de tramsporen. De voetgangers die de Tervurenlaan willen oversteken of langs het fietspad willen wandelen moeten over de tramsporen stappen. Bejaarden hebben daar veel moeite mee.

Ik zou de minister de volgende vragen willen stellen :

1. Heeft de MIVB de werken op deze strook volledig voltooid ? Indien niet, wat moet er dan nog gedaan worden en wanneer zal dit gebeuren ?

2. Was het niet de bedoeling om gras te zaaien op deze strook, zoals op de Orbanlaan en de Madouxlaan in Sint-Pieters-Woluwe ? Indien dat zo is, wanneer zullen die werken starten ? Indien dat niet het geval is, om welke reden gebeurt dat niet ? Men weet toch dat grasstroken de hinder (onder andere de geluidshinder) voor de bewoners sterk verminderen ?

3. Is de MIVB plan iets te doen aan de problemen die de voetgangers en de wandelaars ondervinden door de te lage stenen strook en zal ze nieuwe werken aanvatten (bijvoorbeeld meer kiezelstenen aanbrengen) ? Indien ja, binnen welke termijn zouden die werken uitgevoerd kunnen worden ?

Antwoord : Op basis van de antwoordelementen die de MIVB me verstrekte, deel ik u mee dat de werken waarvan sprake op dit ogenblik definitief opgeleverd zijn.

Deze werken zijn verwezenlijkt zoals gepland en de ballast, zonder ze te overschrijden, bereikt het bovenste niveau van de dwarsliggers, waardoor de bevestigingen van de sporen zichtbaar blijven en dus gemakkelijk bereikbaar zijn voor het normale onderhoud.

L'encuvement était souhaité sur ce tronçon pour recueillir les papiers et les feuilles, branches et marrons des marronniers, qui sont particulièrement dangereux en période automnale.

L'engazonnement général des sites propres des trams a été abandonné parce que trop coûteux tant pour la pose que pour l'entretien.

Sur un certain nombre d'axes régionaux, où l'engazonnement se détériorait considérablement, les services compétents ont remplacé cette verdurisation par du silex concassé de teinte ocre, tout aussi esthétique.

N'oublions pas en outre que théoriquement l'investissement initial d'engazonnement est à charge de l'autorité publique qui en fait la demande et que depuis octobre 1999 l'entretien des sites propres verdurisés a été pris en charge par l'Administration de l'Équipement et des Déplacements – Direction des Routes – Plan Vert.

Je me permets de vous rappeler que la circulation des piétons est interdite en Belgique dans les zones des voies, sauf aux endroits spécialement aménagés.

Les tramway n'est, en effet, pas soumis au code de la route et donc seuls les endroits munis de feux de signalisation sont considérés comme protégés.

Une nouvelle pose de graviers, de silex ocres ou de gazon ne peut être envisagée qu'en débloquent les budgets nécessaires à ces aménagements.

Ce genre de travaux entraîne cependant des perturbations d'exploitation et un surcoût d'entretien.

Question n° 207 de M. Jean-Luc Vanraes du 12 juillet 2001 (N.):

Procédure de recrutement des stewards de la STIB.

Je me réfère à votre réponse à mon interpellation concernant les stewards de la STIB, et je souhaiterais connaître le mode de recrutement de ces stewards.

Un cadre est-il prévu ?

Ce cadre est-il complètement rempli ?

Y a-t-il des procédures de recrutement spécifiques ?

Dans quelle mesure les communes et l'ORBEM sont-ils associés à ce recrutement ?

Je souhaiterais également une copie de la proposition du programme STIB 2001 visant l'amélioration de la sécurité et de la qualité des services offerts, que la STIB a introduite avant le 1^{er} avril.

Réponse : En ajout à ma réponse du 14 juin dernier à l'interpellation de l'honorable membre, je peux communiquer que le nombre de stewards à la STIB dans le cadre du « Programme de Transition Professionnel » est fixé à vingt personnes et toutes ont été recrutées jusqu'à présent.

De kuipvorm was gewenst op dit spoorvak om papier en bladeren, takken en kastanjes van de kastanjabomen te vergaren, die tijdens de herfstperiode zeer gevaarlijk zijn.

De stelselmatige inzaai met gras op de eigen trambanen werd opgegeven omdat dit te hoge kosten met zich bracht, zowel voor de plaatsing als voor het onderhoud.

Op een aantal gewestelijke assen waar de grasbegroeiing aanzienlijk beschadigd was, hebben de bevoegde diensten dit gras vervangen door okerkleurig fijngestampt silex, dat even mooi oogt.

We mogen bovendien niet vergeten dat de eerste investering voor grasinzaai theoretisch ten laste valt van de publieke overheid die erom verzoekt en dat sinds oktober 1999 het onderhoud van de groene eigen banen ten laste genomen wordt door het Bestuur Uitrusting en Vervoer – Directie van de Wegen – Groen Plan.

Ik ben zo vrij u eraan te herinneren dat in België het voetgangersverkeer verboden is op de spoorvakken, met uitzondering van de speciaal ingerichte plaatsen.

De tram is inderdaad niet onderworpen aan het verkeersreglement en dus worden alleen de plaatsen die met verkeerslichten uitgerust zijn als beschermd beschouwd.

Nieuw aanleg met grind, okerkleurig silex of gras kan slechts overwogen worden wanneer de nodige budgetten voor deze aanpassingen vrijgemaakt worden.

Deze werken veroorzaken echter hinder voor de exploitatie en meerkosten qua onderhoud.

Vraag nr. 207 van de heer Jean-Luc Vanraes d.d. 12 juli 2001 (N.):

De aanwervingsprocedure van de MIVB-stewards.

Verwijzend naar uw antwoord op mijn interpellatie betreffende de MIVB-stewards had ik graag vernomen hoe de MIVB-stewards worden gerekruteerd.

Is er in een personeelsformatie voorzien ?

Is deze formatie volledig opgevuld ?

Zijn er specifieke aanwervingsprocedures ?

In hoeverre zijn de gemeenten en de BGDA betrokken bij deze aanwerving ?

Tevens had ik graag een kopie gekregen van het voorstel dat de MIVB voor 1 april indiende ter verwezenlijking van het MIVB-programma 2001 voor de verbetering van de veiligheid en van de kwaliteit van de aangeboden diensten.

Antwoord : Ter aanvulling van mijn antwoord van 14 juni laatstleden op de interpellatie van het geachte lid kan ik meedelen dat het aantal stewards bij de MIVB in het kader van het « Doorstromingsprogramma » is vastgesteld op twintig personen en dat allen tot op heden werden aangeworven.

Entre-temps sept personnes ont été congédiées ou ont mis fin elles-mêmes à leur contrat. Dans le courant du mois de septembre de nouveaux recrutements auront lieu et le cadre comptera ainsi de nouveau vingt personnes.

Leurs contrats étaient conclus pour une durée minimum de six mois et au maximum de vingt-quatre mois, vu que conventionnellement, ils se terminaient au 10 juin 2001. Depuis cette date une nouvelle convention à durée indéterminée a été signée.

Le nombre de stewards à engager dans le cadre des emplois-services (dits emplois Smet), de l'Activation des allocations de chômage et de l'Activation du minimum de moyens d'existence est de soixante-huit.

A ce jour soixante-deux personnes ont été engagées et les six autres seront ajoutées dans le courant du mois de septembre. Le recrutement s'est effectué par la STIB via l'ORBEM en concertation avec les communes concernées.

Les dix communes bruxelloises concernées par la « mise à disposition » de stewards à la STIB sont celles qui ont obtenu un contrat de sécurité.

Je les cite pour mémoire : Saint-Gilles, Molenbeek-Saint-Jean, Etterbeek, Schaerbeek, Ixelles, Anderlecht, Bruxelles, Forest, Koekelberg, Saint-Josse-ten-Node.

Une troisième catégorie concerne des personnes qui sont recrutées dans le cadre du programme complémentaire de fonctionnement et d'investissement, lié à l'amélioration de la sécurité.

Ces personnes, nommées agents d'aide à l'exploitation, travaillent comme stewards pendant un an, dans l'attente d'un écolage tram, bus ou métro.

Momentanément 26 personnes sont en service.

Le programme 2001 de la STIB pour « l'amélioration de la sécurité et de la qualité des services offerts » a été approuvé par le gouvernement le 7 juin dernier, moyennant quelques adaptations et un arrêté gouvernemental a octroyé la dotation spéciale.

Pour information, vous trouverez copie du programme et de l'arrêté en annexe à cette réponse.

(Cette annexe n'est pas publiée, mais reste disponible au Greffe pour consultation.)

Question n° 208 de M. Jean-Luc Vanraes du 23 juillet 2001 (N.):

Aménagement d'un site propre pour les bus à Koekelberg dans le parc Elisabeth.

Il y a quelque temps, je vous ai adressé une question écrite sur la rénovation de l'avenue du Panthéon à Koekelberg. A ce jour, je n'ai toujours pas reçu de réponse. Je me vois cependant dans l'obligation de vous adresser une nouvelle question en raison de nouveaux éléments parus dans la presse.

Ondertussen zijn er reeds zeven personen ontslagen of ze namen zelf ontslag. In de loop van de maand september zullen nieuwe aanwervingen gebeuren zodat het kader opnieuw twintig personen zal tellen.

Hun contracten werden afgesloten voor minimum zes maanden en maximum vierentwintig maanden, aangezien ze conventioneel eindigden op 10 juni 2001. Sinds die datum is een nieuwe overeenkomst getekend voor onbepaalde duur.

Het aantal aan te werven stewards in het kader van de dienstenjobs (Smetbanen), van de Activering van de werkloosheidsuitkeringen en van de Activering van het bestaansminimum, bedraagt achtenzestig.

Momenteel zijn tweeënzestig personen aangeworven en de overige zes worden in de loop van de maand september aangeworven. De aanwerving gebeurde door de MIVB via de BGDA in ruggespraak met de betrokken gemeenten.

De tien Brusselse gemeenten, betrokken bij het « ter beschikking stellen » van stewards aan de MIVB, zijn die welke een veiligheidscontract verkregen.

Ter nader informatie citeer ik ze : Sint-Gillis, Sint-Jans-Molenbeek, Etterbeek, Schaerbeek, Elsene, Anderlecht, Brussel, Vorst, Koekelberg, Sint-Joost-ten-Node.

Een derde categorie betreft personen die aangeworven worden in het kader van het aanvullend programma voor functionering en investering ter verbetering van de veiligheid.

Deze personen, hulpagenten bij de exploitatie genoemd, vervullen gedurende één jaar de taak van steward, in afwachting van de opleiding tot bus-, tram- of metrobestuurder.

Op dit ogenblik zijn er 26 personen in dienst.

Het MIVB-programma 2001 voor « de verbetering van de veiligheid en van de kwaliteit van de aangeboden diensten » werd door de regering op 7 juni laatstleden goedgekeurd mits een aantal aangebrachte aanpassingen en een regeringsbesluit heeft de speciale dotatie toegekend.

Het programma en het besluit zijn als bijlage en ter informatie bij dit antwoord gevoegd.

(Deze bijlage wordt niet gepubliceerd, maar blijft voor raadpleging ter beschikking op de Griffie.)

Vraag nr. 208 van de heer Jean-Luc Vanraes d.d. 23 juli 2001 (N.):

De aanleg van een eigen bedding voor bussen in het Elisabethpark te Koekelberg.

Enige tijd geleden richtte ik een schriftelijke vraag tot u met betrekking tot de renovatie van de Pantheonlaan te Koekelberg. Tot op heden werd deze vraag niet beantwoord. Desalniettemin zie ik mij, gezien de nieuwe feiten die ik via de pers verneem, genoodzaakt een nieuwe vraag tot u te richten.

Le journal francophone « La Lanterne » fait état de votre intention de faire aménager un site propre pour les bus dans le parc Elisabeth à Koekelberg.

Je souhaiterais savoir si l'information parue dans ce journal est correcte. Si tel n'est pas le cas, je souhaiterais connaître les pistes que vous envisagez en ce qui concerne l'aménagement d'un site propre pour les bus dans le parc Elisabeth ou autour de ce parc.

Vous n'êtes pas sans savoir que l'avenue du Panthéon doit être rénovée d'urgence. C'est pourquoi je souhaiterais savoir si vous n'estimez pas pouvoir tirer parti de cette rénovation pour mettre à sens unique l'avenue du Panthéon ainsi que l'avenue des Gloires nationales de l'autre côté du parc Elisabeth, et transformer en site propre la bande de circulation ainsi libérée en utilisant également la deuxième bande de stationnement de l'avenue des Gloires nationales pour en faire aussi un site propre. Cette modification du sens du trafic devrait entraîner une circulation giratoire autour du parc Elisabeth et de la Basilique, ce qui répartirait le trafic de manière plus équilibrée.

Vu la demande de la STIB d'aménager également un site propre pour les bus dans l'avenue Bossaert, je souhaiterais également connaître les pistes que vous envisagez dans ce cadre.

La bande de stationnement au milieu de l'avenue Bossaert sera-t-elle transformée en site propre ?

Réponse : J'ai l'honneur de communiquer à l'Honorable Membre les éléments d'informations suivants.

Comme je vous l'ai déjà communiqué, les travaux sur l'avenue du Panthéon sont prévus pendant le dernier trimestre de cette année.

J'ai également déjà indiqué que je ne suis en principe pas opposé à l'instauration de sens uniques, et que j'ai chargé l'Administration régionale de soumettre à une étude circonstanciée la situation du trafic dans toute la zone, en tenant compte des besoins du trafic lourd, des transports en commun et des cyclistes.

En ce qui concerne le Parc Elisabeth, on peut effectivement parler d'une interprétation erronée des informations disponibles.

Il est exact que j'ai introduit une demande de permis de bâtir afin de permettre aux transports en commun d'emprunter l'ancien site propre entre la voie carrossable de l'avenue des Gloires Nationales et le parc, afin d'augmenter la fluidité sur cette ligne de bus du RER.

Il n'est donc aucunement question que les transports en commun circulent dans le parc même. L'objectif consiste uniquement à remettre en service un site propre existant qui avait été abandonné.

En ce qui concerne l'avenue Bossaert, la STIB a effectivement demandé d'y aménager un site propre car il s'agit d'un point noir sur son réseau.

A ce propos, il s'agira surtout de trouver un juste équilibre entre la nécessité de favoriser la vitesse commerciale des transports en commun, d'une part, et de tenir compte des besoins de

In de Franstalige krant La Lanterne wordt melding gemaakt van uw voornemen om in het Elisabethpark te Koekelberg een eigen bedding aan te leggen voor de bussen.

Graag had ik vernomen of de informatie van de krant correct is. Indien deze informatie niet correct is, had ik willen weten welke pistes u bewandelt inzake de aanleg van een eigen bedding voor de bussen in of rondom het Elisabethpark.

U weet dat de Pantheonlaan dringend aan renovatie toe is. Graag had ik dan willen vernemen of u niet de mening bent toegedaan dat van de gelegenheid gebruik zou kunnen worden gemaakt om de Pantheonlaan, alsook de Landsroemlaan aan de overkant van het Elisabethpark, om te zetten in een éénrichtingslaan en het aldus vrijgekomen rijvak om te vormen tot een eigen bedding. En in de Landsroemlaan de tweede parkeerstrook eveneens om te vormen tot een eigen bedding. Deze wijziging van de verkeerssituatie zou ertoe kunnen leiden dat men een cirkelbeweging van het verkeer rond het Elisabethpark en de Basiliek tot stand brengt, teneinde tot een meer evenwichtige verdeling van de verkeersstroom te komen.

Gezien de vraag van de MIVB om de Bossaertlaan eveneens te voorzien van een eigen bedding voor de bussen, ben ik tevens zo vrij u te vragen welke pistes u in deze bewandelt.

Zal de parkeerstrook in het midden van de Bossaertlaan worden omgevormd tot een eigen bedding ?

Antwoord : Ik heb de eer om het Geachte Lid de volgende informatie mede te delen.

Zoals ik u reeds meldde, zijn de werken aan de Pantheonlaan gepland voor het laatste trimester van dit jaar.

Tevens gaf ik reeds aan dat ik niet principieel gekant ben tegen het instellen van enkele rijrichtingen en dat ik de gewestelijke administratie opdracht heb gegeven om de hele verkeerssituatie in deze zone nader te bestuderen, hierbij rekening houdend met de noden van het zwaar verkeer, het openbaar vervoer en de fietsers.

Wat het Elisabethpark betreft, is er duidelijk sprake van een verkeerde interpretatie van de beschikbare informatie.

Ik heb inderdaad een aanvraag tot bouwvergunning ingediend teneinde het openbaar vervoer gebruik te laten maken van de oude eigen bedding gelegen tussen de rijbaan van de Landsroemlaan en het park, om zo de doorstroming te bevorderen op deze buslijn van het GEN.

Er is dus geen sprake van dat het openbaar vervoer in het park zelf zou rijden. Doel is enkel om een oude bestaande eigen bedding terug in gebruik te nemen.

Wat betreft de Bossaertlaan, is er inderdaad een vraag van de MIVB om ook daar een eigen bedding te kunnen bekomen, vermits dit een zwart punt is op het net.

Hierbij zal het er vooral op aankomen een juist evenwicht te vinden tussen de noodzaak om enerzijds de reïssnelheid van het openbaar vervoer te bevorderen en om anderzijds rekening te

stationnement des riverains et des demandes des cyclistes, d'autre part.

Ici aussi, l'Administration régionale a été chargée d'examiner ce qui est faisable en concertation avec la commune.

Question n° 209 de Mme Geneviève Meunier du 23 juillet 2001 (Fr.):

L'ascenseur de la station de métro Maelbeek.

Il me revient que l'ascenseur de la station de métro Maelbeek, en chantier depuis plus d'un an, n'est toujours pas opérationnel; de plus, d'après mes informations, il ne serait pas accessible à un vélo.

Monsieur le ministre peut-il me confirmer cette information ?

Si l'information est exacte, le ministre peut-il m'expliquer la raison de ce retard et surtout les mesures qu'il compte prendre pour permettre l'intermodalité et l'accessibilité des vélos dans cette station ?

Réponse : Les stations de métro font partie des bâtiments publics visés par le Règlement régional d'Urbanisme qui prévoit en son titre IV (article 1^{er}, § 3, 15^o), l'application de diverses normes relatives aux accès et équipements des bâtiments concernant l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Afin de répondre à ce règlement, des ascenseurs sont actuellement installés dans les stations de métro.

Bien que ces ascenseurs soient de prime abord destinés aux personnes à mobilité réduite (handicapés, personnes âgées ou avec landau, ...), ils doivent également être utilisables par les cyclistes empruntant les transports en commun.

L'implantation des ascenseurs dans les stations de métro s'opère en deux phases.

La première phase concerne les travaux d'adaptation du génie civil de la station (construction de la gaine de l'ascenseur). Le type d'ascenseur est déterminé en fonction des possibilités techniques que présente une station de métro existante.

Les travaux d'adaptation du génie civil de la station Maelbeek étaient terminés mi-2000.

La deuxième phase concerne la fabrication et le montage de l'ascenseur. La firme qui doit livrer et installer l'ascenseur a contractuellement le temps jusque fin septembre environ pour le placement de cet ascenseur.

Jusqu'à présent les délais contractuels ont été respectés, et il n'est dès lors pas question de retard pour l'ascenseur de la station Maelbeek.

houden met de parkeernoden van de buurtbewoners en de vragen van de fietsers.

Ook hier heeft de gewestelijke administratie de opdracht gekregen om na te gaan wat mogelijk is, en dit in samenspraak met de gemeente.

Vraag nr. 209 van mevrouw Geneviève Meunier d.d. 23 juli 2001 (Fr.):

De lift in het metrostation Maalbeek.

Ik verneem dat de lift in het metrostation Maalbeek, waaraan al meer dan een jaar wordt gewerkt, nog altijd niet gebruiksklaar is. Uit mijn inlichtingen blijkt voorts dat men geen fiets in de lift zou kunnen meenemen.

Kan de minister dat bevestigen ?

Als die informatie juist is, kan de minister me dan zeggen waarom het zo lang duurt vooraleer die lift in gebruik kan worden genomen en vooral of hij maatregelen zal treffen om de intermodaliteit en het meenemen van de fiets in dat station te verbeteren ?

Antwoord : De metrostations maken deel uit van de openbare gebouwen die beoogd worden door de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening, die in titel IV (artikel 1, § 3, 15^o) de toepassing vaststelt van diverse normen met betrekking tot de toegangen en uitrustingen van gebouwen betreffende de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit.

Om deze verordening na te leven, worden momenteel liften geïnstalleerd in de metrostations.

Hoewel deze liften in eerste instantie bedoeld zijn voor de personen met beperkte mobiliteit (gehandicapten, ouderen, personen met kinderwagens, ...) moeten zij evenwel ook kunnen worden gebruikt door de fietsers die gebruikmaken van het openbaar vervoer.

De installatie van de liften in de metrostations gebeurt in twee fasen.

De eerste fase betreft de werken voor de aanpassing van de burgerlijke bouwkunde van het station (constructie van de liftkoker). Op grond van de technische mogelijkheden in een bestaand metrostation wordt het type te installeren lift vastgesteld.

De werken voor de aanpassing van de burgerlijke bouwkunde waren in het station Maalbeek medio 2000 voltooid.

De tweede fase betreft de fabricage en de montage van de lift. De firma die de lift moet leveren en plaatsen heeft contractueel tijd tot ongeveer eind september om deze lift te plaatsen.

Tot op heden zijn de contractuele termijnen gerespecteerd, en is er voor de lift in het station Maalbeek geen sprake van vertraging.

Dans la mesure du possible des ascenseurs standard sont placés dans les stations de métro avec les dimensions suivantes : 2,10 m de profondeur et 1,10 m de largeur (13 personnes - 1000 kg).

De tels ascenseurs standard sont suffisamment grands pour pouvoir transporter également un vélo.

A la station Maelbeek, il était cependant techniquement impossible d'implanter un ascenseur standard, l'espace disponible étant trop petit.

De ce fait les dimensions minimales ont été appliquées, imposées par le Règlement régional d'Urbanisme, titre IV : c'est-à-dire, 1,40 m de profondeur et 1,10 m de largeur. La largeur des portes est chaque fois de 90 cm et la hauteur de 2,10 m.

Pour cette raison technique, l'ascenseur de la station Maelbeek ne pourra transporter des vélos classiques.

La construction d'ascenseurs dans les stations de métro nous obligera de modifier le règlement en vigueur à la STIB intitulé « Autorisation d'accès d'un vélo dans le métro », afin de permettre aux cyclistes de faire usage des ascenseurs.

A ce jour, les cyclistes désireux d'emprunter le métro sont autorisés à prendre leur vélo à bord des rames du lundi au vendredi à partir de 19 heures ainsi que tous les samedis, dimanches et jours fériés pendant les heures d'exploitation du métro et ils sont obligés d'accéder aux niveaux intermédiaires et aux quais en transportant leur vélo par les escaliers.

Dès lors, j'ai demandé à la STIB d'adapter ce règlement à la nouvelle situation. La priorité absolue devant être donnée aux personnes à mobilité réduite, les cyclistes doivent néanmoins avoir la possibilité d'utiliser ces nouveaux ascenseurs.

Je me permets aussi de faire remarquer que la bonne intermodalité entre vélo et métro ne dépend pas uniquement de la possibilité d'emporter des vélos à bord du véhicule métro, mais aussi des accommodations qui donnent la possibilité au cycliste de garer et de laisser son vélo en bonnes circonstances et en sécurité dans une station.

J'ai l'intention ferme de promouvoir de cette façon l'intermodalité. Afin d'encourager plus encore l'utilisation intermodale vélo/transports publics, j'ai d'ailleurs demandé à la STIB d'autoriser le transport gratuit de mini-vélos pliés et de ce fait de ne plus demander de vélopass pour ce type de vélos.

Question n° 210 de Mme Geneviève Meunier du 23 juillet 2001 (Fr.):

La dégradation rapide des blocs d'épaulement en caoutchouc entraînant la dégradation des voies de tram et des voiries.

Depuis 1997, les services techniques de la STIB utilisent lors de la pose de voies nouvelles de rail de tram, la technique des blocs d'épaulement en caoutchouc.

In de mate van het mogelijke worden in de metrostations standaardliften geplaatst met volgende afmetingen : 2,10 m diepte en 1,10 m breedte (13 personen - 1000 kg).

Dergelijke standaardliften zijn voldoende groot om ook een fiets te kunnen vervoeren.

In het station Maalbeek was het echter technisch onmogelijk te werken met een standaardlift. De beschikbare ruimte was daarvoor te klein.

Daarom werden de minimumafmetingen toegepast, die opgelegd worden door de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening, titel IV : 1,40 m diepte en 1,10 m breedte. De breedte van de deuren belooft telkens 90 cm en de hoogte 2,10 m.

Om die technische reden zal de lift van het station Maalbeek geen klassieke fietsen kunnen vervoeren.

De bouw van liften in metrostations zal ons ertoe nopen het huidige MIVB-reglement met als titel « Machtiging tot het meenemen van een fiets op de metro » te wijzigen, teneinde de fietsers toe te laten van de liften gebruik te maken.

Tot nu toe is het zo dat de fietsers die de metro wensen te nemen, gemachtigd zijn om hun fiets aan boord van de metrostellen te nemen van maandag tot vrijdag vanaf 19 uur, alsook op zaterdag, zondag en feestdagen tijdens de exploitatieuren van de metro en dat zij verplicht zijn hun fiets langs de trappen te dragen om zich naar de tussenverdieping en de perrons te begeven.

Ik heb de MIVB verzocht dit reglement aan de nieuwe situatie aan te passen. Hoewel er absolute voorrang moet gegeven worden aan de personen met beperkte mobiliteit, moeten ook de fietsers de mogelijkheid krijgen van deze nieuwe liften gebruik te maken.

Ik laat voor het overige opmerken dat de goede intermodaliteit tussen fiets en metro niet enkel afhangt van de mogelijkheid om de fietsen aan boord van de metrovoertuigen mee te nemen, maar ook van accommodations die het de fietser mogelijk maken om zijn fiets veilig en in goede omstandigheden te stallen en achter te laten in een station.

Het is mijn vaste wil om de intermodaliteit op die manier een stap vooruit te helpen. Teneinde het intermodaal gebruik fiets/openbaar vervoer nog meer aan te moedigen, heb ik de MIVB overigens gevraagd het vervoer van opvouwbare minifietsen gratis toe te laten, en dus voor deze fietsen geen fietspas te eisen.

Vraag nr. 210 van mevrouw Geneviève Meunier d.d. 23 juli 2001 (Fr.):

De snelle verloedering van de rubberen steunblokken van de sporen, waardoor de sporen en de weg snel beschadigd geraken.

Sedert 1997 plaatsen de technische diensten bij het leggen van nieuwe tramrails rubberen steunblokken.

Il apparaît, suite notamment au rapport des contrôleurs des voiries de l'administration de l'équipement et des déplacements, direction des voiries, que cette technique n'est pas adaptée puisqu'elle entraîne une dégradation très rapide et quasi générale de l'état du revêtement, mettant les rails en saillie, les klinkers rentrant dans le caoutchouc et créant un danger réel de dégâts aux pneus des véhicules.

L'administration aurait à plusieurs reprises attiré l'attention de la direction de la STIB sur ce problème, mais sans obtenir de réponse à ce jour.

Les exemples se ramassent à la pelle : chaussée de Ninove, rue du Bailli, chaussée de Haecht, rue de la Régence, place Liedts, Rond-point de l'étoile et encore tout récemment la place du Pavillon qui a été refaite il y a moins d'un mois et qui souffre déjà de ce mal.

Il ne faut pas être spécialiste pour constater les dégâts; même un non-expert comme moi-même a pu le constater de visu.

Ces dégâts entraînent de plus une perte de vitesse commerciale.

Je voudrais dès lors interroger le ministre sur les mesures à prendre d'urgence pour remédier à cette situation.

Y-a-t-il eu évaluation de cette technique ? Les dégâts rapidement constatés à la voirie ne sont-ils pas suffisants pour prouver l'inadéquation des matériaux utilisés et l'abandon de ceux-ci pour des matériaux plus solides et durables ?

Réponse : Sur la base des éléments de réponse de la STIB, je vous communique les observations suivantes.

La STIB fait remarquer que lors de l'exécution de travaux de renouvellement de voies de tramway ou de création de nouvelles voies, pour déterminer le choix du type de voie ou du revêtement de voirie sur le site du tramway, elle est tenue de se conformer notamment à l'Ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain, à l'Ordonnance du 16 septembre 1998 sur la coordination des chantiers, aux recommandations de l'IBGE applicables tant au matériel roulant qu'aux infrastructures (voies ferrées, revêtements des sites de tramway, ...), aux impositions régionales et communales notamment lors de la délivrance de permis d'urbanisme, ...

Tenant compte de ces éléments, la STIB souhaite apporter certaines précisions quant aux constats consignés dans le courrier de Madame la Députée et qui avaient fait l'objet, il y a plus d'un an, d'un courrier de l'Administration de l'Équipement et des Déplacements – Direction des Voiries. Ainsi, le 7 juin 2000, en réponse aux observations de l'Administration régionale, la STIB précisait que des investigations en cours portaient sur la mise en œuvre de revêtements de voirie plus résistants notamment en béton imprimé, en asphalte imprimé, en klinkers moyennant ajout d'adjuvants dans les sables stabilisés ainsi que d'éléments de revêtements préfabriqués en usine.

Les pistes mentionnées ci-avant ont été rendues effectives; à titre d'exemple, il faut citer les revêtements en béton imprimé de l'avenue Fonsny, de la Place Schweitzer ainsi que la mise en

Uit het rapport van de wegcontroleurs van het bestuur voor de uitrustingen en de verplaatsingen - directie wegen - blijkt dat die techniek niet deugt, aangezien de wegbedekking heel snel en bijna volledig beschadigd geraakt, waardoor de rails uitsteken, de klinkers in het rubber dringen en de wielen van de voertuigen kunnen beschadigen.

Het voormelde bestuur zou de directie van de MIVB al meermaals op dat probleem hebben gewezen. Tot op heden heeft de MIVB echter nog niets van zich laten horen.

Er zijn echter voorbeelden te over: de Ninoofsesteenweg, de Baillystraat, de Haachtsesteenweg, de Regentschapsstraat, het Liedtsplein, de rotonde van de Ster en, recent, het Paviljoenplein, dat werd heraangelegd en dat nu al enorm beschadigd is.

Men hoeft geen deskundige te zijn om de schade vast te stellen; zelfs een leek zoals ikzelf heeft die schade met eigen ogen vastgesteld.

De beschadiging heeft trouwens een negatieve invloed op de reïssnelheid.

Graag vernam ik van de minister dan ook welke maatregelen hij overweegt om dat probleem op te lossen.

Is de voormelde techniek geëvalueerd ? Bewijst de snel vastgestelde schade aan de weg niet dat de gebruikte materialen niet geschikt zijn en dat men die beter door steviger en duurzamer materialen vervangt ?

Antwoord : Op basis van de antwoordelementen die de MIVB me verstrekte, kan ik u het volgende melden.

De MIVB merkt op dat zij, bij de uitvoering van werken voor de vernieuwing van transporen of het leggen van nieuwe sporen, zich voor de vaststelling van de keuze van het soort spoor of wegbedekking op de trambaan, onder meer moet houden aan de ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving, de ordonnantie van 16 september 1998 betreffende de coördinatie van de werken, de aanbevelingen van het BIM die zowel op het rollend materieel als op de infrastructuur toepasselijk zijn (spoorlijnen, bedekkingen van de trambanen, ...), aan de gewestelijke en gemeentelijke verplichtingen onder meer voor de aflevering van een stedenbouwkundige vergunning, ...

Rekening houdend met deze elementen wenst de MIVB enkele verduidelijkingen aan te brengen inzake de vaststellingen in de briefwisseling van mevrouw de Volksvertegenwoordiger, welke reeds meer dan een jaar geleden het voorwerp waren van een schrijven van het Bestuur Uitrusting en Vervoer – Directie Wegen. Op 7 juni 2000 heeft de MIVB, als antwoord op bemerkings van het Gewestelijk Bestuur, gepreciseerd dat de lopende opzoekingen betrekking hadden op de aanwending van resistentere wegbedekkingen, onder meer in gefigureerd beton, in geprint asfalt, met klinkers middels toevoeging van additieven in het gestabiliseerd zand, alsook van elementen van in de fabriek geprefabriceerde bekledingen.

De voormelde overwegingen werden in de praktijk omgezet; als voorbeeld moeten de bedekkingen geciteerd worden in gefigureerd beton, Fonsnylaan en Schweitzerplein alsmede de

œuvre de rails-poutres aux avenues de l'Hippodrome et des Eperons d'Or et à la rue Royale. D'autres chantiers seront exécutés suivant ces techniques notamment à la rue Waelhem, à la chaussée d'Haecht et à la Place Saint-Denis.

Par ailleurs, dans le cadre de sa collaboration avec le Centre de Recherches routières, la STIB participera activement à la journée d'étude concernant les revêtements entre voies de tramway et d'autobus qui sera organisée le 24 octobre prochain au Centre de Recherches routières.

En ce qui concerne les difficultés administratives contrariant la rapidité d'intervention pour des revêtements en klinkers, la STIB fait remarquer que l'Ordonnance relative à la coordination des chantiers serait en cours de révision.

Enfin, la STIB m'informe que lors de l'introduction de demandes de permis d'urbanisme, elle préconise dorénavant l'utilisation des nouvelles techniques citées ci-avant et actuellement éprouvées. Dans la mesure du possible, les autorités compétentes en matière de délivrance des permis d'urbanisme devraient se montrer attentives à cette problématique.

Question n° 211 de M. Marc Cools du 23 juillet 2001 (Fr.):

L'accessibilité des transports publics aux personnes à mobilité réduite.

Pouvez-vous, Monsieur le Ministre, m'indiquer les initiatives qui ont été prises ces deux dernières années pour favoriser l'accessibilité des transports publics aux personnes à mobilité réduite à Bruxelles ?

Pouvez-vous me confirmer qu'après la station de métro Maelbeek, d'autres stations seront équipées d'ascenseurs verticaux et ce à un rythme de 2 stations par an ? Les prochaines stations qui seront équipées de ces ascenseurs sont-elles déjà connues ?

Pouvez-vous également me préciser où on en est dans l'adaptation ou l'achat de bus par la STIB qui soient conçus pour les personnes à mobilité réduite ?

Est-il exact que le temps d'attente pour réserver par téléphone un minibus pour handicapés de la STIB est parfois énorme et que malgré l'arrivée d'Internet dans le service qui s'occupe de ces réservations, que tout mail doit être confirmé par fax ou par téléphone parce qu'on ne relève pas tous les jours les mails ?

Dans les travaux de la task-force sur le RER, les besoins des personnes handicapées sont-ils intégrés ?

Réponse : En ce qui concerne l'équipement en ascenseurs des stations de métro, l'administration régionale étudie actuellement la potentialité de placement dans plusieurs stations.

aanwending van spoorbalken in de Renbaanlaan, de Gulden Sporenlaan en de Koningstraat. Andere werken zullen volgens die technieken uitgevoerd worden, onder meer in de Waelhemstraat, de Haachtsesteenweg en het Sint-Denijsplein.

In het kader van haar samenwerking met het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw zal de MIVB actief deelnemen aan de studiedag over de wegbekledingen tussen tramsporen en op busbanen, die op 24 oktober eerstkomend in het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw wordt georganiseerd.

