



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

—

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

—

**Commission des Finances,
du Budget, de la Fonction publique,
des Relations extérieures et
des Affaires générales**

—

**RÉUNION DU
JEUDI 20 JUIN 2013**

—

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

**Commissie voor de Financiën,
Begroting, Openbaar Ambt,
Externe Betrekkingen en
Algemene Zaken**

—

**VERGADERING VAN
DONDERDAG 20 JUNI 2013**

—

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

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

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

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

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

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

SOMMAIRE**INHOUD**

| | | | |
|--|----|--|----|
| INTERPELLATIONS | 5 | INTERPELLATIES | 5 |
| - de M. Alain Maron | 5 | - van de heer Alain Maron | 5 |
| à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, | | tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, | |
| concernant "la gestion de la communication sur les réseaux sociaux de la part du CIRB et des autres administrations régionales". | | betreffende "het beheer van de communicatie op de sociale netwerken door het CIBG en de andere gewestbesturen". | |
| <i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Alain Maron.</i> | 7 | <i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Alain Maron.</i> | 7 |
| - de M. Hervé Doyen | 9 | - van de heer Hervé Doyen | 9 |
| à M. Guy Vanhengel, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures, | | tot de heer Guy Vanhengel, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen, | |
| concernant "les recommandations de l'OCDE pour l'instauration d'un péage urbain aux limites de la capitale". | | betreffende "de aanbevelingen van de OESO over de invoering van stadstol aan de grenzen van de hoofdstad". | |
| <i>Discussion – Orateurs : Mme Annemie Maes, M. Yaron Peszkat, M. Emmanuel De Bock, M. Guy Vanhengel, ministre, M. Hervé Doyen.</i> | 12 | <i>Bespreking – Sprekers: : mevrouw Annemie Maes, de heer Yaron Peszkat, de heer Emmanuel De Bock, de heer Guy Vanhengel, minister, de heer Hervé Doyen.</i> | 12 |
| - de M. André du Bus de Warnaffe | 22 | - van de heer André du Bus de Warnaffe | 22 |
| à M. Guy Vanhengel, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures, | | tot de heer Guy Vanhengel, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen, | |

| | | | |
|--|----|---|----|
| concernant "les fonds de compensation fiscale". | | betreffende "de fondsen voor fiscale compensatie". | |
| - de M. Philippe Pivin | 22 | - van de heer Philippe Pivin | 22 |
| à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative, | | tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging, | |
| concernant "l'augmentation du nombre de plaintes auprès du ministère". | | betreffende "de stijging van het aantal klachten bij het ministerie". | |
| - de M. Paul De Ridder | 23 | - van de heer Paul De Ridder | 23 |
| à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative, | | tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging, | |
| concernant "la modernisation de l'administration régionale". | | betreffende "de modernisering van de gewestelijke administratie". | |
| <i>Discussion – Orateurs : M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, M. Paul De Ridder.</i> | 24 | <i>Bespreking – Sprekers: de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, de heer Paul De Ridder.</i> | 24 |

*Présidence : Mme Françoise Dupuis, présidente.
Voorzitterschap: mevrouw Françoise Dupuis, voorzitter.*

INTERPELLATIONS

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

INTERPELLATION DE M. ALAIN MARON

**À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,**

**concernant "la gestion de la communication
sur les réseaux sociaux de la part du CIRB et
des autres administrations régionales".**

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

M. Alain Maron.- Les réseaux sociaux sur internet ont une influence grandissante dans la société. Leur développement est encore accentué par la croissance du parc des smartphones et autres tablettes, qui permettent une utilisation partout et à tout moment de ces réseaux. Les pouvoirs publics bruxellois ont bien compris ce phénomène et mesuré ses potentiels, puisque les pages, profils et autres comptes officiels se multiplient sur les différents réseaux.

C'est sans conteste une excellente chose, puisque cela améliore l'information du public, tout en offrant des potentiels d'interactivité entre citoyens et administrations.

Ainsi, par exemple, le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB) possède un compte Twitter depuis septembre 2012. Celui-ci relaie l'actualité et les projets du CIRB comme l'application fixmystreet.irisnet.be ou les espaces publics numériques (EPN), mais il diffuse aussi, de manière plus large, des informations sur Bruxelles ou sur l'informatique en général. Il peut s'agir d'informations autour de l'open data ou des

INTERPELLATIES

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

INTERPELLATIE VAN DE HEER ALAIN MARON

**TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,**

**betreffende "het beheer van de
communicatie op de sociale netwerken door
het CIBG en de andere gewestbesturen".**

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

De heer Alain Maron (in het Frans).- *Sociale netwerken op het internet winnen steeds meer aan invloed. Die evolutie wordt nog versterkt door de toename van het aantal smartphones en tablets, waarmee je op elk moment en overal tot die netwerken toegang kan krijgen. De Brusselse overheid is zich daarvan bewust en is dan ook aanwezig op de webpagina's, profielen en officiële accounts van de verschillende netwerken. Zo wordt de bevolking beter geïnformeerd en neemt de interactie tussen burger en overheid toe.*

Het Centrum voor Informatica voor het Brusselse Gewest (CIBG) heeft sinds september 2012 een eigen Twitteraccount, waarop nieuws over de projecten van het CIBG wordt verspreid, maar ook informatie over Brussel en over informatica in het algemeen. Het betreft niet alleen tweets over open data of gratis software, maar soms ook over 'lichtere' thema's, die niets te maken hebben met het gewestelijke informaticabeleid.

Wat echter verrassender is, is dat het beleid van de Brusselse regering via 'retweets' in twijfel wordt getrokken. Denken we maar aan de tweet van

logiciels libres, mais aussi, parfois, de sujets plus légers, voire assez éloignés des missions du CIRB.

Par exemple, ce 24 mai, le compte relayait un article du site 7sur7.be intitulé : "Les geeks, nouveaux sex-symbols". Autre exemple, le 8 avril, avec l'information selon laquelle la commune d'Ixelles lançait un marché public pour l'exploitation de la baraque à frites située sur la place Flagey, ou encore ce 24 mai : "C'est à Bruxelles et à Anvers qu'il y a le plus d'embouteillages au monde". Tout ceci nous éloigne de la politique informatique régionale.

Ce qui peut paraître plus surprenant, c'est le relais d'informations qui remettent en cause les politiques menées par le gouvernement bruxellois via un "retweet". Je citerai ce tweet du 23 mai : "Illégale, la journée sans voiture ?", et cet autre datant du 13 janvier : "Pourquoi les normes bruxelloises gênent-elles la 4G ?"

Au-delà des anecdotes, la question qui se pose est celle de la politique d'utilisation et de gestion des réseaux sociaux par les administrations et organismes publics régionaux, dont le CIRB. Une telle politique existe-t-elle ? Le cas échéant, a-t-elle fait l'objet d'un texte, charte ou autre ?

Des balises ont-elles été définies en termes d'informations à diffuser ou à ne pas diffuser, de droit de réserve, de modalités d'interaction avec le public ? Il est évident que les contacts directs et publics d'une administration avec un administré requièrent un mode de communication particulier.

Ces réseaux sociaux sont-ils gérés par des professionnels de la communication, community manager ou autres, ou sont-ils utilisés par des agents non formés à cet effet ? Le cas échéant, un programme de formation spécifique existe-t-il ?

Enfin, quel volume de travail cette gestion représente-t-elle ? À titre d'exemple, le compte Twitter du CIRB affichait 6.441 tweets à l'heure où ces lignes ont été rédigées, soit une moyenne de dix messages par jour depuis sa création. On peut donc supposer que cela réclame un temps de travail important, compte tenu du fait que les informations diffusées ne sont pas uniquement des messages propres à l'organisation, mais également des informations diffusées par d'autres entreprises ou médias. Cela implique donc un travail de veille

23 mei met de vraag of de autovrije dag niet onwettig is, of aan die van 13 januari over de Brusselse normen die 4G in de weg zouden staan.

Bestaat er wel een beleid voor het gebruik en het beheer van sociale netwerken door de gewestbesturen en gewestelijke overheidsinstellingen, waaronder het CIBG? Bestaat daarover een handvest of een andere tekst?

Werden er afspraken gemaakt over welke informatie al dan niet mag worden verspreid, over het recht van voorbehoud en over de communicatie met het publiek? Het spreekt voor zich dat rechtstreekse en publieke contacten van het bestuur met de burger een specifieke toon vereisen.

Worden de sociale netwerken beheerd door communicatiespecialisten of community managers, of door ambtenaren die er niet voor zijn opgeleid? Bestaat er voor hen een specifiek opleidingsprogramma?

Hoe groot is de werklust voor het beheer van sociale netwerksites? Het CIBG verstuurt gemiddeld tien tweets per dag, wat vermoedelijk enige tijd in beslag neemt. Het gaat immers niet alleen om berichten vanuit de organisatie zelf, maar ook om berichten die door andere ondernemingen of media worden verspreid. Dat alles vereist enige waakzaamheid.

(Mevrouw Marion Lemesre, oudste lid in jaren, treedt als voorzitter op)

dans le chef du gestionnaire de compte.

(Mme Marion Lemesre, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

Discussion

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je vous remercie pour votre interpellation sur les initiatives prises par le CIRB dans le domaine des réseaux sociaux. Les réseaux sociaux jouent un rôle de plus en plus important dans le fonctionnement de notre société, tissent des liens entre les citoyens en bousculant quelque peu les habitudes, les procédures, mais aussi l'organisation de l'autorité publique. C'est un vecteur de déploiement et de développement de l'esprit démocratique, mais parfois aussi de déploiement de haine et de racisme, par exemple.

Le CIRB s'est intéressé très tôt au développement de cette nouvelle utilisation de l'informatique, en publiant notamment un cahier sur les médias sociaux et en y consacrant une conférence annuelle lors de laquelle l'ensemble des acteurs régionaux a pu prendre connaissance du développement de ces médias.

Le CIRB est actif sur Twitter depuis juillet 2012, et sur Facebook à travers le portail régional. Le compte Twitter du CIRB constitue un relais d'informations sur les projets du CIRB et son actualité. Plus largement, il met en évidence les questions liées à l'informatique et à la Région de Bruxelles-Capitale. Le CIRB mène une politique de sécurité à cet égard et dispose d'un conseiller de sécurité pour y veiller.