Inzake de administratieve moeilijkheden die snelle interventies voor bedekkingen met klinkers in de weg staan, merkt de MIVB op dat de ordonnantie betreffende de coördinatie van de werken thans herzien wordt.

Tot slot deelt de MIVB mij mee dat zij bij het indienen van de aanvragen voor stedenbouwkundige vergunningen voortaan de voorkeur geeft aan de aanwending van de voormelde nieuwe technieken, die thans beproefd zijn. De bevoegde instanties inzake aflevering van stedenbouwkundige vergunningen zouden in de mate van het mogelijke attent moeten zijn op deze problematiek.

Vraag nr. 211 van de heer Marc Cools d.d. 23 juli 2001 (Fr.):

De toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor de personen met beperkte mobiliteit.

Kan de minister me zeggen welke initiatieven er de twee voorbije jaren zijn genomen om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor de personen met beperkte mobiliteit in Brussel te verbeteren ?

Kan hij me bevestigen dat, na het metrostation Maalbeek, ook andere stations met een lift zullen worden uitgerust, te weten twee stations per jaar ? Is nu al bekend welke de volgende stations zijn waar een lift komt ?

Kan u me ook zeggen hoever het staat met de aanpassing of de aankoop van bussen – door de MIVB – voor het vervoer van de personen met beperkte mobiliteit ?

Is het juist dat de wachttijd voor het reserveren van een minibus voor gehandicapten van de MIVB soms enorm lang is en dat, ondanks de intrede van het internet in de reservatiedienst, elke mail per fax of per telefoon moet worden bevestigd omdat de mails niet elke dag worden gelezen ?

Houdt de Task Force van het GEN in zijn werkzaamheden ook rekening met de behoeften van de gehandicapten ?

Antwoord : Wat de uitrusting met liften van de metrostations betreft, onderzoekt het gewestelijk bestuur thans de mogelijke plaatsing ervan in verscheidene stations.

Actuellement, les stations suivantes font l'objet de ce type d'étude :

a) dans le réseau existant :

– l'installation des ascenseurs de la station Maelbeek est en cours;

– les stations Gare Centrale et De Brouckere sont en cours d'adaptation, en relation étroite avec les travaux de rénovation;

– les stations Arts-Loi, Rogier, Gare du Midi et Parc sont à l'étude, en relation étroite avec les travaux de rénovation;

– l'étude de l'adaptation des stations Beekkant, Comte de Flandre, Demey, Heysel, Houba-Brugmann, Madou, Merode, Roodebeek, Saint-Guidon et Simonis, est prévue à court terme, en vue d'une mise à disposition à l'horizon 2005;

– l'étude et l'équipement de la station Schuman seront intégrés dans la transformation des ouvrages dans le cadre des travaux RER;

– l'étude et l'équipement d'environ 15 stations supplémentaires à définir sont prévus à moyen terme, en vue d'une mise à disposition à l'horizon 2009;

– l'étude et l'équipement des 19 stations restantes sont prévus à long terme, en vue d'une mise à disposition à l'horizon 2012.

b) dans les nouvelles stations,

les marchés d'étude et de travaux des futures stations La Roue, Ceria, Careme, Erasme, Delacroix et Gare de l'Ouest 2, comprennent l'installation d'ascenseurs qui seront opérationnels dès la mise en service de ces extensions.

Sur le plan des autobus, la STIB confirme qu'elle possède 74 véhicules accessibles aux personnes à mobilité réduite. Il s'agit de 32 nouveaux articulés et de 42 midibus.

La STIB étudie actuellement les conditions de mise en exploitation de cette fonctionnalité en examinant tous les aspects qui y sont liés, tant sur le plan de l'infrastructure (voirie, arrêt) que sur celui de la sécurité des usagers, tant dans le véhicule qu'à l'extérieur.

En ce qui concerne le service de minibus, la STIB informe qu'elle a connu par le passé, en raison d'une installation téléphonique vieillissante, quelques problèmes de files d'attente au téléphone.

Ce problème est résolu à ce jour et, parallèlement, il est loisible aux PMR (Personnes à Mobilité Réduite) sollicitant une demande de transport, de l'effectuer via Internet.

La confirmation ou non de la commande est effectuée par le même canal ou par téléphone.

Enfin, il est bien entendu que les besoins des personnes handicapées seront intégrés dans les travaux de la task-force sur le RER, conformément aux exigences de l'arrêté royal du 9 mai 1977 en exécution de la loi du 17 juillet 1975 relative à l'accès des handicapés aux bâtiments accessibles au public.

Op dit ogenblik zijn de volgende stations opgenomen in die studie :

a) op het bestaande net :

– de installatie van de liften in het station Maalbeek is aan de gang;

– de stations Centraal Station en De Brouckere worden aangepast, in nauw verband met de werken voor de vernieuwing ervan;

– de stations Kunst-Wet; Rogier, Zuidstation en Park worden onderzocht, samen met de werken voor de vernieuwing ervan;

– de studie voor de aanpassing van de stations Beekkant, Graaf van Vlaanderen, Demey, Heizel, Houba-Brugmann, Madou, Merode, Roodebeek, Sint-Guido en Simonis is op korte termijn gepland, voor de terbeschikkingstelling tegen 2005;

– de studie en de uitrusting van het station Schuman zullen geïntegreerd worden in de verbouwing van de kunstwerken in het kader van de GEN-werken;

– in de studie en de uitrusting van ongeveer 15 te bepalen bijkomende stations zal op middellange termijn worden voorzien, voor de terbeschikkingstelling tegen 2009;

– in de studie en de uitrusting van de overige 19 stations is op lange termijn voorzien, voor de terbeschikkingstelling tegen 2012.

b) in de nieuwe stations,

de opdrachten van studie en werken voor de toekomstige stations Het Rad, Coovi, Careme, Erasmus, Delacroix en Weststation 2, behelzen de installatie van liften die operationeel zullen zijn vanaf de indienststelling van die uitbreidingen.

Inzake de autobussen bevestigt de MIVB dat zij 74 voertuigen bezit die toegankelijk zijn voor personen met beperkte mobiliteit. Het betreft 32 nieuwe gelede autobussen en 42 midibussen.

De MIVB bestudeert thans de omstandigheden voor de exploitatie van deze functionaliteit door alle ermee verband houdende aspecten te onderzoeken, zowel qua infrastructuur (wegenis, halte) als qua veiligheid van de gebruikers in en buiten het voertuig.

Wat de minibusdienst betreft, meldt de MIVB dat zij in het verleden wegens een verouderde telefooninstallatie enkele problemen heeft gehad inzake wachttijden aan de telefoon.

Dat probleem is vandaag opgelost, en parallel hiermee kunnen de PBM's (Personen met Beperkte Mobiliteit) die een vraag om vervoer indienen zulks doen via het internet.

De bevestiging of de niet-bevestiging van de bestelling wordt via dezelfde weg gedaan of per telefoon.

Tot slot is het vanzelfsprekend dat de behoeften van de gehandicapte personen geïntegreerd zullen worden in de werkzaamheden van de task force voor het GEN, overeenkomstig de vereisten van het koninklijk besluit van 9 mei 1977 ter uitvoering van de wet van 17 juli 1975 betreffende de toegang voor gehandicapten tot de voor het publiek toegankelijke gebouwen.

Question n° 212 de M. Denis Grimberghs du 23 juillet 2001 (Fr.):

Les tarifs à pratiquer par la STIB lors de la prochaine journée européenne de la Mobilité du 22 septembre 2001.

La semaine de la Mobilité aura lieu du 22 au 30 septembre prochain. Dans toute l'Europe, une journée « En ville, sans ma voiture » sera organisée le 22 septembre. Diverses communes de la Région bruxelloise ont pris des initiatives pour participer à cette manifestation.

Il semble par ailleurs que la Région de Bruxelles-Capitale, avec son ministre des Transports et son secrétaire d'Etat à la Mobilité, devrait elle aussi marquer cette date d'un geste symbolique fort.

Diverses associations bruxelloises ont invité le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale à assurer la gratuité ce jour-là sur l'ensemble du réseau de la STIB. J'aimerais interroger le ministre des Transports pour savoir s'il partage cette revendication. La gratuité des transports en commun fut à plusieurs occasions (mariage princier notamment) utilisée comme outil de mobilité en Région bruxelloise. Quel serait, par ailleurs, le coût d'une telle opération « STIB gratuite le 22 septembre » ?

Réponse : La STIB participera de diverses manières, en fonction des mesures prises par les autorités communales, à la journée « En ville sans ma voiture » qui sera organisée le 22 septembre prochain.

Parmi les projets les plus intéressants auxquels la STIB apporte son soutien, on peut citer :

– Watermael-Boitsfort : périmètre sans voiture sur presque tout le territoire : 3 navettes de bus desserviront les différents quartiers toutes les 10 minutes.

– Bruxelles : périmètre sans voiture : libre passage aux lignes de bus 34, 48, 95 et 96 avec terminus Bourse, rames de métro de grande capacité sur les lignes 1A et 1B.

– Saint-Gilles : site propre aux lignes de trams 91 et 92 chaussée de Charleroi entre Ma Campagne et Stéphanie pendant 4 jours : fréquence doublée sur ces lignes en soirée entre Poelart et Ma Campagne.

– Ixelles : périmètre sans voiture dans le triangle chaussée d'Ixelles – chaussée de Wavre – rue de la Tulipe : meilleure fluidité des lignes de bus 54 et 71 avec fréquence doublée sur cette dernière entre Porte de Namur et Flagey.

– Anderlecht : rue Wayez et place de la Vaillance réservées à la mobilité alternative : fréquence doublée sur la ligne de tram 56 entre Gare du Midi et Ceria.

– d'une manière générale, la fréquence des lignes de bus 29, 34, 45, 54 et 66 qui desservent les quartiers commerciaux sera améliorée. Les bus des lignes 61, 95 et 96 verront leur capacité agrandie.

De plus, à cette occasion et toujours dans le but de favoriser l'utilisation des transports en commun, la STIB, en collaboration avec les opérateurs de Flandre et de Wallonie, mettra en vente un

Vraag nr. 212 van de heer Denis Grimberghs d.d. 23 juli 2001 (Fr.):

De tarieven die de MIVB zal hanteren bij de komende Europese dag van de Mobiliteit op 22 september 2001.

De Week van de Mobiliteit heeft plaats van 22 tot 30 september. In heel Europa wordt op 22 september een dag « Zonder auto mobiel in de stad » gehouden. Verschillende gemeenten van het Brussels Gewest hebben initiatieven genomen in het kader van dat evenement.

Ook het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zou, via zijn minister voor Vervoer en zijn staatssecretaris voor Mobiliteit, een aanzienlijke symbolische daad moeten stellen.

Verschillende Brusselse verenigingen hebben de Brusselse Hoofdstedelijke Regering gevraagd die dag te zorgen voor gratis openbaar vervoer op het net van de MIVB. Steunt de minister van Vervoer dat voorstel ? Al vaker is in het Brussels gewest bij bepaalde gelegenheden gratis openbaar vervoer aangeboden (bij het huwelijk van Prins Filip bijvoorbeeld). Hoeveel zou dat gratis vervoer de MIVB op 22 september kosten ?

Antwoord : De MIVB zal op allerlei manieren deelnemen aan de dag « Zonder auto mobiel in de stad » die op 22 september eerstkomend wordt georganiseerd, weliswaar op basis van de maatregelen die getroffen worden door de gemeentebesturen.

Onder de interessantste projecten waaraan de MIVB haar steun verleent, kunnen geciteerd worden :

– Watermaal-Bosvoorde : perimeter zonder auto op bijna heel het grondgebied : 3 pendelbusdiensten zullen de verschillende wijken om de 10 minuten aandoen.

– Brussel : perimeter zonder auto : vrije doorgang voor de buslijnen 34, 48, 95 en 96 met eindpunt Beurs; metrostellen met grote capaciteit op de lijnen 1A en 1B.

– Sint-Gillis : eigen banen voor de tramlijnen 91 en 92 Charloisesteenweg tussen Ma Campagne en Stefania gedurende 4 dagen : dubbele frequentie op die lijnen 's avonds tussen Poelaert en Ma Campagne.

– Elsenne : perimeter zonder auto's in de driehoek Elsenneesteenweg – Waverseesteenweg – Tulpstraat : vlottere doorstroming van de buslijnen 54 en 71 met dubbele frequentie op lijn 71 tussen de Naamsepoort en Flagey.

– Anderlecht : Wayezstraat en Dapperheidsplein voorbehouden voor de alternatieve mobiliteit : dubbele frequentie op tramlijn 56 tussen het Zuidstation en Coovi.

– algemeen gesteld, zal de frequentie van de buslijnen 29, 34, 45, 54 en 66 die de handelswijken bedienen, verbeterd worden. De buslijnen 61, 95 en 96 zullen uitgerust worden met voertuigen met grotere capaciteit.

Te dezer gelegenheid en steeds om het gebruik van het openbaar vervoer aan te moedigen, zal de MIVB, in samenwerking met de operatoren van Vlaanderen en Wallonië, een gemeen-

titre de transport commun « De Lijn, TEC, STIB », valable sur l'ensemble des trois réseaux et pour toute la journée au prix de 70 BEF.

En concertation avec les partenaires des autres régions il a été décidé de ne pas opter pour la gratuité du transport en commun ce jour.

L'expérience antérieure (cf. le mariage princier) nous confirme que le coût d'une telle initiative se chiffre à 5 millions BEF pour notre région.

Question n° 213 de M. Jean-Pierre Cornelissen du 1^{er} août 2001 (Fr.):

Persistence d'une inégalité de traitement entre les seniors bruxellois et leurs concitoyens wallons et flamands.

Une question écrite ne saurait avoir pour objet de retracer toute la saga relative à la gratuité accordée aux seniors sur les sociétés de transport régionales.

Avec d'autres collègues, j'ai du reste eu l'occasion d'aborder avec vous la question à de multiples reprises.

Un élément nouveau est intervenu par le fait que vous avez pu négocier et obtenir une certaine réciprocité entre Bruxelles et la Wallonie, ce qui permet aujourd'hui à un senior bruxellois d'obtenir un libre-parcours sur les lignes du TEC.

Grâce à un accord de coopération conclu entre Flandre et Wallonie, les usagers respectifs de TEC et de De Lijn disposent de libre-parcours leur permettant d'emprunter les deux réseaux.

Par ailleurs, on sait également qu'à l'initiative du ministre des Affaires bruxelloises dans le Gouvernement flamand, plus ou moins 10.000 Bruxellois, flamands pour la quasi totalité, bénéficient eux aussi d'un libre-parcours leur donnant accès aux réseaux wallon et flamand.

En dehors de ces privilèges, tous les autres seniors bruxellois ne disposent pas de la gratuité sur les services de De Lijn.

Pouvez-vous m'indiquer, Monsieur le Ministre :

- si vous avez entamé des négociations avec la Région flamande, et dans l'affirmative, pour quels motifs elles n'ont pas abouti à ce jour;
- pour quelle raison le système mis en place avec la Wallonie ne peut être étendu à la Région flamande;
- quels efforts vous entreprenez pour mettre fin à ce qui doit être considéré comme une inégalité et une injustice intolérable ?

Réponse : En réponse à sa question, j'ai l'honneur de faire savoir à l'Honorable Membre que, le 8 septembre 2000 déjà, je prenais l'initiative d'aborder la problématique des tarifs préférentiels au sein de la Conférence Interministérielle de la Mobilité, de l'Infrastructure et des Télécommunications, le forum de concertation entre les Régions et l'Etat fédéral en matière de Mobilité et de Transport.

schappelijk vervoerbewijs « De Lijn, TEC, MIVB » verkopen, dat de hele dag geldig is op de drie netten, tegen de prijs van 70 BEF.

In overleg met de andere gewesten werd er dus voor geopteerd om op deze dag geen gratis openbaar vervoer aan te bieden.

Uit vroegere ervaring (cf. het prinselijk huwelijk) weten we dat zulk initiatief ons gewest 5 miljoen BEF zou kosten.

Vraag nr. 213 van de heer Jean-Pierre Cornelissen d.d. 1 augustus 2001 (Fr.):

Blijvende ongelijke behandeling van de Brusselse senioren tegenover hun Waalse en Vlaamse medeburgers.

Een schriftelijke vraag zou niet mogen dienen om het hele verhaal van het gratis openbaar vervoer voor senioren bij de gewestelijke vervoermaatschappijen te schetsen.

Samen met andere collega's heb ik u overigens meermaals op dat probleem kunnen wijzen.

Er is echter een nieuw gegeven, te weten het feit dat u onderhandeld heeft over een zekere wederkerigheid tussen Brussel en Wallonië, waardoor een Brusselse senior tegenwoordig gratis met de TEC mag reizen.

Dankzij een samenwerkingsakkoord tussen Vlaanderen en Wallonië, mogen de respectieve gebruikers van de TEC en De Lijn gratis op deze twee netten reizen.

Bovendien is het zo dat, op initiatief van de minister van Brusselse Aangelegenheden in de Vlaamse Regering, meer dan 10.000 Brusselaars - bijna allemaal Vlamingen - eveneens gratis op het Waalse en het Vlaamse net mogen reizen.

Afgezien van die voorrechten, mogen alle andere Brusselse senioren niet gratis met De Lijn reizen.

Kan de minister me zeggen :

- of hij met het Vlaamse Gewest onderhandelingen voert en, zo ja, waarom dat tot op heden nog geen resultaat heeft opgeleverd;
- waarom de regeling die met Wallonië is getroffen niet met Vlaanderen mogelijk is;
- wat hij doet om een einde te maken aan een ongelijkheid en een onduidelijk onrecht ?

Antwoord : In antwoord op de vraag van het Geacht Raadslid kan ik meedelen dat ik reeds op 8 september 2000 het initiatief heb genomen om de problematiek van de voorkeurtarieven aan te kaarten in het kader van de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie, het overlegorgaan tussen de gewesten en de federale overheid op het vlak van Mobiliteit en Vervoer.

Afin de parvenir à un règlement général de la problématique, j'ai proposé à la Conférence Interministérielle la conclusion – sur la base du principe de réciprocité – d'un accord de principe entre toutes les autorités belges organisant des transports en commun, afin que les tarifs préférentiels, qu'elles appliquent ou instaurent, soient dorénavant octroyés à tous les usagers de la catégorie visée, sans distinction sur la base du domicile.

Cette proposition n'ayant pas donné lieu à un accord au sein de la Conférence Interministérielle, j'ai décidé de poursuivre les discussions de façon bilatérale, aussi bien avec la Région flamande qu'avec la Région wallonne.

Cette concertation a abouti à un accord de principe de la part de la Région wallonne qui s'est déclarée disposée à souscrire à ce principe et à accorder sur la base de cet accord la gratuité des transports en commun sur les TEC aux seniors bruxellois.

Par contre, la Région flamande n'a pas souhaité souscrire à ces principes jusqu'à ce jour. La Région flamande est uniquement disposée à ouvrir ses tarifs préférentiels à des habitants des autres Régions à condition que ces Régions instaurent des tarifs préférentiels identiques.

Etant donné qu'il est provisoirement apparu impossible de parvenir à un accord à ce sujet avec les trois Régions, il a été procédé à l'élaboration d'un protocole d'accord dont l'application se limite pour le moment à la Région wallonne et à la Région bruxelloise.

Comme stipulé dans le protocole d'accord précité, aussi bien la Région wallonne que la Région de Bruxelles-Capitale souhaitent que la Région flamande y adhère.

Dès lors, je continuerai mes pourparlers afin de parvenir également à un accord avec la Région flamande.

Question n° 214 de Mme Adelheid Byttebier du 1^{er} août 2001 (N.):

Accidents à un arrêt de tram.

Le 5 juillet dernier, un vieil homme a perdu la vie à l'arrêt de tram Schaerbeek. Lorsqu'il a voulu prendre le tram, celui-ci a démarré et malheureusement, le vieil homme a glissé sous les roues du tram. Cet accident serait dû au fait que l'arrêt se trouve dans un tournant et que dès lors le chauffeur n'a pas pu voir le vieil homme. Il me revient qu'il ne s'agit pas d'un cas isolé.

1. A-t-on connaissance d'autres accidents de ce type, qu'ils aient ou non provoqué un décès, au cours de ces cinq dernières années ? Pouvez-vous me fournir une liste précise de leur date, de l'endroit où ils ont eu lieu et de l'âge des victimes ?
2. La STIB a-t-elle entamé un examen interne des causes de ces accidents et éventuellement des mesures qui permettraient de les éviter dans l'avenir ? Dans l'affirmative, quelles en sont les conclusions ?
3. La STIB sait-elle combien d'arrêts de trams se trouvent dans un tel tournant dangereux qui comporte un angle mort ?

Teneinde te komen tot een algemene regeling voor deze problematiek, heb ik de Interministeriële Conferentie voorgesteld om op basis van wederkerigheid een principieel akkoord te sluiten tussen alle overheden die in België openbaar vervoer inrichten opdat de voorkeurtarieven die zij elk hebben of invoeren, voortaan zouden worden toegekend aan alle gebruikers uit de beoogde categorie, zonder onderscheid naar woonplaats.

Over dit voorstel kon echter geen akkoord worden bereikt binnen de Interministeriële Conferentie. Bijgevolg heb ik het overleg op bilaterale wijze voortgezet met zowel het Vlaams gewest als het Waalse gewest.

Dit overleg heeft geleid tot een principieel akkoord vanwege het Waals gewest, dat zich bereid heeft verklaard dit principe mee te onderschrijven en op basis hiervan het gratis openbaar vervoer voor senioren op de TEC open te stellen aan de Brusselse senioren.

Het Vlaams gewest daarentegen heeft tot op heden deze principes niet willen onderschrijven. Het Vlaams gewest is enkel bereid zijn voorkeurtarieven open te stellen aan inwoners van de andere gewesten, op voorwaarde dat deze gewesten precies dezelfde voorkeurtarieven hanteren als het Vlaams gewest.

Aangezien het voorlopig onmogelijk is gebleken hierover tot een akkoord te komen tussen de drie gewesten tezamen, werd overgegaan tot de opmaak van een protocolakkoord dat in toepassing voorlopig beperkt is tot het Waals gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Zoals bepaald in voornoemd protocolakkoord is het echter de wens van zowel het Waals gewest als het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dat ook het Vlaams gewest tot dit akkoord zou toetreden.

Ik zal dan ook verder overleg blijven plegen teneinde hierover eveneens met het Vlaams gewest tot een akkoord te komen.

Vraag nr. 214 van mevr. Adelheid Byttebier d.d. 1 augustus 2001 (N.):

Ongevallen aan een tramhalte.

Op 5 juli jongstleden kwam een bejaarde man om het leven aan de tramhalte Schaarbeek. Toen hij poogde de tram te nemen, vertrok deze, waardoor hij ongelukkigerwijs onder de wielen van de tram terecht kwam. De oorzaak van dit ongeval zou te vinden zijn in het feit dat de tramhalte zich aan een bocht van de tramlijn bevindt. Daardoor kon de chauffeur de bejaarde man niet zien. Naar ik vernomen heb is dit geen alleenstaand geval.

1. Zijn nog andere gevallen bekend, al dan niet met dodelijke afloop, van dergelijke ongevallen de laatste vijf jaar ? Kunt u een precieze lijst geven van wanneer en waar, alsook de leeftijd van de slachtoffers ?
2. Heeft de MIVB een intern onderzoek opgestart naar de oorzaken en eventueel naar maatregelen om dergelijke ongevallen in de toekomst te voorkomen ? Zo ja, wat zijn de conclusies van dat onderzoek ?
3. Heeft de MIVB er een zicht op hoeveel van haar tramhaltes zich in een dergelijke gevaarlijke bocht met dode hoek bevinden ?

Réponse : Je peux communiquer à l'Honorable Membre qu'en réponse à sa question concernant l'accident du cinq juillet dernier, à un arrêt de tram en courbe, deux accidents graves similaires se sont produits ces cinq dernières années sur le réseau de la STIB.

Le 3 novembre 2000, à l'arrêt place Verboekhoven (ligne 52) une dame de 44 ans, perdant l'équilibre, est tombée, juste au moment où elle essayait encore d'ouvrir la troisième porte du tramway, alors que le véhicule était déjà en marche.

Elle est tombée sous les roues du tram et a été transportée, gravement blessée, à l'hôpital.

D'après tous les témoignages, la dame semblait avoir des problèmes d'équilibre. Il est prouvé que le conducteur du tram a démarré après verrouillage des portes et que rien d'anormal aux portes n'était signalé à son poste de conduite. L'instruction judiciaire est encore en cours.

Je me permet de vous faire remarquer que, dès qu'un obstacle se trouve entre les portes, le conducteur reçoit un signal et que le véhicule ne peut plus démarrer.

Le 28 février 1996, à l'arrêt en courbe légère du boulevard de Smet de Naeyer (direction Simonis), un homme âgé de 74 ans est tombé sous le tram et n'a pas survécu à l'accident.

D'après un témoin, il serait tombé en descendant à la deuxième porte de la première partie du tram de la ligne 19.

Comme suite à cet accident les rétroviseurs sur les trams de la STIB ont été adaptés afin de permettre aux conducteurs d'avoir une meilleure vue du flanc du tram.

Les rétroviseurs ne se rétractent que lorsque le conducteur a exécuté la fermeture et le verrouillage des portes.

L'accident du 5 juillet 2001, à la place Princesse Elisabeth, concerne un homme âgé de 84 ans qui, en trébuchant, est tombé sous un tram de la ligne 56. Il n'a pas survécu à l'accident.

D'après une enquête interne de la STIB, les portes du tram étaient déjà fermées et rien d'anormal aux portes n'avait été signalé au poste de conduite de l'agent.

Les circonstances exactes de l'accident ne nous sont pas encore connues, mais une information judiciaire, concernant la cause et les responsabilités, est toujours en cours.

Les systèmes de sécurité, dont tous les trams sont équipés (conformément à l'article 12 du Règlement sur la police des transports de personnes), ont bien fonctionné et ceci a permis au conducteur de démarrer après fermeture et verrouillage des portes et après extinction de la lampe témoin au poste de conduite.

Aux endroits où le déplacement d'un arrêt est impossible, des miroirs ont été placés, permettant au conducteur d'avoir une meilleure vue sur les voyageurs embarquant ou débarquant dans la partie arrière du tram.

Le placement d'un tel miroir était impossible à l'arrêt concerné. La reconstruction intégrale de l'arrêt « Schaerbeek » en

Antwoord : Ik kan het Geachte Lid meedelen dat in antwoord op de vraag met betrekking tot het ongeval van vijf juli laatstleden, aan een tramhalte in een bocht, de laatste vijf jaar twee ernstige gelijkaardige ongevallen zijn gebeurd op het MIVB-net.

Op 3 november 2000, aan de halte Verboekhovenplein (lijn 52), verloor een dame van 44 jaar het evenwicht en viel, net toen ze nog poogde de derde deur van de reeds vertrekkende tram te openen.

Ze kwam onder de tramwielen terecht en werd zwaar gekwetst overgebracht naar het hospitaal.

Uit alle getuigenverklaringen blijkt dat de dame evenwichtsproblemen vertoonde. Vast staat dat de trambestuurder vertrok nadat de deuren waren vergrendeld en er niets abnormaals aan deze deuren was gesignaleerd op zijn bestuurderspost. Het gerechtelijk onderzoek is nog steeds aan de gang.

Ik mag er op wijzen dat zodra er een hindernis tussen de deuren zit, de bestuurder een signaal krijgt en het voertuig niet kan vertrekken.

Op 28 februari 1996, aan de halte in lichte bocht van de Smet de Naeyerlaan (richting Simonis), viel een bejaarde man van 74 jaar onder de tram en overleefde het ongeval niet.

Volgens een getuige zou hij bij het afstappen aan de tweede deur van het eerste deel van de tram van lijn 19 gevallen zijn.

Ten gevolge van dit ongeval werden de achteruitkijkspiegels op de MIVB-trams aangepast om de bestuurders een beter zicht op de flank van de tram te bieden.

De spiegels klappen pas toe nadat de bestuurder de sluiting en de vergrendeling van de deuren heeft uitgevoerd.

Het ongeval van 5 juli 2001, aan het Prinses Elisabethplein, betreft een bejaarde man van 84 jaar die gestruikeld zou zijn en onder een tram van lijn 56 terecht kwam. Hij overleefde het ongeval niet.

Uit een intern MIVB-onderzoek blijkt dat de deuren van de tram reeds gesloten waren en dat er niets abnormaals aan de deuren gemeld werd op de bestuurderspost van de bestuurder.

De juiste omstandigheden van het ongeval zijn ons nog niet bekend, maar een gerechtelijk onderzoek, met betrekking tot de oorzaak en de aansprakelijkheden, is nog steeds aan de gang.

De veiligheidssystemen waarmee alle trams zijn uitgerust (conform artikel 12 van het Reglement op de politie van personenvervoer), hebben goed gefunctioneerd en dit liet de bestuurder toe te vertrekken na het sluiten en het vergrendelen van de deuren en na het uitdoven van het verklikkerlichtje in de bestuurderscabine.

Op de plaatsen waar het verplaatsen van een halte niet mogelijk is werden spiegels geplaatst die het de bestuurder mogelijk maken een beter zicht te hebben op de reizigers die in- en uitstappen in het achterste deel van de tram.

Aan de betrokken halte was het onmogelijk een dergelijke spiegel te plaatsen. Een volledige heraanleg van de halte « Schaar-

dehors de la zone en courbe est néanmoins prévue pour le printemps 2002. Entre-temps l'arrêt en question a été supprimé.

Veillez trouver ci-dessous la liste des huit « arrêts en courbe » du réseau de tramway de la STIB.

Arrêts	Communes	Lignes
Place des Bienfaiteurs (2 directions)	Schaerbeek	90
Gare de Schaerbeek (terminus)	Schaerbeek	56-92-93
Place Verboekhoven (2 directions)	Schaerbeek	52-55-56-92-93
Place Liedts (vers communes limitrophes)*	Schaerbeek	52-55-56
Degreef (bld. de Smet de Naeyer vers ville)	Jette	18-19-81
De Wand - Gros Tilleul (2 directions)	Bruxelles	23-52
Van Praet (vers ville)	Bruxelles	23-52
Rond-point du Meir (2 directions)	Anderlecht	56

* Arrêt momentanément déplacé vers le début de la rue Gallait (en attente de réaménagement).

Question n° 215 de Mme Adelheid Byttebier du 1 août 2001 (N.):

Extension du réseau de (pré)méto.

La Carte 6 (Transports en commun) du Plan régional d'affectation du sol fait mention d'une extension du réseau de (pré)méto depuis la station Osseghem jusqu'au cimetière de Molenbeek en passant par le Karreveld. Nous ne trouvons aucune explication sur ce projet ni dans le Plan régional d'affectation du sol ni dans le contrat de gestion de la STIB 2001-2005. Quels sont les plans précis du gouvernement bruxellois concernant les transports en commun en direction du cimetière de Molenbeek ?

Réponse : L'Honorable Membre fait référence aux indications sur la carte n° 6 du PRAS relative à la desserte de la chaussée de Gand entre Etangs Noirs et le boulevard Mettewie.

Les conditions de circulation des lignes 82, 83 et 85 sur la chaussée de Gand sont difficiles pendant les heures de pointe, même si la situation n'est pas encore aussi dramatique que sur la chaussée de Charleroi ou la chaussée d'Alsemberg.

L'espace disponible entre les immeubles ne permet pas l'aménagement d'un site propre dans les 2 sens, sauf en supprimant un sens de circulation pour le trafic automobile ou une bande de stationnement. Cela ne serait évidemment pas facile à concrétiser sur une artère commerçante.

Le prolongement du méto est une des solutions que devra explorer une étude commandée par la secrétaire d'Etat à la Mobilité dans le cadre de la mise à jour du Plan de déplacements Iris.

Dans l'attente des résultats de cette étude, toute programmation serait prématurée. Il n'était donc pas opportun d'évoquer sa réalisation dans l'actuel contrat de gestion de la STIB.

beek » buiten de bochtzone wordt evenwel gepland voor de lente 2002. Ondertussen is de betrokken halteplaats opgeheven.

U vindt hieronder de lijst met de acht « haltes in boog » op het MIVB-tramnet.

Haltes	Gemeenten	Lijnen
Weldoenersplein (2 richtingen)	Schaarbeek	90
Station van Schaarbeek (eindpunt)	Schaarbeek	56-92-93
Verboekhovenplein (2 richtingen)	Schaarbeek	52-55-56-92-93
Liedtsplein (naar randgemeenten)*	Schaarbeek	52-55-56
Degreef (de Smet de Naeyerlaan naar stad)	Jette	18-19-81
De Wand - Dikke Linde (2 richtingen)	Brussel	23-52
Van Praet (naar stad)	Brussel	23-52
Meirplein (2 richtingen)	Anderlecht	56

* Halte tijdelijk verplaatst naar de ingang van de Gallaitstraat (in afwachting van heraanleg).

Vraag nr. 215 van mevr. Adelheid Byttebier d.d. 1 augustus 2001 (N.):

Uitbreiding van het (pre)metronetwerk.

Kaart 6 (Openbaar Vervoer) van het Gewestelijk Bestemmingsplan maakt gewag van een uitbreiding van het (pre)metronetwerk van station Osseghem via Karreveld naar Kerkhof Molenbeek. Noch in het Gewestelijk Bestemmingsplan, noch in het Beheerscontract MIVB 2001-2005 wordt dit toegelicht. Wat zijn de precieze plannen van de Brusselse regering aangaande het openbaar vervoer richting Kerkhof Molenbeek ?

Antwoord : Het Geachte Lid verwijst naar de aanwijzingen op kaart nr. 6 van het GBP betreffende de bediening van de Gentssesteenweg tussen Zwarte Vijvers en de Mettewielaan.

De rijomstandigheden van de lijnen 82, 83 en 85 op de Gentssesteenweg zijn moeilijk tijdens de spitsuren, ook al is de situatie nog niet zo dramatisch als op de Charleroise- of de Alsembergsesteenweg.

De beschikbare ruimte tussen de gebouwen laat geen eigen bedding toe in beide richtingen, behalve indien men een rijrichting of een parkeerstrook afschaft voor het autoverkeer. Dit is natuurlijk moeilijk haalbaar op een verkeersas met handelszaken.

De verlenging van de metro is een van de oplossingen die zal moeten worden onderzocht in het kader van een studie die is besteld door de staatssecretaris voor Mobiliteit in het kader van de actualisering van het verkeersplan Iris.

Elke planning is dan ook voorbarig in afwachting van de resultaten van de studie. Het was bijgevolg niet opportuun om de realisatie ervan op te nemen in het huidige beheerscontract met de MIVB.

A ce stade des plans régionaux, et compte tenu d'une part modale déjà importante des transports en commun et du développement du RER à la gare de Berchem et sur la ligne SNCB n° 28, il n'est pas prévu de réaliser cet ouvrage dans la décennie en cours. Ceci est dû aux besoins à rencontrer au niveau du transfert modal dans d'autres communes de la Région.

Tout comme pour les autres projets en faveur des transports en commun sur lesquels l'Honorable Membre m'interroge, il s'agit ici de projets qui n'ont pas encore fait l'objet de décisions mais qui sont étudiés ou le seront dans une phase ultérieure. Compte tenu du caractère impératif du Plan Régional d'Aménagement du Sol, ces projets devaient cependant y être repris afin de ne pas empêcher une future réalisation au niveau urbanistique.

Question n° 216 de Mme Adelheid Byttebier du 1^{er} août 2001 (N.):

Itinéraire en site indépendant en direction de l'AZ-VUB.

La Carte 6 (Transports en commun) du Plan régional d'affectation du sol ne fait pas mention de l'aménagement d'un itinéraire en site indépendant en direction de l'AZ-VUB. Le point 27.7 du Plan régional d'affectation du sol (Le réseau des transports en commun) parle d'un itinéraire en site indépendant vers l'AZ-VUB. Au point 10 du chapitre XII du Plan régional d'affectation du sol, il est prévu que la liaison entre Simonis et l'AZ-VUB sera plus rapide via un itinéraire de surface en site protégé, que via un détour en métro par le Heysel, et que le projet de site indépendant entre le Heysel et l'AZ-VUB est supprimé. L'accord de gouvernement prévoit une desserte rapide et efficace. Quels sont les plans concrets du gouvernement bruxellois pour les transports en commun en direction de l'Academisch Ziekenhuis de Jette ?

Réponse : La question de l'Honorable Membre se rapporte à la desserte de l'AZ-VUB.

L'Accord gouvernemental prévoit une accélération des correspondances entre Simonis et l'AZ-VUB. Une étude a été effectuée en 1999 et a abouti à un certain nombre de conclusions, à savoir :

- que la liaison assurée par la ligne 14 de la STIB entre ces deux pôles s'effectue en 11 minutes hors heures de pointe et en 12 minutes aux heures de pointe pour 3,8 km, soit à une vitesse entre 19 km/h et 20,6 km/h, ce qui répond largement aux objectifs du Plan Iris;

- que des améliorations pouvaient néanmoins être apportées à certains points, notamment sur 2 carrefours où les feux sont pénalisants, à savoir, aux arrêts Miroir et Broustin où des ronds-points sont l'un prévu à court terme, l'autre déjà réalisé;

- qu'un site propre sur l'avenue du Laerbeek et sur le dernier tronçon de l'avenue de Jette vers la place Simonis permettrait d'améliorer la régularité aux heures de pointe. Ces sites propres sont programmés pour 2002-2003.

Moyennant ces améliorations, une vitesse commerciale de 25 km/h pourrait être atteinte.

In dit stadium van de gewestplannen, en rekening houdend met het belangrijk modaal aandeel van het openbaar vervoer en de ontwikkeling van het GEN aan het station van Berchem en op lijn 28 van de NMBS, is niet voorzien om dit werk tijdens het huidige decennium te verwezenlijken. Dit is te wijten aan de noden aan modale overdrachten waaraan dient tegemoetgekomen in andere gemeenten van het gewest.

Net zoals de andere projecten voor het openbaar vervoer waarover het Geachte Lid een vraag stelde, gaat het hier om projecten waarover nog geen beslissingen zijn genomen, maar die ter studie liggen of in een latere fase onderzocht zullen worden. Gelet op het bindende karakter van het Gewestelijk Bestemmingsplan dienden deze projecten echter in dit plan te worden opgenomen, teneinde op lange termijn een eventuele realisatie op stedenbouwkundig vlak niet in de weg te staan.

Vraag nr. 216 van mevr. Adelheid Byttebier d.d. 1 augustus 2001 (N.):

Lijn op afzonderlijke baan richting AZ-VUB.

Kaart 6 (Openbaar Vervoer) van het Gewestelijk Bestemmingsplan maakt geen melding van een aan te leggen lijn in een onafhankelijke baan richting AZ-VUB. In punt 27.7 van het Gewestelijk Bestemmingsplan (Het Openbaar Vervoernet) wordt gesproken over een lijn op afzonderlijke baan naar het AZ-VUB. Hoofdstuk XII, punt 10 van het Gewestelijk Bestemmingsplan stipuleert dat de verbinding tussen Simonis en het AZ-VUB vlugger zal zijn via een bovengrondse lijn in beschermde baan, dan wel via een omleiding met de metro via de Heizel; dat de geplande afzonderlijke baan tussen Heizel en AZ-VUB geschrapt wordt. Het regeerakkoord maakt melding van een snelle en efficiënte verbinding. Wat zijn de concrete plannen van de Brusselse regering aangaande het openbaar vervoer richting Academisch Ziekenhuis Jette ?

Antwoord : De vraag van het Geachte Lid betreft de bediening van het AZ-VUB.

Het regeerakkoord voorziet een opdrijven van de verbindingen tussen Simonis en het AZ-VUB. In 1999 werd hierover een studie verricht. Deze leidde tot een aantal conclusies, te weten :

- de verbinding van beide polen door lijn 14 van de MIVB gebeurt in 11 minuten buiten de spitsuren en in 12 minuten tijdens de spitsuren, dit voor een afstand van 3,8 km, of tegen een snelheid tussen 19 en 20,6 km/u. Deze snelheid voldoet in ruime mate aan de doelstellingen van het Irisplan;

- op bepaalde punten kunnen evenwel verbeteringen worden doorgevoerd, met name op 2 kruispunten waar de verkeerslichten vertragend werken, dit is aan de halten Spiegel en Broustin waar een rond punt is voorzien of reeds aangelegd;

- een eigen bedding op de Laerbeeklaan en op het laatste vak van de Jetselaan naar het Simonisplein zou toelaten om de regelmatigheid van de bediening tijdens de spitsuren te verhogen. Deze eigen beddingen zijn voorzien voor 2002-2003.

Middels deze verbeteringen kan een reissnelheid van 25 km/u worden gehaald.

Cependant, le transit à Simonis et la régularité de la desserte de la ligne entre le Nord et Simonis restent problématiques. Afin de diminuer l'impact négatif des correspondances pendant les heures creuses, la fréquence de desserte de la ligne 14 a été augmentée de 33 %, et ce simultanément à celle de la ligne 13 qui relie également mais de manière moins directe ces 2 pôles.

Pour la section Nord-Simonis, fort utile pour relier le réseau IC/IR de la SNCB à l'AZ-VUB, l'étude d'un ouvrage pour transports en commun, piétons et cyclistes franchissant le Canal dans l'axe du boulevard Bolivar face à la rue Picard est en cours. Cette étude est réalisée dans le cadre de l'Accord de coopération Etat-Région. L'ouvrage devrait permettre d'éviter un détour de 1,5 km par le Pont des Armateurs (et donc une perte de temps stérile de 5 à 7 minutes).

De plus, le site propre de la ligne de tram 18 entre la station Belgica et le boulevard du Jubilé sera incessamment transformé pour y accueillir la ligne 14.

Ces améliorations ne peuvent nous pas faire perdre de vue d'autres besoins en matière de liaisons rapides. Le PRAS n'a pas statué sur le tracé attendu que l'étude d'opportunité relative au prolongement du métro depuis le Heysel vers l'AZ-VUB n'est pas encore achevée et que la réalisation ou non d'un parking de transit sur le Ring en Région flamande sont des éléments à prendre en compte. Cela est d'ailleurs prévu dans l'accord de principe en matière de mobilité conclu le 10 juin 1998 entre la Région flamande et la Région bruxelloise.

Tout comme pour les autres projets en faveur des transports en commun sur lesquels l'Honorable Membre m'interroge, il s'agit ici de projets qui n'ont pas encore fait l'objet de décisions mais qui sont étudiés ou le seront dans une phase ultérieure. Compte tenu du caractère impératif du Plan Régional d'Aménagement du Sol, ces projets devaient cependant y être repris afin de ne pas empêcher une future réalisation au niveau urbanistique.

Question n° 217 de Mme Adelheid Byttebier du 1^{er} août 2001 (N.):

Itinéraire en site indépendant en direction de l'avenue Rogier.

La Carte 6 (Transports en commun) du Plan régional d'affectation du sol ne fait pas mention de l'aménagement d'un itinéraire en site indépendant depuis le Centre de communication Nord en direction de l'avenue Rogier. Le point 27.6 du Plan régional d'affectation du sol parle de l'aménagement d'un itinéraire en site indépendant qui reliera le Centre de communication Nord à l'avenue Rogier. Il est indiqué au chapitre XII du Plan régional d'affectation du sol que l'objectif d'amélioration de la vitesse commerciale pour la ligne de tram reliant la gare du Nord à l'avenue Rogier n'est pas atteint en raison de l'étroitesse des rues. Dans le chapitre cité, on parle d'un itinéraire en site indépendant entre la gare du Nord et l'avenue Rogier. Quels sont les plans concrets du gouvernement bruxellois pour les transports en commun depuis le Centre de communication Nord en direction de l'avenue Rogier ?

Het overstappen in Simonis en de regelmatige bediening van de lijn tussen Noord en Simonis blijven evenwel problematisch. Om het ongunstig effect te beperken van de verbindingen tijdens de spitsuren, werd de frequentie van de bediening door lijn 14 verhoogd met 33 %. Ter zelfdertijd werd ook deze van lijn 13 verhoogd die eveneens deze polen met elkaar verbindt, ook al gebeurt dit niet rechtstreeks.

Voor het vak Noord-Simonis, dat zeer nuttig is voor de verbinding van het IC/IR-net met het AZ-VUB, is momenteel een studie aan de gang voor werken ten behoeve van het openbaar vervoer, de voetgangers en fietsers die het Kanaal oversteken op de as van de Bolivarlaan, rechtover de Picardstraat. Deze studie wordt uitgevoerd in het kader van het samenwerkingsakkoord Staat-Gewest. Deze werken zouden moeten toelaten om een omweg van 1,5 km te vermijden via de Rederskaai (en bijgevolg een tijdverlies van 5 tot 7 minuten).

De eigen bedding van tramlijn 18 tussen het station Belgica en de Jubelfeestlaan zal zeer binnenkort worden omgevormd om te kunnen worden gebruikt door lijn 14.

Deze verbeteringen mogen ons andere noden aan snelverbindingen niet uit het oog laten verliezen. Het GBP beslist niets over het tracé vermits de studie van de gepastheid van de verlenging van de metro van de Heizel naar het AZ-VUB nog niet is voltooid. Bovendien is er de eventuele aanleg van een transitparking op de Ring in het Vlaamse gewest waarmee eveneens dient rekening gehouden, zoals voorzien in het beginselakkoord inzake mobiliteit gesloten op 10 juni 1998 tussen het Vlaamse en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest.

Net zoals de andere projecten voor het openbaar vervoer waarover het Geachte Lid een vraag stelde, gaat het hier om projecten waarover nog geen beslissingen zijn genomen, maar die ter studie liggen of in een latere fase onderzocht zullen worden. Gelet op het bindende karakter van het Gewestelijk Bestemmingsplan dienden deze projecten echter in dit plan te worden opgenomen, teneinde op lange termijn een eventuele realisatie op stedenbouwkundig vlak niet in de weg te staan.

Vraag nr. 217 van mevr. Adelheid Byttebier d.d. 1 augustus 2001 (N.):

Lijn op onafhankelijke baan richting Rogierlaan.

Kaart 6 (Openbaar Vervoer) van het Gewestelijk Bestemmingsplan maakt geen melding van een aan te leggen lijn in onafhankelijke baan van het Communicatiecentrum Noord richting Rogierlaan. In punt 27.6 van het Gewestelijk Bestemmingsplan wordt gesproken van de aanleg van een lijn op afzonderlijke baan tussen Noord en Rogier. In hoofdstuk XII van het Gewestelijk Bestemmingsplan wordt gezegd dat de doelstelling van verhoogde reisnelheid op de tramlijn Noord-Rogier niet gehaald wordt wegens de smalheid van de straten. Men spreekt in het aangehaalde hoofdstuk van een lijn op afzonderlijke baan van het Noordstation naar de Rogierlaan. Wat zijn de concrete plannen van de Brusselse regering aangaande het openbaar vervoer van het Communicatiecentrum Noord richting Rogierlaan ?

Réponse : La question de l'Honorable Membre relative à la liaison en site indépendant entre Nord et Rogier concerne en fait la liaison entre la Gare du Nord et l'avenue Rogier.

La configuration des rues et les pentes rencontrées imposent des détours importants aux clients de la ligne 90 qui emprunte en partie la rue Rogier qui est étroite et encombrée.

Alors que le trajet à vol d'oiseau est de 700 mètres jusqu'à la chaussée de Haecht, le trajet du tram comporte 1,6 km ou 900 mètres de détour. Pour les habitants des quartiers longeant l'avenue Rogier, ce détour se traduit par des déplacements à durée plus longue et à l'effet fort dissuasif.

En choisissant un itinéraire plus direct, la durée minimale du parcours entre la place Meiser et la gare du Nord serait ramenée de 15 à 7 minutes, un tronçon étant parcouru sur un site propre.

Un tel gain est susceptible d'engendrer un report modal important au profit des transports en commun, ce qui rencontre un des objectifs majeurs du plan Iris qui consiste à diminuer la pression de la voiture sur les quartiers résidentiels.

De plus, ces dernières années, les conditions de passage dans la rue Rogier se sont considérablement dégradées. A certains moments des heures de pointe, le tram met 6 à 10 minutes (donc entre 3 et 1,8 km/h !), contre les 3 minutes normalement octroyées à ces trams pour franchir ce tronçon de 330 m. Ceci entraîne des irrégularités qui se répercutent sur tout le tronçon Meiser-Midi – fort chargé – de la grande ceinture.

Des solutions de surface pour améliorer cet aspect particulier peuvent être négociées avec la commune mais nécessitent des détournements de circulation substantiels. Elles ne résolvent pas les détours imposés au tram, et ce en raison de la barrière formée par le talus du chemin de fer et les pentes de la rue Rogier. A certains endroits, ces pentes sont proches de 15 % et donc inaccessibles aux trams.

Tout comme pour les autres projets en faveur des transports en commun sur lesquels l'Honorable Membre m'interroge, il s'agit ici de projets qui n'ont pas encore fait l'objet de décisions mais qui sont étudiés ou le seront dans une phase ultérieure. Compte tenu du caractère impératif du Plan Régional d'Aménagement du Sol, ces projets devaient cependant y être repris afin de ne pas empêcher une future réalisation au niveau urbanistique.

Question n° 218 de Mme Adelheid Byttebier du 1^{er} août 2001 (N.):

Itinéraire en site indépendant de la station Lemonnier à la station gare du Nord.

La Carte 6 (Transports en commun) du Plan régional d'affectation du sol fait mention de l'aménagement d'un itinéraire en site indépendant de la station Lemonnier à la gare du Nord. Il est indiqué au chapitre XII du Plan régional d'affectation du sol que

Antwoord : De vraag van het Geachte Lid betreffende de verbinding op een afzonderlijke baan tussen Noord en Rogier heeft in feite betrekking op deze tussen het Noordstation en de Rogierlaan.

De vorm van de straten en de aanwezige hellingen vereisen aanzienlijke omwegen voor de klanten van lijn 90. Een gedeelte van deze lijn bedient de smalle en overvolle Rogierstraat.

Het traject in vogelvlucht tot aan de Haachtsesteenweg bedraagt dan wel maar 700 m, de reisweg van de tram bedraagt daarentegen 1,6 km waarvan 900 m aan omwegen. Voor de bewoners van de wijken langsheen de Rogierlaan geeft deze omweg aanleiding tot extra lange reistijden met een zeer ontradend effect.

Door de keuze van een meer rechtstreekse reisweg zou de minimumreisduur tussen het Meiserplein en het Noordstation van 15 op 7 minuten worden teruggebracht, waarvan een gedeelte op een eigen bedding.

Zo'n winst kan een aanzienlijke modale overdracht teweegbrengen ten gunste van het openbaar vervoer, en dit komt tegemoet aan een van de hoofddoelstellingen van het Irisplan, te weten, een afname van de autodruk in de woonwijken.

De laatste jaren is de doortocht in de Rogierstraat er bovendien een stuk moeilijker op geworden. Op bepaalde ogenblikken tijdens de spitsuren hebben de trams 6 tot 10 minuten nodig (een snelheid tussen 3 en 1,8 km/u !) tegen de voor de trams geprogrammeerde 3 minuten om dit vak van 330 m af te leggen. Dit brengt ongeregelheden mee op heel het – zwaar belaste – vak Meiser-Zuid van de grote ring.

Met de gemeente kan worden onderhandeld over bovengrondse oplossingen om dit aspect te verbeteren, maar deze oplossingen vereisen aanzienlijke verkeersomleggingen. Zij bieden trouwens geen oplossing voor de omwegen die worden opgelegd aan de trams wegens de barrière gevormd door de spoorwegberm en de hellingen van de Rogierstraat. Deze laatste halen op sommige plaatsen bijna 15 % en zijn bijgevolg ontoegankelijk voor het tramverkeer.

Net zoals de andere projecten voor het openbaar vervoer waarover het Geachte Lid een vraag stelde, gaat het hier om projecten waarover nog geen beslissingen zijn genomen, maar die ter studie liggen of in een latere fase onderzocht zullen worden. Gelet op het bindende karakter van het Gewestelijk Bestemmingsplan dienden deze projecten echter in dit plan te worden opgenomen, teneinde op lange termijn een eventuele realisatie op stedenbouwkundig vlak niet in de weg te staan.

Vraag nr. 218 van mevr. Adelheid Byttebier d.d. 1 augustus 2001 (N.):

Lijn op onafhankelijke baan van station Lemonnier naar station Noord.

Kaart 6 (Openbaar Vervoer) van het Gewestelijk Bestemmingsplan maakt melding van een aan te leggen lijn in onafhankelijke baan van station Lemonnier naar station Noord. In hoofdstuk XII van het Gewestelijk Bestemmingsplan wordt gezegd dat zelfs

même en exploitation de l'axe préméto nord-sud par des trams, il s'indique d'améliorer la station Lemonnier et d'améliorer la vitesse commerciale des trams dans le nœud souterrain de voies de trams entre la gare du Midi et la station Lemonnier. Quels sont les plans concrets du gouvernement bruxellois pour les transports en commun entre la station Lemonnier et la gare du Midi ? Pourquoi des travaux d'amélioration éventuels sont-ils nécessaires ?

Réponse : L'Honorable Membre pose une question relative au tronçon de préméto Gare du Midi-Lemonnier repris sur la carte n° 6 du PRAS comme ouvrage à réaliser en site indépendant.

S'il existe actuellement un tunnel entre ces deux stations, il présente un profil en travers particulier. Il est conçu pour les trams de 2,2 m de large avec des caisses de $\pm 7,5$ m de long, ce qui empêche son utilisation par des tramways répondant aux standards européens les plus courants, à savoir, des largeurs de 2,65 m avec des caisses de 10 m de long. Dans les courbes de 30 m de rayon rencontrées dans cet ouvrage, le croisement de tels véhicules serait impossible. Cette anomalie impose à la STIB d'acheter un matériel particulier à Bruxelles et occasionne des coûts de recherche et développement à amortir sur des petites séries (plusieurs centaines de millions BEF).

L'étude relative aux modes d'exploitation de l'axe Nord-Sud a démontré qu'il fallait envisager des augmentations de capacité des véhicules, à défaut de pouvoir augmenter la fréquence de passage qui frise le maximum aux heures de pointe. Cet accroissement ne peut dès lors se faire que par des allongements des véhicules, par l'accouplement de 2 ou plusieurs véhicules, par l'élargissement des trams ou par une combinaison de ces solutions. Les trams plus larges offrent un meilleur confort à longueur égale puisqu'un plus grand nombre de places assises est possible (4 sièges par rangée au lieu de 3).

Néanmoins, ce scénario nécessite également des adaptations en surface car le croisement peut s'avérer problématique en certains endroits, tels les courbes et les rues étroites.

Une motivation supplémentaire en faveur d'un tel ouvrage est le fait que cet ouvrage se raccorde au tunnel pour tram créé en 1957 sous la place de la Constitution et dans lequel circulent les lignes 18, 3/23, 52, 55, 56, 81, 82, 83 et 90. Cela en fait l'ouvrage souterrain pour transports en commun dans lequel circule le plus de trams en Europe, voire dans le monde. S'il existe encore des faibles marges d'accroissement de ce nombre – au détriment de la régularité et de la vitesse commerciale, rien ne permet de présager du trafic dans 15 à 30 ans.

Or un autre élément important vient se greffer ici : la réalisation de l'ouvrage se faisant sur le tracé de l'ancien lit de la Senne dans le cœur de l'îlot « Jamar ». Les nouvelles constructions ou extensions d'immeubles existants doivent être prévues dès à présent pour accepter un jour le passage de l'ouvrage, comme ce fut déjà imposé dans le passé.

Cet ouvrage n'est donc pas *a priori* dédié au métro mais bien à une amélioration de la capacité de l'axe Nord-Midi. Cela n'est pas

waneer de Noord-Zuid premetro zou uitgebaat worden met trams, het aanbevolen is om het Lemonnierstation te verbeteren en dat de reissnelheid van de trams in het ondergrondse knooppunt van de tramsporen tussen het Zuidstation en het station Lemonnier eveneens verbeterd moet worden. Wat zijn de concrete plannen van de Brusselse regering aangaande het openbaar vervoer tussen Lemonnier en Zuid. Waarom zijn eventuele verbeteringswerken noodzakelijk ?

Antwoord : De door het Geachte Lid gestelde vraag heeft betrekking op het vak Zuid-Lemonnier van de premetrolijn, op kaart nr. 6 van het GBP aangegeven als een op afzonderlijke baan uit te voeren constructie.

Thans bestaat er weliswaar een tunnel tussen beide stations, maar het dwarsprofiel ervan is wel bijzonder. Het is ontworpen voor tramvoertuigen met een breedte van 2,2 m, waarvan de rijtuigbakken $\pm 7,5$ m lang zijn. Dit belet het gebruik ervan door trams die aan de meest gangbare Europese standaards beantwoorden – dat wil zeggen 2,65 m breedte en rijtuigbakken met een lengte van 10 m. In bochten met een straal van 30 m, zoals er in deze constructie voorkomen, zou het kruisen van voertuigen met die afmetingen onmogelijk zijn. Door deze anomalie wordt de MIVB ertoe gedwongen speciaal materieel voor Brussel aan te kopen, wat kosten voor studies en ontwikkeling teweegbrengt die over kleine reeksen afgeschreven dienen te worden (meerdere honderden miljoen BEF).

Deze studie over de exploitatiewijzen van de noord-zuidverbinding heeft aangetoond dat er rekening dient te worden gehouden met de noodzaak om de capaciteit van de voertuigen op te voeren, zoniet zal de tijdens de spitsuren zo al tot verzadiging neigende frequentie niet verhoogd kunnen worden. De opvoering van de capaciteit kan dus enkel geschieden door langere voertuigen in te zetten, door het aaneenkoppelen van twee of meer rijtuigen, door bredere trams op de sporen toe te laten of door het combineren van deze oplossingen. Bij gelijke lengte bieden bredere tramrijtuigen een beter comfort, daar het mogelijk is om er in meer zitplaatsen te voorzien (4 zitplaatsen per rij in plaats van 3).

Dit scenario vergt echter tevens bovengrondse aanpassingen, vermits het kruisen van voertuigen voor problemen zou kunnen zorgen op bepaalde plaatsen zoals bochten en smalle straten.

Een bijkomende reden om een dergelijke constructie te realiseren is het feit dat ze aansluit op de in 1957 geopende tramtunnel onder het Grondwetplein. Deze tunnel wordt gebruikt door de lijnen 18, 3/23, 52, 55, 56, 81, 82, 83 en 90 : in Europa en wellicht in de wereld bestaat er geen gelijkaardige constructie voor openbaar vervoer waarin een zo groot aantal trams rijden. Ook al kan men nog gewagen van een geringe groeimarge – ten nadele van de regelmatigheid en de reissnelheid – toch kan men niets voorspellen in verband met de evolutie van het verkeer in 15 of 30 jaar.

En hier speelt een ander gegeven een belangrijke rol : vermits de constructie uitgevoerd zal worden op het tracé van de vroegere bedding van de Zenne, hartje huizenblok « Jamar », dienen de nieuwe gebouwen of uitbreidingen van bestaande gebouwen nu reeds berekend te zijn op deze toekomstige constructie – iets dergelijks werd trouwens reeds in het verleden opgelegd.

Deze constructie is dus *a priori* niet gepland voor de metro, doch wel met het oog op een verbetering van de capaciteit van de

prévu à court terme. Les trams, que la STIB envisage d'acquérir, doivent pouvoir circuler sur le réseau existant.

Tout comme pour les autres projets en faveur des transports en commun sur lesquels l'Honorable Membre m'interroge, il s'agit ici de projets qui n'ont pas encore fait l'objet de décisions mais qui sont étudiés ou le seront dans une phase ultérieure. Compte tenu du caractère impératif du Plan Régional d'Aménagement du Sol, ces projets devaient cependant y être repris afin de ne pas empêcher une future réalisation au niveau urbanistique.

Question n° 223 de M. Jean-Pierre Cornelissen du 24 août 2001 (Fr.):

Bus et trams de nuit.

En avril dernier, Het Laatste Nieuws annonçait qu'avant la fin de cette année un système de bus et de trams de nuit serait organisé durant les week-ends.

Ceci rejoint une préoccupation que j'ai déjà pu formuler à diverses reprises au sein de notre Parlement et notamment dans une précédente question écrite à Monsieur Hasquin.

Le Président de la STIB a, semble-t-il, confirmé qu'un projet-pilote « Noctis » était en préparation.

Monsieur le ministre peut-il préciser :

1. A quelle date ce projet-pilote sera effectivement mis en œuvre.
2. Quelle est son envergure en matière de réseau ?
3. Quels tarifs ont été déterminés ?
4. Quel sera l'impact budgétaire de cet intéressant projet ?

Réponse : Je peux communiquer à l'Honorable Membre que cette question est effectivement étudiée par la STIB, mais qu'à ce jour, il est prématuré de définir les modalités pratiques d'une mise en œuvre.

La phase actuelle de l'étude du projet « Noctis » porte encore uniquement sur la demande potentielle de la clientèle.

En effet, au travers de l'enquête ménage qui a été organisée au cours de l'année 2001, il devrait être possible de valider au préalable la nécessité de création d'un tel service, dont les coûts de fonctionnement sont importants.

Par après, il faudra définir le(s) mode(s) d'organisation de ce type de service, notamment les lignes et les horaires fixes ou le transport à la demande, ou une composition des deux solutions.

Une fois atteint ce stade, les aspects techniques pourront être étudiés ainsi que les modalités pratiques de mise en œuvre.

noord-zuidverbinding. Op korte termijn wordt hieraan niet gedacht. De aankoop van de trams die de MIVB wil aanschaffen zijn bestemd voor het gebruik op het bestaande net.

Net zoals de andere projecten voor het openbaar vervoer waarover het Geachte Lid een vraag stelde, gaat het hier om projecten waarover nog geen beslissingen zijn genomen, maar die ter studie liggen of in een latere fase onderzocht zullen worden. Gelet op het bindende karakter van het Gewestelijk Bestemmingsplan dienden deze projecten echter in dit plan te worden opgenomen, teneinde op lange termijn een eventuele realisatie op stedenbouwkundig vlak niet in de weg te staan.

Vraag nr. 223 van de heer Jean-Pierre Cornelissen d.d. 24 augustus 2001 (Fr.):

Nachtbussen en -trams.

In april laatstleden stond in Het Laatste Nieuws dat er vóór het einde van dit jaar een regeling voor nachtbus en -trams tijdens de weekends zou worden tot stand gebracht.

Dit sluit aan bij wat ik al herhaaldelijk heb aangekaart in ons Parlement, met name in een vorige schriftelijke vraag aan de heer Hasquin.

Naar verluidt heeft de voorzitter van de MIVB bevestigd dat er gewerkt wordt aan een proefproject genaamd « Noctis ».

Kan de minister preciseren :

1. Wanneer dit proefproject daadwerkelijk opgestart zal worden ?
2. Over welke lijnen van het net het gaat ?
3. Welke tarieven vastgesteld zijn ?
4. Welke gevolgen dit interessante project voor de begroting zal hebben ?

Antwoord : Ik kan het Geachte Lid melden dat deze problematiek inderdaad bestudeerd wordt door de MIVB, maar dat het tot op heden voorbarig is de praktische modaliteiten van een verwezenlijking te definiëren.

De huidige studiefase van het project « Noctis » slaat nog alleen maar op de potentiële vraag van de klanten.

Na de gezinsenquête, georganiseerd tijdens het jaar 2001, zal het inderdaad mogelijk zijn de haalbaarheid van zulke dienst, waarvan de werkingskosten aanzienlijk zijn, voorafgaandelijk te bepalen.

Vervolgens moet men de wijze(n) van organisatie van dit soort van dienst definiëren, in 't bijzonder de lijnen en de vaste dienstregelingen of het vervoer op aanvraag, of een samenstelling van beide oplossingen.

Wanneer dit stadium is bereikt, kunnen de technische aspecten bestudeerd worden alsmede de praktische modaliteiten van de verwezenlijking.

La STIB pense clôturer ses réflexions en ce domaine au début de l'année 2002.

Ministre chargé de l'Emploi, de l'Economie, de l'Energie et du Logement

Question n° 84 de M. Benoît Cerexhe du 15 juin 2001 (Fr.) :

La situation des entreprises bruxelloises.

Avec le retour des beaux jours, on oublie vite les pluies incessantes de ces derniers mois. Pourtant ainsi que les mois de mars et avril 2001 ont battu tous les records de précipitations depuis le début des observations météo en 1833 !

Or, de nombreuses entreprises sont particulièrement tributaires des conditions atmosphériques. Il s'ensuit que celles-ci ont subi une importante chute de rendement mais aussi de chiffre d'affaires, sans compter les perturbations majeures des plannings d'exécution de travaux.

Je pense ainsi aux horticulteurs, aux entrepreneurs de jardins, aux ardoisiers, aux commerçants ambulants, aux petits entrepreneurs de voiries, etc.

De lourdes conséquences financières semblent devoir être prévues pour ces entreprises, car malgré la diminution de rendement les charges fixes restent stables.

A ces pertes financières risquent encore de s'ajouter dans certains cas des pénalités de retard et de non-respect des délais d'exécution.

Compte tenu de ce qui précède, je souhaiterais, M. le ministre, que vous répondiez aux questions suivantes :

- Le ministre dispose-t-il d'informations ou de chiffres précisant les difficultés auxquelles sont confrontées aujourd'hui les entreprises bruxelloises, et plus particulièrement les horticulteurs, les entrepreneurs de jardins, les ardoisiers, les commerçants ambulants et les petits entrepreneurs de voirie ?
- La moyenne des intempéries pour le moins exceptionnelle a-t-elle eu un impact – et dans l'affirmative lequel – sur le chômage technique ou partiel (chômage intempéries) des ouvriers et/ou employés dans les secteurs concernés ?
- Le ministre peut-il nous dire combien d'entreprises se trouvent confrontées à des difficultés majeures du fait des dites intempéries ?
- Des mesures particulières d'aides aux entreprises en difficultés sont-elles possibles ?

Réponse : J'ai l'honneur de communiquer à l'honorable membre les éléments suivants.

De MIVB denkt haar beschouwingen op dit gebied te kunnen beëindigen tegen begin 2002.

Minister belast met Tewerkstelling, Economie, Energie en Huisvesting

Vraag nr. 84 van de heer Benoît Cerexhe d.d. 15 juni 2001 (Fr.) :

Toestand van de Brusselse bedrijven.

Nu de zon terug in het land is, vergeten we snel de onophoudelijke regens van de voorbije maanden. Nochtans hebben maart en april 2001 alle neerslagrecords sedert het begin van de waarnemingen – in 1833 ! – gebroken.

Veel bedrijven hangen sterk af van de weersomstandigheden. Bijgevolg is zowel hun rendement als hun omzet gedaald, zonder rekening te houden met het feit dat hun planning voor de uitvoering van werken aanzienlijk is verstoord.

Ik denk aan de tuinbouwers, de tuinaanleggers, de leidekkers, de ambulante handelaars, de kleine nutsbedrijven, ...

Al die bedrijven zullen met zware financiële gevolgen af te rekenen krijgen want ondanks de daling van het rendement, blijven een aantal vaste kosten ongewijzigd.

Daarbij komen in sommige gevallen misschien nog boetes voor achterstand in en het niet naleven van de uitvoeringstermijnen.

Daarmee rekening houdend, had ik van de minister graag een antwoord op de volgende vragen :

- Beschikt hij over informatie of over precieze cijfers over de problemen waarmee de Brusselse bedrijven vandaag worden geconfronteerd, inzonderheid de tuinbouwers, de tuinaanleggers, de leidekkers, de ambulante handelaars, de kleine nutsbedrijven ?
- Heeft het op zijn minst uitzonderlijk slechte weer een invloed gehad – en zo ja, in welke mate – op de technische of gedeeltelijke werkloosheid (weerverlet) van de arbeiders en/of bedienden in de betrokken sectoren ?
- Kan de minister ons zeggen hoeveel bedrijven ten gevolge van dat slechte weer zware problemen hebben ?
- Zouden er bijzondere maatregelen kunnen worden getroffen om de bedrijven in moeilijkheden te helpen ?

Antwoord : Ik heb de eer het geacht lid het volgende mee te delen.

A l'heure actuelle, le ministère de la Région de Bruxelles-Capitale ne dispose d'aucune information relative aux difficultés économiques et/ou sociales eu égard aux intempéries du printemps 2001.

Aucun courrier relatif à cet objet ne m'a été transmis et aucune demande d'aide n'a été adressée au ministère.

De surcroît, l'Administration de l'Economie a pour principale mission d'octroyer des incitants financiers aux entreprises qui réalisent divers investissements, qu'ils soient généraux ou spécifiques (en relation avec la protection de l'environnement par exemple) et aucune mesure d'aides aux entreprises en difficultés, quelle que soit la nature de ces difficultés, n'existe à ce jour.

Question n° 86 de M. Alain Daems du 3 juillet 2001 (Fr.) :

Clauses sociales dans les marchés publics.

Depuis avril 1998 une circulaire oblige à insérer une clause sociale dans les cahiers des charges des marchés publics de travaux bénéficiant de subsides régionaux.

Comme tout dispositif public, *a fortiori* lorsqu'il impose une obligation à des entreprises privées, une phase de tâtonnement et d'ajustement est certainement nécessaire.

L'évaluation du mécanisme de sa mise en application, des difficultés rencontrées et des résultats obtenus doit être faite.

Elle doit permettre, notamment, de clarifier le débat qui a entouré le lancement expérimental de ce mécanisme. Ce débat a vu se confronter les thèses de ceux qui privilégient l'aspect d'insertion professionnelle à ceux favorisant la proximité géographique entre le travailleur engagé en vertu de ce mécanisme et le lieu du chantier.

Dès lors, le ministre peut-il m'indiquer :

- Combien de clauses sociales ont-elles été insérées dans les cahiers des charges concernés ?
- Qui a été chargé de vérifier la réalité des engagements par les entreprises désignées ?
- Tous les marchés de plus de 30 millions adjugés depuis l'entrée en vigueur de la circulaire ont-ils fait l'objet d'une clause sociale ?
- Combien de personnes ont-elles été engagées dans ce cadre ? Pour quelle durée moyenne ont-elles été engagées ? Pour quels types de travaux ?
- Qui a sélectionné les candidats (ORBEm, Missions locales, ...) ?
- Qui en a assuré le suivi ?

Het ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beschikt thans niet over gegevens met betrekking tot economische en/of sociale problemen als gevolg van het noodweer in de lente van 2001.

Er werd mij hierover geen enkele brief toegestuurd en het ministerie heeft geen verzoek om bijstand ontvangen.