Des lignes directrices de sécurité ont été développées en matière d'utilisation des médias sociaux. La directive interne relative aux médias sociaux présente quatre pages de recommandations en la matière, incluant la non-diffusion d'informations confidentielles ou sensibles, et de messages abusifs ou racistes.

Le CIRB investit en outre dans la formation supplémentaire de profils spécialisés en communication qui ont obtenu un certificat de community manager. Le responsable du compte

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *Het CIBG publiceerde al erg vroeg een praktische gids voor het gebruik van sociale media en wijdt er jaarlijks een conferentie aan, die zich tot alle gewestelijke spelers richt.*

Het CIBG is sinds juli 2012 actief op Twitter en Facebook via het gewestelijke portaal. De Twitteraccount van het CIBG bevat nieuws over de projecten van het CIBG, maar ook over thema's die verband houden met informatica in het algemeen en met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het CIBG voert in dat kader een veiligheidsbeleid en heeft een veiligheidsadviseur in dienst.

Er werden veiligheidsrichtlijnen opgesteld inzake het gebruik van sociale media. De interne richtlijn over sociale media telt vier bladzijden met aanbevelingen, waaronder de aanbeveling om geen vertrouwelijke of gevoelige informatie, ongewenste of racistische berichten te verspreiden.

Het CIBG investeert bovendien in de opleiding van gespecialiseerde communicatiemedewerkers tot community manager. De Twitteraccount-medewerker bij het CIBG behaalde dat certificaat. Voorts investeert het CIBG ook in permanente vorming in de vorm van seminars en workshops.

Het dagelijkse beheer van de account is goed voor twee uur werk. Er wordt voornamelijk aandacht besteed aan het imago van het CIBG, het posten van berichten van het CIBG, het beantwoorden van vragen en het opvolgen van door burgers gemelde problemen.

De inhoud van bepaalde berichten valt inderdaad buiten het strikte toepassings- en werkgebied van het CIBG. Ik zal het centrum erop wijzen dat het binnen de grenzen van zijn opdracht moet blijven. De interne richtlijn over sociale media zal in die zin worden aangepast.

Twitter du CIRB a obtenu ce certificat. Le CIRB investit dans la formation continue de ce profil spécialisé en participant à des séminaires et ateliers sur ce thème. Cela fait partie intégrante du mandat des membres de son personnel.

Le filtrage quotidien du compte représente deux heures de travail. Il s'attache notamment au respect de l'image du CIRB, au postage de messages de la part du CIRB, à la réponse à des questions ainsi qu'au suivi des difficultés rencontrées par les citoyens.

Le contenu de certains messages sort en effet du champ strict d'application et d'action du CIRB. Je veillerai à rappeler à cette administration que, dans le cadre du dialogue sur les médias sociaux, elle doit rester dans les strictes limites de sa mission. La directive interne relative aux médias sociaux sera adaptée en ce sens.

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

M. Alain Maron.- Si mon interpellation mettait en exergue le compte Twitter du CIRB, la question se pose à l'égard de nombreuses autres administrations.

Il est vrai que communiquer sur Twitter n'est pas la même chose que communiquer sur Facebook et sur son site web : sur Twitter, il y a sans doute plus de légèreté et de latitude. Ce type de communication doit rester possible.

Ces formations et les efforts consentis en matière de community management vont-ils également concerner les autres administrations ?

Le CIRB va-t-il apporter un support aux autres administrations qui désireraient, elles aussi, posséder des comptes sur les réseaux sociaux ?

(Mme Françoise Dupuis, présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)

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

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le guide pratique sur les médias sociaux réalisé par le CIRB a été envoyé à toutes les administrations de notre Région. Le tout est de savoir si on le lira et si des

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

De heer Alain Maron *(in het Frans).*- *Mijn interpellatie ging over de Twitteraccount van het CIBG, maar kan op tal van andere besturen worden toegepast.*

Communiceren op Twitter is niet hetzelfde als communiceren op Facebook of op de eigen website. Twitterberichten zijn oppervlakkiger en vrijer. Dat moet mogelijk blijven.

Hebben de opleidingen en andere inspanningen inzake community management ook betrekking op de andere besturen?

Zal het CIBG ook andere besturen ondersteunen, die een account op sociale netwerken wensen?

(Mevrouw Françoise Dupuis, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister *(in het Frans).*- *De praktische gids over sociale media, opgesteld door het CIBG, werd naar alle besturen verstuurd. Het is de vraag of hij wordt gelezen en*

formations complémentaires ne seront pas nécessaires. Nous pourrions transmettre cette suggestion au CIRB et distribuer le guide en question aux membres de cette commission pour information.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. HERVÉ DOYEN

À M. GUY VANHENGEL, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES FINANCES, DU BUDGET, DE LA FONCTION PUBLIQUE ET DES RELATIONS EXTÉRIEURES,

concernant "les recommandations de l'OCDE pour l'instauration d'un péage urbain aux limites de la capitale".

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

M. Hervé Doyen.- Dans son étude économique de la Belgique 2013, l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE) pointe du doigt une infrastructure de transport bien développée, mais pourtant proche de la saturation, en particulier aux abords des grandes villes. En cause, notamment, l'absence de plan national d'infrastructures, des subventions trop élevées pour couvrir les frais de déplacement entre le domicile et le lieu de travail et l'accroissement du volume des marchandises transportées.

Pour améliorer l'utilisation des infrastructures de transport, l'organisation préconise, en marge de l'élaboration d'un plan intégré d'infrastructures à long terme englobant l'État fédéral et les Régions, de mettre en place un système de tarification routière, en commençant par instaurer des péages de congestion aux abords des grandes villes.

Peut-être l'approche de l'OCDE est-elle restée trop globale ou peut-être l'organisation méconnaît-elle la spécificité institutionnelle bruxelloise - une Région enclavée dans deux autres Régions et inextensible -, toujours est-il que les chercheurs de l'OCDE, en proposant une solution standard de péage urbain, négligent les répercussions qu'un

of extra informatie noodzakelijk is. We kunnen het voorleggen aan het CIBG en de gids ter informatie verspreiden bij de leden van deze commissie.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVÉ DOYEN

TOT DE HEER GUY VANHENGEL, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET FINANCIËN, BEGROTING, OPENBAAR AMBT EN EXTERNE BETREKKINGEN,

betreffende "de aanbevelingen van de OESO over de invoering van stadstol aan de grenzen van de hoofdstad".

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

De heer Hervé Doyen (*in het Frans*).- *In haar economische studie voor het jaar 2013 wijst de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) op het uitblijven van een nationaal infrastructuurplan, de te hoge vergoedingen om de verplaatsingskosten tussen de woonplaats en de arbeidsplaats te dekken en de toename van het goederenvervoer. De vervoerinfrastructuur is goed ontwikkeld, maar zo goed als oververzadigd, vooral in de buurt van grote steden.*

Om het gebruik van de vervoerinfrastructuur te verbeteren, beveelt de OESO aan om een systeem van wegtarifiering in te voeren, te beginnen met een stadstol aan de grenzen van grote steden.

De benadering van de OESO miskent de institutionele eigenheid van het Brussels Gewest, dat ingesloten ligt en niet kan uitbreiden. Daardoor staat ze niet stil bij de gevolgen die een stadstol zou kunnen hebben voor de toegankelijkheid en de aantrekkelijkheid van het gewest.

Het idee van een stadstol om de toegang tot de stad en/of het gewest te beperken en te belasten om

péage routier se limitant aux frontières de la Région pourrait avoir sur l'accessibilité et l'attractivité économique de cette dernière.

L'idée de la mise en place d'un péage urbain pour Bruxelles, visant à restreindre ou à taxer l'accès à la ville et/ou à la Région dans son ensemble pour résoudre les problèmes structurels de mobilité, a, certes, déjà été abordée de nombreuses fois depuis plusieurs années, notamment dans l'accord de majorité. Cependant, elle n'a jamais connu de consensus et aucun compromis n'est en passe d'aboutir dans ce dossier.

Je ne reviendrai pas sur les positions des uns et des autres, mais mon parti considère la réalité bruxelloise comme étant aussi celle de son hinterland économique : 135 communes, 3 millions d'habitants, 1,4 million d'emplois et 543.000 étudiants. Sa gestion exige une approche globale et concertée des politiques relatives à sa mobilité, mais aussi à son développement socio-économique.

Or, un tel système de péage, qui introduirait une barrière tarifaire à l'intérieur de l'ensemble subrégional, reviendrait à nier l'espace économique bruxellois. Cela porterait atteinte à une mobilité interrégionale censée précisément permettre le développement de ce bassin économique élargi, puisqu'elle profite aussi bien aux travailleurs entrants qu'aux Bruxellois actifs en périphérie et parfois au-delà.

Cela risquerait d'entraîner la délocalisation de certaines entreprises ainsi qu'une perte d'emplois à Bruxelles, ce qui, en période de crise économique, n'est manifestement pas souhaitable. Il en va de même pour le transport de marchandises, dont le renchérissement constituerait un handicap fiscal supplémentaire pour les entreprises bruxelloises. C'est en tout cas ce qu'affirment un certain nombre de milieux économiques.

Par ailleurs, les trois Régions ont conclu un accord politique le 21 janvier 2011 en vue d'une réforme globale de la fiscalité routière. Au vu de l'orientation de celui-ci, les recommandations de l'OCDE semblent obsolètes puisque, je le rappelle, cet accord consiste, d'une part, en l'introduction d'un prélèvement kilométrique pour les poids lourds et, d'autre part, en l'instauration d'une vignette électronique pour les véhicules légers, qui

de structurele mobiliteitsproblemen op te lossen, werd al meermaals opgeworpen en zelfs in het meerderheidsakkoord opgenomen. Het idee leidde echter nooit tot een consensus.