Bovendien is het zo dat de hoofdpdracht van het Bestuur Economie erin bestaat financiële stimuli te verstrekken aan ondernemingen die diverse investeringen verrichten, hetzij van algemene aard, hetzij van specifieke aard (in verband met milieubescherming bijvoorbeeld). Tot op heden is niet voorzien in enige vorm van steun voor ondernemingen in moeilijkheden, ongeacht de aard van die moeilijkheden.

Vraag nr. 86 van de heer Alain Daems d.d. 3 juli 2001 (Fr.) :

Sociale clausules in de overheidsopdrachten.

Sinds april 1998 wordt krachtens een circulaire de verplichting opgelegd om een sociale clausule op te nemen in het bestek van de overheidsopdrachten voor aanneming van werken, waarvoor gewestelijke subsidies toegekend worden.

Zoals voor iedere maatregel van overheidswege, vooral wanneer het gaat om een verplichting opgelegd aan privé-ondernemingen, is er eerst een aanpassingsperiode vereist.

Er is een evaluatie nodig van de toepassing, de problemen en de resultaten.

Op die manier kan er een duidelijk debat gevoerd worden over de experimentele fase van deze regeling. In dit debat worden twee verschillende stellingen verdedigd : sommigen hechten meer belang aan het aspect van de professionele inschakeling, anderen aan de korte afstand tussen de werknemer die krachtens deze regeling aangeworven wordt en de plaats van de werken.

Kan de minister mij zeggen :

- Hoeveel sociale clausules in deze bestekken opgenomen zijn ?
- Wie erop moet toezien dat de bedrijven aan wie de werken toegewezen zijn hun verbintenissen naleven ?
- Of er sociale clausules opgenomen zijn in alle opdrachten van meer dan 30 miljoen frank die sinds de inwerkingtreding van de circulaire toegewezen zijn ?
- Hoeveel personen er in dat verband aangeworven zijn ? Voor hoelang worden zij gemiddeld aangeworven ? Voor welk soort werken ?
- Wie de kandidaten geselecteerd heeft (BGDA, lokale opdrachten...) ?
- Wie voor de follow-up gezorgd heeft ?

- Etes-vous au courant de marché scindé pour passer sous la barre des 30 millions et éviter ainsi l'obligation sociale et quelle disposition permettrait de remédier à ce risque ?

Réponse : L'honorable membre trouvera ci-après réponse à sa question :

Concerne : les clauses sociales dans les marchés publics

– *Introduction*

- La circulaire concernant les clauses sociales date d'avril 1998.

- Le premier engagement sur le premier chantier concerné date du 11 octobre 1999.

– *Combien de clauses sociales insérées ?*

A ce jour, 19 chantiers ont été concernés dont 13 chantiers terminés.

- *Qui a été chargé de la vérification des engagements par les entreprises ?*

- L'ORBEm (personnes désignées à cet effet)

- La vérification se fait par le biais :

- * du retour du document de présentation (A6) du candidat à l'employeur sur lequel celui-ci atteste l'engagement.

- * de la réception de la copie du contrat de travail.

- * de la consultation sur chantier du :

- *planning social*

- *calendrier des jours prestés (également envoyé par certains chefs de chantier à l'ORBEm)*

- *nombre de stagiaires en occupation et dans quels métiers.*

- * des visites de chantiers faites par les conseillers emploi de l'ORBEm.

- *Tous les marchés de plus de 30 millions ont-ils fait l'objet d'une clause sociale ?*

La circulaire précise que le Gouvernement peut, moyennant motivation, exonérer de clauses sociales certains marchés qui portent malgré tout sur plus de 30 millions ou 60 jours ouvrables. Sur base de l'avis d'un bureau expert en marchés publics, les marchés de type « stock » (à commandes multiples) sont généralement dispensés de clauses sociales parce qu'ils ne se prêtent pas à la planification des recrutements de personnels par les entrepreneurs.

- *Nombre de personnes engagées ? Durée ?*

Sur les 19 chantiers, il y a un total de 29 engagements dont 15 sont en poste à ce jour.

- Of hij op de hoogte is van gesplitste opdrachten om onder de grens van 30 miljoen frank te duiken en zo te ontkomen aan de sociale verplichting en wat daaraan gedaan kan worden ?

Antwoord : Het geachte raadslid vindt hierna een antwoord op zijn vraag :

Betreft : de sociale clausules bij overheidsopdrachten

– *Inleiding*

- De circulaire betreffende de sociale clausules dateert van april 1998.

- De eerste aanwerving op de eerste werf dateert van 11 oktober 1999.

– *Hoeveel opgenomen sociale clausules ?*

Tot op heden zijn 19 werven bij het project betrokken, waarvan 13 werven reeds beëindigd zijn.

- *Wie werd belast met het nazicht van de aanwervingen door de ondernemingen ?*

- De BGDA (personen die hiervoor aangeduid werden)

- Het nazicht gebeurt door :

- * het terugsturen van het voorstellingsdocument (A6) van de kandidaat bij de werkgever, waarop deze de aanwerving attesteert.

- * door de ontvangst van een kopie van de arbeidsovereenkomst.

- * door consultatie op de werf van :

- *de sociale planning*

- *de kalender met de gepresteerde dagen (eveneens door sommige werfleiders opgestuurd naar de BGDA)*

- *het aantal stagiairs die worden tewerkgesteld en in welke beroepen.*

- * het bezoeken van de werven door de tewerkstellingsconsulenten van de BGDA.

- *Zijn al de opdrachten van meer dan 30 miljoen onderworpen aan een sociale clausule ?*

De circulaire preciseert dat de Regering, indien zij dit motiveert, bepaalde opdrachten, zelfs indien deze 30 miljoen BEF of 60 werkdagen overschrijden, kan vrijstellen van sociale clausules. Op grond van het advies van een deskundigenbureau in overheidsopdrachten worden de markten van het type « stock » (meervoudige opdracht) doorgaans vrijgesteld van sociale clausules omdat ze ongeschikt zijn voor dit soort aanwervingsplanning door de aannemers.

- *Aantal aangeworven personen ? Duurtijd ?*

Op de 19 werven hebben er in totaal 29 aanwervingen plaatsgevonden. Momenteel zijn er 15 personen op post.

9 engagements sont devenus définitifs après la durée du chantier.

La durée moyenne d'engagement varie de 2 mois à 11 mois.

Les types de travaux sont :

- en gros-œuvre :
 - des coffreurs, des ferrailleurs, des maçons
 - des électriciens de chantier
 - des ouvriers de voirie :
 - paveurs, dalleurs
 - des monteurs-poseurs de panneaux anti-bruit
 - des couvreurs
- *Qui a sélectionné les candidats ?*
- L'ORBEm par des conseillers emploi désignés à cet effet.
- La liste des candidats est transmise à l'adjudicataire qui désigne les candidats qu'il désire engager.
- *Qui en a assuré le suivi ?*
- Le suivi est assuré par l'ORBEm, via :
- les réunions de chantier régulières auxquelles l'ORBEm assiste.
 - l'accompagnement des stagiaires.
 - l'évaluation conjointe au terme du contrat par l'ORBEm et l'adjudicataire.
- *Marché scindé ?*

Les lois coordonnées sur la comptabilité de l'Etat interdisent de manière générale toute scission de marché pour quelque raison que ce soit. Je n'ai eu connaissance d'aucune pratique de ce genre ni à la Région, ni dans les Communes.

– *Conclusion :*

Dans l'ensemble, l'insertion des clauses sociales a été bien acceptée et s'est bien déroulée.

Question n° 87 de M. Denis Grimberghs du 3 juillet 2001 (Fr.) :

Présence des membres du gouvernement dans des sociétés de droit public et intercommunales.

Je souhaiterais que chaque membre du gouvernement communique le nom des institutions publiques ayant éven-

9 aanwervingen werden definitief na het beëindigen van de werf.

De gemiddelde duurtijd van de aanwerving varieert tussen 2 en 11 maanden.

De verschillende soorten van tewerkstelling zijn de volgende :

- in de ruwbouw :
 - bekisters, ijzervlechters, metselaars
 - elektriciens op de werf
 - arbeiders voor bestrating :
 - kasseileggers, tegelleggers
 - monteurs-installateurs van geluidwerende panelen
 - dakwerkers
- *Wie heeft de kandidaten geselecteerd ?*
- De BGDA door de hiervoor aangeduide tewerkstellingsconsulenten.
- De lijst van de kandidaten wordt doorgegeven aan de gekozen inschrijver die vervolgens de personen aanduidt die het wenst aan te werven.
- *Wie verzekert de opvolging ?*
- De opvolging wordt verzekerd door de BGDA :
- via de regelmatige werfvergaderingen die de BGDA bijwoont.
 - door begeleiding van de stagiairs.
 - door de evaluatie aan het einde van het contract door de BGDA en de werkgever.
- *Opgesplitste markt ?*

De gecoördineerde wetten op de rijkscomptabiliteit verbieden globaal iedere opsplitsing van markten, welke ook de reden hiervoor is. Ik heb geen kennis van enige praktijk van dit soort, noch bij het Gewest, noch bij de Gemeenten.

– *Besluit :*

In het algemeen werd de invoering van de sociale clausules goed aanvaard en is deze ook goed verlopen.

Vraag nr. 87 van de heer Denis Grimberghs d.d. 3 juli 2001 (Fr.) :

Aanwezigheid van de leden van de regering in publiek-rechtelijke maatschappijen en intercommunales.

Graag ontvang ik van elk lid van de regering de naam van de openbare instellingen – die eventueel het statuut van intercom-

tuellement le statut d'intercommunale dans lesquelles il exerce un mandat en précisant la nature de celui-ci (membre de l'assemblée générale, du conseil d'administration ou d'un bureau, administrateur délégué ou président).

Je souhaiterais également que chaque membre du gouvernement concerné indique l'instance par laquelle il a été désigné dans cette fonction ainsi que la rémunération qui y est attachée.

Réponse : En réponse à la question de l'honorable membre, je précise que je n'exerce, à l'heure actuelle, aucun mandat dans une intercommunale.

Ministre chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures

Question n° 46 de Mme Brigitte Grouwels du 2 mai 2001 (N.) :

Taxe d'ouverture pour les cafés.

Le ministre n'est pas sans savoir que la taxe d'ouverture pour les cafés sera bientôt abrogée en Région flamande. En effet, celle-ci est arrivée à la conclusion que cette taxe manquait totalement le but qu'elle s'était fixé, c'est-à-dire limiter le nombre de nouveaux cafés, et qu'elle était en plus complètement désuète.

Cette taxe existe encore en Région de Bruxelles-Capitale. Elle vient s'ajouter aux impôts qui frappent un secteur économique — celui de l'horeca — qui est particulièrement important pour l'économie et l'emploi dans notre Région.

Dès lors, ma question est la suivante :

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a-t-il déjà pris des initiatives pour abroger cette taxe d'ouverture ou envisage-t-il de telles initiatives ?

Réponse complémentaire : Tel qu'indiqué dans ma réponse précédente du 16 mai 2001 (*), je peux communiquer à l'honorable membre du Conseil les éléments de réponse supplémentaire suivants.

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a approuvé le 23 mai 2001 l'avant-projet d'ordonnance introduit par mon cabinet portant modification à la législation relative à la taxe d'ouverture sur les débits de boissons fermentées, coordonné le 3 avril 1953. L'avant-projet vise, vu le partage actuel de compétence entre le gouvernement fédéral et les régions (les régions ne peuvent supprimer une telle taxe), l'introduction d'un taux zéro.

Cette initiative doit être examinée en parallèle avec un autre avant-projet d'ordonnance également introduit par mon cabinet, à savoir l'avant-projet d'ordonnance portant modification au Code des impôts assimilés aux impôts des revenus, relatif à la taxe sur les jeux automatiques de divertissement. Cet avant-projet introduit un quasi doublement de la taxe en question et vise ainsi à

munale hebben – waarin hij een mandaat uitoefent, met vermelding van de aard ervan (lid van de algemene vergadering, van de raad van bestuur of van een ander orgaan, afgevaardigd bestuurder of voorzitter).

Graag had ik van elk lid van de regering ook vernomen door welke instantie hij is aangewezen in de eventuele voornemens hoedanigheid, en welke bezoldiging hij daarvoor ontvangt.

Antwoord : Als antwoord op de vraag van het geacht lid wens ik aan te stippen dat ik voor het ogenblik geen mandaat uitoefen in een intercommunale instelling.

Minister belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen

Vraag nr. 46 van mevr. Brigitte Grouwels d.d. 2 mei 2001 (N.) :

Openingstaks voor café's.

Zoals de minister ongetwijfeld weet, wordt de openingstaks voor café's in het Vlaamse Gewest binnenkort afgeschaft. Terecht werd immers geconcludeerd dat deze taks zijn vooropgestelde doel, het beperken van het aantal nieuwe café's, volledig mist en bovendien volledig verouderd is.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bestaat deze taks ook nog. Zij vormt er een extra-belasting voor een economische sector, de horeca, die voor de economie en tewerkstelling in ons Gewest bijzonder belangrijk is.

Mijn vraag is dan ook de volgende :

Heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering reeds initiatieven genomen om deze openingstaks af te schaffen, of zijn dergelijke initiatieven in overweging ?

Aanvullend antwoord : Aansluitend op mijn eerder antwoord van 16 mei 2001 (*) kan ik het geacht raadslid de volgende aanvullende elementen van antwoord bezorgen.

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering heeft op 23 mei 2001 het door mij ingediende voorontwerp van ordonnantie tot wijziging van de wetgeving over de openingsbelasting op slijterijen van gegiste dranken, gecoördineerd op 3 april 1953, goedgekeurd. Het voorontwerp beoogt, gelet op de huidige bevoegdheidsverdeling tussen de federale overheid en de gewesten (de gewesten kunnen een dergelijke belasting niet afschaffen), het invoeren van een nultarief.

Dit initiatief moet samen worden bekeken met een ander door mij ingediend voorontwerp van ordonnantie, namelijk het voorontwerp van ordonnantie tot wijziging van het Wetboek van de met inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, wat de belasting op de automatische ontspanningstoestellen betreft. Dit voorontwerp voert een quasi verdubbeling in van de betrokken

compenser du point de vue budgétaire l'introduction d'un taux zéro de la taxe d'ouverture.

Les deux avant-projets ont été à présent soumis à l'avis du conseil économique et social et au Conseil d'Etat, section législation.

(*) Voir Bulletin n° 19, p. 1436.

Question n° 47 de M. Jos Van Assche du 8 mai 2001 (N.) :

Fonds versés par le CRB via votre département pour les exercices 1997, 1998, 1999 et 2000 aux asbl suivantes:

- Beschermwd Wonen - RICFB
- Gewoon Vreemd Paleis - RICFB
- Deeltijdse Vorming - Vormingscentrum Foyer (meisjes)
- Deeltijdse Vorming - Vormingscentrum Foyer (jongens)
- Dar al Amal
- ComPas - RICFB
- Coloriek
- Centrum Nederlands voor Migranten
- Brug
- Brussel Integratie door Sport
- Oasis
- Welkom - Archipel
- Vorming Werkende Jongeren - Vormingscentrum Foyer
- Vrouwenkoor Dar al Amal
- T-Impact
- Socio-Professionele Inschakeling - Foyer
- Regionaal Integratiecentrum Foyer Brussel
- Intercultureel Centrum voor Migranten
- Vakantiecentrum Foyer - Oasis
- Werking Kansarme Jongeren - Vormingscentrum Foyer
- Wijkatelier - Vormingscentrum Foyer
- Werkgroep Immigratie
- Preventieve Zorgcentrum - Foyer
- Foyer
- Foyer des Jeunes
- Interculturele Bemiddelaars in de Gezondheidszorg - Foyer
- Intec Foyer
- Juridische Dienstverlening - RICFB
- Les Ateliers du Foyer
- Beweging tegen Racisme, Antisemitisme en Xenophobie
- Lokaal Steunpunt Sint-Jans-Molenbeek
- Lokaal Steunpunt Sint-Gillis
- Lokaal Steunpunt Schaarbeek
- Lokaal Steunpunt Stad Brussel.

Après vérification au greffe du tribunal de première instance de Bruxelles, j'ai dû constater que ces asbl n'avaient déposé ni bilan ni liste des membres éventuellement adaptée pour les exercices 1997, 1998, 1999 et 2000. Or, l'association sans but lucratif doit se soumettre chaque année à cette obligation si elle veut être considérée, pour l'année en cause, comme une personne juridique. Pour autant que je sache, l'absence de cette formalité empêche même de facto qu'elle reçoive des subsides publics, à quelque niveau que ce soit.

J'ose espérer que votre cabinet l'ignorait ou qu'il n'y voyait aucune objection fondamentale, puisqu'il a malgré tout libéré les

belasting en is dan ook bedoeld om het invoeren van een nultarief van de openingstaks budgettair te compenseren.

Beide voorontwerpen zijn heden voorgelegd aan het advies van de economische en sociale raad en aan de Raad van State, afdeling wetgeving.

(*) Zie Bulletin nr. 19, blz. 1436.

Vraag nr. 47 van de heer Jos Van Assche d.d. 8 mei 2001 (N.) :

Gelden die door de BHR via uw departement werden uitgekeerd voor de werkingsjaren 1997, 1998, 1999 en 2000 aan de volgende vzw's:

- Beschermwd Wonen - RICFB
- Gewoon Vreemd Paleis - RICFB
- Deeltijdse Vorming - Vormingscentrum Foyer (meisjes)
- Deeltijdse Vorming - Vormingscentrum Foyer (jongens)
- Dar al Amal
- ComPas - RICFB
- Coloriek
- Centrum Nederlands voor Migranten
- Brug
- Brussel Integratie door Sport
- Oasis
- Welkom - Archipel
- Vorming Werkende Jongeren - Vormingscentrum Foyer
- Vrouwenkoor Dar al Amal
- T-Impact
- Socio-Professionele Inschakeling - Foyer
- Regionaal Integratiecentrum Foyer Brussel
- Intercultureel Centrum voor Migranten
- Vakantiecentrum Foyer - Oasis
- Werking Kansarme Jongeren - Vormingscentrum Foyer
- Wijkatelier - Vormingscentrum Foyer
- Werkgroep Immigratie
- Preventieve Zorgcentrum - Foyer
- Foyer
- Foyer des Jeunes
- Interculturele Bemiddelaars in de Gezondheidszorg - Foyer
- Intec Foyer
- Juridische Dienstverlening - RICFB
- Les Ateliers du Foyer
- Beweging tegen Racisme, Antisemitisme en Xenophobie
- Lokaal Steunpunt Sint-Jans-Molenbeek
- Lokaal Steunpunt Sint-Gillis
- Lokaal Steunpunt Schaarbeek
- Lokaal Steunpunt Stad Brussel.

Bij nazicht op de Griffie van de Brusselse rechtbank van Eerste Aanleg heb ik moeten vaststellen dat voor de werkingsjaren 1997, 1998, 1999 en 2000 noch een balans noch een eventueel aangepaste ledenlijst was neergelegd. Dit is voor een vereniging zonder winstoogmerk nochtans ieder jaar een verplichting voor het hebben van rechtspersoonlijkheid voor dat bepaalde jaar. Voor zover mij bekend is maakt het ontbreken hiervan zelfs het ontvangen van subsidies van overheidswege, van welk echelon dan ook, de facto onmogelijk.

Ik durf te veronderstellen dat uw kabinet hierover onwetend was of hierin geen fundamenteel bezwaar zag om toch met de

moyens nécessaires. Quoi qu'il en soit, afin d'avoir une idée plus précise de l'aide publique accordée, je souhaiterais obtenir une réponse aux questions suivantes.

Quelles avances, allocations, subsides, interventions et remboursements éventuels de frais de fonctionnement votre cabinet ou celui de votre prédécesseur ont-ils versés, pour les quatre années susmentionnées, aux asbl concernées ?

Réponse complémentaire : Suite à ma réponse antérieure du 1^{er} juin 2001 (*), je peux communiquer à l'honorable membre du Conseil les éléments de réponse supplémentaires suivants. Tel qu'indiqué dans ma première réponse, j'ai demandé à l'administration de vérifier quels montants exacts ont été alloués et à quelles ASBL.

Il s'avère que seulement deux des ASBL mentionnées ont reçu une aide financière de la part du ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, à savoir Foyer Bruxelles, dont dépend le projet Intégration par le Sport, et le Mouvement contre le Racisme et la Xénophobie (M.R.A.X.).

Les montants suivants ont été alloués à Intégration par le Sport :

- 1997 : 1.000.000 FB
- 1998 : 900.000 FB
- 1999-2000 : 1.200.000 FB

Un montant de 50.000 FB a été alloué au M.R.A.X. lors d'un marché public de services en vue de l'édition d'une brochure intitulée « Accès des étrangers à la fonction publique », publiée en 1999.

(*) Voir Bulletin n° 19, p. 1436.

Question n° 51 de M. Denis Grimberghs du 25 juin 2001 (Fr.) :

Exonération de la taxe régionale instituée par l'ordonnance du 23 juillet 1992.

L'ordonnance du 23 juillet 1992 relative à la taxe régionale prévoit des exonérations pour les chefs de ménage qui sont à charge du CPAS ou dont les revenus ne dépassent pas le minimum de moyens d'existence.

Pouvez-vous m'indiquer combien de personnes ont bénéficié de ces exonérations et comment elles se ventilent pour les exercices d'imposition 1997, 1998, 1999 et 2000 ?

Pouvez-vous également m'indiquer quelles sont les modalités de collaboration qui existent entre votre administration et les différents CPAS bruxellois en vue de permettre aux personnes concernées de faire valoir leurs droits à cette exonération ?

Réponse : En réponse à la question de l'honorable membre, j'ai l'honneur de lui communiquer les informations suivantes.

Le nombre de contribuables enrôlés (chefs de ménage ou isolés) s'élevait pour l'exercice d'imposition 1997 à 467.339, dont 18.873 ont été exonérés en raison de leur situation sociale, et ce en application de l'ordonnance du 23 juillet 1992.

nodige middelen over de brug te komen. Wat er ook van zij, om enig zicht op de verleende overheidssteun te krijgen had ik van u graag een antwoord op volgende vragen gekregen.

Welke voorschotten, toelagen, subsidies, tegemoetkomingen en eventuele terugbetalingen van werkingskosten voor de hoger vermelde vier jaren werden door uw kabinet of dat van uw voorganger aan de betrokken vzw's uitgekeerd ?

Aanvullend antwoord : Aansluitend op mijn eerder antwoord van 1 juni 2001 (*) kan ik het geacht raadslid de volgende aanvullende elementen meedelen. Zoals reeds gesteld in het eerste antwoord heb ik de administratie gevraagd na te gaan welke bedragen aan welke vzw's werden uitgekeerd.

Het blijkt dat slechts twee van de vermelde vzw's geldelijke steun van het ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben ontvangen, namelijk Foyer Brussel, waarvan het project Integratie door Sport afhangt, en de Beweging tegen Racisme en Xenofobie (M.R.A.X.).

Voor Integratie door Sport werden de volgende bedragen uitgekeerd :

- 1997 : 1.000.000 BEF
- 1998 : 900.000 BEF
- 1999-2000 : 1.200.000 BEF

Ten voordele van M.R.A.X. werd een bedrag van 50.000 BEF gestort naar aanleiding van een overheidsopdracht voor diensten met het oog op het drukken van een brochure met als titel « Accès des étrangers à la fonction publique », uitgegeven in 1999.

(*) Zie Bulletin nr. 19, blz. 1436.

Vraag nr. 51 van de heer Denis Grimberghs d.d. 25 juni 2001 (Fr.) :

Vrijstelling van de gewestbelasting ingevoerd door de ordonnantie van 23 juli 1992.

De ordonnantie van 23 juli 1992 met betrekking tot de gewestbelasting voorziet in vrijstellingen voor gezinshoofden die steun trekken van het OCMW of wier inkomsten niet hoger zijn dan het bestaansminimum.

Kunt u mij zeggen hoeveel mensen vrijgesteld geweest zijn, verdeeld over de aanslagjaren 1997, 1998, 1999 en 2000 ?

Kunt u mij ook zeggen hoe de samenwerking georganiseerd is tussen uw bestuur en de verschillende Brusselse OCMW's om deze mensen erop te wijzen dat zij een recht op een vrijstelling hebben ?

Antwoord : In antwoord op zijn vraag heb ik de eer het geacht raadslid de volgende gegevens mee te delen.

In het belastingjaar 1997 bedroeg het aantal ingekohierde belastingplichtigen (gezinshoofden en alleenstaanden) 467.339, waarvan er 18.873 werden vrijgesteld wegens hun sociale toestand, met toepassing van de ordonnantie van 23 juli 1992.

Pour les exercices suivants, ces nombres s'élevaient respectivement à 459.043 et 20.075 (exercice 1998); 458.244 et 20.395 (exercice 1999); 458.722 et 22.318 (exercice 2000).

En ce qui concerne les relations avec les CPAS, l'administration a essayé par deux fois ces dernières années d'obtenir la liste des contribuables émargeant aux CPAS. La Conférence des présidents des CPAS a estimé, chaque fois, que la loi sur la protection de la vie privée portait obstacle à la transmission de ce type d'informations.

L'administration s'est alors tournée vers la Banque Carrefour de la sécurité sociale afin d'obtenir l'information. Je suis en mesure de vous dire aujourd'hui que cet organisme est disposé à fournir les informations relatives aux catégories de contribuables auxquelles l'honorable membre fait allusion de sorte qu'à partir de l'exercice d'imposition 2002, la taxe régionale autonome ne leur sera plus adressée. La formalité de demande d'exonération sera conséquemment supprimée.

Question n° 52 de M. Dominiek Lootens-Stael du 3 juillet 2001 (N.) :

Participation de non-parlementaires au voyage en Russie du gouvernement.

La semaine dernière, une délégation du gouvernement bruxellois s'est rendue en Fédération de Russie pour y donner suite à un accord de coopération avec Moscou. De nombreux Bruxellois accompagnaient le ministre-président et le ministre du Budget, parmi lesquels notamment un journaliste de *Brussel deze Week*.

Je souhaiterais que le ministre-président réponde aux questions suivantes :

1. Combien de journalistes ont-ils accompagné la délégation, lesquels ?
2. La Région est-elle intervenue dans les frais de voyage et de séjour des journalistes ? Dans l'affirmative, pour quel montant ?
3. Combien de collaborateurs de cabinet ont-ils participé au voyage à Moscou, lesquels ?
4. La Région est-elle intervenue dans leurs frais de voyage et de séjour ? Dans l'affirmative, pour quel montant ?
5. Combien de membres de la famille des ministres bruxellois et de leurs membres de cabinet ont-ils participé au voyage, lesquels ?
6. La Région est-elle intervenue dans leurs frais de voyage et de séjour ? Dans l'affirmative, pour quel montant ?

Réponse : La mission du Ministre-Président François-Xavier de Donnea et du ministre des Relations extérieures M. Guy Vanhengel répondait à une invitation du gouvernement de Moscou

Voor de volgende belastingjaren bedroegen deze aantallen respectievelijk : 459.043 en 20.075 (belastingjaar 1998); 458.244 en 20.395 (belastingjaar 1999); 458.722 en 22.318 (belastingjaar 2000).

Wat de contacten met de OCMW's betreft, probeerde de administratie de voorbije jaren twee keer de lijst te krijgen van de belastingplichtigen die OCMW-steun genieten. De Conferentie van OCMW-voorzitters was echter in beide gevallen de mening toegedaan dat de wet op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer de overdracht van dergelijke informatie belet.

De administratie heeft zich dan tot de Kruispuntbank van de sociale zekerheid gewend om de gegevens te verkrijgen. Ik kan vandaag reeds meedelen dat deze instelling bereid is de informatie te verstrekken omtrent de belastingplichtigen waarnaar het geacht raadslid verwijst. Hierdoor zullen de betrokkenen vanaf het belastingjaar 2002 de autonome gewestbelasting niet meer in hun bus krijgen. De formaliteit om de vrijstelling te moeten aanvragen zal hen dan ook niet meer worden opgelegd.

Vraag nr. 52 van de heer Dominiek Lootens-Stael d.d. 3 juli 2001 (N.) :

Aanwezigheid van niet-parlementsleden op de Ruslandreis van de regering.

Afgelopen week bezocht een delegatie van de Brusselse regering de Russische federatie om er een samenwerkingsakkoord met Moskou voort te zetten. In het spoor van de minister-voorzitter en de minister van Begroting volgde een hele delegatie Brusselaars. Zo was er bijvoorbeeld ook een journalist van *Brussel deze Week* aanwezig.

Graag had ik van de minister een antwoord gekregen op volgende vragen :

1. Hoeveel journalisten en welke journalisten reisden mee met de delegatie ?
2. Kwam het gewest tussen in de reis- en verblijfkosten van de journalisten ? Zo ja, om hoeveel geld gaat het ?
3. Hoeveel en welke kabinetsmedewerkers reisden er mee naar Moskou ?
4. Kwam het Gewest tussen in hun reis- en verblijfkosten ? Zo ja, om hoeveel geld gaat het ?
5. Hoeveel en welke familieleden van Brusselse ministers en kabinetsleden reisden er mee ?
6. Kwam het Gewest tussen in hun reis- en verblijfkosten ? Zo ja, om hoeveel geld gaat het ?

Antwoord : De missie van Minister-President François-Xavier de Donnea en van de minister belast met Externe Betrekkingen, de heer Guy Vanhengel, gebeurde op uitnodiging van de regering van

dans le cadre de l'accord d'amitié et de coopération entre Moscou et la Région de Bruxelles-Capitale signé en 1996.

La délégation bruxelloise était composée de :

- François-Xavier de Donnea
- Guy Vanhengel et son épouse
- Carine Gol-Lescot – conseiller au cabinet du Ministre-Président
- Frank Lelon – conseiller au cabinet du ministre Vanhengel
- Nadia De Beule – attachée de presse
- Olivier Strebelle – sculpteur
- Pierre Schonbrodt – journaliste à Télé Bruxelles
- Maaïke Van Hoecke – journaliste à TV Brussel
- Steven Van Garsse – journaliste à Brussel deze Week
- Jean-Christophe Willems – journaliste à Bruxelles-Capitale
- Vincent Lagae – caméraman.

La Région de Bruxelles-Capitale a pris en charge les frais de transport pour un montant global de 283.476 francs, réparti entre les deux cabinets participants.

La partie invitante a pris en charge les frais de logement et de nourriture de la délégation.

Les frais personnels ont bien évidemment été pris en charge par chacun des participants.

Question n° 53 de M. Jean-Pierre Cornelissen du 3 juillet 2001 (Fr.) :

Taxation des avantages offerts aux fonctionnaires en vue de promouvoir l'usage du transport public.

Diverses initiatives ont été prises par des pouvoirs publics à l'égard de leurs fonctionnaires en vue de les encourager à avoir recours au transport public.

Dans certains cas, le bénéfice de cette mesure qui pour l'administration fiscale se classe parmi les « avantages de toute nature », fait l'objet d'une taxation. Cela diminue l'attractivité de la formule et se heurte donc aux objectifs d'une politique de promotion des transports en commun.

J'aimerais savoir, M. le ministre, si vous avez entrepris des démarches auprès du gouvernement fédéral en vue de remédier à cette situation.

Réponse : J'ai l'honneur de répondre en premier lieu à l'honorable membre du Conseil que le traitement fiscal des frais de déplacement du domicile au lieu de travail constitue une matière fédérale pour laquelle la Région n'est pas compétente.

Toute personne utilisant les transports en commun pour se rendre au lieu de travail et qui par conséquent bénéficie d'une intervention financière de l'employeur, ne doit pas payer de taxes supplémentaires pour cette intervention. Les plafonds de 11.000 francs et de 54 pour cent du prix d'abonnement ont été supprimés.

Mais même si l'on dispose d'un abonnement, la loi détermine que l'on doit utiliser « régulièrement » les transports en commun

Moskou in het kader van het vriendschaps- en samenwerkingsakkoord tussen de regering van Moskou en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, ondertekend in 1996.

De Brusselse delegatie omvatte :

- François-Xavier de Donnea
- Guy Vanhengel en zijn echtgenote
- Carine Gol-Lescot – adviseur in het kabinet van de Minister-Président
- Frank Lelon – adviseur in het kabinet van minister Vanhengel
- Nadia De Beule – persattaché
- Olivier Strebelle – beeldhouwer
- Pierre Schonbrodt – journalist bij Télé Bruxelles
- Maaïke Van Hoecke – journaliste bij TV Brussel
- Steven Van Garsse – journalist bij Brussel deze Week
- Jean-Christophe Willems – journalist bij Bruxelles-Capitale
- Vincent Lagae – cameraman.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft de verplaatsingskosten ten laste genomen voor een totaalbedrag van 283.476 frank, verdeeld over de twee deelnemende kabinetten.

De uitnodigende partij heeft de verblijfskosten van de delegatie ten laste genomen.

De persoonlijke kosten werden uiteraard ten laste genomen door elk van de deelnemers.

Vraag nr. 53 van de heer Jean-Pierre Cornelissen d.d. 3 juli 2001 (Fr.) :

Belastingheffing op de voordelen die aan de ambtenaren toegekend worden om het gebruik van het openbaar vervoer te promoten.

De overheid heeft naar haar ambtenaren toe verschillende initiatieven genomen om het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen.

In sommige gevallen wordt het voordeel van die maatregel — die de belastingdiensten beschouwen als een voordeel in natura — belast. Daardoor wordt de formule minder aantrekkelijk en schiet men voorbij aan het opzet om het openbaar vervoer te promoten.

Heeft de minister de federale regering gecontacteerd om die toestand te verhelpen ?

Antwoord : Ik heb de eer het geacht raadslid vooreerst te antwoorden dat de fiscale behandeling van de reiskosten van de woonplaats naar de plaats van tewerkstelling een federale materie is waarvoor het Gewest niet bevoegd is.

Wie met het openbaar vervoer naar het werk gaat en daarvoor een tussenkomst krijgt van de werkgever, moet op die tussenkomst geen belastingen meer betalen. De plafonds van 11.000 frank en van 54 procent van de abonnementsprijs vallen weg.

Maar zelfs als je een abonnement hebt, bepaalt de wet dat je een « regelmatig » gebruiker van het openbaar vervoer moet zijn

pour pouvoir être pris en ligne de compte concernant l'exonération intégrale d'impôts.

Qu'entend-on par « régulièrement » ? Le texte de loi ne donne aucune réponse définitive, mais une circulaire provenant de l'administration des impôts stipule que par « régulièrement » l'on entend que l'utilisateur doit « pouvoir présenter des preuves de transport pour une période ininterrompue et successive en rapport avec la période durant laquelle il se rend à son lieu de travail ». Ces preuves de transport peuvent être aussi bien des cartes à prix plein que des cartes à tarif réduit ou bien encore des Go-Pass.

La circulaire stipule également qu'il doit être tenu compte des conditions de travail particulières. Par conséquent, une personne travaillant à temps partiel, et qui par exemple ne se rend jamais le mercredi à son lieu de travail, peut encore être considérée comme « utilisateur régulier ». Il est également essentiel que le trajet du domicile au lieu de travail et vice-versa se fasse au moyen des transports en commun.

Mais il est évident qu'un lot de vingt documents de transport pour les jours que la vieille voiture a passé au garage, ne suffit pas pour être considéré comme utilisateur régulier des transports en commun.

Afin d'éviter toute discussion, les personnes possédant un abonnement annuel ou mensuel, peuvent demander une attestation auprès de la société des transports, pour autant qu'elle ne le fasse pas spontanément. L'attestation doit également mentionner la distance en kilomètres à côté des données d'identification (nom et prénom, ...), le numéro et la période de validité de l'abonnement, le prix total, le montant de la contribution obligatoire de l'employeur, la date de l'attestation, la signature et un cachet de la société délivrant l'attestation.

Pour être complet, je tiens encore à attirer l'attention de l'honorable membre du Conseil sur la réponse complémentaire que mon collègue, le ministre Chabert, a préparé en la matière.

Question n° 54 de M. Denis Grimberghs du 3 juillet 2001 (Fr.) :

Présence des membres du gouvernement dans des sociétés de droit public et intercommunales.

Je souhaiterais que chaque membre du gouvernement communique le nom des institutions publiques ayant éventuellement le statut d'intercommunale dans lesquelles il exerce un mandat en précisant la nature de celui-ci (membre de l'assemblée générale, du conseil d'administration ou d'un bureau, administrateur délégué ou président).

Je souhaiterais également que chaque membre du gouvernement concerné indique l'instance par laquelle il a été désigné dans cette fonction ainsi que la rémunération qui y est attachée.

Réponse : Je peux informer l'honorable membre du Conseil que je n'exerce aucun mandat dans une société de droit public ou intercommunale.

om in aanmerking te komen voor de volledige vrijstelling van belastingen.

En wat heet dan wel « regelmatig » ? De wettekst geeft geen uitsluitel, maar een circulaire van de belastingadministratie bepaalt dat met « regelmatig » wordt bedoeld dat de gebruiker « een ononderbroken opeenvolgende reeks van vervoerbewijzen moet kunnen voorleggen in verband met de periode waarin hij zich naar zijn werk begeeft ». Die vervoerbewijzen kunnen zowel gewone als halve prijskaartjes zijn of een pakje Go-Passjes.

De circulaire bepaalt ook dat rekening moet worden gehouden met de specifieke werkomstandigheden. Daardoor kan ook iemand die deeltijds werkt, en bijvoorbeeld nooit op woensdag naar kantoor komt, toch als « regelmatig » gebruiker doorgaan. Het is evenmin noodzakelijk dat de volledige reis van thuis naar kantoor en omgekeerd met het openbaar vervoer wordt gemaakt.

Maar het is evident dat een pakketje van twintig vervoerbewijzen voor de dagen die de oude auto in de garage heeft doorgebracht, niet volstaat om voor een regelmatig gebruiker van het openbaar vervoer door te gaan.

Wie werkt met een jaar- of maandabonnement, kan om discussies te vermijden best een attest vragen aan de vervoermaatschappij, voor zover die dat al niet spontaan bezorgt. Dat moet naast de identificatiegegevens (naam, voornaam, ...) ook de afstand in kilometer vermelden, het nummer en de geldigheidsperiode van het abonnement, de totale prijs ervan, het bedrag van de verplichte werkgeversbijdrage, de datum van het attest, de handtekening en een stempel van de maatschappij die het attest aflevert.

Volledigheidshalve wil ik het geacht raadslid nog wijzen op het aanvullend antwoord dat mijn collega, minister Chabert, ter zake heeft voorbereid.

Vraag nr. 54 van de heer Denis Grimberghs d.d. 3 juli 2001 (Fr.) :

Aanwezigheid van de leden van de regering in publiek-rechtelijke maatschappijen en intercommunales.

Graag ontvang ik van elk lid van de regering de naam van de openbare instellingen – die eventueel het statuut van intercommunale hebben – waarin hij een mandaat uitoefent, met vermelding van de aard ervan (lid van de algemene vergadering, van de raad van bestuur of van een ander orgaan, afgevaardigd bestuurder of voorzitter).

Graag had ik van elk lid van de regering ook vernomen door welke instantie hij is aangewezen in de eventuele voormelde hoedanigheid, en welke bezoldiging hij daarvoor ontvangt.

Antwoord : Ik kan het geacht raadslid mededelen dat ik geen enkel mandaat uitoefen in een onderneming van publiek recht of intercommunale.

Question n° 56 de M. Jean-Luc Vanraes du 26 juillet 2001 (N.) :

Composition de votre cabinet.

Il y a déjà eu dans le passé de nombreuses initiatives pour garantir la présence des deux sexes dans la sphère politique.

On a ainsi prévu pour les listes électorales que 2/3 au plus des candidats pouvaient être du même sexe.

Un règlement similaire a été adopté pour les différents organes consultatifs.

Certains plaident pour l'introduction obligatoire du principe d'alternance entre candidats de chaque sexe.

Je souhaiterais connaître la proportion d'hommes et de femmes parmi les collaborateurs de votre cabinet.

A cette fin, je souhaiterais connaître le nombre d'hommes et de femmes que vous employez au niveau A (attaché), B (assistant), C (adjoint), D (commis) et E (agent).

Réponse : En rapport avec la question écrite mentionnée en marge, je peux communiquer à l'honorable membre du Conseil les éléments de réponse suivants.

En ce qui concerne la composition de mon cabinet, le rapport hommes-femmes parmi les collaborateurs du cabinet étant compétent pour des matières régionales est le suivant :

- niveau A : 17 collaborateurs dont 7 femmes;
- niveau B : 3 collaborateurs dont 2 femmes;
- niveau C : 8 collaborateurs dont 5 femmes;
- niveau D : 3 collaborateurs dont 2 femmes;
- niveau E : 7 collaborateurs dont 4 femmes.

Par conséquent, 53 % de mes collaborateurs de la cellule compétente pour les matières régionales sont de sexe féminin (20 femmes sur un total de 38 collaborateurs).

Question n° 57 de M. Jean-Pierre Cornelissen du 1^{er} août 2001 (Fr.) :

Abaissement des frais perçus par l'Etat fédéral pour la perception des additionnels prélevés par les communes et répercussion éventuelle sur les finances de la Région.

Depuis longtemps, les communes se plaignent de la manière dont leur est ristournée la part des additionnels à l'impôt des personnes physiques qu'elles prélèvent. Les retards sont fréquents et de longue durée, ce qui entraîne pour elles pas mal de désagréments, notamment d'ordre financier.

La commune de Jette a même décidé d'ester en justice compte tenu du préjudice qu'elle estime subir.

Il existe différentes propositions de loi de parlementaires fédéraux visant soit à réduire les 3 % perçus par l'Etat à titre de frais administratifs, soit à supprimer purement et simplement ce prélèvement.

Vraag nr. 56 van de heer Jean-Luc Vanraes d.d. 26 juli 2001 (N.) :

Samenstelling van uw kabinet.

In het verleden werden reeds tal van initiatieven genomen om de aanwezigheid van beide geslachten in de politiek te verzekeren.

Zo werd voorzien dat op de kieslijsten maximaal 2/3 van de kandidaten van éénzelfde geslacht mochten zijn.

Tevens werd een gelijkaardige regeling voorzien voor de verschillende adviesorganen.

Sommigen pleiten voor de verplichte invoering van het ritsprincipe.

Graag had ik echter vernomen wat de verhouding is tussen de beide geslachten onder uw kabinetmedewerkers.

Te dien einde ben ik zo vrij te vragen hoeveel mannen en hoeveel vrouwen u tewerkstelt in respectievelijk niveau A (attaché), B (assistent), C (adjunct), D (klerk) en E (beambte).

Antwoord : Met betrekking tot de in rand vermelde schriftelijke vraag kan ik het geacht raadslid de volgende elementen van antwoord meedelen.

Voor wat de samenstelling van mijn kabinet betreft, is de verhouding mannen-vrouwen bij de kabinetmedewerkers die bevoegd zijn voor de gewestelijke materies de volgende :

- niveau A : 17 medewerkers waarvan 7 vrouwen;
- niveau B : 3 medewerkers waarvan 2 vrouwen;
- niveau C : 8 medewerkers waarvan 5 vrouwen;
- niveau D : 3 medewerkers waarvan 2 vrouwen;
- niveau E : 7 medewerkers waarvan 4 vrouwen.

Bijgevolg is 53 % van mijn medewerkers van de cel Gewest van het vrouwelijk geslacht (20 vrouwen op een totaal van 38 medewerkers).

Vraag nr. 57 van de heer Jean-Pierre Cornelissen d.d. 1 augustus 2001 (Fr.) :

Daling van de kosten van de federale Staat voor de inning van de opcentiemen van de gemeenten en mogelijk gevolg voor de financiën van het Gewest.

De gemeenten klagen al lang over de wijze waarop het aandeel van de opcentiemen op de inkomstenbelastingen hun wordt geristorneerd. Er is geregeld een lange achtstand, wat voor hen heel wat ongemakken inhoudt, inzonderheid op financieel vlak.

De gemeente Jette is zelfs naar de rechter gestapt omdat ze nadelige gevolgen moet dragen.

Federale parlementsleden hebben verschillende wetsvoorstellen ingediend die ertoe strekken om de 3% die de federale Staat int als administratieve kosten te verminderen of zelfs af te schaffen.

Tout récemment, le ministre des Finances fédéral a annoncé une réduction de ce pourcentage perçu qui passerait à 2 % en 2002 et à 1 % en 2003, à condition que les Régions compensent le « manque à gagner ».

Si la mesure réjouira légitimement tous les échevins des finances, surtout dans un contexte qui s'annonce moins faste (impact de la réforme des polices, de la libéralisation du secteur de l'électricité, de la réforme fiscale, ...), elle représente une charge nouvelle non négligeable que l'on glisse un peu vite sur le dos des régions.

Pouvez-vous m'indiquer, M. le ministre,

1. quel serait l'impact financier pour nos finances régionales bruxelloises ?
2. si une concertation a été amorcée entre les ministres des Finances régionaux et leur homologue fédéral ?
3. si, à défaut de cette concertation, notre Gouvernement a réagi et si oui, dans quel sens ?

Réponse : M. Cornelissen a abordé dans sa question un sujet très important devant encore faire l'objet d'une étude plus précise. Sans vouloir trop m'avancer en ce qui concerne les résultats de cette étude, je tiens à vous fournir quelques précisions.

Comme vous le savez, la problématique concernant la perception et le transfert des additionnels m'est bien connue. La Région (l'Agglomération) a aussi été confrontée à des fluctuations et des versements tardifs avec lesquels il devait être tenu compte lors de l'élaboration du budget 2001. D'après les dernières informations provenant du gouvernement fédéral, il semble d'ailleurs que nous serons confrontés à la même problématique lors de l'élaboration du budget 2002.

Il a été question de cette problématique lors du Comité de concertation du 13 juillet 2001. A la demande de mon collègue fédéral, Didier Reynders, le comité de concertation a pris acte de la proposition telle que formulée dans la question de M. Cornelissen. Outre cela, le Conseil supérieur des Finances a été chargé d'exprimer un avis annuel relatif aux dispositions légales et réglementaires concernant le transfert des recettes fiscales du fédéral vers les communes. Le ministre fédéral des Finances et du Budget a également annoncé lors du comité de concertation qu'il avait demandé au Conseil supérieur des Finances d'étudier comment il serait possible de réaliser une amélioration des paiements aux Communautés et Régions.

La proposition faite en la matière par mon collègue fédéral peut entraîner un coût budgétaire pour la Région. En attendant les données les plus récentes quant au coût de cette initiative, il faut admettre que ce sujet doit être traité en concertation entre les Régions et le gouvernement fédéral. Cette concertation n'a pas encore eu lieu.

Vu le manque d'une proposition concrète à la Région de la part du Fédéral, il serait précoce de parler d'une discussion de cette proposition au niveau gouvernemental.

Onlangs heeft de federale minister van Financiën aangekondigd dat het voormelde percentage zou dalen tot 2 % in 2002 en tot 1 % in 2003, op voorwaarde dat de Gewesten voor compensaties zorgen.

Die maatregelen zal weliswaar terecht door alle schepenen van financiën worden toegejuicht, vooral in een context die zich als minder gunstig aankondigt (weerslag van de politiehervorming, liberalisering van de elektriciteitsmarkt, belastinghervorming...), maar toch betekent ze een nieuwe en niet te verwaarlozen last die men enigszins snel naar de Gewesten doorschuift.

Kan de minister me meedelen :

1. welke weerslag dat alles zal hebben op de financiën van het Brussels Gewest ?
2. of er overleg is gepleegd tussen de gewestelijke ministers van financiën en hun federale collega ?
3. of, als dat niet het geval is geweest, onze regering gereageerd heeft en, zo ja, in welke zin ?

Antwoord : De heer Cornelissen kaart in zijn vraag een belangrijk onderwerp aan dat nog nader onderzocht wordt. Zonder vooruit te willen lopen op de resultaten van dit onderzoek, hou ik eraan u een aantal verduidelijkingen te geven.

Zoals u weet, is de problematiek van de inning en doorstorting van de opcentiemen mij bekend. Ook het Gewest (Agglomeratie) werd namelijk geconfronteerd met schommelingen en laattijdige doorstortingen waarmee rekening moest worden gehouden bij de opmaak van de begroting 2001. Uit de meest recente informatie van de federale overheid blijkt overigens dat wij bij de opmaak van de begroting 2002 met dezelfde problematiek zullen worden geconfronteerd.

Op het overlegcomité van 13 juli 2001 werd deze problematiek besproken. Op vraag van mijn federale collega, Didier Reynders, nam het overlegcomité akte van het voorstel zoals geformuleerd in de vraag van de heer Cornelissen. Daarnaast werd opdracht gegeven aan de Hoge Raad van Financiën om jaarlijks een advies uit te brengen over de wettelijke en reglementaire bepalingen inzake de transfer van fiscale ontvangsten vanwege de federale overheid naar de gemeenten. De federale minister van Financiën kondigde op het overlegcomité eveneens aan dat hij de Hoge raad van Financiën gevraagd had een onderzoek te starten naar de wijze waarop een verbetering van de betalingen aan Gemeenschappen en Gewesten kon worden gerealiseerd.

Het voorstel dat mijn federale collega ter zake deed ten behoeve van de gemeenten, kan een budgettaire kost voor het Gewest inhouden. In afwachting van de recentste gegevens inzake de kostprijs van dit initiatief dient gesteld dat dit het onderwerp moet uitmaken van verder overleg tussen de Gewesten en de federale overheid. Dit overleg heeft nog niet plaatsgehad.

Een bespreking van dit voorstel op regeringsniveau is, gelet op het ontbreken van een concreet aan het Gewest gericht voorstel vanwege de federale overheid, nog voorbarig.

**Ministre chargé de l'Environnement et
de la Politique de l'Eau,
de la Conservation de la Nature et de
la Propreté publique et du Commerce extérieur**

**Question n° 112 de Mme Béatrice Fraiteur du 22 janvier 2001
(Fr.):**

Arrêté royal du 26 février 1987 relatif au recensement des prises d'eau souterraines en Région bruxelloise.

Malgré la régionalisation, la matière des prises d'eau souterraines est toujours réglée aujourd'hui par un arrêté royal antérieur à la loi spéciale de 1989 sur la Région de Bruxelles-Capitale.

L'eau devient une ressource naturelle rare et chère. La tentation de certaines entreprises de réaliser des prises d'eau directes pourrait s'accroître dans le futur. Il s'ensuit que je souhaiterais que le ministre réponde aux questions suivantes :

- Combien existe-t-il en Région bruxelloise de prises d'eau souterraines effectuées par des entreprises publiques ou privées ?
- Dans quelles communes ces captages d'eau sont-ils situés ? Quelle est leur localisation précise et comment les entreprises y procèdent-elles ?
- Constate-t-on une augmentation ou une régression du nombre de ces prises d'eau durant les dix dernières années ?
- Qui effectue ces captages ? Sont-ils davantage le fait d'entreprises privées ou d'entreprises publiques ?
- Comment ces captages sont-ils justifiés par les entreprises qui y procèdent ?
- Connaît-on le volume exact d'eau souterraine ainsi captée ? Dans l'affirmative, quel est-il et quelle est la part soutirée par chacune des entreprises concernées ?
- A-t-on effectué une évaluation de l'effet de ces prises d'eau souterraines sur le sol et le sous-sol de la Région ?

Réponse : Il est impossible de donner un nombre exact des captages en raison des prises d'eau temporaires, notamment celles liées aux rabattements lors de chantiers, variables dans leurs durées.

Les captages permanents sont situés sur environ 130 sites différents. Les captages publics sont effectués par la CIBE, des Universités, des CPAS et certaines piscines qui ont capté au total entre 2 et 3 millions de m³ par an ces dernières années.

Les captages temporaires et définitifs classés en captages publics et privés sont situés dans chacune des dix-neuf communes. La procédure d'autorisation est régie par l'arrêté-loi du 18 décembre 1946 et l'arrêté royal du 21 avril 1976 issus de l'Administration des Mines du ministère des Affaires économiques. La compétence a été régionalisée par l'arrêté royal du 26 juin 1985.

**Minister belast met Leefmilieu en
Waterbeleid, Natuurbehoud,
Openbare Netheid en
Buitenlandse Handel**

**Vraag nr. 112 van mevr. Béatrice Fraiteur d.d. 22 januari 2001
(Fr.):**

Koninklijk besluit van 26 februari 1987 betreffende de telling van grondwaterwinning in het Brussels Gewest.

Ondanks de regionalisering wordt de grondwaterwinning nog steeds geregeld bij een koninklijk besluit dat dateert van vóór de bijzondere wet van 1989 met betrekking tot het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Water wordt een zeldzame en dure natuurlijke hulpbron. In de toekomst zouden sommige bedrijven wel eens meer in de verleiding kunnen komen om zelf grondwater te winnen. Daarom wens ik de minister de volgende vragen te stellen:

- Hoeveel ondergrondse wateraftappunten van overheids- of privé-bedrijven zijn er in het Brussels Gewest?
- In welke gemeenten liggen die wateraftappunten? Waar is de nauwkeurige ligging ervan? Hoe gaan de bedrijven er te werk?
- Wordt in de afgelopen tien jaar een stijging of daling van het aantal aftappunten vastgesteld?
- Wie doet aan grondwaterwinning? Wie doet dat het meest: privé-bedrijven of overheidsbedrijven?
- Hoe verantwoord de bedrijven hun grondwaterwinning?
- Is de exacte hoeveelheid aldus gewonnen grondwater bekend? Zo ja, om hoeveel water gaat het? Wat is het aandeel van elk van de betrokken bedrijven?
- Zijn de gevolgen van de grondwaterwinning voor de bodem en de ondergrond van het Gewest geëvalueerd?

Antwoord : Het is niet mogelijk het precies aantal waterwinningen door te geven omdat er voorlopige winningen zijn, met name voor tijdelijke bronbemaling op werven.

Er zijn ongeveer 130 sites waar er bestendig water wordt gewonnen. De openbare winningen gebeuren door toedoen van de BIWM, de universiteiten, de OCMW's en sommige zweminrichtingen, wat voor deze laatste jaren een totaal van 2 à 3 miljoen m³ water uitmaakt.

Elk van de negentien gemeenten telt voorlopige en bestendige winningen die als openbare of privéwinningen worden ingedeeld. De vergunningsprocedure is geregeld door de besluitwet van 18 december 1946 en het koninklijk besluit van 21 april 1976 uitgevaardigd door de Mijnenadministratie van het ministerie van Economische Zaken. Bij koninklijk besluit van 26 juni 1985 werd de materie een gewestbevoegdheid.

On assiste à une régression du volume d'eau souterraine capté, qui est liée à la délocalisation ou à la cessation de certaines moyennes et grandes entreprises et ce, malgré une légère augmentation du nombre de très petits capteurs pour des blanchisseries et car wash avec des débits journaliers faibles de l'ordre de trois à dix mètres cubes.

Le total des volumes annuels captés recensés approche les 3,5 millions de m³ dont les deux tiers sont captés par la CIBE sous la forêt de Soignes et le Bois de la Cambre. Les autres capteurs publics, Universités, CPAS et piscines, captent environ 300.000 m³. Le reste, environ un million de m³, est le fait des entreprises. L'eau captée en vue des rabattements temporaires est directement rejetée ou réinfiltrée et est difficile à recenser.

Les demandes des entreprises sont justifiées de différentes manières d'après le volume et l'usage de l'eau.

Ainsi certaines entreprises n'ont besoin que d'eau de refroidissement et peuvent se contenter d'une eau non garantie du point de vue bactériologique. D'autres ont besoin d'une qualité très particulière (dureté, acidité, ...) pour l'usage spécifique de l'eau. Anciennement c'était le cas de brasseries et de Coca-cola. Actuellement c'est surtout le cas des lavoirs et des car wash.

Pour les travaux de chantiers, il ne s'agit souvent que d'atteindre un rabattement permettant d'établir les fondations du bâtiment. Dans ce cas le volume demandé est justifié par le rabattement à atteindre. Enfin il faut signaler que certains rabattements sont indispensables pour éviter les inondations des caves et des parkings.

Des évaluations de l'effet des captages se font pour chaque nouvelle autorisation de prise d'eau ou modification d'une autorisation existante. Des conditions de débit et de rabattements limités sont imposées dans chaque nouvelle autorisation ou modification d'autorisation.

Question n° 123 de M. Serge de Patoul du 23 mars 2001 (Fr.):

Présence de renards dans la Région.

Le nombre de renards vivant en Région bruxelloise semble toujours augmenter.

Dans le Bulletin des questions et réponses n° 52 du 5 juin 1995, j'avais posé une question au ministre au sujet du risque du déséquilibre naturel que pourrait produire cette augmentation du nombre de renards dans la Région bruxelloise, sachant que la chasse est interdite.

Après 6 années, il me paraît opportun de faire le point de la situation.

Dès lors, je pose au ministre les mêmes questions suivantes: vos services ont-ils constaté une évolution susceptible de créer ce déséquilibre naturel et, si tel est le cas, quelles sont les mesures prises ?

Er wordt minder grondwater gewonnen, wat toe te dragen is aan de delokalisering of de stopzetting van activiteiten van sommige middelgrote en grote ondernemingen, ook al is het aantal zeer kleinschalige waterwinners lichtjes toegenomen, met name voor textielreiniging en car wash-inrichtingen met een zwak dagverbruik, bijvoorbeeld, van drie tot tien kubieke meter.

Jaarlijks wordt ongeveer 3,5 miljoen m³ water gewonnen waarvan twee derde door de BIWM onder het Zoniënwoud en het Terkamerenbos. De overige openbare waterwinners, zoals de universiteiten, de OCMW's en de zweminrichtingen winnen jaarlijks zo'n 300.000 m³ water. Het overschot, zo'n één miljoen m³ wordt door ondernemingen gewonnen. Het water dat gewonnen wordt voor tijdelijke bronbemalingen wordt rechtstreeks geloofd of gefilterd en kan dus moeilijk worden meegerekend.

De aanvragen van ondernemingen worden verschillend verantwoord op grond van het watervolume en -verbruik.

Zo zijn er ondernemingen die enkel koelwater nodig hebben en zich tevreden kunnen stellen met water dat niet als kiemvrij wordt gewaarborgd. Andere hebben voor een specifiek waterverbruik een watersoort van bijzondere kwaliteit nodig (hardheid, zuurtegraad, ...). Dit was vroeger het geval voor brouwerijen en Coca-cola. Thans blijkt dit voornamelijk een aanvraag van wasserijen en car-wash-inrichtingen.

Voor bouwplaatsen komt het er vooral op aan een bron te bemalen om de grondwerken van een gebouw te kunnen uitvoeren. Hier hangt het vereiste watervolume af van het bemalingsniveau. Ten slotte dient erop gewezen dat sommige bronbemalingen noodzakelijk zijn om overstromingen van kelders en parkeerterreinen te voorkomen.

Telkens er een nieuwe vergunning of een wijziging van een bestaande vergunning voor waterwinningen wordt aangevraagd, worden de effecten ervan ingeschat. In elke nieuwe vergunning of wijziging ervan worden debiet- en bronbemalingsvoorwaarden gesteld.

Vraag nr. 123 van de heer Serge de Patoul d.d. 23 maart 2001 (Fr.):

Vossenbestand in het Gewest.

De vossenpopulatie in het Gewest schijnt onafgebroken toe te nemen.

In het Bulletin van Vragen en Antwoorden nr. 52 van 5 juni 1995 heb ik de minister een vraag gesteld over het risico voor een verstoring van het natuurlijk evenwicht waartoe die verhoogde populatie vossen in het Brussels Gewest zou kunnen leiden, wetende dat de jacht verboden is.

Na zes jaar lijkt het ogenblik gekomen om een evaluatie te maken.

Bijgevolg stel ik de minister dezelfde volgende vragen: hebben uw diensten vastgesteld dat de vossenpopulatie aanzienlijke is toegenomen, wat het natuurlijk evenwicht zou kunnen verstoren, en zo ja, welke maatregelen zijn er getroffen?

D'autres animaux présentent-ils ce même développement ?

Réponse : La question de l'honorable membre fait référence à quelques notions et informations couramment admises dans le grand public qu'il me semble nécessaire de préciser ou corriger afin d'assurer une bonne compréhension de la problématique du renard en Région de Bruxelles-Capitale.

« *Le nombre de renards vivant en Région bruxelloise semble toujours augmenter* »

La perception subjective d'une augmentation des effectifs de renards roux en Région de Bruxelles-Capitale au cours des deux dernières décennies est indubitable. Il y a lieu de distinguer dans cette perception deux phénomènes, d'une part, une augmentation de la détectabilité des individus (devenus moins farouches) qui ne recouvre pas, en soi, une augmentation réelle des effectifs et, d'autre part, deux mécanismes possibles d'augmentation réelle des effectifs : l'extension géographique et l'augmentation de la densité.

- *Une observation plus grande et plus aisée* est indubitablement un des éléments en jeu ici. On note nombre de comportements nouveaux des renards citadins qui osent approcher la nourriture mise à leur disposition par les habitants dans les jardins, se déplacent sur les trottoirs, sortent tôt dans la soirée ou installent leurs terriers au milieu de pelouses très fréquentées alors que, sur ces mêmes sites, ils nichaient depuis des années cachés dans des fourrés et vallons et connus des seuls naturalistes.
- *Extension de la distribution.* Ces modifications comportementales du renard en ville (peut-être liées à une modification d'attitude des citadins), ont probablement permis au renard d'exploiter de nouveaux sites, plus urbanisés et plus fréquentés. L'extension de sa distribution, d'abord à l'intérieur des communes vertes de l'est de la Région, puis vers de nouvelles communes plus centrales et vers l'ouest de la Région semble évidente mais n'est pas convenablement documentée.
- *Une augmentation de la densité* dans des sites occupés de longue date ou colonisés relativement récemment reste à établir avec précision et *a priori* difficile à discriminer d'une augmentation de la fréquence des observations due aux modifications comportementales.

Le renard est une espèce dont l'étude et le suivi demandent des investigations spécifiques. Actuellement, nous ne disposons pas des données qui permettent de déterminer l'importance relative de ces trois mécanismes dans la perception – par ailleurs non chiffrée – d'une augmentation des effectifs de renards en Région de Bruxelles-Capitale. Une convention passée avec l'Institut Pasteur en 2001 devrait permettre de préciser les densités existantes dans 3 zones témoins de l'Est de Bruxelles.

« *Au sujet du risque de déséquilibre naturel* »

« *une évolution susceptible de créer ce déséquilibre naturel* »

La notion de « déséquilibre naturel » de même que celles de « prolifération » ou de « population surnuméraire », ne recouvre

Is de populatie van andere diersoorten ook toegenomen?

Antwoord : De vraag van het geacht lid verwijst naar enkele algemeen aanvaarde begrippen en inlichtingen bij het grote publiek die mijns inziens gepreciseerd of verbeterd dienen te worden om het probleem van de vos in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beter te begrijpen.

« *Het aantal in het Brussels Gewest levende vossen neemt gestaag toe* »

De indruk dat er in de loop van deze twee laatste decennia een toenemend aantal rosse vossen in het Brussels Hoofdstedelijk gewest wordt waargenomen, is ongetwijfeld waar. Toch dient er een onderscheid te worden gemaakt tussen twee verschijnselen, met name enerzijds dat de individu's, omdat ze minder schuw zijn geworden, beter op te sporen zijn, wat dan ook geen bijdrage is tot een echte toename in aantal, en anderzijds twee mogelijke toenemingsmechanismen van het bestand : het geografische verspreidingsgebied en een grotere populatiedichtheid.

- *Dat ze beter en makkelijker kunnen worden waargenomen*, speelt hier ongetwijfeld een rol. Bij de stadsvossen worden nieuwe gedragspatronen vastgesteld : het voedsel dat de bevolking voor hen in hun eigen tuin ter beschikking stellen, durven ze benaderen, ze gebruiken de stoep om zich te verplaatsen, gaan bij avondschemering uit en graven hun hol vlak in het midden van drukbezochte grasperken, daar waar zij zich vroeger en jarenlang, in struiken en glooiingshoeken verscholen en die enkel door natuurkundigen gekend waren.
- *Verspreiding van de soort.* Het gewijzigd gedragspatroon van de stadsvos (mogelijk toe te schrijven aan een gewijzigd standpunt van de stadsbewoners) heeft de vos in staat gesteld nieuwe plaatsen te ontdekken die meer verstedelijkt en drukker bezocht zijn. Dat de soort zich beter heeft verspreid, in een eerste fase binnen de groene gemeentes in het oosten van het Gewest, nadien naar meer centraal gelegen gemeentes en het westen van het Gewest, lijkt met de waarheid te stroken doch is niet wetenschappelijk bewezen.
- *Een grotere populatiedichtheid* op plaatsen die van oudsher zijn bezet of betrekkelijk recent zijn ingenomen, is nog vatbaar voor bewijzen, te meer daar het op het eerste gezicht moeilijk te onderscheiden valt van een grotere waarnemingsgraad die toe te dragen is aan de gewijzigde gedragspatronen.

De vos is een diersoort waarvan de studie en de opvolging specifiek onderzoek vereisen. Wij beschikken momenteel over geen gegevens waarbij het betrekkelijk belang van deze drie mechanismen – overigens onbecijferd – van waarneming van de toename van het aantal vossen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met zekerheid kan worden bepaald. Via een overeenkomst die in 2001 met het Wetenschappelijk Instituut voor Bacteriologie werd gesloten, zou de bestaande populatiedichtheid in drie proefzones in het oosten van Brussel nader kunnen worden bepaald.

« *Aangaande het dreigende verlies aan natuurlijk evenwicht* »

« *een evolutie waardoor het natuurlijk evenwicht mogelijk teloor gaat* »

Begrippen als « verlies aan natuurlijk evenwicht » of « proliferatie » en « overbevolking » zijn begrippen die voor in het wild

aucune notion scientifique précise pour des espèces sauvages. De telles notions voudraient se définir en contradiction avec des états de population jugés « normaux » ou « équilibrés ». Or, rien ne permet de définir un tel état « normal » *a fortiori* en milieu urbain ou péri-urbain.

Toute augmentation des effectifs d'une espèce dans un milieu n'est possible que lorsque la capacité d'accueil du milieu pour cette espèce a augmenté et permet d'accueillir une plus grande population de l'espèce. Cette augmentation de la capacité d'accueil peut être due à des changements dans le milieu, dans les ressources ou dans les capacités de l'espèce à les exploiter (changements comportementaux, par exemple).

L'« équilibre » entre populations dans un milieu est le fruit des multiples interactions entre espèces et n'est jamais figé mais est avant tout un équilibre dynamique qui se modifie ou se recrée en permanence. Il est bien évident qu'une espèce ne peut se développer au détriment du milieu dont elle dépend puisque, par définition, son propre développement en dépend.

Ainsi, la notion de « déséquilibre écologique » ne correspond à aucune réalité écologique, il n'y a que des « équilibres » qui se modifient et se renouvellent en permanence.

Il est souvent suggéré que l'augmentation d'une espèce prédatrice risque de compromettre les populations d'espèces proies alors qu'à l'évidence, d'un point de vue biologique, une espèce ne peut se développer au détriment des espèces dont elle dépend pour se nourrir puisque, précisément, sa propre survie en dépend. La régression de l'espèce proie entraînerait automatiquement la régression de l'espèce prédatrice (prédateurs spécialistes) et/ou un changement de régime alimentaire (prédateurs généralistes) et donc une réduction proportionnelle de la pression de prédation sur l'espèce proie.

« sachant que la chasse est interdite »

Il est bon de rappeler que le renard, comme tous les mammifères, oiseaux, reptiles et batraciens est intégralement protégé en Région de Bruxelles-Capitale (ordonnance du 29 août 1991). La logique qui voudrait que l'on puisse limiter une population par la chasse ne vaut que dans un très petit nombre de situations très particulières et en particulier pour limiter les prédateurs d'espèces à très faible taux de natalité et de dispersion (éléphants, tigres, ours, cervidés, ...).

Quatre paramètres définissant classiquement la dynamique d'une population sauvage : mortalité (-), natalité (+), immigration (+), émigration (-). En terme de dynamique de population, supprimer des individus revient seulement à augmenter la mortalité. Agir sur un seul paramètre ne peut prétendre à un effet réel que si les autres paramètres ne sont pas en mesure de compenser rapidement cette action. Dans la plupart des cas, la perte d'individus engendrée par l'augmentation de mortalité est très rapidement compensée par une forte augmentation de la natalité, couplée à une meilleure survie des individus non détruits (diminution de leur mortalité), à une augmentation de l'immigration et à une réduction de l'émigration.

En outre, ces techniques qui agissent sur la mortalité peuvent engendrer l'effet pervers de placer en permanence les autres

levende soorten wetenschappelijk onnauwkeurig zijn. Dergelijke begrippen steunen op bepalingen die in strijd zijn met bestanden die als « normaal » of « evenwichtig » worden beschouwd. Het is ons echter niet mogelijk een staat van « normaliteit » te bepalen, laat staan in een stedelijke omgeving of aan de rand ervan.

Een bestandstoename van een soort in een bepaald milieu is enkel mogelijk op voorwaarde dat er in dit milieu een grotere opvangcapaciteit voor de desbetreffende soort zou zijn, waar een groter aantal individu's kan worden opgevangen. Een grotere opvangcapaciteit valt bijvoorbeeld te verklaren door milieu- of voedselwijzigingen of door het vermogen van de soort om deze uit te baten (gewijzigde gedragspatronen).

Het « evenwicht » tussen bestanden in een welbepaald milieu vloeit voort uit allerlei wisselwerkingen tussen soorten onderling en mag nooit te strak worden opgevat : het dient eerder als een dynamisch evenwicht te worden opgevat dat onophoudelijk wordt verbroken en hersteld. Het spreekt voor zich dat een soort zich enkel kan ontwikkelen ten nadele van het milieu waarvan ze afhangt aangezien haar eigen ontwikkeling er per definitie van afhangt.

Zo is het dat het begrip « verstoord ecologisch evenwicht » in werkelijkheid met niets strookt, er bestaan enkel « evenwichten » die veranderingen ondergaan en zich onophoudelijk hernieuwen.

Vaak wordt gesuggereerd dat de toename van een roofdiersoort de populaties prooi in het gedrang zou brengen terwijl het voor zich spreekt dat een soort zich vanuit een biologisch standpunt niet kan ontwikkelen ten nadele van de soorten waarvan ze afhangt om zich te voeden, aangezien haar eigen bestaan er precies van afhangt. Een daling in het aantal prooi zou automatisch een afname van de roofdieren voor gevolg hebben (gespecialiseerde roofdieren en/of een gewijzigd dieet (allesetende roofdieren) en dus een evenredige vermindering van de druk uitgeoefend door de roofsoort op de prooi.