Het cdH is van oordeel dat de Brusselse realiteit ook haar hinterland omvat met 135 gemeenten, 3 miljoen inwoners, 1,4 miljoen banen en 543.000 studenten. Het mobiliteitsbeleid kan dan ook niet los worden gezien van de sociaal-economische ontwikkeling van de regio.

Het bestaan van de ruimere Brusselse economische ruimte zou door de invoering van een stadstol ontkend worden. De maatregel zou een negatieve invloed hebben op de intergewestelijke mobiliteit die noodzakelijk is voor de uitbreiding van de economische ruimte, en die zowel de pendelaars als de Brusselaars die in de Rand werken ten goede zou komen.

Een stadstol zou bepaalde bedrijven doen verhuizen, waardoor er banen verloren zouden gaan. In crisistijd is zo iets zeker niet wenselijk. Heel wat economische actoren wijzen erop dat een duurder goederentransport een bijkomende fiscale handicap zou betekenen voor de Brusselse bedrijven.

Op 21 januari 2011 hebben de gewesten een politiek akkoord gesloten met het oog op een algemene hervorming van de wegenbelasting. Dat akkoord bestaat uit de invoering van een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens en van een elektronisch wegvignet voor personenwagens.

Op termijn zou er ook voor personenwagens een slimme kilometerheffing komen. Daar is mijn fractie voorstander van, want die heffing huldigt het principe dat de vervuiler betaalt. De heffing kan ook rekening houden met verschillende parameters, zoals de piekuren, het type buurt enzovoort. Op die manier kan de autodruk makkelijker afnemen.

Bovendien zouden de gewesten een proefproject in die zin voeren in de GEN-zone.

Het cdH is van oordeel dat een wegenbelasting net moet worden geheven in dit bredere spectrum van de GEN-zone, de toekomstige metropolitane zone. Het is ook daar dat een efficiënt en coherent openbaarvervoeraanbod moet worden ontwikkeld,

couvrirait, selon la note d'architecture provisoire (depuis quatre ans !) l'entièreté du territoire belge.

Mais surtout, toujours selon cet accord, le dispositif pour les voitures particulières devrait également évoluer à terme vers un prélèvement kilométrique intelligent. Je me suis déjà prononcé en faveur de cette solution lors d'un précédent débat, puisqu'elle tient compte du principe du pollueur-payeur et permet de jouer sur plusieurs paramètres, dont les horaires ou le type de zone parcourue, afin d'obtenir les objectifs chiffrables escomptés, à savoir la décongestion automobile dans et autour de Bruxelles dans le cas qui nous occupe.

Il est d'ailleurs prévu que les Régions initient un projet pilote dans ce sens au sein de la zone RER.

Nous considérons que c'est précisément dans le spectre plus large de cette zone RER, future zone métropolitaine, qu'il s'agit d'appliquer une fiscalité routière incisive. Tout comme c'est au sein de cette instance suprarégionale que seront prises les décisions pour développer une offre de transport public performante et cohérente, créer des parkings de dissuasion en nombre suffisant ou encore proposer une offre tarifaire intégrée.

Ma première question sera, je l'espère, juste rhétorique : avez-vous pris connaissance de l'étude de l'OCDE ? Quel crédit accordez-vous à sa recommandation de péage urbain ? Cette mesure est-elle au rang des possibilités envisagées par le gouvernement, malgré l'avènement de la zone métropolitaine, de la vignette routière et du prélèvement kilométrique ?

Quelles sont les suites données à l'architecture provisoire de la vignette autoroutière élaborée par les experts du consortium Fairway ? Pouvez-vous nous présenter la synthèse de l'enquête publique réalisée sur la base de cette note ?

Comment les trois Régions collaborent-elles actuellement alors qu'il y a peu, vous imputiez la lenteur de l'évolution du dossier au manque de volonté de nos voisins du nord comme du sud ? Les discussions ont-elles depuis débouché sur des accords ? Dans l'affirmative, les gouvernements ont-ils décidé de continuer à se baser sur les grandes lignes de cette note pour réformer la fiscalité routière ? D'autres démarches ont-elles

dat er voldoende ontradingsparkings moeten worden aangelegd en er een geïntegreerd tarief moet komen.

In het licht van het politieke akkoord lijkt de aanbeveling van de OESO om een stadstol in te voeren, voorbijgestreefd. Welk belang hecht u aan die aanbeveling? Neemt de regering die toch in overweging, ondanks de komst van de metropolitane zone, het wegvignet en de slimme kilometerheffing?

Welk gevolg wordt er gegeven aan het voorlopige ontwerp van het wegvignet? Kunt u ons een samenvatting geven van de resultaten van het openbaar onderzoek?

Hoe verloopt de samenwerking tussen de gewesten nu? U wees onlangs nog naar de twee andere gewesten om de trage evolutie van het dossier te verklaren. Hebben de besprekingen inmiddels tot akkoorden geleid? Hebben de verschillende regeringen beslist om de krachtlijnen van de nota in verband met de hervorming van de wegenbelasting te blijven volgen? Werden er andere beslissingen genomen?

Tot op heden hebben we weinig informatie over het proefproject van de kilometerheffing voor personenwagens. Mobiel Brussel zal nu wel klaar zijn met de opmaak van het bestek. Is de overheidsopdracht uitgeschreven? Wanneer wordt de opdrachtnemer geselecteerd? Wat zijn de randvoorwaarden van het project? Hoe ziet het tijdschema eruit?

entre-temps été entamées ?

Enfin, malgré sa pertinence, on ne connaît jusqu'ici que très peu de choses du projet pilote de prélèvement kilométrique pour les véhicules légers. Bruxelles-Mobilité ayant probablement finalisé le cahier des charges, le marché public a-t-il pu être lancé, ou le sera-t-il prochainement ? L'adjudicataire a-t-il été sélectionné ? Pouvez-vous nous en dire plus sur les modalités de ce projet et son calendrier de mise en application ?

Discussion

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

Mme Annemie Maes (*en néerlandais*).- *Mon groupe de même que certaines instances internationales dénoncent depuis des années la pression automobile à Bruxelles. L'accord de gouvernement prévoit d'ailleurs de la réduire de 20%.*

L'OCDE souligne son impact négatif tant sur l'économie que sur la santé. Son approche n'est toutefois ni superficielle ni obsolète, contrairement à ce que déplore M. Doyen. L'accord conclu entre les Régions remonte à 2011. Même si la taxe sur les poids lourds peut améliorer la circulation sur le ring, elle n'aura pas d'impact sur la congestion dans la ville, occasionnée principalement par les voitures.

La vignette routière sur les véhicules légers me paraît en revanche plus indiquée. Cette option figure d'ailleurs dans l'accord entre les Régions. L'idéal serait son introduction conjointe par les trois Régions. Où en est ce dossier et qu'en pense l'Europe ?

La meilleure option serait une taxation intelligente au kilomètre.

Cette option nécessite néanmoins la collaboration du secteur automobile, puisqu'il devra équiper systématiquement tous les véhicules, nouveaux comme anciens, d'un dispositif adapté, et qui serait onéreux pour les pouvoirs publics. Il faut en outre prévoir un système permettant de traiter tous les signaux.

Il est donc préférable de travailler par phases, en

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Niet alleen Groen zegt het al jaren, maar ook heel wat internationale instanties wijzen erop dat de druk van het autoverkeer in Brussel veel te groot is. Daarom staat ook uitdrukkelijk in het huidige regeerakkoord dat de regering die druk wil verminderen met 20%.

Een van de elementen uit het recente rapport van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) is dat dit mobiliteitsprobleem enorme gevolgen heeft, zowel voor de gezondheid als voor de economie. Tenslotte is de OESO een instelling die zich niet bezighoudt met de gezondheid, maar die waakt over de economische leefbaarheid van de regio's.

Als de OESO aan de alarmbel trekt, betekent dat we ook economische schade ondervinden. Het klopt ook niet, mijnheer Doyen, dat zij zich baseert op verouderde informatie of dat ze op een ondoordachte manier oplossingen voorstelt.

Het akkoord van 2011 tussen de drie gewesten is ondertussen al meer dan twee jaar oud. De heffing op de vrachtwagens is misschien een goede oplossing voor de Ring, maar voor Brussel zal ze weinig gevolgen hebben, omdat de mobiliteitsstromen in Brussel vooral bestaan uit auto's.

Een betere oplossing is dus een wegvignet voor de lichtere voertuigen. Ook dat staat in het akkoord tussen de gewesten. Dit vignet wordt best ingevoerd door de drie gewesten samen, maar de vraag is of dit wel een realistisch idee is. Wat is de

instaurant un système de péage zonal, comme le recommande d'ailleurs l'OCDE. Le péage urbain en est un exemple.

Existe-t-il des études concernant l'impact négatif de ce dispositif sur l'économie ? Différentes études sur le péage urbain dans les villes européennes indiquent au contraire que celui-ci est favorable au développement économique, moyennant une utilisation judicieuse.

Où en est le développement des options envisagées ? Comment réagissez-vous aux recommandations de l'OCDE ? La Région bruxelloise répondra-t-elle de manière appropriée ? Comptez-vous accélérer le processus ? Sans réaction de notre part, les entreprises risquent de quitter Bruxelles.

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

M. Yaron Pesztat.- Nous abordons régulièrement au sein de cette commission des débats sur l'articulation entre la politique de mobilité et la politique fiscale. Ecolo plaide depuis longtemps pour un système national de taxation au kilomètre parcouru assorti d'une suppression de la taxe de circulation.

Cet objectif n'a toutefois pas encore été réalisé, ni à l'échelon européen, ni à l'échelon national. La Région pourrait néanmoins réaliser des avancées

stand van zaken? Wat vindt Europa ervan?

Een slimme kilometerheffing zou de beste oplossing zijn. Ik vrees echter dat die er niet meer zal komen tijdens mijn loopbaan.

Het probleem is dat ook de automobielsector moet meewerken. Het systeem is immers gebaseerd op een apparaat dat in de auto geplaatst wordt en zolang de sector niet bereid is om dat systeem standaard in te voeren, zou het voor een overheid enorm duur zijn om dat te doen, niet alleen in de bestaande wagens, maar ook in nieuwe voertuigen. Daarnaast is er ook een systeem nodig dat alle signalen kan verwerken.

Het is daarom meer aangewezen om in fasen te werken en een van die fasen, die ook voorgesteld wordt door de OESO, is een zonale heffing. Een stadstol is daar een voorbeeld van. De heer Doyen denkt dat dit economisch schadelijk zal zijn voor Brussel, maar ik geloof dat niet. Beschikt u over studies die wijzen op een dergelijk economisch nadeel? Er zijn in elk geval studies over andere steden (Londen, Stockholm, Milaan), waaruit blijkt dat een zonale heffing een meerwaarde biedt voor het economische weefsel, tenminste als het systeem goed gebruikt wordt.

Hoever staat de eventuele uitvoering van al deze mogelijkheden? Hoe zult u reageren op de aanbevelingen uit het OESO-rapport? Zal het Brussels Gewest daar op een gepaste manier op reageren? Zult u het hele proces ook wat versnellen? Ik heb immers het gevoel dat we op de trein der traagheid zitten. Als we niets doen, zullen de bedrijven wegtrekken uit Brussel.

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

De heer Yaron Pesztat *(in het Frans).*- *We hebben het hier vaak over het verband tussen het mobiliteitsbeleid en het fiscaal beleid. Ecolo pleit al lang voor een nationale kilometerheffing, in combinatie met een afschaffing van de verkeersbelasting.*

Die doelstelling werd echter nog niet gerealiseerd, noch op Europees, noch op nationaal niveau. Het gewest zou evenwel zelf al vooruitgang kunnen boeken. We hoeven niet te wachten tot er een

en la matière, si nous attendons la mise en place d'un système de taxation national ou européen cohérent et homogène assorti d'une suppression de la taxe de circulation, nous ne sommes pas encore sortis de l'auberge.

Par ailleurs, le système de péage que conçoit mon groupe ne correspondrait pas à une ceinture aux portes de la Région bruxelloise, mais plutôt à un péage établi sur une zone à définir incluant le Pentagone élargi aux zones d'activités administratives que sont le quartier Schuman et le quartier Léopold d'une part, et le quartier Nord, d'autre part, puisque ces zones sont les mieux desservies par les transports en commun et que leurs habitants sont ceux qui utilisent le moins leur voiture. Les navetteurs et les Bruxellois s'y déplacent également le plus aisément en transports en commun. Le péage urbain y serait donc le moins pénalisant, sauf, bien sûr, pour ceux qui utiliseraient leur véhicule. Ce point n'est pas examiné dans l'étude de l'OCDE, mais il s'agit d'une solution intéressante à étudier.

Mme la présidente.- La parole est à M. De Bock.

M. Emmanuel De Bock.- Contrairement à une idée reçue, de nombreuses entreprises sont demandeuses d'un péage urbain, parce que la congestion automobile leur coûte très cher, notamment en frais de personnel. En effet, leurs employés sont parfois bloqués pendant des heures dans les embouteillages, à l'entrée ou à la sortie de Bruxelles.

Aujourd'hui, dans le secteur de la construction, les ouvriers qui travaillent à Bruxelles viennent souvent de Wallonie ou de Flandre et débutent leur journée de travail à 4 ou 5 heures du matin pour la terminer vers 14h30 ou 15 heures, avant le gros pic des embouteillages.

Des études comme celle de Stratec ont montré que l'élargissement des zones d'embouteillage dans et autour de Bruxelles et les périodes de congestion se sont fortement accrus ces dernières années, au point que notre Région est considérée comme l'un des plus mauvais élèves européens.

Notre parti a toujours plaidé pour un péage urbain modélisé selon les heures d'accès de la capitale, à condition que les recettes de celui-ci soient

homogeen nationaal of Europees systeem komt.

Het tolsysteem dat mijn fractie voorstaat, valt niet samen met de grenzen van het Brussels Gewest, maar omvat een nader te bepalen zone die de Vijfhoek omvat, uitgebreid tot de Schumanwijk en de Leopoldwijk enerzijds, en de Noordwijk anderzijds. Die wijken worden immers het best bediend door het openbaar vervoer en de buurtbewoners maken er het minst gebruik van hun wagen. Een stadstol zou er dan ook minder last veroorzaken, behalve uiteraard voor wie de auto wel gebruikt. Dat element komt niet aan bod in de studie van de OESO, maar kan een interessante oplossing bieden.

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

De heer Emmanuel De Bock (in het Frans).- *In tegenstelling tot wat vaak wordt aangenomen, zijn veel Brusselse bedrijven voorstander van een stadstol omdat het fileprobleem hun handenvol geld kost. Hun personeel staat immers vaak urenlang in de file.*

Veel Vlaamse en Waalse bouwbedrijven die in Brussel actief zijn, laten hun arbeiders 's ochtends zeer vroeg beginnen en eindigen rond 15 uur, zodat ze de ergste files kunnen vermijden.

Uit meerdere studies blijkt dat de files in en rond Brussel de afgelopen jaren sterk zijn toegenomen. Brussel bungelt achterop in de Europese rangschikking.

Mijn fractie heeft altijd voor een stadstol gepleit, op voorwaarde dat de opbrengsten ervan worden geïnvesteerd in openbaar vervoer om de interregionale mobiliteit te verbeteren.

Steeds meer bedrijven verlaten Brussel, omdat de toegankelijkheid erop achteruitgaat.

Een van de redenen voor de bedrijfsvlucht is dat er

intégralement investies dans une politique de transports publics permettant d'accroître la mobilité interrégionale.

Aujourd'hui, les entreprises se délocalisent, car elles rencontrent de plus en plus de difficultés d'accessibilité, tant pour leurs clients que pour leur personnel.

L'analyse du taux de délocalisation et de migration des entreprises dans et autour de Bruxelles pointe comme l'une des problématiques l'accessibilité des zonings industriels, notamment sur la dorsale wallonne et dans les pourtours de Bruxelles, qui permet à certaines entreprises de bénéficier de conditions beaucoup plus favorables qu'en restant à Bruxelles.

Il ne faut pas oublier non plus tous les habitants qui résident à proximité des axes d'entrée et de sortie de la Région, notamment à Berchem-Sainte-Agathe, Jette, ou du côté de la chaussée de Neerstalle, où les embouteillages sont permanents à toute heure du jour. Ces riverains ne peuvent plus vivre avec les fenêtres ouvertes tant ils sont exposés à un flot permanent de véhicules, qui va de pair avec un certain nombre de problèmes de pollution et de santé.

Le système fiscal belge favorise la délocalisation et l'étalement urbain. Certains avantages fiscaux fédéraux - voitures de société, déduction des frais kilométriques etc. - stimulent l'exode des personnes qui travaillent à Bruxelles et qui utilisent tous les jours leur voiture pour accéder à la ville.

Enfin, on ne peut balayer les recommandations de l'OCDE d'un revers de la main. L'OCDE considère que notre système d'indexation doit être réformé, car il est injuste. Ce type de recommandations doit alimenter notre réflexion, même si cela ne nous plaît pas.

L'OCDE considère que l'impôt sur le travail est trop élevé en Belgique, alors que les impôts sur le capital, la propriété foncière et la consommation sont proportionnellement beaucoup trop faibles.

Dans les rapports de l'OCDE figure notamment la mesure concernant le péage urbain, présentée comme solution pouvant régler partiellement le problème de la mobilité.

zeer goed bereikbare industriezones zijn in de omgeving van Brussel en in Waals-Brabant. Vaak krijgen bedrijven daar ook veel betere voorwaarden dan in Brussel.

In de omgeving van de invalswegen naar het stadscentrum, zoals in Jette, Sint-Agatha-Berchem of Vorst, staan er tegenwoordig bijna voortdurend files. Buurtbewoners kunnen er hun ramen niet meer open laten staan. Ze worden voortdurend blootgesteld aan luchtvervuiling. Hun gezondheid lijdt eronder.

De Belgische fiscaliteit stimuleert mensen om Brussel te verlaten en doet de steden uitdijen. Zo zijn bedrijfswagens fiscaal interessant voor bedrijven. Het gevolg daarvan is dat veel mensen buiten Brussel gaan wonen en met een bedrijfswagen naar hun werk pendelen.

We mogen de aanbevelingen van de OESO niet zomaar negeren. Ze is onder meer van oordeel dat ons indexstelsel moet worden hervormd omdat het onrechtvaardig is.

De OESO vindt ook dat de Belgische overheid arbeid te veel belast, terwijl ze kapitaal, onroerend goed en consumptie net te weinig belast.

Volgens de OESO zou de invoering van een stadstol een geschikte maatregel zijn om het mobiliteitsprobleem aan te pakken.

De regering moet de politieke moed hebben om een stadstol te bespreken. Het heeft bijvoorbeeld ook politieke moed geleverd om voetgangers meer ruimte te geven in het centrum van de stad en ondanks de felle tegenstand bleek die maatregel gunstig te zijn voor de levenskwaliteit en de economie.

Het debat over de stadstol woedt al een tiental jaar in alle hevigheid, maar zonder resultaat. Hopelijk komt daar spoedig verandering in.

Au risque d'un certain immobilisme, il faut avoir le courage de se pencher sur cette question, tout comme certains ont introduit le débat sur les piétonniers dans le centre-ville. Malgré les craintes exprimées, ces piétonniers ont plutôt eu une influence favorable sur la qualité de vie et le développement économique des zones où ils ont été installés.

Depuis une dizaine d'années, le débat sur le péage urbain continue à mobiliser les foules et à nourrir les discours, sans qu'on débouche sur une solution pratique qui favoriserait les Bruxellois et améliorerait leur qualité de vie. Je voudrais qu'on y arrive enfin.

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

M. Guy Vanhengel, ministre.- Quand j'entends les interventions des groupes Ecolo et Groen, j'ai envie de dire à Mme Maes que, si un livre doit encore être écrit, ce serait "Cinquante nuances de vert".

Dans ma réponse du 27 mai dernier, j'ai eu l'occasion de donner un aperçu des progrès réalisés dans l'exécution de l'accord politique conclu avec les autres Régions et des décisions du gouvernement bruxellois à ce propos. Je reprendrai donc plusieurs éléments abordés le mois dernier en réponse à M. De Wolf.