« wetend dat het verboden is te jagen »

Wij doen er goed aan eraan te herinneren dat de vos, net als alle andere zoogdieren, vogelsoorten, kruipdieren en kikvosachtigen krachtens de ordonnantie van 1991 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest volledig beschermd is. Het in toom houden van een populatie door erop te jagen geldt enkel in een gering aantal uitzonderingsgevallen, bijvoorbeeld om soorten in te perken die een zeer laag geboorte- en verspreidingscijfer hebben (olifanten, tijgers, beren, hoornachtigen, ...).

Over het algemeen wordt er met vier parameters rekening gehouden om de dynamiek van een wilde bevolkingsgroep te bepalen : sterftecijfer (-), geboortecijfer (+), immigratie (+), emigratie (-). Individuen afmaken komt erop neer dat er een stijging van het sterftecijfer van die groep wordt waargenomen. Op één enkele parameter ingrijpen dient tot niets als de andere parameters deze trend kunnen compenseren. Het is immers zo dat een daling van het aantal individuen na klassieke ingreepmaatregelen, in de meeste gevallen snel wordt verdrongen door een forse stijging van het geboortecijfer, de immigratie en dalende emigratie, gekoppeld aan een betere overlevingsdrang van de jongen (dus daling van het sterftecijfer).

Bovendien wordt met die ingrepen op het vlak van het sterftecijfer vaak het tegenovergestelde bereikt : de demografische

paramètres démographiques dans une phase de croissance maximale (la population tend, à tout moment, à « rattraper » ses effectifs perdus). Cette situation, instable et délicate à gérer, peut mener à des explosions démographiques incontrôlées. Au pire, la dynamique de la population peut devenir totalement irrégulière et ingérable tant que des interventions existent. Au mieux, elle n'est gérable qu'avec des interventions répétées, indéfiniment à intervalles réguliers dont la fréquence dépend des paramètres de fécondité et de dispersion de la population.

Dans le cas du renard, il est largement démontré que ses capacités de dispersion et sa forte natalité compensent très rapidement les mortalités encourues. Ainsi par exemple, en Région wallonne, des expériences ont été menées dans certaines zones ardennaises depuis 5 années (et lancées plus récemment en Hesbaye et en Condroz). Dans ces zones expérimentales, la destruction des renards est systématique (en moyenne 1.2 renard/km².an et pouvant atteindre localement jusqu'à 4 renards/km².an) et renforcée par l'utilisation expérimentale de méthodes interdites ailleurs (bac à lumière). Le suivi scientifique des populations de ces zones montre très clairement qu'elles ne sont nullement affectées par ces destructions et maintiennent des effectifs remarquablement stables d'années en années (In Brochier et al., 1999, Cahiers d'éthologie, vol. 19, pages 57 à 74).

Les inquiétudes et problèmes de cohabitation liés à l'augmentation du renard en Région de Bruxelles-Capitale.

Dès lors il n'y a pas lieu de considérer l'augmentation du renard en Région de Bruxelles-Capitale comme indicateur d'un quelconque « déséquilibre » et encore moins de penser que la chasse ou la destruction serait susceptible de modifier ses effectifs. Ceci n'empêche évidemment pas que l'augmentation d'une espèce dans son milieu, comme le renard dans le milieu urbain, puisse être source d'inquiétudes diverses, fondées ou non, et de problèmes pratiques concrets liés à la cohabitation ou aux interactions avec cette espèce. Ces inquiétudes ou problèmes doivent être pris en compte et nécessitent des réponses *ad hoc* et spécifiques.

Parmi les inquiétudes et problèmes les plus couramment relayés vers l'IBGE par les particuliers, la presse ou les administrations, on peut citer : la rage, l'échinococcose, les risques « pour les enfants », le pillage de poulaillers, les batailles avec les chats, les poubelles éventrées, les terriers mal placés, les dégâts aux biens.

– La rage

Depuis près de trois ans, plus aucun renard n'a été diagnostiqué positif pour la rage en Belgique, malgré une surveillance continue. Ce résultat est la conséquence des campagnes de vaccinations entamées dès 1989 en Région wallonne. Cette année, la Belgique sera reconnue indemne de rage selon les critères de l'Organisation mondiale de la Santé. Actuellement, les derniers foyers de rage en Europe occidentale se trouvent en Allemagne à plusieurs centaines de kilomètres de la frontière belge.

– L'échinococcose

Le parasite responsable de l'échinococcose (*Echinococcus multilocularis*) a été identifié en Belgique pour la première fois

parameters worden onophoudelijk in een fase van maximale groei geplaatst (de populatie heeft te allen tijde de neiging om de verloren individu's « aan te vullen »). Deze zeer onstabiele en niet makkelijk te beheren stand van zaken kan aanleiding geven tot een plotse, nauwelijks controleerbare bevolkingsgroei. Erger nog, de dynamiek van de populatie kan totaal worden verstoord en als het ware onbeheersbaar worden zolang er wordt ingegrepen. Op zijn best kan de toestand onder controle worden gehouden indien er regelmatig wordt ingegrepen met weten van de vruchtbaarheidsparameters en de populatieverspreiding.

Wat de vos betreft, wordt ruim aangetoond dat zijn verspreidingsvermogen en zijn hoog geboortecijfer zeer snel de opgelopen sterfgevallen compenseren. In het Waals Gewest bijvoorbeeld worden sedert vijf jaar in bepaalde streken van de Ardennen proefnemingen gevoerd (onlangs in Haspengouwen en de Condroz opgestart). In deze proefondervindelijke zones wordt de vos stelselmatig uitgeroeid (gemiddeld 1,2 vos per km² tot plaatselijk 4 vossen per km² per jaar, onder meer door het proefondervindelijk gebruik van methoden die elders verboden zijn (lichtbakken). Uit de wetenschappelijke opvolging blijkt dat de populaties in die gebieden geenszins getroffen zijn door die uitroeiingspartijen en van jaar tot jaar treffend stabiel blijven (in Brochier et al., 1999, Cahier d'éthologie, vol. 19, blz. 57 tot 74).

Onrust en samenlevingsproblemen opgelopen door het samenwonen tussen mens en het toenemend aantal vossen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Het toenemend aantal vossen in het Brussels Gewest hoeft bijgevolg niet te worden beschouwd als om het even welk « verlies aan evenwicht »; er dient evenmin te worden gedacht dat jacht of uitroeiing iets aan hun aanwezigheid zou veranderen. Dit neemt echter niet weg dat een soort waarvan het aantal individu's in een bepaald milieu groeit, zoals hier de vos in een stedelijke omgeving, aanleiding kan geven tot allerlei, al dan niet gegronde bekommernissen en problemen van praktische aard gebonden aan dat samenwonen of wederzijdse grondinname, allemaal bekommernissen en problemen waarop dan ook een gepast en specifiek antwoord moet worden gegeven.

Onder de meeste bekommernissen en problemen waarmee de bevolking, de pers of de besturen bij het BIM komen aandraven, kan worden aangehaald wat volgt : hondsdolheid, echinococcosis, risico's voor de kinderen, verwoeste kippenhokken, vechtpartijen met katten, omvergeworpen vuilnisbakken, slecht geplaatste hollen, beschadigde goederen.

– Hondsdolheid

Sedert meer dan drie jaar is in België geen enkele vos hondsdol verklaard, ook al wordt hierop aanhoudend toegezien. Dit resultaat is toe te dragen aan inentingsacties die sedert 1989 in het Waals Gewest wordt gevoerd. Op grond van de criteria van de Wereldgezondheidsorganisatie zal België dit jaar hondsdolvrij worden verklaard. Voor West-Europa bevinden de laatste hondsdolheidshaarden zich momenteel in Duitsland, op meerdere honderden kilometers afstand van de Belgische grens.

– Echinococcosis

De parasiet die verantwoordelijk is voor echinococcosis (*Echinococcus multilocularis*) werd in België voor de eerste

en 1991. Depuis, des enquêtes parasitologiques ont permis de mieux cerner la proportion de renards porteurs de ce parasite (dans le cadre d'une collaboration entre l'Institut Pasteur et les Régions wallonne et flamande dans le cadre d'un programme européen). D'après les données actuelles, ce parasite est absent du nord du Sillon Sambre-et-Meuse et est graduellement plus présent chez le renard du Condroz vers l'Ardenne. Rien ne permet de penser que la présence de ce parasite s'amplifie. Nous constatons peut-être aujourd'hui une situation qui a toujours existé.

Pour la Région bruxelloise, il est probable que nous nous trouvons dans une situation comparable à celle de la Flandre et en absence de ce parasite.

– Les risques « pour les enfants »

Il est évident qu'il n'existe absolument aucun risque d'agression sur les enfants, les nourrissons ou les humains en général. Cependant, force est de constater que cette inquiétude latente est souvent exprimée par les particuliers qui voient des renards dans leur jardin.

– Le pillage de poulaillers

Les plaintes relatives à la destruction de la volaille par le renard attestent que le public sous-estime la présence du renard à proximité de chez lui. De nombreux poulaillers sont construits et entretenus en dépit des règles élémentaires de prudence vis-à-vis du renard. Une meilleure information sur la construction de poulaillers simples mais efficaces contre le renard devrait être assurée. Un poulailler expérimental a été réalisé en ce sens par l'IBGE et a démontré son efficacité. Une brochure concernant, entre autres, ce point sera prochainement réalisée par l'IBGE.

– Les batailles avec les chats

Un certain nombre de personnes s'inquiètent pour leurs chats. Il existe une concurrence entre chats et renards qui occupent des niches écologiques recouvrantes. Cette concurrence peut avoir deux effets, l'un éthologique (comportements d'agression), l'autre écologique (compétition à travers les ressources).

D'un point de vue écologique, il existe certainement un recouvrement des niches alimentaires entre chats et renards. Bien que le renard soit beaucoup plus généraliste, certaines de ses ressources sont également exploitées par les chats (petits rongeurs, gamelles de nourrissage placées pour les chats dans les lieux publics, les terrains vagues ou les jardins, déchets dans les poubelles, ...). Si le renard s'avérait plus efficace que les chats à exploiter de telles ressources, sa présence pourrait induire une limitation des chats errants. Il est bon de rappeler que les chats, en particulier les chats haret, posent aujourd'hui plus de problèmes en termes de propreté et de santé publique, de prédation sur les animaux sauvages et de détérioration de biens publics et privés que les renards roux. Enfin, il est clair que les chats domestiques convenablement nourris à l'intérieur des maisons ne risquent évidemment pas de souffrir d'une compétition avec le renard pour de telles ressources.

En 1991 herkend. Sedertdien heeft men aan de hand van parasitologische onderzoeken beter kunnen uitmaken hoeveel vossen dragers zijn van die parasiet (via samenwerking tussen het Instituut voor bacteriologie, het Waals en het Vlaams Gewest in het raam van een Europees programma). Naar luid van huidige gegevens zou die parasiet afwezig zijn ten noorden van de Samber-Maasvallei en worden geleidelijk sporen ervan bij de vos van de Condroz naar de Ardennen toe waargenomen. Niets wijst uit dat het verspreidingsgebied van deze parasiet zich zou uitbreiden. Eigenlijk wordt vandaag een toestand vastgesteld die vermoedelijk altijd heeft bestaan.

Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geldt blijkbaar dezelfde toestand als die welke in Vlaanderen overheerst, dus zou onze streek parasietvrij zijn.

– Risico's « voor de kinderen »

Het spreekt voor zich dat er volstrekt geen gewelddadigheid op kinderen, zuigelingen of meer in het algemeen op de mens te vrezen is. Toch dient vastgesteld dat deze latente bekommernis vaak uitgedrukt wordt door privé-personen die een vos in hun tuin hebben gezien.

– Geplunderde kippenhokken

Klachten in verband met hennen die de vos zou hebben afgemaakt, tonen aan dat de bevolking de aanwezigheid van de vos nabij de woningen onderschatten. Heel wat kippenhokken worden gebouwd en onderhouden in weerwil van de elementaire voorzorgsmaatregelen ten aanzien van de vos. Men dient beter te worden voorgelicht over de wijze waarop een eenvoudig kippenhok kan worden gebouwd dat doeltreffend bestand zou zijn tegen strooptochten van vossen. Hiertoe heeft het BIM een proefondervindelijk kippenhok gebouwd dat zeer doeltreffend blijkt te zijn. Het BIM zal binnenkort een brochure hieromtrent uitgeven.

– Vechtpartijen met katten

Sommige mensen vrezen het ergste voor hun kat. Katten en vossen wedijveren immers omdat hun ecologische nissen elkaar overlappen. Deze wedijver kan uitmonden in twee gedragspatronen, met name het ene van ethologische aard : aanvalsdrijf, het andere van ecologische aard : wedijver voor voedselbronnen.

Op ecologisch vlak bestaat er tussen kat en vos ongetwijfeld een overlapping van de voedselnissen. Ook al is de vos eerder een alleseter, enkele van zijn voedselbronnen worden eveneens door de kat uitgebaat (knaagdierpjes, voedselkommen die voor katten op openbare plekken worden geplaatst, braakliggende terreinen of tuinen, voedselresten in vuilnisbakken, ...). Zou de vos dergelijke voedselbronnen met meer doeltreffendheid uitbaten dan de kat, dan zou dit het aantal zwervkatten kunnen doen afnemen. Dient erop gewezen dat, qua hygiëne en volksgezondheid, het roofgedrag op andere wilde dieren en de beschadiging van openbare goederen, er heden meer problemen met de katten rijzen, vooral de wild geworden katten dan met de vos. Ten slotte is het duidelijk dat huiskatten die thuis behoorlijk gevoed zijn, natuurlijk niet met de vos zullen wedijveren voor dergelijke voedselbronnen.

Du point de vue comportemental, il est connu que le chat peut poursuivre un renard croisé sur son territoire ou lorsqu'il y a compétition autour d'une source de nourriture. De ce point de vue, et jusqu'à plus ample informé, il ne semble pas qu'il y ait le moindre risque de blessures pour les chats domestiques qui seraient infligées par des renards.

– Les poubelles éventrées

Les poubelles éventrées sont très généralement le fait de chats domestiques ou harets. Localement, cela peut aussi être le fait de renards, mais ce dernier reste un responsable très marginal par rapport aux chats.

– Les terriers mal placés

Des terriers occupés peuvent être installés dans des sites où ils posent de réels problèmes. Par exemple, lorsqu'ils sont proches de tombes dans des cimetières, lors de travaux de terrassements ou lorsqu'ils débouchent dans des habitations. Dans de tels cas, une intervention simple des services de l'IBGE permet de rendre le terrier peu attractif et d'assurer qu'il soit déserté par ses occupants.

– Les dégâts aux biens

Des cas de dégâts aux biens liés généralement à la présence de terriers ou de jeunes jouant ont été rapportés mais sont, jusqu'à présent, assez marginaux et réduits. Dans la plupart des cas une visite des services de l'IBGE est requise pour évaluer le problème et suggérer la mise en œuvre de solutions simples.

La perception du renard par le public citadin

Enfin, il est sans doute essentiel de rappeler que l'augmentation actuelle des effectifs de renards en ville est sans doute due essentiellement aux changements d'attitude de la population à son égard. Comme l'ont largement démontré les conférences-débats organisées il y a quelques années dans les communes de la ceinture verte, ou la dernière fête de l'environnement, il est certain que la très grande majorité de la population est heureuse et fascinée par le retour de ce mammifère sauvage dans la ville. Ainsi beaucoup de personnes observent, suivent ou nourrissent « leur(s) » renard(s).

« D'autres animaux présentent-ils le même risque ? »

Dans la mesure où, comme explicité plus haut, il n'y a pas lieu de parler de « risque » au sens où l'entend l'honorable membre, la réponse est clairement non. D'autres espèces, également ubiquistes, sont souvent perçues par le grand public comme également en forte augmentation. Il s'agit en particulier des corvidés (pies, corneilles) dont la présence est moins bien acceptée que celle du renard, pour des raisons essentiellement subjectives.

Question n° 125 de M. Eric Arckens du 27 mars 2001 (N.):

Déversement, sans épuration, des eaux usées.

Il y a dix ans, l'Union européenne a décidé qu'il fallait s'attaquer d'urgence au problème des eaux résiduaires urbaines. L'ob-

Qua gedragspatroon is alom bekend dat er katten zijn die een vos durven te volgen die op hun eigen grondgebied rondloopt of voor dezelfde voedselbron beginnen te bekvechten. In dit opzicht en voor zover bekend zou er tot nu toe nog geen enkele huiskat verwondingen door een vos hebben opgelopen.

– Geplunderde vuilnisbakken

Vuilnisbakken worden eerder door huiskatten of wild geworden katten geplunderd. Het kan gebeuren dat ook vossen hiermee gemoeid zijn; in vergelijking met de katten is dit toch een nevenverschijnsel.

– Misplaatste hollen

Bezette hollen kunnen gebouwd zijn op plaatsen waar ze om problemen vragen. Bijvoorbeeld wanneer ze in kerkhoven bij grafzerken werden gegraven, of tijdens grondwerken of wanneer ze uitgeven op bewoonde ruimten. In dergelijke gevallen volstaat een ingreep van de BIM-diensten om het hol onaantrekkelijk te maken en ervoor te zorgen dat de holgravers verhuizen.

– Beschadigde goederen

Er werd melding gemaakt van beschadigde goederen die over het algemeen zouden worden toegedragen aan aanwezige hollen of spelende jongen : tot nu toe zijn dit randverschijnselen. In de meeste gevallen is een bezoek van de BIM-diensten voldoende om het gestelde probleem in te schatten en raad te geven over de mogelijke oplossingen.

Waarneming van de vos door de stadsbevolking

Het is van wezenlijk belang eraan te herinneren dat de huidige toename van het aantal vossen in de stad ongetwijfeld toe te schrijven is aan een gewijzigd gedragspatroon van de bevolking hieromtrent. Zoals gebleken is uit conferenties-besprekingen die enkele jaren geleden in de gemeenten van de groene gordel plaatsvonden, of gedurende het feest van het leefmilieu jongstleden, is een overgroot deel van de bevolking verheugd en zelfs betoverd door de terugkomst van dit wilde zoogdier in de stad. Zo zijn er niet weinig mensen die « hun » vos(sen) gadeslaan, volgen of voeren.

« Zijn er andere diersoorten met hetzelfde risico ? »

Aangezien er, zoals hierboven uiteengezet, geen sprake is van « risico » in de zin van de verwoordingen van het geacht lid, is het antwoord duidelijk nee. Er zijn andere diersoorten die zich overal thuisvoelen en waarvan de bevolking het gevoel heeft dat hun aantal gestaag toeneemt. Het gaat met name om de kraaiachtigen (eksters en kraaien) die, in vergelijking met de vos, op zijn minst gezegd niet zo zeer welkom worden geheten, en dit eigenlijk om ongegronde redenen.

Vraag nr. 125 van de heer Eric Arckens d.d. 27 maart 2001 (N.):

Lozen van ongezuiverd rioolwater.

Tien jaar gelden besliste de Europese Unie dat het probleem van het stedelijk afvalwater dringend diende te worden aangepakt.

jectif était d'interdire d'encore déverser dans les rivières des eaux usées non traitées. Mais pour ce qui est de Bruxelles, on en est resté surtout jusqu'à ce jour à de belles déclarations d'intentions. Selon l'Union européenne et la commission européenne de l'Environnement, Bruxelles fait actuellement partie des 37 villes européennes cataloguées de «honteusement polluantes».

Quelles mesures seront-elles prises à court et à moyen terme afin d'épurer à un niveau acceptable les eaux usées bruxelloises ?

Réponse : Deux stations d'épuration traiteront l'ensemble des eaux usées de la Région bruxelloise et des communes flamandes avoisinantes.

La première station, d'une capacité de 360.000 EH a été mise en service en août 2000.

Le marché de concession relative à la deuxième station a été attribué au mois de juin dernier au groupement AQUIRIS. Cette station devrait être opérationnelle d'ici 5 ans et clôturer ainsi le dossier « assainissement » de la Région bruxelloise.

Comme le constatera l'honorable membre, Bruxelles ne se contente pas de « bonnes intentions ».

Question n° 129 de M. Walter Vandenbossche du 20 avril 2001 (N.):

Inondations à Itterbeek.

On constate régulièrement des inondations de la Pède à Itterbeek, ce qui occasionne de nombreux ennuis et dégâts aux maisons riveraines dont les caves se retrouvent sous eau. On constate que le ruisseau est moins profond chaque année. De nombreux matériaux et objets indésirables font partie du paysage. Une fois par an, un nettoyage est organisé mais le résultat n'est déjà plus visible après quelques jours.

Je souhaiterais que le ministre m'indique :

- s'il est possible de prévoir un dragage afin de redonner de la profondeur au ruisseau;
- s'il est possible de prévoir un bassin d'orage afin de prévenir ces inondations pour les riverains ?

Réponse : La question de l'honorable membre devrait être posée à la Région flamande où la commune d'Itterbeek est située.

A titre d'information, des études sont en cours en Région bruxelloise en vue d'aménager les étangs de la Pède et le cours d'eau situé sur le territoire bruxellois.

Question n° 130 de Mme Béatrice Fraiteur du 27 avril 2001 (Fr.):

Approvisionnement en carburant du cabinet ministériel.

Votre cabinet dispose de plusieurs véhicules automobiles. Il m'apparaît nécessaire de connaître les conditions auxquelles vous

De bedoeling was dat er geen onbehandeld afvalwater meer in rivieren mocht worden geloosd. Wat betreft Brussel is het echter tot nu toe voornamelijk bij goede intenties en welluidende verklaringen gebleven. Volgens de Europese Unie en de Europese Milieucommissie behoort Brussel momenteel tot de 37 Europese steden die als " schandalig vervuilend " worden bestempeld.

Welke maatregelen op korte en middellange termijn zullen worden genomen om het Brussels rioolwater tot op een aanvaardbaar niveau te zuiveren?

Antwoord : Twee waterzuiveringsstations zullen al het afvalwater van het Brussels Gewest en de aangrenzende Vlaamse gemeenten zuiveren.

Het eerste station, dat een capaciteit van 360.000 inwoners-equivalent heeft, is in augustus 2000 in bedrijf gesteld.

De concessie voor het tweede station is in juni jongstleden aan de groep AQUIRIS toegewezen. Dit station zou binnen 5 jaar operationeel moeten zijn. Het rioolwaterzuiveringsdossier van het Brussels Gewest zal dan rond zijn.

Zoals het geacht lid kan vaststellen, beperkt het Gewest zich dus niet tot « goede voornemens ».

Vraag nr. 129 van de heer Walter Vandenbossche d.d. 20 april 2001 (N.):

Wateroverlast in Itterbeek.

Regelmatig stelt men overstromingen vast van de Pedebeek in Itterbeek. Dit berokkent heel wat last en schade voor de omliggende huizen, waardoor de kelders onder water komen te staan. Er wordt vastgesteld dat de beek elk jaar steeds ondieper wordt. Heel wat ongewenste materialen en voorwerpen maken deel uit van het landschap. Eens per jaar wordt er opgeruimd maar met weinig efficiënt resultaat een paar dagen nadien.

Graag had ik van de minister vernomen :

- of het mogelijk was een uitbaggering te voorzien om de beek weer dieper te maken;
- kan een spaarbekken niet voorzien worden teneinde deze overstromingen te voorkomen voor de omliggende buurtbewoners?

Antwoord : Het geacht lid zou die vraag eerder moeten stellen bij het Vlaams Gewest waar de gemeente Itterbeek zich bevindt.

Ter informatie zijn in het Brussels Gewest studies aan de gang met het oog op aanpassingswerken aan de Pedevijver en de op Brussels grondgebied gelegen Pedebeek.

Vraag nr. 130 van mevr. Béatrice Fraiteur d.d. 27 april 2001 (Fr.):

Brandstofbevoorrading van het ministerieel kabinet.

Uw kabinet beschikt over verschillende auto's. Het lijkt me noodzakelijk om te weten volgens welke voorwaarden de bevoor-

vous approvisionnez en carburants. Dans cet esprit, je souhaiterais vous poser les questions suivantes :

- Quel est le nombre de litres, par type de carburant, qui est acheté pour la consommation du parc automobile actuel de votre cabinet ? Pour quel montant global?
- Quel est le nombre de kilomètres parcouru par les véhicules de votre cabinet?
- Cette consommation globale est-elle en diminution par rapport à celle des années précédentes?
- Quel est le système de paiement utilisé (carte, cash, etc.)?
- Auprès de quelle société est effectué ledit approvisionnement?
- Un contrat particulier a-t-il été conclu avec cette ou ces sociétés d'approvisionnement ? Dans l'affirmative, quelles en sont les conditions (réduction de prix, consommation minimale, etc.) ?

Réponse : En réponse à l'honorable membre, j'ai l'honneur de lui communiquer les informations suivantes :

1. la quantité moyenne de carburant utilisé mensuellement par l'ensemble des véhicules du Cabinet s'élève à 572 l pour l'essence et 324 l pour le diesel, pour un coût mensuel d'environ 35.000 F;
2. le nombre de km parcourus par les 5 véhicules (3 essence - 2 diesel) dont dispose le Cabinet s'élève à ± 115.000 km/an;
3. la consommation du parc de véhicules est sensiblement identique d'une année à l'autre;
4. l'approvisionnement en carburant se fait dans les stations Total Fina Elf à l'aide d'une « self tank card »;
5. un contrat a été conclu avec la société Fina Belgium au terme duquel une réduction d'un montant de 0,96 F/l d'essence et 0,76 F/l de diesel est accordée. Ayant pris connaissance des réponses de certains de mes collègues bénéficiant de conditions plus avantageuses, je ne manquerai pas de renégocier rapidement cet accord.

Question n° 136 de Mme Evelyne Huytebroeck du 3 juillet 2001 (Fr.):

Prospection économique à Lyon.

Une opération de prospection économique de la Région de Bruxelles-Capitale s'est déroulée à Lyon pour y présenter des entreprises bruxelloises.

Pourriez-vous me communiquer des informations par rapport aux questions suivantes ?

- Quel était l'objectif de cette opération de prospection?
- Cette opération s'inscrit-elle dans un cadre plus large d'un plan d'action du commerce extérieur? Comment?

rading geschiedt. In die optiek zag ik graag de volgende vragen beantwoord:

- Hoeveel liter per soort van brandstof wordt er aangekocht voor het huidige autopark van uw kabinet? Hoeveel kost dat in totaal?
- Hoeveel kilometer leggen de auto's van uw kabinet af?
- Wordt er minder brandstof verbruikt in vergelijking met de vorige jaren?
- Hoe wordt er betaald (kaart, contact...)?
- Welke maatschappij(en) bevoorraden uw kabinet?
- Is er met die maatschappij(en) een bijzondere overeenkomst gesloten voor de bevoorrading? Zo ja, volgens welke voorwaarden (prijskorting, minimaal afgenomen hoeveelheid...)?

Antwoord : In antwoord op haar vraag kan ik het geacht lid de volgende informatie meedelen :

1. het maandgemiddelde van het brandstofverbruik voor alle voertuigen van het kabinet bedraagt 572 liter benzine en 324 liter diesel en vertegenwoordigt een kost van 35.000 BEF;
2. het aantal kilometers dat door de 5 voertuigen (3 benzine - 2 diesel) van het kabinet wordt afgelegd bedraagt ± 115.000 km/jaar;
3. het verbruik is ieder jaar nagenoeg hetzelfde.
4. de brandstofbevoorrading gebeurt in de stations Total Fina Elf met behulp van een « self tank card »;
5. er is een contract met Fina Belgium gesloten volgens welk een korting van 0,96 fr/l benzine en van 0,76 fr/l diesel wordt toegekend. Aangezien uit de antwoorden van mijn collega's blijkt dat een aantal onder hen heel wat voordeliger voorwaarden genieten, zal ik snel opnieuw over dit contract onderhandelen.

Vraag nr. 136 van mevr. Evelyne Huytebroeck d.d. 3 juli 2001 (Fr.):

Economische handelsmissie naar Lyon.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft een handelsmissie naar Lyon gezonden om er Brusselse bedrijven voor te stellen.

Kan de minister me terzake volgende informatie meedelen:

- Wat was de opzet van die reis?
- Past ze in een ruimer opzet, te weten een actieplan voor de buitenlandse handel? Hoe dan wel?

- Quelles entreprises ont été présentées? Comment ont-elles été sélectionnées?
- Y a-t-il eu collaboration avec l'UEB et son service Promexport et la Chambre du Commerce et de l'Industrie de Bruxelles ou encore la commission consultative du Commerce extérieur ?
- Quelles actions concrètes ont été réalisées et quel en a été le coût?
- Des contacts ou actions communes avec les autres régions ont-ils eu lieu?
- Quels sont les acteurs qui sont intervenus pour décider des actions menées ? Y a-t-il encore un attaché commercial à Lyon? Si oui, comment a-t-il participé au montage des actions?
- Quelles retombées cette opération de prospection a-t-elle eues? Quelle évaluation en avez-vous faite?
- Des opérations semblables sont-elles menées dans d'autres villes?

Réponse : En réponse à la question de l'honorable membre, je vous prie de trouver ci-après les éléments demandés :

Je tiens tout d'abord à m'étonner de vos questions qui arrivent plus de 14 mois après l'opération et qui, en outre, ont déjà fait l'objet d'une question orale par votre collègue M. J. Riguelle à l'assemblée de la Commission communautaire française, assemblée à laquelle, si ne ne m'abuse, vous appartenez aussi. Je me permets par ailleurs de vous remettre une copie de la réponse que j'avais formulée en son temps à votre collègue.

Pour rappel, cette opération n'était pas à proprement parler une action de prospection mais doit être replacée dans un double contexte :

- Celui d'une présence constante de la Région au travers de sa représentation économique et commerciale en France pour accompagner les exportateurs bruxellois dans les diverses régions françaises.
- Celle d'une opération sur Lyon qui était avant tout une opération de promotion de la destination touristique Bruxelles initiée par la SNCF au même titre que diverses autres destinations TGV à partir de Lyon. Les différents acteurs de la Région ont rebondi sur cette proposition et Bruxelles fut la seule de ces destinations à organiser une promotion parallèle d'envergure, ne se limitant pas à la simple présence d'une tente de 50 m² dans un village au centre de la ville. Il a été, de plus, jugé opportun d'élargir cette promotion à l'aspect « produits et exportateurs », pour profiter du contexte favorable créé par la présence touristique en question.

La Région mène un plan d'actions de promotion de ces exportations sur la France qui compte annuellement une douzaine de manifestations essentiellement concentrées sur Paris et Lille (régions vers lesquelles plus de 65 % de nos exportations sont destinées et vers lesquelles vont la préférence de nos entreprises), mais également d'autres régions de France, présentant un caractère de sous-marché potentiel intéressant.

- Welke bedrijven zijn voorgesteld? Hoe zijn ze gekozen?
- Is er samengewerkt met het VOB en zijn dienst Promexport, met de Kamer van Handel en Industrie van Brussel of met de adviescommissie voor de buitenlandse handel?
- Welke concrete acties zijn er ondernomen en hoeveel hebben die gekost?
- Hebben er contacten plaatsgehad met de andere Gewesten en zijn er gezamenlijke acties gevoerd?
- Wie heeft beslist over de acties? Is er nog een handelsattaché in Lyon? Zo ja, hoe heeft die meegewerkt aan de acties?
- Welke weerslag heeft die handelsreis gehad? Hoe evalueert u ze?
- Staan er soortgelijke acties op stapel in andere steden?

Antwoord : In antwoord op de vraag van het geacht lid worden de hiernavolgende elementen verschaft :

Ten eerste dit : ik ben nogal verbaasd een vraag te ontvangen omtrent een actie die 14 maanden geleden plaatsvond, welke bovendien al het voorwerp heeft uitgemaakt van een mondelinge vraag van uw collega de heer J. Riguelle, gedurende de vergadering van de Franse Gemeenschapscommissie, waarvan u, als ik me niet vergis, toch ook lid bent. Daarom ben ik zo vrij u een kopie te bezorgen van het antwoord dat ik destijds aan uw collega heb gegeven.

Men dient eraan te herinneren dat het niet in de bedoeling van deze actie lag te gaan prospecteren; ze dient in een dubbele context te worden herplaatst :

- Dat van een bestendige aanwezigheid van het Gewest via zijn economische en handelsvertegenwoordiging in Frankrijk om de Brusselse exporteurs in de verschillende Franse regio's te begeleiden.
- En dat van een actie te Lyon waarmee men vooral Brussel als toeristische bestemming wilde promoten zoals geïnitieerd door de SNCF en net zoals alle andere HST-bestemmingen vanaf Lyon. Allerlei gewestelijke actievoerders hebben van de gelegenheid gebruik gemaakt : Brussel bleek de enige van al de HST-bestemmingen te zijn, die eveneens een grootse promotie opzette, bijvoorbeeld door meer te doen dan in een tent van 50 m² aanwezig te zijn in een hiertoe aangelegd dorp in het stadscentrum. Daarenboven vond men het gepast om deze promotie uit te breiden tot het aspect « producten en exporteurs », om ten volle te genieten van de gunstige sfeer te danken aan de toeristische aanwezigheid ter sprake.

Met het oog op de bevordering van deze exportproducten voert het Gewest acties in Frankrijk waar er jaarlijks, voornamelijk in Parijs en Rijsel, zo'n twaalfal evenementen op touw worden gezet (regio's met een afzet van meer dan 65 % van onze exportproducten en waarop onze bedrijven zich bij voorkeur richten), maar ook andere Franse regio's die interessante kenmerken van potentiële submarkten vertonen.

Si, à l'origine, le but était d'organiser un workshop regroupant des entreprises bruxelloises actives dans le secteur des produits alimentaires, le peu de succès remporté par ce projet nous a amené à élargir les thèmes aux produits haut-de-gamme et aux entreprises recherchant des « agents commerciaux ». Seules 5 entreprises ont toutefois cru bon de s'y joindre. Le mailing a porté sur l'ensemble des sociétés bruxelloises répertoriées comme exportatrices dans ces secteurs. L'UEB et son service Promexport a été sollicité pour diffuser l'annonce de la manifestation au travers de son bulletin d'informations, comme à l'accoutumée.

Le peu de succès de cette action est imputable non pas à ses caractéristiques (le workshop remporte toujours un énorme succès lorsqu'il est organisé à Paris et à Lille) mais plutôt à l'éloignement de Lyon, eu égard à la taille de nos exportateurs intéressés par le marché français. L'action ayant été portée au programme d'actions de la Région, celui-ci est soumis, comme vous le savez, chaque année au Comité consultatif.

Dans le cadre de cette action Bruxelles à Lyon, les actions concrètes réalisées lors de cette manifestation commerciale ont été :

- Une présence de vitrines des produits bruxellois de 16 entreprises au sein de la tente « Destination Bruxelles » du village SNCF.
- Un programme complet, sur 24 h, de rendez-vous organisés au profit des 5 entreprises présentes auprès de leur clientèle sélectionnée.
- L'organisation d'un déjeuner avec les entreprises au Cercle des Décideurs « Le Prisme » de Lyon pour y rencontrer une trentaine d'hommes d'affaires locaux.
- La participation au cocktail de clôture de la Semaine « Bruxelles à Lyon », où les principaux milieux d'affaires de la place étaient conviés.