Le gouvernement bruxellois souhaite une réforme globale de la fiscalité routière et a conclu, début 2011, un accord politique en la matière avec les deux autres Régions. Cet accord comprend quatre volets, dont l'introduction d'un prélèvement kilométrique pour les poids lourds qui remplacera l'eurovignette actuelle. Il pourrait être aisément mis en œuvre par le biais d'un dispositif de paiement électronique embarqué (on-board unit ou OBU), lequel pourrait être ensuite étendu aux véhicules particuliers.

(poursuivant en néerlandais)

Ce n'est pas tellement futuriste, Mme Maes. Je suis convaincu que vous verrez durant votre carrière des on-board unit dans les véhicules et des taxes de circulation payées en fonction du moment, du lieu du déplacement et du type de véhicule.

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

De heer Guy Vanhengel, minister *(in het Frans).*- *In mijn antwoord van 27 mei laatstleden gaf ik een overzicht inzake de uitvoering van het politieke akkoord met de andere gewesten en de beslissingen die de Brusselse regering had genomen.*

De Brusselse regering pleit voor een algemene hervorming van de wegenbelasting en sloot daarover begin 2011 een politiek akkoord met de andere twee gewesten. Dat omvat vier delen, waaronder de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens ter vervanging van het huidige eurovignet. De heffing kan eenvoudig worden geïnd door middel van een elektronisch betaalsysteem in het voertuig (on-board unit of OBU). Het systeem kan later worden uitgebreid tot personenwagens.

(verder in het Nederlands)

Dit is niet zo'n ver toekomstbeeld als u het voorstelt, mevrouw Maes. Ik ben ervan overtuigd dat u nog tijdens uw politieke carrière zult meemaken dat u met een dergelijke on-board unit in uw auto rondrijdt en dat u verkeersbelasting zult betalen in functie van het tijdstip, de plaats en het type van voertuig waarmee u zich verplaatst.

(verder in het Frans)

Tegelijkertijd zal er ook een elektronisch wegvignet voor personenwagens worden ingevoerd, waarbij men fiscale neutraliteit wil

(poursuivant en français)

Est également prévue dans ces quatre volets l'introduction concomitante d'une vignette électronique applicable aux véhicules légers, pour lesquels a été exprimé le souhait de garantir la neutralité budgétaire des véhicules portant des plaques d'immatriculation belges.

(poursuivant en néerlandais)

J'espère que les étrangers qui utilisent notre réseau routier payeront aussi une contribution, comme nous le faisons lorsque nous utilisons les autoroutes à péage à l'étranger.

(poursuivant en français)

Le troisième volet est l'introduction concomitante de nouveaux modes de calcul pour les taxes de circulation, basés sur des paramètres environnementaux.

(poursuivant en néerlandais)

Le gouvernement bruxellois a fait réaliser une étude à ce propos, mais cela s'avère moins facile qu'on ne le pense.

(poursuivant en français)

Le quatrième volet concerne le lancement d'un projet pilote conjoint d'estimation de l'impact d'un prélèvement kilométrique appliqué aux voitures de tourisme.

(poursuivant en néerlandais)

Sur la zone couverte par le RER, le projet pilote étudiera l'influence du système sur le comportement et l'usage des voitures.

(poursuivant en français)

En ce qui concerne un éventuel péage urbain, le gouvernement bruxellois n'a encore rien décidé. À titre personnel, l'idée de faire payer les automobilistes sur le territoire de la Région ne me semble pas la meilleure formule pour la capitale du pays et de l'Europe. Cela équivaudrait à faire rembourser par les autres les charges qui découlent du statut que nous avons obtenu.

garanderen voor wagens met een Belgische nummerplaat.

(verder in het Nederlands)

Door de on-board unit te integreren in het privévervoer, zullen hopelijk ook buitenlanders die van ons wegennet gebruikmaken, een bijdrage leveren, net zoals wij dat doen wanneer we in het buitenland rijden op tolwegen. Buitenlanders doorkruisen immers vaak ons land en het zou niet meer dan eerlijk zijn dat zij ook mee betalen voor onze infrastructuur.

(verder in het Frans)

Het derde deel heeft betrekking op de gelijktijdige invoering van een nieuwe berekeningsmethode voor de verkeersbelasting, die gebaseerd is op ecologische parameters.

(verder in het Nederlands)

De Brusselse regering heeft daarover een studie laten uitvoeren, maar het blijkt minder eenvoudig te zijn dan je zou denken.

(verder in het Frans)

Het vierde deel betreft de organisatie van een proefproject dat de impact moet inschatten van een kilometerheffing op personenwagens.

(verder in het Nederlands)

Dit proefproject slaat op een zone die ruimer is dan Brussel alleen, meer bepaald op de zone van het GEN. Hier wordt al in de praktijk gewerkt met on-board units. We onderzoeken de invloed op het gedrag en het verbruik van de auto's.

(verder in het Frans)

Over de eventuele invoering van een stadstol heeft de Brusselse regering nog niets beslist. Autobestuurders laten betalen op het grondgebied van het gewest, lijkt me niet de beste formule voor de hoofdstad van het land en van Europa. Een dergelijke maatregel zou betekenen dat wij de anderen laten opdraaien voor de kosten die voortvloeien uit het statuut dat wij hebben verworven.

(poursuivant en néerlandais)

Bruxelles tire de nombreux avantages de son statut de capitale européenne. Il ne faudrait toutefois pas faire fuir les instances qui s'y sont établies en compromettant ces avantages.

Mme Annemie Maes *(en néerlandais)*.- *Le problème n'est pas inhérent à la présence des institutions européennes, mais à la nature de métropole.*

M. Guy Vanhengel, ministre *(en néerlandais)*.- *Sans la présence des institutions européennes, Bruxelles serait une ville de province. Son dynamisme est induit par sa fonction de capitale.*

(poursuivant en français)

Quant au prélèvement kilométrique pour les véhicules légers, il a concrètement été décidé de lancer cette année le projet pilote dont je parlais à l'instant.

Une définition d'approche a été approuvée par les trois Régions au début de cette année, ce qui a permis de lancer le marché public et de publier le cahier spécial des charges en vue de l'attribution du marché.

Ma collègue flamande, Mme Hilde Crevits, ministre de la Mobilité et des Travaux publics, a été désignée en tant que pouvoir adjudicateur au nom commun des parties pour l'attribution et l'exécution du marché. Notre Région est représentée par la ministre Brigitte Grouwels et le secrétaire d'État Bruno De Lille.

Pour ce projet pilote, 1.200 véhicules seront équipés d'un OBU afin d'enregistrer le nombre de kilomètres parcourus et de les tarifer. Ce test vise à examiner les changements de comportement si une taxe au kilomètre devait être payée dans la zone RER par les conducteurs de véhicules légers.

Ce projet pilote s'inscrit ainsi dans le Plan Iris 2, qui prévoit d'examiner au cours de cette législature les effets d'un prélèvement kilométrique sur les véhicules légers.

(verder in het Nederlands)

Brussel haalt veel voordelen uit haar statuut als hoofdstad van Europa. Als wij beslissingen nemen die diegenen treffen die hier zijn net omdat Brussel de hoofdstad van Europa is, is dat een argument voor hen om te vertrekken. Dat willen we vermijden.

Mevrouw Annemie Maes.- Het probleem met het autoverkeer is niet het gevolg van de aanwezigheid van de Europese instellingen. De oorzaak is dat Brussel een grootstad is, los van het feit dat het ook de Europese hoofdstad is.

De heer Guy Vanhengel, minister.- Zonder de Europese instellingen was Brussel een provinciaal nest. Het feit dat de stad leeft en beweegt, heeft te maken met de hoofdstedelijke functie.

(verder in het Frans)

Inzake de kilometerheffing voor lichte voertuigen werd besloten om dit jaar van start te gaan met het proefproject.

De drie gewesten keurden begin dit jaar een werkwijze goed, waardoor de overheidsopdracht kon worden uitgeschreven en het bestek gepubliceerd met het oog op de toewijzing van de opdracht.

Hilde Crevits, minister van Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse regering, werd aangesteld als aanbestedende overheid in naam van alle partijen. Het Brussels Gewest wordt vertegenwoordigd door minister Brigitte Grouwels en staatssecretaris Bruno De Lille.

Voor het proefproject zullen 1.200 voertuigen worden uitgerust met een on-board unit, teneinde het aantal afgelegde kilometers te registreren en het tarief te bepalen. De test moet nagaan of er een gedragswijziging optreedt indien chauffeurs van lichte voertuigen een kilometerheffing moeten betalen in de GEN-zone.

Het proefproject sluit aan bij het Iris 2-plan, dat een evaluatie van de gevolgen van een kilometerheffing bij lichte wagens vooropstelt.

De impact op de woon-werkverplaatsingen zal worden bestudeerd, zoals wijzigingen in de

On étudiera l'impact sur les déplacements du domicile au lieu de travail. Constatera-t-on des changements dans la destination, dans le choix des routes, ou encore dans les heures du déplacement ?

Tous ces éléments peuvent nous être utiles pour la réflexion qui se fera par après. Quel est l'impact d'un tel dispositif sur l'utilisation des transports publics ? Dans quelle mesure le niveau du revenu est-il sensible à un prélèvement kilométrique intelligent ?

Le test se déroulera cette année, de septembre à Noël, puis suivra une évaluation du test. Les résultats finaux seront disponibles au plus tard en mai 2014. Ils pourront être utilisés par les nouvelles équipes gouvernementales et parlementaires qui s'installeront alors.

Pour ce projet pilote conjoint, un budget total d'environ un million d'euros a été prévu.

(poursuivant en néerlandais)

Ce n'est pas beaucoup pour équiper 1.200 véhicules et faire fonctionner le système pendant plusieurs mois. Le coût de l'installation d'on-board units dans toutes les voitures circulant en Belgique ne devrait donc pas constituer un obstacle.

(poursuivant en français)

Sur la base de la clé de répartition convenue, la Région de Bruxelles-Capitale supporte 6% des frais de ce projet pilote.

Dans ce cadre, trois offres ont été déposées et étudiées au mois de mai. Après une évaluation qualitative large et approfondie, l'offre la plus avantageuse, qui nous coûterait 915.000 euros, a été retenue.

En ce qui concerne le prélèvement kilométrique pour les camions, à la fin de l'année 2012, les entreprises susceptibles de reprendre le rôle de fournisseurs de service, les divers groupements d'intérêts et la Commission européenne ont été consultés. Au terme de cette phase de consultation, les trois gouvernements régionaux ont approuvé l'architecture définitive du système de prélèvement appliqué aux poids lourds fin 2012, début 2013.

bestemming, de keuze van de wegen en het tijdstip van de verplaatsing.

We kunnen al die elementen gebruiken om het beleid uit te stippelen. Wat is de impact van een dergelijk systeem op het gebruik van het openbaar vervoer? Is het inkomen van de autobestuurder bepalend voor zijn reactie op de maatregel?

De test loopt dit jaar tussen september en Kerstmis, en zal worden geëvalueerd. De definitieve resultaten zullen ten laatste in mei 2014 beschikbaar zijn. De nieuwe verkozenen zullen ze kunnen gebruiken.

Voor het proefproject wordt een budget van ongeveer 1 miljoen euro uitgetrokken.

(verder in het Nederlands)

Dat is niet zo veel om de 1.200 voertuigen uit te rusten en het hele systeem een aantal maanden te laten functioneren. Daaruit blijkt dat het installeren van on-board units in alle wagens die in België rijden, ook niet zoveel kost dat het onuitvoerbaar zou zijn.

(verder in het Frans)

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal 6% van de kostprijs dragen.

In mei werden drie offertes ingediend. Na een diepgaande kwalitatieve evaluatie werd de meest voordelige offerte van 915.000 euro gekozen.

Rond de jaarwisseling zijn de drie gewestregeringen het eens geworden over de kilometerheffing voor vrachtwagens, na een raadpleging van de bedrijven, de belangengroepen en de Europese Commissie.

Elke vrachtwagen zal een on-board unit aan een verdeelpunt moeten ophalen of via de post moeten bestellen. De chauffeur zal het toestel zelf in enkele minuten tijd in de cabine van de vrachtwagen kunnen installeren. De on-board unit registreert via satelliettechnologie welke afstand de vrachtwagen aflegt op welke weg. Die gegevens worden via draadloze technologie doorgeseind aan een verwerkingscentrum, dat de factuur opmaakt. Wanbetalers en fraudeurs zullen via detectieapparatuur kunnen worden opgespoord.

Chaque poids lourd devra se doter d'un OBU qui sera disponible dans les points de vente aux abords des frontières belges ou via la poste, moyennant une demande préalable. Cet appareil pourra facilement être installé dans l'habitacle du véhicule par son conducteur. Via la technologie satellitaire, l'OBU enregistre la distance parcourue par le véhicule et l'itinéraire qu'il emprunte. Les données sont ensuite transmises à un centre de traitement qui établit une facture. Les non-payeurs ou les fraudeurs pourront être détectés par des dispositifs de contrôle. Les contrevenants recevront une amende ou seront arrêtés par une équipe de contrôle. Lorsqu'ils quittent le pays, les usagers qui le souhaitent pourront restituer l'OBU dans un point de vente.

Cette architecture définitive forme la base de l'élaboration d'un cahier des charges en vue d'attirer un partenaire privé qui assurera la conception, la construction, le préfinancement, l'entretien et l'exploitation, soit le contrat DBFM (Design, Build, Finance, Maintain) du système.

L'objectif des Régions est de lancer ce marché public cet été. Le 23 mai, le gouvernement a approuvé la première phase de la procédure d'appel d'offres, à savoir la convention de marché conjoint qui règle les différents aspects de coopération entre les Régions durant l'appel d'offres et le guide de sélection.

L'approbation du cahier spécial des charges est prévue pour le mois de juillet, après quoi les offres pourront être déposées jusqu'en décembre. Le planning prévoit ensuite de finaliser les négociations, qui s'annoncent complexes, au printemps 2014 avec le candidat retenu, et de débiter la phase de construction à la mi-2014. Le feu vert définitif sera donc donné par les nouvelles équipes. Mais tout devra être prêt, pour que ces nouvelles équipes puissent lancer l'ensemble.

Entre-temps, à l'échelon fédéral, les initiatives légales nécessaires ont été approuvées en première lecture par le Conseil des ministres du 7 juin dernier. Il s'agit notamment de la déductibilité du prélèvement kilométrique dans l'impôt des sociétés. Le Comité de concertation en a pris connaissance le 12 juin.

D'après le planning élaboré par le consultant externe, le consortium Fairway, le système de

Overtreders krijgen een boete of kunnen worden onderschept door een controleteam. Desgewenst kan de on-board unit bij het verlaten van België weer worden afgegeven aan een verdeelpunt.

Momenteel werken we aan een bestek om een privépartner aan te trekken die het systeem zal ontwerpen, produceren, voorfinancieren, onderhouden en uitbaten.

Het is de bedoeling om de aanbesteding nog deze zomer uit te schrijven. Op 23 mei heeft de Brusselse regering de eerste stap van de aanbestedingsprocedure goedgekeurd, namelijk de selectieleidraad en de overeenkomst die de samenwerking tussen de gewesten regelt.

De goedkeuring van het bestek is gepland in juli en de indiening van de offertes tegen december. In de lente van 2014 kan de opdrachthouder worden aangeduid en kunnen de onderhandelingen over het contract worden afgerond. Vanaf de zomer van 2014 kan de constructiefase van start gaan.

Ondertussen heeft de federale regering op 7 juni de federale wetgevende initiatieven in eerste lezing goedgekeurd. Het betreft onder meer de aftrekbaarheid van de kilometerheffing in de vennootschapsbelasting. Het Overlegcomité heeft daarvan kennis genomen op 12 juni.

Als alles volgens plan verloopt, zou de kilometerheffing voor vrachtwagens in 2016 operationeel moeten zijn.

Tot slot wil ik het nog hebben over het wegenvignet voor personenwagens, dat op verzoek van het Waals Gewest opgenomen werd in het politiek akkoord.

Hoewel er geen Europees wettelijk kader bestaat voor de belasting van personenwagens, wees de Europese Commissie op een aantal juridische problemen met betrekking tot de invoering van een algemeen wegenvignet.

Het zou aangewezen zijn om de draagwijdte van het wegenvignet te beperken, omdat het systeem in dat geval rendabel kan zijn. Er zouden wel meer controles, camera's en verkeersborden nodig zijn.

De Brusselse regering verklaarde op 28 maart dat ze niet gekant is tegen extra studies voor de

prélèvement kilométrique pour camions devrait être opérationnel en 2016.

Enfin, quelques mots sur la vignette routière pour véhicules légers, prévue dans l'accord politique à la demande de la Région wallonne.

S'il n'existe pas de cadre légal au niveau européen pour les véhicules légers, la Commission européenne a pointé de manière informelle certains risques juridiques de l'application de la vignette à l'ensemble du réseau routier et de son caractère obligatoire pour les usagers belges.

Il semble dès lors indiqué de limiter le champ d'application de cette vignette, ce qui impacterait, le cas échéant, la rentabilité du système. Il faudra alors prévoir plus de contrôles, plus de caméras et plus de panneaux de signalisation.

Le gouvernement bruxellois a indiqué le 28 mars dernier qu'il n'était pas opposé à des études supplémentaires visant l'instauration d'une vignette électronique, pour autant que ces études tiennent compte de la spécificité de Bruxelles. Les trois Régions se concentrent en priorité sur le prélèvement kilométrique pour les camions et sur le projet pilote pour les véhicules légers afin de respecter le planning. À la fin de l'été, les autres volets de l'accord politique pourront à nouveau être étudiés.

Lorsque le système électronique pour camions aura fait ses preuves et en fonction des résultats du projet pilote, on pourra envisager, à plus long terme, l'introduction d'un prélèvement kilométrique intelligent comme instrument dynamique pour taxer différemment l'utilisation de la voiture.

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

M. Hervé Doyen.- Ce que j'apprécie chez le ministre Vanhengel, c'est que quand on lui pose des questions précises, il donne des réponses précises. Il aura sans doute bien compris que l'objectif de mon interpellation était de faire le suivi d'une interpellation datant d'il y a un an. J'ai bien entendu que l'architecture provisoire du projet devenait petit à petit définitive et que le dossier avançait bien, ce qui est une bonne nouvelle.

invoering van een elektronisch wegvignet, op voorwaarde dat er rekening wordt gehouden met de specifieke situatie van het Brussels Gewest. De gewesten concentreren zich nu eerst op een kilometerheffing voor vrachtwagens en op een proefproject met personenwagens. Na de zomer kunnen de overige delen van het politiek akkoord worden bestudeerd.

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

De heer Hervé Doyen (in het Frans).- *Ik apprecieer dat minister Vanhengel gedetailleerde antwoorden geeft op gedetailleerde vragen. Ik borduurde met deze interpellatie voort op een eerdere interpellatie. De plannen krijgen steeds meer vorm. Dat is positief.*

Mevrouw Maes zei meerdere keren dat ze niet akkoord ging met mijn beweringen. Ik sprak echter niet in eigen naam, maar vertolkte de

J'ai entendu Mme Annemie Maes dire plusieurs fois : "contrairement à ce qu'affirme M. Doyen". Mais je n'affirme rien en mon nom propre : dans mon interpellation, j'ai dit que je relayais les affirmations "d'un certain nombre de milieux économiques". Je n'ai donc fait que reprendre l'ensemble des arguments avancés. Le modeste petit député que je suis n'a pas la science infuse en la matière. J'ai repris ces mots pour planter le décor tout en restant intellectuellement honnête.