Le coût total de l'opération, en sa partie Commerce extérieur, s'est chiffré à 166.000 FB.

Afin de répondre à votre interrogation concernant les contacts ou actions communes avec les autres Régions, je vous informe que l'action étant purement « bruxelloise », aucune action commune avec d'autres Régions n'y était prévue.

En ce qui concerne les différents intervenants lors des décisions relatives au programme de ces actions, c'est l'Attaché économique et commercial de la Région à Paris qui a organisé la partie « Commerce extérieur » de cette opération et qui en a, de plus, assuré la coordination avec les services de l'OPT et de *Toerisme Vlaanderen*. Il n'y a plus d'Attaché économique et commercial bruxellois à Lyon depuis le 15 février 1999.

En tant que membre de la commission des Affaires économiques au Parlement bruxellois, vous recevez, à deux reprises dans l'année, la liste de l'ensemble du réseau des Attachés économiques et commerciaux de la Région de Bruxelles-Capitale, d'une part, lors de la discussion sur les budgets en commission et également lors du séminaire annuel des Attachés économiques et

Ook al werd aanvankelijk bedoeld een workshop op te zetten waar alle Brusselse ondernemingen die bedrijvig zijn in de sector van de voedingsmiddelen zouden worden samengebracht, dit leek tegen te vallen, wat ons ertoe gebracht heeft de thema's enigszins te verruimen tot luxeproducten en ondernemingen die op zoek waren naar « handelsagenten ». Enkel 5 bedrijven vonden het de moeite waard zich hierbij te voegen. De briefwisseling besloeg alle Brusselse vennootschappen die binnen deze sectoren bekend stonden als uitvoerders. Het VOB en zijn dienst Promexpert werden zoals gebruikelijk verzocht het bericht van het evenement via hun infobrochure te verspreiden.

Dat de actie niet succesvol was, is niet zo zeer toe te dragen aan de eigenschappen (de workshop wordt onmisbaar met veel succes onthaald wanneer die in Parijs of Rijsel wordt georganiseerd) maar eerder aan de grote afstand van Lyon, wat onze exporteurs die belang stellen in de Franse markt, gezien hun kleinschaligheid, niet ten goede komt. Vermits besloten werd de actie op te nemen in het actieprogramma van het Gewest, dient ze elk jaar aan het Adviescomité te worden voorgelegd.

In het raam van deze Brusselse actie te Lyon werden tijdens dat handelsevenement de volgende concrete acties gevoerd :

- Een productenuitstalling van 16 Brusselse ondernemingen in de tent « Bestemming Brussel » van het SNCF-dorp.
- Een volledig programma, op 24 u tijd, van afspraken ten gunste van de 5 bedrijven die bij hun geselecteerde klanten aanwezig zijn.
- Het opzetten van een ontmoetingsmaaltijd in de Kring van de beleidsvoerders « Le Prisme » van Lyon om er zo'n dertig plaatselijke zakenlieden te ontmoeten.
- De deelname aan een slotreceptie van de Week « Brussel te Lyon », waarop de meeste lokale zakenkringen uitgenodigd waren.

De totale onkosten voor het gedeelte Buitenlandse Handel bedroegen 166.000 BEF.

Aangaande uw vraag met betrekking tot de met de andere Gewesten gemeenschappelijk gevoerde contacten of acties kan ik u zeggen dat het om een zuivere « Brusselse » actie ging zonder geplande gemeenschappelijke actie met andere Gewesten.

In verband met de verschillende interveniënten bij de beslissingen omtrent de actieplanning werd de opzetting van het gedeelte « Buitenlandse Handel » opgedragen aan de Economische en Handelsattaché van het Gewest die in Parijs is uitgezonden; bovendien heeft hij de coördinatie met de OPT-diensten en *Toerisme Vlaanderen* op zich genomen. Sedert 15 februari 1999 is er geen Brusselse economische en handelsattaché meer aanwezig te Lyon.

Als lid van de commissie Economische Zaken van het Brussels Parlement wordt u twee keer per jaar de lijst opgestuurd waarin alle economische en handelsattachés van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest staan vermeld, enerzijds gedurende de commissiebesprekingen over de verschillende begrotingen en tevens bij het jaarlijkse seminarie van de Economische en Handelsattachés.

commerciaux. Vous devriez, comme de plus vous en assurez la présidence, être au courant qu'il n'y a plus d'Attaché économique et commercial à Lyon depuis le 15 février 1999.

En ce qui concerne les retombées de cette opération de prospection, une évaluation a été faite auprès des entreprises bruxelloises :

- L'une d'elles y a, grâce à cela, trouvé un distributeur dans la région lyonnaise.
- Une autre s'y est introduite auprès du principal distributeur français de produits alimentaires destinés aux collectivités et hôpitaux.
- Une 3^e a pu rencontrer des agents commerciaux pour compléter son réseau sur le marché français.
- Un artisan maroquinier a réalisé plusieurs ventes sur les 6 boutiques haut de gamme qu'il a pu visiter.
- La 5^e a eu l'occasion de rendre visite à plusieurs distributeurs intéressés par ses produits.

En conclusion, bien que de petite taille, par le peu de succès remporté auprès des entreprises bruxelloises, cette action, grâce aux contacts individuels qu'elle a permis de mener, a été une réussite pour ces 5 entreprises.

En outre, elle a, de plus, permis que pendant 7 jours, le « Tout-Lyon » ait été mis à la « sauce bruxelloise » par une cascade de manifestations et de présences dans la ville.

Enfin, des actions de promotion commerciale sont organisées régulièrement dans d'autres villes de province françaises, mais toujours suivant une conception adaptée à la taille du marché local et à l'intérêt qu'il suscite auprès des exportateurs.

N'oublions pas que dans ce pays, ô combien centralisé, plus de 70 % de l'économie est concentrée en Ile-de-France, où se trouve donc par définition le pouvoir décisionnaire. Les actions en province ne sont donc que ponctuelles et très ciblées.

J'espère avoir ainsi répondu à vos attentes.

Question n° 138 de M. Denis Grimberghs du 3 juillet 2001 (Fr.):

Présence des membres du Gouvernement dans des sociétés de droit public et intercommunales.

Je souhaiterais que chaque membre du Gouvernement communique le nom des institutions publiques ayant éventuellement le statut d'intercommunale dans lesquelles il exerce un mandat en précisant la nature de celui-ci (membre de l'assemblée générale, du conseil d'administration ou d'un bureau, administrateur délégué ou président).

Aangezien u het Voorzitterschap van de voormelde commissie waarneemt, dient u toch te weten dat er sedert februari 1999 geen economische en handelsattaché meer in Lyon aanwezig is.

Er werd bij de Brusselse ondernemingen een steekproef uitgevoerd om de weerslag van deze prospectieactie in te schatten :

- Een bedrijf heeft door die actie een verdeler in de regio van Lyon gevonden.
- Een ander bedrijf slaagde erin te worden opgenomen bij de belangrijkste Franse verdeler van voedingsmiddelen voor collectiviteiten en ziekenhuizen.
- Een 3^e bedrijf kon in contact komen met handelsagenten en zijn netwerk op de Franse markt aanvullen.
- Een lederwarenfabrikant heeft zijn producten kunnen verkopen bij 6 luxehandelszaken waarmee hij in contact werd gesteld.
- Het 5^e bedrijf kreeg de gelegenheid om enkele verdelers te ontmoeten die belangstelling toonden voor zijn producten.

Hoe kleinschalig de actie ook was wegens het gebrek aan belangstelling vanwege de Brusselse ondernemingen, de vijf bedrijven die eraan deelnamen hebben via hun persoonlijke contacten ter plaatse bijzonder veel succes gekend.

Daarenboven heeft de actie voor gevolg gehad dat heel Lyon, dankzij een hele waaier van zichtbare evenementen in die stad, zeven dagen lang van Brussel heeft kunnen « proeven ».

Ten slotte worden er regelmatig gelijkaardige handelsbevorderingsacties in andere steden van Franse provincies opgezet, acties waarvan de draagwijdte steeds afhankelijk wordt gemaakt van de plaatselijke marktomvang en de vertoonde belangstelling vanwege onze exporteurs.

Laat ons niet uit het oog verliezen dat in een uiterst gecentraliseerd land als Frankrijk meer dan 70 % van de economie in het « Ile de France » plaatsvindt, wat dan ook inhoudt dat de besluitvorming per definitie daar gebeurt. Acties in provincies worden bijgevolg in beperkte mate gevoerd en met een zeer precies streefdoel voor ogen.

Ik hoop u hierbij van dienst te zijn geweest.

Vraag nr. 138 van de heer Denis Grimberghs d.d. 3 juli 2001 (Fr.):

Aanwezigheid van de leden van de Regering in publiek-rechtelijke maatschappijen en intercommunales.

Graag ontvang ik van elk lid van de regering de naam van de openbare instellingen – die eventueel het statuut van intercommunale hebben – waarin hij een mandaat uitoefent, met vermelding van de aard ervan (lid van de algemene vergadering, van de raad van bestuur of van een ander orgaan, afgevaardigd bestuurder of voorzitter).

Je souhaiterais également que chaque membre du Gouvernement concerné indique l'instance par laquelle il a été désigné dans cette fonction ainsi que la rémunération qui y est attachée.

Réponse : En réponse à la question posée par l'honorable membre, je lui signale que je n'exerce pas de mandat dans les institutions en question.

Secrétaire d'Etat chargé de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites et du Transport rémunéré des Personnes

**Question n° 107 de M. Denis Grimberghs du 3 juillet 2001
(Fr.):**

Présence des membres du Gouvernement dans des sociétés de droit public et intercommunales.

Je souhaiterais que chaque membre du Gouvernement communique le nom des institutions publiques ayant éventuellement le statut d'intercommunale dans lesquelles il exerce un mandat en précisant la nature de celui-ci (membre de l'assemblée générale, du conseil d'administration ou d'un bureau, administrateur délégué ou président).

Je souhaiterais également que chaque membre du Gouvernement concerné indique l'instance par laquelle il a été désigné dans cette fonction ainsi que la rémunération qui y est attachée.

Réponse : En réponse à ses questions, je communique à l'honorable membre les éléments suivants :

Les mandats dont je suis titulaire dans des institutions publiques sont tous détenus en conformité avec l'article 24bis, § 2, et § 2ter, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, rendu applicable aux membres du Conseil régional, et donc aux secrétaires d'Etat issus de ce Conseil, en vertu de l'article 12, § 2, de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises, modifiée notamment par les lois spéciales des 16 juillet 1993 et 4 mai 1999.

Par décision du Conseil communal de Woluwe-Saint-Pierre du 25 avril 2001, j'ai été désigné en qualité de :

1° représentant de la commune au sein de l'assemblée générale de la Société intercommunale pour l'Assainissement et l'Aménagement de la Vallée de la Woluwe du 26 juin 2001, aux fins d'y faire acter le retrait de la commune de Woluwe-Saint-Pierre;

2° représentant de la commune au sein de l'assemblée générale de la Société intercommunale pour l'Assainissement de la Vallée du Maelbeek du 25 juin 2001, aux fins d'y faire acter le retrait de la commune de Woluwe-Saint-Pierre;

Graag had ik van elk lid van de Regering ook vernomen door welke instantie hij is aangewezen in de eventuele voormelde hoedanigheid, en welke bezoldiging hij daarvoor ontvangt.

Antwoord : In antwoord op zijn vraag kan ik het geacht lid meedelen dat ik geen mandaat in de bewuste instellingen uitoefen.

Staatssecretaris belast met Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen en Bezoldigd Vervoer van Personen

**Vraag nr. 107 van de heer Denis Grimberghs d.d. 3 juli 2001
(Fr.):**

Aanwezigheid van de leden van de Regering in publiek-rechtelijke maatschappijen en intercommunales.

Graag ontving ik van elk lid van de regering de naam van de openbare instellingen – die eventueel het statuut van intercommunale hebben – waarin hij een mandaat uitoefent, met vermelding van de aard ervan (lid van de algemene vergadering, van de raad van bestuur of van een ander orgaan, afgevaardigd bestuurder of voorzitter).

Graag had ik van elk lid van de Regering ook vernomen door welke instantie hij is aangewezen in de eventuele voormelde hoedanigheid, en welke bezoldiging hij daarvoor ontvangt.

Antwoord : In antwoord op zijn vragen deel ik het geacht lid de volgende elementen mede :

De mandaten waarvan ik houder ben in openbare instellingen werden toegewezen in overeenstemming met artikel 24bis, § 2 en § 2ter, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, dat van toepassing is op de leden van de gewestraad en derhalve op de staatssecretarissen uit deze Raad, krachtens artikel 12, § 2, van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen, meer bepaald gewijzigd door de bijzondere wetten van 16 juli 1993 en 4 mei 1999.

Bij beslissing van de gemeenteraad van Sint-Pieters-Woluwe van 25 april 2001 werd ik aangeduid in de hoedanigheid van :

1° vertegenwoordiger van de gemeente op de algemene vergadering van de Intercommunale Maatschappij voor de Sanering en de Inrichting van de Valle van de Woluwe van 26 juni 2001, teneinde er de terugrekking van de gemeente Sint-Pieters-Woluwe te laten akteren;

2° vertegenwoordiger van de gemeente op de algemene vergadering van de Intercommunale Maatschappij voor de Sanering van het Dal der Maalbeek van 25 juni 2001, teneinde er de terugtrekking van de gemeente Sint-Pieters-Woluwe te laten akteren;

3° représentant de la commune à l'assemblée constitutive de l'Intercommunale bruxelloise d'Assainissement (IbrA) qui s'est tenue le 29 juin 2001.

Ces trois mandat ponctuels n'ont donné lieu à aucune rémunération et/ou indemnités de quelconque nature.

D'autre part, lors de la même séance, le Conseil communal de Woluwe-Saint-Pierre m'a également désigné comme candidat Administrateur à l'association intercommunale coopérative Interga. Cette désignation entraîne automatiquement la participation au conseil d'administration de la s.c. Interfin qui regroupe les administrateurs communaux des s.c. Interga et Interelec.

Par décision du 25 juin 2001, le conseil d'administration de l'intercommunale Interga m'a appelé à sa présidence pour l'exercice social qui se terminera en juin 2002.

L'indemnité semestrielle brute allouée au Président d'Interga, telle que fixée par l'assemblée générale ordinaire de 1982, est de 36.850 BEF, soit une valeur indexée au 1^{er} semestre 2001 de 63.114 BEF avant retenues fiscales et autres. Les jetons de présence comme Administrateur sont fixés, tant à Interga qu'à Interfin, à un montant brut de 5.266 BEF, soit une valeur actuelle de 9.019 BEF.

Ces fonctions ne donnent, par ailleurs, lieu à aucune autre forme d'indemnité et/ou remboursement de frais quelconque.

Question n° 108 de Mme Adelheid Byttebier du 3 juillet 2001 (N.):

Inoccupation prolongée de bâtiments appartenant au patrimoine.

Les exemples d'inoccupation prolongée d'un bâtiment où patrimoine remarquable et négligence grave vont de pair ne manquent pas à Bruxelles. On en rencontre souvent à des endroits où on ne s'attendrait pas à en trouver : dans le centre historique (à proximité de la grand-place), dans des ensembles urbanistiques (les squares), ... Quelques exemples frappants au hasard : le quai aux Briques, l'atelier de Félicien Khnopff chaussée de Charleroi (il nous revient néanmoins que les choses commenceraient à bouger dans ce dossier), les deux maisons de Jules Barbier avenue de l'Yser où les choses traînent ... Et la réaction est à chaque fois identique : on se demande plein d'incrédulité comment une telle chose est possible, quelle politique tolère cet état de fait et quand on se décidera enfin à agir.

L'ordonnance du 4 mars 1993 relative à la conservation du patrimoine immobilier confère aux pouvoirs publics une arme ultime contre la dégradation profonde des bâtiments de grande valeur patrimoniale et la négligence dont ils font l'objet. L'article 34 dispose ce qui suit : « L'Exécutif peut, soit d'initiative, soit sur la proposition de la Commission ou du collège des bourgmestre et échevins de la commune où le bien est situé, décider l'expropriation pour cause d'utilité publique, d'un bien relevant du patrimoine immobilier, inscrit sur la liste de sauvegarde ou classé, qui risque d'être détruit ou gravement détérioré. ».

3° vertegenwoordiger van de gemeente op de constituerende vergadering van de Brusselse Intercommunale voor Sanering (BrIS) die heeft plaatsgevonden op 29 juni 2001.

Deze drie punctuele mandaten hebben geen aanleiding gegeven tot welke honorering en/of vergoeding dan ook.

Anderzijds heeft de gemeenteraad van Sint-Pieters-Woluwe me eveneens, tijdens dezelfde vergadering, aangeduid als kandidaat-beheerder bij de coöperatieve intercommunale vereniging Interga. Deze aanduiding houdt automatisch de deelname in aan de Raad van bestuur van de c.v. Interfin waarin de gemeentelijke bestuurders van de c.v.'s Interga en Interelec verenigd zijn.

Bij beslissing van 25 juni 2001 heeft de Raad van Bestuur van de Intercommunale Interga mij als voorzitter aangeduid voor het boekjaar dat ten einde loopt in juni 2002.

De halfjaarlijkse brutovergoeding die aan de voorzitter van Interga wordt toegekend, zoals vastgelegd door de gewone algemene vergadering van 1982, bedraagt 36.850 BEF, wat neerkomt op een per 1^{er} semester 2001 geïndexeerde waarde van 63.114 BEF, vóór fiscale en andere inhoudingen. De presentiegelden als bestuurder zijn, zowel bij Interga als bij Interfin, vastgesteld op een brutobedrag van 5.266 BEF, wat neerkomt op de huidige waarde van 9.019 BEF.

Aan deze functies is overigens geen enkele andere vorm van vergoeding en/of terugbetaling van kosten verbonden.

Vraag nr. 108 van mevr. Adelheid Byttebier d.d. 3 juli 2001 (N.):

Lange leegstand van onroerend erfgoed.

In het Hoofdstedelijk Gewest kent ongeveer iedereen wel een situatie waarin lange leegstand, zware verwaarlozing én waardevol erfgoed hand in hand gaan. Vaak komt men die op plaatsen tegen waar men het eigenlijk niet zou verwachten : centraal in het historisch centrum (in de buurt van de grote markt), aan stedenbouwkundige gehelen (de squares), ... Een lukrake greep uit enkele frappante voorbeelden : de Baksteenkaai, het atelier van Felicien Khnopff aan de Charleroiesteenweg (waar nu zo hebben wij kunnen vernemen toch schot in de zaak lijkt te komen), de twee huizen van Jules Barbier aan de Ijzerlaan waar nog steeds getalmd wordt, ... En iedereen reageert daar vervolgens hetzelfde op : vol ongeloof vraagt men zich af hoe zoiets mogelijk is (?), wat voor een beleid het moet zijn dat zoiets toelaat én wanneer daar eindelijk iets aan wordt gedaan (?).

In de ordonnantie van 4 maart 1993 inzake het behoud van het onroerend erfgoed beschikt de overheid over een ultiem wapen tegen erg zware verloedering en verwaarlozing van patrimoniale belangrijke gebouwen. Artikel 34 zegt : « De executieve kan, ofwel op eigen initiatief ofwel op voorstel van de commissie of van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente waar het goed gelegen is, besluiten tot de onteigening ten algemene nutte van een goed dat tot het onroerend erfgoed behoort en dat op de bewaarlijst is ingeschreven of beschermd is en waarvoor er gevaar zou bestaan voor afbraak of zware beschadiging. ».

Les pouvoirs publics ne disposent pas seulement de cet article de loi. Chaque année, des moyens sont inscrits au budget afin de passer effectivement aux actes. Mais il nous faut constater, au moins pendant cette législature, que cette arme n'a jamais été utilisée.

C'est pourquoi je souhaiterais savoir :

Quel montant a été inscrit cette année à ce poste dans le budget ?

Si ce montant est suffisant ou si c'est justement là que gît le problème ? Si les moyens sont insuffisants ?

Pourquoi cet article n'a encore jamais été utilisé ?

Ce que le ministre va faire pour que cette situation ne se reproduise plus dans l'avenir ?

Réponse : En réponse à ses questions, je communique à l'honorable membre les éléments suivants :

Les moyens budgétaires actuellement disponibles à l'allocation 17.40.26.71.32 sont de 10 millions.

Cette somme est suffisante pour rendre possible la mise en œuvre d'une procédure d'expropriation, le solde éventuellement nécessaire pouvant très rapidement provenir d'un transfert budgétaire.

Cependant, je tiens à vous informer que l'expropriation ne constituera jamais une fin en soi mais est plutôt un outil coercitif efficace dont la seule menace suffit bien souvent pour débloquer un dossier.

Ainsi, un dossier comme les Brasseries Wielemans trouvera probablement très prochainement une issue favorable après avoir été très sérieusement menacé d'expropriation.

S'il n'entre donc pas dans mon intention de dresser inutilement des menaces d'expropriations, je puis vous garantir que cet outil sera mis en œuvre dès qu'un cas de non-collaboration manifeste d'un propriétaire sera constaté.

Question n° 109 de M. Marc Cools du 16 juillet 2001 (Fr.):

Taxis adaptés aux personnes handicapées.

Pouvez-vous, M. le ministre, m'indiquer où on en est dans la concrétisation de l'objectif de doter notre Région de 5 taxis adaptés aux personnes handicapées ?

Les associations représentatives des personnes handicapées souhaitent que l'on aille plus loin et que Bruxelles compte au minimum 20 taxis de ce type.

Des décisions ont-elle été prises qui permettraient la concrétisation d'un tel objectif ?

Niet alleen heeft de overheid dit wetsartikel ter beschikking, er worden ook elk jaar middelen in de begroting uitgetrokken om daadwerkelijk dingen te realiseren. Toch zien we dat, alleszins tijdens deze legislatuur, nog nooit gebruik werd gemaakt van dit wapen.

Wij zouden graag het volgende willen weten :

Hoeveel werd er dit jaar in de begroting uitgetrokken voor deze post ?

Is dat voldoende om mee te kunnen werken ? Of ligt juist daar het probleem ? Zijn de middelen te klein ?

Hoe komt het dat van dit artikel nog nooit gebruik werd gemaakt ?

Wat gaat de minister ondernemen om daar in de toekomst verandering in te brengen ?

Antwoord : In antwoord op haar vragen deel ik het geacht lid de volgende elementen mede :

De budgettaire middelen waarover we op dit moment op de allocatie 17.40.26.71.32 beschikken, bedragen 10 miljoen.

Dat bedrag volstaat niet om een onteigeningsprocedure op te starten, maar het nodige saldo kan eventueel snel bijeengebracht worden via een budgettaire transfer.

Niettemin zou ik u graag willen meedelen dat de onteigening nooit een doel op zich vormt, maar eerder een doeltreffend dwangmiddel is, alleen de dreiging volstaat namelijk vaak al om een dossier te deblokken.

Zo kan wellicht heel snel een oplossing gevonden worden voor een dossier, zoals in dat van de « Brasseries Wielemans », na eens ernstig met onteigening bedreigd te zijn geweest.

Al is het mijn bedoeling niet om onnodig te dreigen met onteigening, kan ik u verzekeren dat dit middel gebruikt zal worden, zodra er zich een geval van overduidelijke tegenwerking vanwege de eigenaar voordoet.

Vraag nr. 109 van de heer Marc Cools d.d. 16 juli 2001 (Fr.):

Taxi's voor gehandicapten.

Kan de minister me zeggen hoever het staat met het project van ons Gewest om te zorgen voor vijf taxi's die aangepast zijn aan het vervoer van gehandicapten ?

De gehandicaptenverenigingen wensen zelfs meer en vragen dat er in Brussel ten minste 20 dergelijke taxi's ter beschikking zouden gesteld worden.

Zijn er beslissingen genomen om die doelstelling te verwezenlijken ?

Réponse : En réponse à ses questions, je communique à l'honorable membre les éléments suivants :

L'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 23 octobre 1997 a prévu l'octroi d'une subvention d'un maximum de 600.000 francs (14.873,61 euros) aux exploitants qui mettraient en service un taxi destiné aux personnes moins valides. Ce montant a été porté à 800.000 francs (19.831,48 euros) par arrêté du 4 mars 1999. Aucun exploitant ne s'est manifesté car l'incitant n'était pas suffisant : ils devaient, en effet, affecter un ou plusieurs véhicules au transport pour handicapés dans le cadre du *numerus clausus*.

Un avant-projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la mise en service de cinq véhicules-taxis adaptés pour le transport de personnes moins valides a été adopté en première lecture lors de la séance du Gouvernement du 19 avril 2001. Cet arrêté prévoit que ces cinq véhicules viennent en sus du *numerus clausus* de 1.250 véhicules.

Cet avant-projet a été envoyé au Conseil d'Etat, pour avis en date du 29 mai 2001, mais à ce jour nous n'avons pas encore reçu l'avis du Conseil d'Etat.

Des réunions régulières ont eu lieu avec les associations représentatives des personnes handicapées dans le but d'augmenter le nombre de taxis mixtes (usage normal et usage pour personnes handicapées). A cet égard, l'avant-projet dont question est donc une première étape qui permettra de juger de l'intérêt des exploitants de taxis pour ce type de véhicules et de transport.

**Secrétaire d'Etat chargé
de la Fonction publique,
de la Lutte contre l'Incendie,
de l'Aide médicale urgente et de la Mobilité**

Question n° 55 de M. Jos Van Assche du 21 mai 2001 (N.):

Recrutement de femmes et d'allochtones au service d'incendie bruxellois.

Il nous revient que le secrétaire d'Etat déplore l'absence de pompières au service d'incendie bruxellois. Le secrétaire d'Etat déclare qu'il est favorable à l'entrée en service de femmes et d'allochtones au service d'incendie mais qu'il n'envisage pas de fixer des quotas.

Je souhaiterais que le secrétaire d'Etat m'indique s'il a l'intention de lancer une campagne de recrutement spéciale à l'intention des femmes et des allochtones; dans l'affirmative, quel en sera le budget et comment cette campagne sera-t-elle menée.

Dans la négative, comment a-t-il l'intention d'attirer des femmes et des allochtones au service d'incendie ?

Réponse : J'estime que la composition du corps du service d'incendie bruxellois doit être le miroir de la société qu'il protège.

Antwoord : In antwoord op zijn vragen deel ik het geacht lid de volgende elementen mede :

Het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 23 oktober 1997 voorzag in de toekenning van een toelage van maximum 600.000 BEF (14.873,61 EUR) aan de uitbaters die een taxi in gebruik zouden nemen die bestemd is voor mindervaliden. Dit bedrag werd opgetrokken tot 800.000 BEF (19.831,48 EUR) bij besluit van 4 maart 1999. Er is geen enkele uitbater op de kar gesprongen, omdat de stimulans niet voldoende groot was : ze moesten immers in het kader van de *numerus clausus* één of meerdere voertuigen voorbehouden voor het vervoer van personen met een handicap.

Een voorontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering aangaande het in dienst stellen van vijf taxi-voertuigen, geschikt voor het vervoer van mindervaliden, werd goedgekeurd in eerste lezing tijdens de zitting van de Regering van 19 april 2001. Dit besluit voorziet dat die vijf voertuigen bovenop de *numerus clausus* van 1.250 voertuigen komen.

Dit voorontwerp werd naar de Raad van State gestuurd voor advies op 29 mei 2001, maar tot nu toe hebben wij nog geen advies van de Raad van State ontvangen.

Regelmatig worden er vergaderingen belegd met de verenigingen die de personen met een handicap vertegenwoordigen, met als doel het aantal gemengde taxi's te verhogen (normaal gebruik en gebruik voor personen met een handicap). In dat opzicht vormt het kwestieuze voorontwerp dus een eerste stap die ons de gelegenheid zal geven om over het belang van dit type van voertuigen en vervoer voor de taxi-uitbaters te oordelen.

**Staatssecretaris bevoegd voor
Openbaar Ambt, Brandbestrijding,
Dringende Medische Hulp
en Mobiliteit**

Vraag nr. 55 van de heer Jos Van Assche d.d. 21 mei 2001 (N.):

Aanwerving van vrouwen en allochtonen bij de Brusselse brandweer.

We konden vernemen dat de staatssecretaris het betreurt dat er bij de Brusselse brandweer momenteel nog geen enkele brandweervrouw is. De staatssecretaris zegt dat hij graag zou zien dat vrouwen en allochtonen bij de brandweer zouden dienst nemen, maar zou daarbij niet aan bepaalde quota denken.

Graag had ik van de staatssecretaris vernomen of hij zinnens is een speciale wervingscampagne naar vrouwen en allochtonen op te starten; en zo ja, welk budget hiervoor wordt uitgetrokken en op welke manier de campagne zou worden gevoerd.

Indien neen, hoe is hij zinnens vrouwen en vreemdelingen bij de brandweer aan te trekken ?

Antwoord : De samenstelling van het Brusselse brandweerkorps dient naar mijn mening een afspiegeling te zijn van de

Il est donc étonnant que le corps ne compte aucune femme, alors que la moitié de la population appartient au sexe féminin. Certains prétendent que la fonction de pompier ne serait pas un travail de femme, argument qui n'est pas fondé. Depuis des années, les femmes sont actives au sein de certains services de la gendarmerie, de la police ou de l'armée qui étaient traditionnellement considérés comme des bastions masculins (police anti-émeute, instruction close-combat, avions de combat, ...).

Un effort est également fait dans les pays voisins pour que les femmes exercent l'emploi noble de pompier. Aux Pays-Bas, un site web détaillé a été mis au point afin d'attirer les femmes (www.brandweervrouw.nl). Les chiffres montrent que sur ce plan, nous avons encore beaucoup à apprendre de nos voisins du nord : 835 femmes sont engagées en tant que volontaire ou professionnelle.

En ce qui concerne les allochtones, certains obstacles font que les étrangers ne sont pas tous égaux devant la loi. Par exemple, les allochtones européens ont davantage accès à la fonction publique que les non-européens. Il y a donc lieu de prendre des initiatives visant à faire disparaître cette discrimination, et ce non seulement pour le service d'incendie.

Finalement, je peux difficilement m'imaginer que la nationalité et le sexe d'un secouriste soient des facteurs qui déterminent l'efficacité avec laquelle on éteint un incendie. Par conséquent, il n'y a pour moi aucune raison de faire encore une distinction selon le sexe ou la nationalité au 21^e siècle.

Question n° 57 de M. Denis Grimberghs du 3 juillet 2001 (Fr.):

Présence des membres du Gouvernement dans des sociétés de droit public et intercommunales.

Je souhaiterais que chaque membre du Gouvernement communique le nom des institutions publiques ayant éventuellement le statut d'intercommunale dans lesquelles il exerce un mandat en précisant la nature de celui-ci (membre de l'assemblée générale, du conseil d'administration ou d'un bureau, administrateur délégué ou président).

Je souhaiterais également que chaque membre du Gouvernement concerné indique l'instance par laquelle il a été désigné dans cette fonction ainsi que la rémunération qui y est attachée.

Réponse : J'ai l'honneur de communiquer à l'honorable membre que je n'exerce aucun mandat auprès d'un organisme d'intérêt public ou d'une intercommunale.

Secrétaire d'Etat chargé du Logement

Question n° 62 de Mme Fatiha Saïdi du 21 mai 2001 (Fr.):

Inoccupation de logements sociaux.

Il me revient que de nombreux logements sociaux sont inoccupés (inoccupation depuis plus de 6 mois).

maatschappij die het beschermt. Het is dan ook merkwaardig dat het korps géén enkel vrouwelijk lid heeft, terwijl de helft van onze bevolking tot het vrouwelijke geslacht behoort. Het argument dat de job van brandweerman geen vrouwenwerk zou zijn, zoals sommigen beweren, houdt ook geen steek. Sedert jaren zijn er vrouwen actief in delen van rijkswacht, politie of leger die traditioneel als mannenbastions werden beschouwd (oproerpolitie, instructie close-combat, gevechtsvliegtuigen, ...).

Ook in de ons omringende landen doet men inspanningen om vrouwen toe te laten treden tot het nobel beroep van brandbestrijder. In Nederland heeft men zelfs een uitgebreide website opgesteld om vrouwen aan te trekken (www.brandweervrouw.nl). Uit de cijfers blijkt dat men op dit vlak nog veel van onze noorderburen kan leren : 835 vrouwen zijn er als vrijwilliger of beroeps aangesteld.

Wat de aanwezigheid van allochtonen betreft, zijn er nog altijd een aantal drempels die maken dat niet elke vreemdeling gelijk voor de wet is : zo hebben Europese allochtonen nog altijd meer toegang tot het openbaar ambt dan niet-Europese allochtonen. Ook daar – en niet alleen voor de brandweer – dienen er initiatieven genomen te worden om deze discriminatie weg te werken.

Ik kan mij, ten slotte, moeilijk inbeelden dat de nationaliteit en het geslacht van een hulpverlener factoren zijn die mee bepalen met welke efficiëntie men een brand blust. Ik zie dan ook geen enkele reden om in de 21^e eeuw nog een onderscheid te maken qua geslacht of nationaliteit.

Vraag nr. 57 van de heer Denis Grimberghs d.d. 3 juli 2001 (Fr.):

Aanwezigheid van de leden van de Regering in publiek-rechtelijke maatschappijen en intercommunales.

Graag ontvang ik van elk lid van de regering de naam van de openbare instellingen – die eventueel het statuut van intercommunale hebben – waarin hij een mandaat uitoefent, met vermelding van de aard ervan (lid van de algemene vergadering, van de raad van bestuur of van een ander orgaan, afgevaardigd bestuurder of voorzitter).

Graag had ik van elk lid van de Regering ook vernomen door welke instantie hij is aangewezen in de eventuele voormelde hoedanigheid, en welke bezoldiging hij daarvoor ontvangt.

Antwoord : Ik heb de eer het geacht lid mede te delen dat ik geen enkel mandaat uitoefen in enige openbare instelling of intercommunale.

Staatssecretaris bevoegd voor Huisvesting

Vraag nr. 62 van mevr. Fatiha Saïdi d.d. 21 mei 2001 (Fr.):

Leegstaande sociale woningen.

Ik verneem dat tal van sociale woningen (al langer dan zes maanden) leeg staan.

Pouvez-vous m'informer du nombre de logements inoccupés, dans chacune des SISP ?

Par ailleurs, pourquoi ces logements sont-ils inoccupés ?

Quelles sont les initiatives que vous menez pour les remettre en location ?

Réponse : En réponse à la question reprise sous rubrique, je prie l'honorable membre de trouver ci-dessous les éléments de réponse suivants :

En réponse à votre question, vous trouverez ci-après un tableau reprenant pour chacune des Sociétés immobilières de Service public de la Région de Bruxelles-Capitale le nombre total de logements de celles-ci, le nombre de logements loués, celui des logements inoccupés, de même que le pourcentage que les inoccupés représentent par rapport au total des logements. Il s'agit des derniers chiffres en possession des services de la Société du Logement de la Région bruxelloise au 31 décembre 1999.

Si certains logements sont, à un moment précis, vides pour causes de vacance locative due au départ d'un locataire et au délai administratif de relocation (de plus en plus réduit), la plupart de ceux-ci sont inoccupés de par leur état « physique ».

Deux types d'inoccupés peuvent être distingués :

- les logements qui ne peuvent pas être mis en location parce que la sécurité des locataires n'y est plus assurée (installation électrique hors norme – risque d'intoxication au monoxyde de carbone);
- d'autres qui sont difficilement louables et font l'objet de refus successifs de la part des candidats-locataires parce qu'ils sont dépourvus de confort élémentaire (absence de salle de bain – WC extérieur – exigüité des pièces).