- *L'incident est clos.*

**INTERPELLATION DE M. M. ANDRÉ DU
BUS DE WARNAFFE**

**À M. GUY VANHENGEL, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES
FINANCES, DU BUDGET, DE LA
FONCTION PUBLIQUE ET DES
RELATIONS EXTÉRIEURES,**

**concernant "les fonds de compensation
fiscale".**

Mme la présidente.- À la demande de l'auteur, excusé, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

INTERPELLATION DE M. PHILIPPE PIVIN

**À M. BRUNO DE LILLE, SECRÉTAIRE
D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-
CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ,
DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE
L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DE LA
SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE,**

**concernant "l'augmentation du nombre de
plaintes auprès du ministère".**

Mme la présidente.- En l'absence de l'auteur, l'interpellation est considérée comme retirée.

*verzuchtingen van de bedrijfswereld. Ik heb de
waarheid niet in pacht.*

- *Het incident is gesloten.*

**INTERPELLATIE VAN DE HEER ANDRÉ
DU BUS DE WARNAFFE**

**TOT DE HEER GUY VANHENGEL,
MINISTER VAN DE BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET FINANCIËN,
BEGROTING, OPENBAAR AMBT EN
EXTERNE BETREKKINGEN,**

**betreffende "de fondsen voor fiscale
compensatie".**

Mevrouw de voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de interpellatie naar een volgende vergadering verschoven.

**INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE
PIVIN**

**TOT DE HEER BRUNO DE LILLE,
STAATSSECRETARIS VAN HET
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
GEWEST, BELAST MET MOBILITEIT,
OPENBAAR AMBT, GELIJKE KANSEN
EN ADMINISTRATIEVE VEREEN-
VOUDIGING,**

**betreffende "de stijging van het aantal
klachten bij het ministerie".**

Mevrouw de voorzitter.- Bij afwezigheid van de indiener wordt de interpellatie geacht te zijn ingetrokken.

INTERPELLATION DE M. PAUL DE RIDDER

À M. BRUNO DE LILLE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DE LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE,

concernant "la modernisation de l'administration régionale".

Mme la présidente.- La parole est à M. De Ridder.

M. Paul De Ridder (*en néerlandais*).- *Avant qu'il ne quitte ses fonctions, M. Picqué a déclaré qu'à Bruxelles, plus que dans les autres Régions, les cabinets effectuaient un travail relevant normalement de l'administration, et que cette situation pouvait être une source de démotivation ou de sous-équipement de l'administration.*

M. Picqué a-t-il attiré votre attention sur cette problématique ? Quelles mesures avez-vous déjà prises avec les membres du gouvernement pour moderniser l'administration et éviter que les effectifs des cabinets ne soient pléthoriques ?

Quelles mesures avez-vous prises ou comptez-vous supprimer ?

L'accord de gouvernement prévoit des mesures complémentaires permettant de concilier la vie professionnelle et la vie familiale des agents. Sont-elles appliquées ? De quelles mesures s'agit-il ?

Où en est le projet pilote relatif à la politique de télétravail au sein du ministère ?

Quelles mesures avez-vous prises afin d'assouplir la mobilité du personnel sur le plan interne et intrarégional ainsi qu'avec les autres niveaux de pouvoir ?

INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DE RIDDER

TOT DE HEER BRUNO DE LILLE, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBAAR AMBT, GELIJKE KANSEN EN ADMINISTRATIEVE VEREENVOUDIGING,

betreffende "de modernisering van de gewestelijke administratie".

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

De heer Paul De Ridder.- Onlangs interpelleerde ik voormalig minister-president Charles Picqué over de ministeriële kabinetten. Hij zei toen het volgende: "J'ai constaté qu'à Bruxelles, peut-être plus que dans les autres Régions, les cabinets effectuent un travail qui relèverait normalement de l'administration. Soit vous vous dotez d'une administration solide avec des compétences recherchées et bien rémunérées, une administration qui, au fil du temps, prend ancrage dans des conditions de travail et où il n'y a pas de cadres contraignants comme les cadres linguistiques. À ce moment-là, vous avez moins de gens dans les cabinets. Mais à partir du moment où vous gonflez un cabinet pour accomplir le travail de l'administration, celle-ci peut se trouver ou démotivée ou sous-équipée. Il est important de dire qu'au niveau fédéral, l'administration fait remonter vers les cabinets toute une série de travaux préparatoires alors qu'à Bruxelles, ces travaux sont exécutés par les cabinets."

Blijkbaar is er in het Brussels gewest nog steeds geen solide administratie met goed betaalde werknemers met uitmuntende vaardigheden. Nochtans besteedt het regeerakkoord van deze regering een specifiek hoofdstuk gewijd aan "Efficiënte openbare diensten in dienst van de Brusselaars". Dit hoofdstuk behandelt onder meer thema's als "Brussel uitbouwen tot een model van behoorlijk bestuur" en "Een moderne gewestelijke administratie".

Ondertussen heb ik gelezen dat u heel wat nieuwe maatregelen voorgesteld hebt voor de Brusselse administratie. De meeste van mijn vragen lijken

me niettemin nog pertinent.

Heeft minister-president Charles Picqué bij zijn afscheid uw aandacht gevestigd op dit probleem?

Welke maatregelen hebt u reeds afgesproken met de andere leden van de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om deze administratie op een degelijk niveau te brengen, zodat de kabinetten niet meer zo uitgebreid hoeven te zijn?

Welke maatregelen verkeren nog in de uitvoeringsfase, en welke zijn eventueel geschrapt?

In het regeerakkoord is er sprake van bijkomende maatregelen "die het mogelijk maken om beroeps- en gezinsleven te verzoenen". Hebt u die genomen? Om welke maatregelen gaat het?

U zou ook het proefproject rond telewerk bij het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest evalueren. Hebt u dat gedaan? Wat waren de resultaten?

Om de loopbaan van de personeelsleden zo goed mogelijk te laten verlopen, moeten, nog steeds volgens het regeerakkoord, "de mobiliteitsmogelijkheden voor het personeel verbeteren, zowel tussen het ministerie en de paragewestelijke instellingen als tussen de verschillende beleidsniveaus (federaal, gemeenten, OCMW)." Welke initiatieven hebt u in dat opzicht genomen?

Discussion

Mme la présidente.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (*en néerlandais*).- *M. De Ridder, vos conclusions sur les déclarations de M. Picqué sont un peu rapides. C'est vous qui dites que l'administration ne prend pas ses responsabilités. Elle fourmille de personnes compétentes et motivées qui ont développé une solide expertise au fil des ans.*

Il reste évidemment encore du pain sur la planche. Nous devons faire face à de multiples défis comme la croissance démographique, la révolution numérique et les problèmes budgétaires aigus. Il y a donc de bonnes raisons de réformer

Bespreking

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

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- Mijnheer De Ridder, uw conclusies over de uitspraken van de heer Picqué zijn een beetje kort door de bocht. Het oordeel dat de administratie tekortschiet, laat ik voor uw rekening. Ik kan u verzekeren dat ze bruist van de competente en zeer gemotiveerde mensen telt, die in de loop der jaren een solide expertise hebben opgebouwd.

Natuurlijk is er heel wat werk aan de winkel. Er komen tal van uitdagingen op ons af, niet alleen de aanzienlijke bevolkingsgroei maar ook de digitale revolutie en de nijpende budgettaire problemen.

l'administration et le ministère.

Ainsi, en 2011 déjà, j'avais rédigé une note de politique "pour une administration tournée vers l'avenir", approuvée par le gouvernement en avril 2011.

Pour les 1.900 fonctionnaires du ministère, nous avons prévu un nouveau cadre linguistique, une restructuration pour 2020, un rôle transversal pour le secrétariat général, une meilleure motivation et davantage de possibilités de promotion pour les fonctionnaires, un renforcement de la culture d'administration, une centralisation des bâtiments, un renforcement de l'image du ministère et l'introduction du télétravail.

Pour les 5.000 fonctionnaires du ministère et d'organismes d'intérêt public (CIRB, Bruxelles Environnement, Siamu, Innoviris, SLRB, Actiris, Port de Bruxelles), nous avons prévu la désignation de fonctionnaires dirigeants par mandat, un changement global des statuts, un renforcement de la simplification administrative, l'amélioration de la durabilité, et une plus grande attention à l'égalité des chances et au bien-être au travail.

Certaines de ces mesures ont déjà été mises en pratique: nouveau cadre linguistique, rôle transversal pour le secrétariat général, renforcement de la culture d'administration, télétravail et initiatives en matière de diversité, de durabilité et de bien-être.

La semaine dernière, le gouvernement a approuvé une nouvelle formation du personnel et un plan de réforme pour le ministère.

Cette réforme vise à mieux travailler avec les mêmes moyens et le même effectif. Malgré la croissance démographique et les nouvelles missions qui incombent à l'administration, le nombre d'agents n'évoluera pas.

Nous allons par ailleurs centraliser les services de support, afin que les différents services puissent se concentrer pleinement sur leur cœur de métier. Grâce à une sélection minutieuse et à des formations internes, nous veillerons à avoir la bonne personne à la bonne place.

Redenen genoeg dus om de administratie en het ministerie te hervormen.

Al in 2011 heb ik daarom een beleidsnota opgesteld met als titel "Voor een toekomstgericht bestuur", die in april van dat jaar door de regering werd goedgekeurd. Die nota bevat een aantal duidelijke afspraken over de modernisering van de administratie.

Voor de 1.900 ambtenaren van het ministerie zelf, hebben we de volgende maatregelen gepland:

- een nieuw taalkader;
- een herstructurering tegen 2020;
- een transversale rol voor het secretariaat-generaal;
- een betere motivatie en meer doorgroeikansen voor de ambtenaren;
- een versterking van de managementcultuur;
- een centralisering van de overheidsgebouwen;
- een versterking van het imago van het ministerie;
- de invoering van telewerk.

Voor de 5.000 ambtenaren van het ministerie en een aantal instellingen van openbaar nut (CIBG, Leefmilieu Brussel, DBDMH, Innoviris, BGHM, Actiris, Haven van Brussel), hebben we de volgende maatregelen gepland:

- het aanduiden van topambtenaren per mandaat;
- een globale statuutwijziging;
- een versterking van de administratieve vereenvoudiging;
- meer aandacht voor gelijke kansen;
- de verbetering van de duurzaamheid;
- meer aandacht voor welzijn op het werk.

Van al deze maatregelen zijn het nieuwe taalkader, de transversale rol voor het secretariaat-generaal, de sterke managementcultuur, het telewerk, de

Les gens ne sont pas tenus de changer de fonction. Nous n'allons pas non plus licencier du personnel pour recruter d'autres personnes ailleurs. En cas de départ à la retraite, ou de départs naturels, nous procéderons à des remplacements là où cela s'avère nécessaire. Ces procédures devraient permettre de maintenir les dépenses en personnel à leur niveau actuel.

Le nouveau statut nous permettra également d'engager et d'évaluer plus aisément le personnel et de donner davantage de responsabilités aux cadres en matière de gestion du personnel. Nous comptons également assouplir la mobilité interne et intrarégionale et rendre le fonctionnement des services plus efficace.

La Région opte résolument pour une politique axée sur les résultats. Cette réforme illustre la manière dont une administration moderne doit fonctionner. Nous devons toutefois encore nous concerter avec les syndicats concernant le nouveau statut.

Nous supprimons le monopole du diplôme et ouvrons la porte aux personnes dont les compétences ont été validées par le Selor. Celles qui ne possèdent pas le diplôme adéquat, mais bien les bonnes qualifications, pourront participer à certaines sélections.

Il est primordial de combiner de manière équilibrée travail et vie de famille. Nous y veillons, notamment en introduisant le télétravail.

Lors de la législature précédente, 13 fonctionnaires avaient pris part à un projet pilote de télétravail. Les résultats en ayant été très positifs, j'ai décidé d'instaurer le télétravail pour tous les fonctionnaires de la Région. En 2012, nous avons élaboré un cadre réglementaire complet et actuellement 251 fonctionnaires, soit 13%, font du télétravail. L'objectif est que tous puissent avoir accès au télétravail, à l'exception des fonctions d'accueil ou de magasinier par exemple.

En outre, nous avons réintroduit le travail à 4/5e temps dans le nouveau statut, et dans le règlement du travail nous avons adopté une disposition selon laquelle les personnes qui reviennent d'un congé parental peuvent demander un aménagement de leurs horaires.

mandaten, de globale statuutwijziging, en de diversiteits-, duurzaamheids- en welzijnsinitiatieven al in praktijk gebracht. We hebben dus al heel veel werk verzet.

Vorige week heeft de regering op mijn initiatief een nieuwe personeelsformatie en een hervormingsplan goedgekeurd voor het ministerie.

Ze heeft ook in eerste lezing haar zegen gegeven voor het nieuwe statuut. Dat zijn twee belangrijke stappen in de modernisering van het ministerie.

De herstructurering tegen het jaar 2020 werd vorige week door de regering goedgekeurd na meer dan twee jaar van analyses, gesprekken en berekeningen. Die herstructurering zal in de komende vijf jaar haar beslag krijgen, maar de uitgangspunten liggen vast.

Het is eigenlijk een plan om met dezelfde middelen en dezelfde hoeveelheid personeel meer werk te kunnen verzetten. We besparen dus niet op personeel en er komen geen ontslagen. We besteden ook niets uit. Er komen echter voortdurend nieuwe opdrachten bij en een slimme hervorming moet ervoor zorgen dat het bijkomende werk kan worden uitgevoerd door hetzelfde aantal medewerkers.

Alleen al het eenvoudige feit van de demografische groei zorgt voor extra werk voor de administratie. Als de personeelsformatie op hetzelfde niveau kan blijven, is dat een goede zaak voor het budget.

Slim hervormen betekent dat we alle ondersteunende diensten op één plek zullen centraliseren, zodat iedereen zich meer op zijn core business kan toelagen. Het betekent ook dat we de juiste man en de juiste vrouw op de juiste plaats zullen zetten, door een nauwkeurige selectie en interne opleidingen.

Mensen worden niet verplicht om van functie te veranderen. We zullen ook geen mensen ontslaan om er elders nieuwe in dienst te nemen. De administratie kent echter een natuurlijk verloop door mensen die zelf vertrekken, met pensioen gaan enzovoort. Die zullen niet altijd op dezelfde plaats vervangen worden, maar wel op de plaats waar het nodig is. Al die ingrepen moeten ons in staat stellen om de uitgaven aan personeel min of

La mobilité professionnelle participe à la motivation des fonctionnaires. Afin de permettre une meilleure circulation des talents dans la Région, et afin que nous les gardions, nous avons mieux harmonisé la mobilité interne et intrarégionale dans les statuts.

Le gouvernement a élaboré un programme ambitieux et en a réalisé de nombreux aspects. L'administration est déjà très efficace, et nous sommes en bonne voie de la rendre encore plus efficace. D'après les enquêtes de satisfaction, l'administration régionale est appréciée.

meer op hetzelfde peil te houden.

Dankzij het nieuwe statuut zullen we medewerkers gemakkelijker in dienst kunnen nemen, sneller kunnen evalueren en de leidinggevende ambtenaren meer verantwoordelijkheid kunnen geven inzake personeelsbeheer. We willen ook de interne en intraregionale mobiliteit versoepelen en de volledige werking van de overheidsdiensten doelgericht maken.

De regering sluit een soort van contract af met de administratie, die middelen krijgt en in ruil wordt geacht bepaalde resultaten te bereiken. Haar verantwoordelijkheid wordt dus groter en dat is een goede zaak. Het is een goed voorbeeld van hoe een moderne administratie moet werken. We moeten uiteraard wel nog over het nieuwe statuut overleggen met de vakbonden.

We schaffen ook het monopolie van het diploma af. Het is belangrijker dat iemand over de juiste competenties beschikt dan over het juiste papiertje. Bij examens geven wij dan ook de kans aan mensen die niet over het juiste diploma beschikken, om via een instapkaart die ze bij Selor kunnen behalen, toch deel te nemen aan de examens. Daar moeten ze dan natuurlijk voor slagen, net zoals iedereen.

Het leven is meer dan werken alleen. Een evenwichtige combinatie van beroeps- en gezinsleven is heel belangrijk. Ook daar maken we werk van, onder meer door telewerk in te voeren.

Tijdens de vorige regeerperiode liep er een klein proefproject rond telewerk, waaraan dertien ambtenaren deelnamen. De resultaten waren zeer positief en ik heb er dan ook voor gekozen om het telewerk meteen in te voeren voor alle ambtenaren van het gewest. In 2012 hebben we een volledig regelgevend kader uitgewerkt en momenteel doen 251 ambtenaren aan telewerk, wat neerkomt op 13%. De bedoeling is om dat percentage nog te verhogen, tot iedereen de mogelijkheid heeft om te telewerken - met uitzondering natuurlijk van functies zoals onthaalbediende of magazijnier.

Daarnaast hebben we ook de 4/5 werkweek opnieuw ingevoerd in het nieuwe statuut, en een bepaling opgenomen in het arbeidsreglement dat ervoor zorgt dat werknemers die terugkeren uit ouderschapsverlof een aangepaste uurregeling

Mme la présidente.- La parole est à M. De Ridder.

M. Paul De Ridder *(en néerlandais)*.- *Sur votre site web, il appert que vous voulez réaliser des évaluations précises et objectives tous les ans, au lieu de deux. En cas d'évaluation jugée insuffisante, la personne en question sera réévaluée dans les six mois. Combien de ces évaluations ont été effectuées les années passées ? Combien d'entre elles étaient négatives ?*

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État *(en néerlandais)*.- *Je n'ai pas ces chiffres sous la main.*

Le nouveau système d'évaluations annuelles sera d'application lorsque le nouveau statut entrera en vigueur, soit après les négociations avec les syndicats et la deuxième lecture par le gouvernement. Avant de prendre des mesures extrêmes, un accompagnement des personnes dont le travail laisse à désirer est prévu. Faute d'amélioration, elles peuvent être licenciées.

M. Paul De Ridder *(en néerlandais)*.- *Pourriez-vous également me donner les chiffres de l'absentéisme ?*

kunnen aanvragen.

Professionele mobiliteit maakt mee deel uit van de jobmotivatie van ambtenaren. Vandaag wil niemand nog heel zijn leven dezelfde taak uitvoeren. Om het talent in het gewest beter te laten circuleren en om het op die manier ook te kunnen behouden, hebben we in het nieuwe statuut zowel de interne als de intraregionale mobiliteit beter op elkaar afgestemd. Vandaag zijn die systemen strikt van elkaar gescheiden, maar morgen zal de interne arbeidsmarkt meer als één geheel functioneren.

Kortom, de regering heeft een ambitieus programma opgesteld en heeft er ook al heel veel van gerealiseerd. Ik denk dat we op de goede weg zitten om de administratie nog efficiënter te maken, al wil ik nogmaals benadrukken dat de administratie nu al heel efficiënt is. Uit de tevredenheidsenquêtes blijkt immers dat de gewestelijke administratie positief wordt beoordeeld. Dat wil ik zo houden.

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

De heer Paul De Ridder.- Ik las op uw webstek dat u nauwkeurige en objectieve evaluaties wilt uitvoeren en dat die voortaan elk jaar zullen gebeuren in plaats van om de twee jaar. In geval van een onvoldoende zal de persoon in kwestie om de zes maanden worden geëvalueerd. Hoeveel van die evaluaties hebben al plaatsgevonden de voorbije jaren? Hoeveel daarvan waren negatief?

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- Die cijfers moet ik opzoeken. Het nieuwe systeem van jaarlijkse evaluaties gaat pas van start wanneer het nieuwe statuut van kracht wordt. Dat is na de onderhandelingen met de vakbonden en na de tweede lezing door de regering. Als mensen niet goed functioneren, zal er eerst worden voorzien in een begeleidingstraject, in plaats van meteen extreme maatregelen te treffen. Als er geen verbetering optreedt, kan de betrokkene alsnog worden ontslagen. Ik zal u de cijfers bezorgen.

De heer Paul De Ridder.- Kunt u me bij die gelegenheid ook cijfers bezorgen over het absentéisme?

Mme la présidente.- C'est une autre question.

- *L'incident est clos.*

Mevrouw de voorzitter.- Dat is een andere vraag.

- *Het incident is gesloten.*