Ces logements ne peuvent être remis dans le circuit locatif qu'au prix de rénovations, parfois importantes, nécessitant l'octroi de crédits budgétaires.

Ceci est possible soit dans le cadre des programmes d'investissement triennal et complémentaire, soit via les crédits à la rénovation légère, d'un montant de 478 millions en 2001 contre 200 millions en 2000.

Kan u me zeggen hoeveel woningen er bij elke OVM leeg staan ?

Hoe komt dat ?

Wat doet u om ze te huur aan te bieden ?

Antwoord : In antwoord op de voormelde vraag vindt het geacht raadslid hieronder de desbetreffende gegevens :

In antwoord op uw vraag vindt u hieronder een tabel met per Openbare Vastgoedmaatschappij van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het totaal aantal woningen, het aantal verhuurde woningen, het aantal leegstaande woningen en het percentage leegstaande woningen binnen het totale park van de maatschappij. Dit zijn de recentste cijfers waarover de diensten van de Brusselse Huisvestingsmaatschappij op 31 december 1999 beschikten.

Een aantal woningen staat op een welbepaald moment leeg als gevolg van het vertrek van een huurder en de hieraan verbonden (en steeds korter wordende) administratieve herverhuurtermijn; toch is de leegstand van de meeste van deze woningen toe te schrijven aan de « materiële staat » ervan.

Men onderscheidt twee soorten leegstand :

- woningen die niet verhuurd kunnen worden omdat de veiligheid van de huurders niet langer gewaarborgd is (elektriciteit die niet aan de norm voldoet – risico koolstofmonoxidevergiftiging);
- woningen die moeilijk te verhuren zijn en herhaaldelijk door kandidaat-huurders geweigerd worden omdat er geen elementair comfort voorhanden is (geen badkamer – WC buiten – te kleine kamertjes).

Deze woningen kunnen enkel opnieuw in het huurcircuit worden gebracht tegen prijzen, waarin de soms hoge renovatieprijs verwerkt is en waarvoor dus begrotingskredieten moeten worden toegekend.

Dit is mogelijk hetzij binnen de driejaarlijkse en aanvullende investeringsprogramma's, hetzij via de kredieten voor lichte renovatie, die voor 2001 478 miljoen bedragen, ten opzichte van 200 miljoen in 2000.

Situation au 31 décembre 1999

Toestand op 31 december 1999

S.I.S.P. — O.V.M.	Nombre total de logements — Totaal aantal woningen	Nombre total de logements loués — Aantal verhuurde woningen	Nombre de logements inoccupés — Aantal leegstaande woningen	Pourcentage de logements inoccupés — Percentage leegstand
Le Foyer Anderlechtois De Anderlechtse Haard	3.573	3.439	134	3,75
Les H.L.S. d'Auderghem	708	708	0	0
La Cité Moderne De Moderne Wijk	683	648	35	5,12
Floréal	708	635	73	10,31
Le Logis	1.046	1.036	10	0,95
Sorelo	1.074	1.068	6	0,55
Le Foyer Bruxellois De Brusselse Haard	2.745	2.629	116	4,22
Le Foyer Laekenois De Lakense Haard	2.959	2.910	49	1,65
Assam	1.198	1.176	22	1,83
Les Foyers Collectifs	443	416	27	6,09
LOREBRU	1.420	1.403	17	1,19
Cobralo	552	552	0	0
Germinal	793	773	20	2,52
Messidor	338	338	0	0
Le Home Familial Bruxellois Brussels Thuis	470	470	0	0
Le Foyer Etterbeekois De Etterbeekse Haard	986	967	19	1,92
Ieder zijn Huis	1.086	1.050	36	0,33
Le Foyer Forestois	908	812	96	10,57
Le Home	278	275	3	1,07
Les Villas de Ganshoren	1.290	1.222	68	5,27
Le Foyer Ixellois	1.199	1.092	107	8,92
Le Foyer Jettois De Jetse Haard	1.157	1.142	15	1,29
Le Foyer Koekelbergeois De Koekelbergse Haard	508	457	51	10,03
Le Logement Molenbeekois	3.280	3.245	35	1,06
Le Foyer St-Gillois	982	929	53	5,39
HBM de St-Josse	829	736	93	11,21

S.I.S.P. — O.V.M.	Nombre total de logements — Totaal aantal woningen	Nombre total de logements loués — Aantal verhuurde woningen	Nombre de logements inoccupés — Aantal leegstaande woningen	Pourcentage de logements inoccupés — Percentage leegstand
Le Foyer Schaerbeekois De Schaarbeekse Haard	2.173	2.098	75	3,45
S.U.L.	964	952	12	1,24
Ville et Forêt	428	425	3	0,70
Kapelleveld	742	726	16	2,15
L'Habitation Moderne	1.752	1.745	7	0,39
Les Locataires Réunis	277	277	0	0
HS de W.S.P.	669	651	18	0,26
Total Totaal	38.220	37.002	1.216	3,18

Question n° 63 de M. Eric Arckens du 15 juin 2001 (N.):***Financement de la rénovation de logements sociaux.***

Il ressort des premiers résultats du cadastre des logements sociaux établi à Bruxelles, qu'il faudra 16 milliards de francs pour rénover les logements sociaux en mauvais état.

Je souhaiterais que le secrétaire d'Etat m'indique dans quel délai la rénovation complète est prévue et le budget qui sera libéré à cet effet.

Réponse : En réponse à la question reprise sous rubrique, je prie l'honorable membre de trouver ci-dessous les éléments de réponse suivants :

Le cadastre du logement social a permis de préciser l'état du parc existant et de chiffrer les besoins pour la remise à niveau du parc à 16 milliards.

Il s'agit là d'une première estimation, fort prudente, et qui doit être affinée.

Le montant des crédits qui seront alloués à la rénovation du parc et partant, le délai dans lequel celle-ci pourrait être menée à bien, sera naturellement discuté lors de la préparation du budget régional pour 2002 et pour les années suivantes.

Vraag nr. 63 van de heer Eric Arckens d.d. 15 juni 2001 (N.):***Financiering van de renovatie van sociale woningen.***

Uit de eerste resultaten van het kadaster van de sociale woningen dat in Brussel werd opgesteld, blijkt dat er nood is aan 16 miljard frank voor de renovatie van de sociale woningen in slechte staat.

Graag had ik van de heer staatssecretaris vernomen op welke termijn de volledige renovatie wordt gepland; en welk budget hiervoor zal worden vrijgemaakt.

Antwoord : In antwoord op de voormelde vraag vindt het geacht raadslid hieronder de desbetreffende gegevens :

Dankzij het kadaster van sociale woningen kon de toestand van het bestaande park worden beschreven en werden de behoeften voor de modernisering van het park becijferd op 16 miljard.

Dit is een eerste, vrij voorzichtige raming, die nog moet worden verfijnd.

De kredieten die aan de renovatie van het park zullen worden besteed, en derhalve ook de termijnen verbonden aan de uitvoering hiervan, zullen uiteraard worden besproken bij de voorbereiding van de gewestbegroting voor 2002 en voor de volgende jaren.

Question n° 65 de M. Denis Grimberghs du 3 juillet 2001 (Fr.):

Présence des membres du Gouvernement dans des sociétés de droit public et intercommunales.

Je souhaiterais que chaque membre du Gouvernement communique le nom des institutions publiques ayant éventuellement le statut d'intercommunale dans lesquelles il exerce un mandat en précisant la nature de celui-ci (membre de l'assemblée générale, du conseil d'administration ou d'un bureau, administrateur délégué ou président).

Je souhaiterais également que chaque membre du Gouvernement concerné indique l'instance par laquelle il a été désigné dans cette fonction ainsi que la rémunération qui y est attachée.

Réponse : La commune de Schaerbeek m'a désigné aux fins de la représenter au sein de l'assemblée générale de la Compagnie intercommunale bruxelloise des Eaux (CIBE). Les membres de l'assemblée générale de la CIBE ne bénéficient d'aucun jeton de présence.

Vraag nr. 65 van de heer Denis Grimberghs d.d. 3 juli 2001 (Fr.):

Aanwezigheid van de leden van de regering in publiekrechtelijke maatschappijen en intercommunales.

Graag ontvang ik van elk lid van de regering de naam van de openbare instellingen – die eventueel het statuut van intercommunale hebben – waarin hij een mandaat uitoefent, met vermelding van de aard ervan (lid van de algemene vergadering, van de raad van bestuur of van een ander orgaan, afgevaardigd bestuurder of voorzitter).

Graag had ik van elk lid van de Regering ook vernomen door welke instantie hij is aangewezen in de eventuele voormelde hoedanigheid, en welke bezoldiging hij daarvoor ontvangt.

Antwoord : De gemeente Schaarbeek heeft mij aangesteld als haar vertegenwoordiger in de Algemene Vergadering van de Brusselse Intercommunale Watermaatschappij. De leden van de Algemene Vergadering van de BIWM ontvangen geen presentiegeld.

SOMMAIRE PAR OBJET – ZAAKREGISTER

Date – Datum	Question n° – Vraag nr.	Auteur	Objet – Voorwerp	Page – Bladzijde
* Question sans réponse			* Vraag zonder antwoord	
○ Question avec réponse provisoire			○ Vraag met voorlopig antwoord	
** Question avec réponse			** Vraag met antwoord	
Les questions dont la réponse a été publiée dans un Bulletin antérieur ne figurent plus dans le présent sommaire			De vragen waarop het antwoord al in een vorig Bulletin werd gepubliceerd worden niet in dit zaakregister vermeld	
Ministre-Président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine et de la Recherche scientifique Minister-Voorzitter van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing en Wetenschappelijk Onderzoek				
13. 1.2000	27	Geneviève Meunier	○ Intercommunales – organes de gestion et indemnités. Intercommunale bedrijven – beheerorganen en vergoedingen.	1568
22. 2.2000	35	Bernard Clerfayt	** Responsabilité civile et pénale des bourgmestres et échevins et membres de la Députation permanente. Burgerrechtelijke en strafrechtelijke aansprakelijkheid burgemeesters, schepenen en leden Bestendige Deputatie.	1576
6. 3.2000	40	Philippe Debry	○ Application de l'ordonnance visant à favoriser l'accès au logement moyen. Toepassing van de ordonnantie houdende de bevordering van de toegang tot middelgrote woningen.	1568
31. 5.2000	52	Alain Daems	* Création de terrains pour les gens du voyage. Nieuwe terreinen voor rondreizende mensen.	1563
27. 6.2000	61	Geneviève Meunier	○ Jetons de présence dans les intercommunales IBDE, CIBE, Sibelgaz, Interelec et Interga. Presentiegelden in de intercommunales BIWD, BIWM, Sibelgaz, Interelec en Interga.	1568
19.10.2000	77	Dominiek Lootens-Stael	○ Traitement, par le service de la tutelle administrative, des plaintes d'un conseiller communal de Bruxelles-ville concernant la transmission systématiquement tardive, par le collège des bourgmestre et échevins, des documents explicatifs des points à l'ordre du jour des conseils communaux. Behandeling door de dienst administratief toezicht van de klachten van een gemeenteraadslid uit Brussel-stad aangaande het systematisch laattijdig bezorgen door het college van burgemeester en schepenen van Brussel-stad van de verklarende stukken bij de agenda van de gemeenteraadszittingen.	1569
21.11.2000	81	Denis Grimberghs	○ Application de la loi du 1 ^{er} mars 2000 – gratuité de la procédure. Toepassing van de wet van 1 maart 2000 – gratis procedure.	1569
13. 2.2001	98	Michel Lemaire	○ Engagements dans les organismes d'intérêt public de la Région de Bruxelles-Capitale de statutaires et de contractuels n'ayant pas la nationalité belge. Aanwerving van vast en tijdelijk personeel van niet-Belgische nationaliteit, in de instellingen van openbaar nut van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.	1569
11. 5.2001	122	Anne-Françoise Theunissen	○ Comptes de Bruxelles 2000. Rekeningen van Brussel 2000.	1569

Date – Datum	Question n° – Vraag nr.	Auteur	Objet – Voorwerp	Page – Bladzijde
* Question sans réponse			* Vraag zonder antwoord	
○ Question avec réponse provisoire			○ Vraag met voorlopig antwoord	
** Question avec réponse			** Vraag met antwoord	
Les questions dont la réponse a été publiée dans un Bulletin antérieur ne figurent plus dans le présent sommaire			De vragen waarop het antwoord al in een vorig Bulletin werd gepubliceerd worden niet in dit zaakregister vermeld	
12. 06.2001	126	Joël Riguelle	○ Avantages sociaux en matière d'enseignement. Sociale voordelen op het vlak van het onderwijs.	1569
25.06.2001	128	Denis Grimberghs	** Réunion du Comité de coopération institué par l'article 43 de la loi du 12 janvier 1989 Vergadering van het samenwerkingscomité opgericht krachtens artikel 43 van de wet van 12 januari 1989	1577
25.06.2001	129	Philippe Smits	** Introduction de l'euro. Invoering van de euro.	1579
25.06.2001	130	Denis Grimberghs	** Négociation RER Onderhandelingen GEN	1580
27.06.2001	132	Denis Grimberghs	** Suivi du concours appelé « Les Sentiers de l'Europe » Follow-up van de wedstrijd « De paden van Europa »	1580
03.07.2001	133	Jean-Pierre Cornelissen	** Incompatibilité avec la fonction de membre du Collège d'Environnement Onverenigbaarheid met de hoedanigheid van lid van het Milieucollege	1582
03.07.2001	134	Denis Grimberghs	** Présence des membres du gouvernement dans des sociétés de droit public et intercommunales Aanwezigheid van de leden van de regering in publiekrechtelijke maatschappijen en intercommunales	1583
12.07.2001	135	Rudi Vervoort	** Subsidies destinés aux communes pour l'acquisition de biens laissés à l'abandon Subsidies aan de gemeenten voor de aankoop van leegstaande gebouwen	1583
12.07.2001	136	Adelheid Byttebier	** Subsidies aux infrastructures sportives communales Betoelaging van gemeentelijke sportinfrastructuur	1584
26.07.2001	137	Jean-Luc Vanraes	** Composition de votre cabinet De samenstelling van uw kabinet	1585

**Ministre chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente
 Minister belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp**

15.06.2001	192	Denis Grimberghs	** Etude Nord-Sud Studie Noord-Zuidas	1586
15.06.2001	193	Denis Grimberghs	** Stewards engagés au sein de la STIB Stewards bij de MIVB	1587
25.06.2001	194	Denis Grimberghs	** Tarification des abonnements scolaires pour les familles nombreuses Tarieven voor de schoolabonnementen voor grote gezinnen	1589
25.06.2001	195	Joël Riguelle	** Verdurisation des sites propres réservés aux trams Groene(re) eigen banen van de trams	1590

Date – Datum	Question n° – Vraag nr.	Auteur	Objet – Voorwerp	Page – Bladzijde
* Question sans réponse			* Vraag zonder antwoord	
○ Question avec réponse provisoire			○ Vraag met voorlopig antwoord	
** Question avec réponse			** Vraag met antwoord	
Les questions dont la réponse a été publiée dans un Bulletin antérieur ne figurent plus dans le présent sommaire			De vragen waarop het antwoord al in een vorig Bulletin werd gepubliceerd worden niet in dit zaakregister vermeld	
25.06.2001	196	Joël Riguelle	** <i>L'aménagement d'un site propre essentiellement au bénéfice du bus De Lijn</i> <i>De aanleg van een eigen baan voor de bussen van De Lijn</i>	1591
25.06.2001	197	Denis Grimberghs	** <i>Négociation RER</i> <i>Onderhandelingen GEN</i>	1592
25.06.2001	198	Benoît Cerexhe	** <i>Accidents de roulage de la STIB</i> <i>Ongevallen met voertuigen bij de MIVB</i>	1593
25.06.2001	199	Benoît Cerexhe	** <i>Verbalisation par les agents de la STIB</i> <i>Opmaken van processen-verbaal door de personeelsleden van de MIVB</i>	1595
27.06.2001	200	Jean-Pierre Cornelissen	** <i>Tarifs préférentiels pour les personnes (autres que les anciens combattants) ayant un statut lié à leurs activités ou à leur condition durant la 2^e guerre mondiale</i> <i>Voorkeurtarieven voor de personen (anderen dan de oud-strijders) die een statuut hebben dat te maken heeft met hun activiteiten of situatie tijdens de 2^e wereldoorlog</i>	1596
03.07.2001	201	Jean-Luc Vanraes	** <i>Rénovation des voiries régionales à Koekelberg</i> <i>De renovatie van gewestelijke wegen te Koekelberg</i>	1597
03.07.2001	202	Jean-Pierre Cornelissen	** <i>Taxation des avantages offerts aux fonctionnaires en vue de promouvoir l'usage du transport public</i> <i>Belastingheffing op de voordelen die aan de ambtenaren toegekend worden om het gebruik van het openbaar vervoer te promoten</i>	1598
03.07.2001	203	Jean-Pierre Cornelissen	** <i>Coordination des actions de la SNCB et de la STIB en vue d'encourager l'usage intermodal du vélo</i> <i>Coördinatie van de acties van de NMBS en de MIVB om het intermodaal gebruik van de fiets aan te moedigen</i>	1599
03.07.2001	204	Jean-Pierre Cornelissen	** <i>Absence d'abribus rue du Lombard</i> <i>Geen schuilhokjes in de Lombardstraat</i>	1600
03.07.2001	205	Denis Grimberghs	** <i>Présence des membres du gouvernement dans des sociétés de droit public et intercommunales</i> <i>Aanwezigheid van de leden van de regering in publiekrechtelijke maatschappijen en intercommunales</i>	1601
12.07.2001	206	Benoît Cerexhe	** <i>Empièrrement entre les rails de tram à Woluwe-Saint-Pierre</i> <i>Kiezelstenen tussen de tramsporen in Sint-Pieters-Woluwe</i>	1602
12.07.2001	207	Jean-Luc Vanraes	** <i>Procédure de recrutement des stewards de la STIB</i> <i>De aanwervingsprocedure van de MIVB-stewards</i>	1603
23.07.2001	208	Jean-Luc Vanraes	** <i>Aménagement d'un site propre pour les bus à Koekelberg dans le parc Elisabeth</i> <i>De aanleg van een eigen bedding voor bussen in het Elisabethpark te Koekelberg</i>	1604

Date – Datum	Question n° – Vraag nr.	Auteur	Objet – Voorwerp	Page – Bladzijde
* Question sans réponse			* Vraag zonder antwoord	
○ Question avec réponse provisoire			○ Vraag met voorlopig antwoord	
** Question avec réponse			** Vraag met antwoord	
Les questions dont la réponse a été publiée dans un Bulletin antérieur ne figurent plus dans le présent sommaire			De vragen waarop het antwoord al in een vorig Bulletin werd gepubliceerd worden niet in dit zaakregister vermeld	
23.07.2001	209	Geneviève Meunier	** <i>L'ascenseur de la station de métro Maelbeek</i> <i>De lift in het metrostation Maalbeek</i>	1606
23.07.2001	210	Geneviève Meunier	** <i>La dégradation rapide des blocs d'épaulement en caoutchouc entraînant la dégradation des voies de tram et des voiries</i> <i>De snelle verloedering van de rubberen steunblokken van de sporen, waardoor de sporen en de weg snel beschadigd geraken</i>	1607
23.07.2001	211	Marc Cools	** <i>L'accessibilité des transports publics aux personnes à mobilité réduite</i> <i>De toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor de personen met beperkte mobiliteit</i>	1609
23.07.2001	212	Denis Grimberghs	** <i>Les tarifs à pratiquer par la STIB lors de la prochaine journée européenne de la Mobilité du 22 septembre 2001</i> <i>De tarieven die de MIVB zal hanteren bij de komende Europese dag van de Mobiliteit op 22 september 2001</i>	1611
01.08.2001	213	Jean-Pierre Cornelissen	** <i>Persistance d'une inégalité de traitement entre les seniors bruxellois et leurs concitoyens wallons et flamands</i> <i>Blijvende ongelijke behandeling van de Brusselse senioren tegenover hun Waalse en Vlaamse medeburgers</i>	1612
01.08.2001	214	Adelheid Byttebier	** <i>Accidents à un arrêt de tram</i> <i>Ongevallen aan een tramhalte</i>	1613
01.08.2001	215	Adelheid Byttebier	** <i>Extension du réseau de (pré)métro</i> <i>Uitbreiding van het (pre)metronetwerk</i>	1615
01.08.2001	216	Adelheid Byttebier	** <i>Itinéraire en site indépendant en direction de l'AZ-VUB</i> <i>Lijn op afzonderlijke baan richting AZ-VUB</i>	1616
01.08.2001	217	Adelheid Byttebier	** <i>Itinéraire en site indépendant en direction de l'avenue Rogier</i> <i>Lijn op onafhankelijke baan richting Rogierlaan</i>	1617
01.08.2001	218	Adelheid Byttebier	** <i>Itinéraire en site indépendant de la station Lemonnier à la station gare du Nord</i> <i>Lijn op onafhankelijke baan van station Lemonnier naar station Noord</i>	1618
24.08.2001	223	Jean-Pierre Cornelissen	** <i>Bus et trams de nuit</i> <i>Nachtbussen en -trams</i>	1620
Ministre chargé de l'Emploi, de l'Economie, de l'Energie et du Logement Minister belast met Tewerkstelling, Economie, Energie en Huisvesting				
15.06.2001	84	Benoît Cerexhe	** <i>La situation des entreprises bruxelloises</i> <i>Toestand van de Brusselse bedrijven</i>	1621
03.07.2001	86	Alain Daems	** <i>Clauses sociales dans les marchés publics</i> <i>Sociale clausules in de overheidsopdrachten</i>	1622
03.07.2001	87	Denis Grimberghs	** <i>Présence des membres du gouvernement dans des sociétés de droit public et intercommunales</i> <i>Aanwezigheid van de leden van de regering in publiekrechtelijke maatschappijen en intercommunales</i>	1624

Date – Datum	Question n° – Vraag nr.	Auteur	Objet – Voorwerp	Page – Bladzijde
* Question sans réponse			* Vraag zonder antwoord	
○ Question avec réponse provisoire			○ Vraag met voorlopig antwoord	
** Question avec réponse			** Vraag met antwoord	
Les questions dont la réponse a été publiée dans un Bulletin antérieur ne figurent plus dans le présent sommaire			De vragen waarop het antwoord al in een vorig Bulletin werd gepubliceerd worden niet in dit zaakregister vermeld	
Ministre chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures Minister belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen				
02.05.2001	45	Adelheid Byttebier	○ Transposition des directives européennes. Omzetting van Europese richtlijnen.	1569
02.05.2001	46	Brigitte Grouwels	** Taxe d'ouverture pour les cafés Openingstaks voor cafés	1625
08.05.2001	47	Jos Van Assche	** Fonds versés par le CRB via votre département pour les exercices 1997, 1998, 1999 et 2000 aux asbl suivantes Gelden die door de BHR via uw departement werden uitgekeerd voor de werkingsjaren 1997, 1998, 1999 en 2000 aan de volgende vzw's	1626
25.06.2001	51	Denis Grimberghs	** <i>Exonération de la taxe régionale instituée par l'ordonnance du 23 juillet 1992</i> <i>Vrijstelling van de gewestbelasting ingevoerd door de ordonnantie van 23 juli 1992</i>	1627
03.07.2001	52	Dominiek Lootens-Stael	** <i>Participation de non-parlementaires au voyage en Russie du gouvernement</i> <i>Aanwezigheid van niet-parlementsleden op de Ruslandreis van de regering</i>	1628
03.07.2001	53	Jean-Pierre Cornelissen	** <i>Taxation des avantages offerts aux fonctionnaires en vue de promouvoir l'usage du transport public</i> <i>Belastingheffing op de voordelen die aan de ambtenaren toegekend worden om het gebruik van het openbaar vervoer te promoten</i>	1629
03.07.2001	54	Denis Grimberghs	** <i>Présence des membres du gouvernement dans des sociétés de droit public et intercommunales</i> <i>Aanwezigheid van de leden van de regering in publiekrechtelijke maatschappijen en intercommunales</i>	1630
23.07.2001	55	Brigitte Grouwels	○ <i>Dépôt des comptes au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale</i> <i>Indiening van de rekeningen in de Brusselse Hoofdstedelijke Raad</i>	1570
26.07.2001	56	Jean-Luc Vanraes	** <i>Composition de votre cabinet</i> <i>Samenstelling van uw kabinet</i>	1631
01.08.2001	57	Jean-Pierre Cornelissen	** <i>Abaissement des frais perçus par l'Etat fédéral pour la perception des additionnels prélevés par les communes et répercussion éventuelle sur les finances de la Région</i> <i>Daling van de kosten van de federale Staat voor de inning van de opcentiemen van de gemeenten en mogelijk gevolg voor de financiën van het Gewest</i>	1631

Date – Datum	Question n° – Vraag nr.	Auteur	Objet – Voorwerp	Page – Bladzijde
* Question sans réponse ○ Question avec réponse provisoire ** Question avec réponse Les questions dont la réponse a été publiée dans un Bulletin antérieur ne figurent plus dans le présent sommaire			* Vraag zonder antwoord ○ Vraag met voorlopig antwoord ** Vraag met antwoord De vragen waarop het antwoord al in een vorig Bulletin werd gepubliceerd worden niet in dit zaakregister vermeld	
Ministre chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique et du Commerce extérieur Minister belast met Leefmilieu en Waterbeleid, Natuurbehoud, Openbare Netheid en Buitenlandse Handel				
22.01.2001	112	Béatrice Fraiteur	** Arrêté royal du 26 février 1987 relatif au recensement des prises d'eau souterraines en Région bruxelloise. Koninklijk besluit van 26 februari 1987 betreffende de telling van grondwaterwinning in het Brussels Gewest.	1633
23.03.2001	123	Serge de Patoul	** Présence de renards dans la Région. Vossenbestand in het Gewest.	1634
27.03.2001	125	Erik Arckens	** Déversement, sans épuration, des eaux usées. Het lozen van ongezuiverd rioolwater.	1639
05.04.2001	127	Béatrice Fraiteur	○ Valorisation des déchets par méthanisation. Hergebruik van afval via methanisatie.	1570
20.04.2001	129	Walter Vandebossche	** Inondations à Itterbeek. Wateroverlast in Itterbeek.	1640
27.04.2001	130	Béatrice Fraiteur	** Approvisionnement en carburant du cabinet ministériel. Brandstofvoorrading van het ministerieel kabinet.	1640
11.05.2001	132	Jean-Pierre Cornelissen	○ Possibilité de mise en circulation de sacs bleus de plus petite capacité. Mogelijkheid om kleinere blauwe zakken in omloop te brengen.	1570
03.07.2001	136	Evelyne Huytebroeck	** Prospection économique à Lyon. Economische handelsmissie naar Lyon.	1641
03.07.2001	137	Jean-Pierre Cornelissen	○ Amendes pour non-respect de l'autocollant anti-pub. Boetes voor het niet in acht nemen van de antireclamesticker.	1570
03.07.2001	138	Denis Grimberghs	** Présence des membres du gouvernement dans des sociétés de droit public et intercommunales. Aanwezigheid van de leden van de regering in publiekrechtelijke maatschappijen en intercommunales.	1644
01.08.2001	139	Jos Van Assche	○ Remise gratuite, à partir du 1 ^{er} juillet 2001, des appareils fonctionnant sur secteur ou à piles Gratis inleverbaarheid vanaf 1 juli 2001 van toestellen met snoer en batterij	1571
02.08.2001	140	Adelheid Byttebier	○ Dragage des cours d'eau bruxellois Baggeren van de Brusselsse waterwegen	1572
02.08.2001	141	Adelheid Byttebier	○ Utilisation des sacs bleus en Région de Bruxelles-Capitale Gebruik van de blauwe zakken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest	1573
07.08.2001	142	Alain Adriaens	○ L'obligation de reprise des véhicules automobiles en fin de vie Terugneplicht voor afgedankte voertuigen	1573

Date – Datum	Question n° – Vraag nr.	Auteur	Objet – Voorwerp	Page – Bladzijde
* Question sans réponse			* Vraag zonder antwoord	
○ Question avec réponse provisoire			○ Vraag met voorlopig antwoord	
** Question avec réponse			** Vraag met antwoord	
Les questions dont la réponse a été publiée dans un Bulletin antérieur ne figurent plus dans le présent sommaire			De vragen waarop het antwoord al in een vorig Bulletin werd gepubliceerd worden niet in dit zaakregister vermeld	
09.08.2001	143	Alain Adriaens	○ <i>La lutte contre le bruit des avions</i> <i>De strijd tegen vliegtuiglawaai</i>	1574
Secrétaire d'Etat chargé de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites et du Transport rémunéré des Personnes Staatssecretaris belast met Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen en Bezoldigd Vervoer van Personen				
10.12.1999	14	Stéphane de Lobkowicz	* Commandes d'études universitaires par le cabinet. Universitaire studies waartoe het kabinet opdracht gegeven heeft.	1563
10.12.1999	15	Stéphane de Lobkowicz	* Aide apportée à des a.s.b.l. ou autres associations. Steun aan v.z.w.'s of andere verenigingen.	1564
10.12.1999	16	Stéphane de Lobkowicz	* Communications du ministère et du cabinet. Mededelingen van het ministerie en het kabinet.	1564
10.12.1999	18	Stéphane de Lobkowicz	* Inventaire des publications du cabinet. Lijst van de publicaties van het kabinet.	1564
07.12.1999	22	Stéphane de Lobkowicz	* Financement par l'Union européenne d'initiatives régionales. Financiering van gewestelijke initiatieven door de Europese Unie.	1564
12.04.2000	53	Benoît Cerexhe	* Messages d'intérêt général passés par le département. Boodschappen van openbaar nut van het departement.	1564
04.05.2000	55	Evelyne Huytebroeck	* Opération de rénovation du bâtiment Blomme sur le site des Brasseries Wielemans-Ceuppens. Renovatie van het Blomme-gebouw op de site van de Brouwerijen Wielemans-Ceuppens.	1564
31.05.2000	61	Philippe Debry	* Recettes en rapport avec les charges d'urbanisme. Ontvangsten uit de stedenbouwkundige lasten.	1565
12.09.2000	68	Alain Adriaens	* Publications des « observatoires de l'habitat, des bureaux, des loyers et de la population » Publicaties « Overzicht van het woningenpark, van het kantorenpark, de huurprijzen en de bevolking »	1565
03.07.2001	107	Denis Grimberghs	** <i>Présence des membres du gouvernement dans des sociétés de droit public et intercommunales</i> <i>Aanwezigheid van de leden van de regering in publiekrechtelijke maatschappijen en intercommunales</i>	1645
03.07.2001	108	Adelheid Byttebier	** <i>Inoccupation prolongée de bâtiments appartenant au patrimoine</i> <i>Lange leegstand van onroerend erfgoed</i>	1646
16.07.2001	109	Marc Cools	** <i>Taxis adaptés aux personnes handicapées</i> <i>Taxi's voor gehandicapten</i>	1647

Date – Datum	Question n° – Vraag nr.	Auteur	Objet – Voorwerp	Page – Bladzijde
* Question sans réponse ○ Question avec réponse provisoire ** Question avec réponse Les questions dont la réponse a été publiée dans un Bulletin antérieur ne figurent plus dans le présent sommaire			* Vraag zonder antwoord ○ Vraag met voorlopig antwoord ** Vraag met antwoord De vragen waarop het antwoord al in een vorig Bulletin werd gepubliceerd worden niet in dit zaakregister vermeld	
23.07.2001	110	Dominique Braeckman	* <i>Le déploiement de l'« Internet sans fil » en Région de Bruxelles-Capitale</i> <i>De uitbouw van het « draadloos internet » in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest</i>	1565
26.07.2001	111	Jean-Luc Vanraes	* <i>Composition de votre cabinet</i> <i>De samenstelling van uw kabinet</i>	1566

**Secrétaire d'Etat chargé de la Fonction publique, de la Lutte contre l'Incendie,
 de l'Aide médicale urgente et de la Mobilité
 Staatssecretaris bevoegd voor Openbaar Ambt, Brandbestrijding,
 Dringende Medische Hulp en Mobiliteit**

21. 5.2001	55	Jos Van Assche	** Recrutement de femmes et d'allochtones au service d'incendie bruxellois. Aanwerving van vrouwen en allochtonen bij de Brusselse brandweer.	1648
03.07.2001	57	Denis Grimberghs	** <i>Présence des membres du gouvernement dans des sociétés de droit public et intercommunales</i> <i>Aanwezigheid van de leden van de regering in publiekrechtelijke maatschappijen en intercommunales</i>	1649

**Secrétaire d'Etat chargé du Logement
 Staatssecretaris bevoegd voor Huisvesting**

07.12.1999	7	Stéphane de Lobkowicz	* Compagnies d'assurances couvrant les risques rencontrés par les services de la Région de Bruxelles-Capitale. Verzekeringsmaatschappij die de risico's dekt voor de diensten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.	1566
07.12.1999	9	Stéphane de Lobkowicz	* Relevé et composition des conseils ou commissions consultatifs constitués en marge de l'administration. Overzicht en samenstelling van de adviesraden of -commissies waarop de administratieve diensten een beroep doen.	1566
07.12.1999	13	Stéphane de Lobkowicz	* Missions d'études. Onderzoeksopdrachten.	1566
12.04.2000	26	Benoît Cerexhe	* Messages d'intérêt général passés par le département. Boodschappen van openbaar nut van het departement.	1567
14.06.2000	34	Philippe Debry	* Certaines conventions de contractualisation des attributions de logements sociaux. Sommige overeenkomsten betreffende de toewijzing van sociale woningen.	1567
27.06.2000	37	Denis Grimberghs	* Constitution des garanties locatives – SISF. Huurwaarborg – OVM's.	1567

Date – Datum	Question n° – Vraag nr.	Auteur	Objet – Voorwerp	Page – Bladzijde
			* Question sans réponse ○ Question avec réponse provisoire ** Question avec réponse Les questions dont la réponse a été publiée dans un Bulletin antérieur ne figurent plus dans le présent sommaire	
			* Vraag zonder antwoord ○ Vraag met voorlopig antwoord ** Vraag met antwoord De vragen waarop het antwoord al in een vorig Bulletin werd gepubliceerd worden niet in dit zaakregister vermeld	
21.05.2001	62	Fatiha Saïdi	** Inoccupation de logements sociaux. Leegstaande sociale woningen.	1649
15.06.2001	63	Eric Arckens	** <i>Financement de la rénovation de logements sociaux</i> <i>Financiering van de renovatie van sociale woningen</i>	1652
27.06.2001	64	Jean-Pierre Cornelissen	* <i>Etude relative à la situation financière des SISF et modification de l'ordonnance du 9 septembre 1993 tendant à permettre l'instauration d'un régime de subsides en faveur de ces sociétés</i> <i>Studie betreffende de financiële toestand van de OVM's en wijziging van de ordonnantie van 9 september 1993 waarbij een subsidie-regeling wordt ingevoerd ten behoeve van die maatschappijen</i>	1567
03.07.2001	65	Denis Grimberghs	** <i>Présence des membres du gouvernement dans des sociétés de droit public et intercommunales</i> <i>Aanwezigheid van de leden van de regering in publiekrechtelijke maatschappijen en intercommunales</i>	1653

