



**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

—

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

—

**Commissie voor de Financiën en de  
Algemene Zaken,**

**belast met de Begroting, de Externe  
Betrekkingen, de Ontwikkelings-  
samenwerking, het Openbaar Ambt en het  
Wetenschappelijk Onderzoek**

—

**VERGADERING VAN  
MAANDAG 30 MAART 2015**

—

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

—

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

—

**Commission des Finances et des  
Affaires générales,**

**chargée du Budget, des Relations  
extérieures, de la Coopération au  
développement, de la Fonction publique et  
de la Recherche scientifique**

—

**RÉUNION DU  
LUNDI 30 MARS 2015**

—

---

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](mailto:criv@bruparl.irisnet.be)

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

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](mailto:criv@parlbru.irisnet.be)

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

**INHOUD****MONDELINGE VRAGEN** 6

## - van de heer Dominiek Lootens-Stael 6

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,

betreffende "de houding van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering in het Uplace-dossier".

## - van de heer Benoît Cerexhe 10

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,

betreffende "de ontwikkeling van shoppingcentra in de metropolitane gemeenschap".

## - van mevrouw Barbara Trachte 13

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk

**SOMMAIRE****QUESTIONS ORALES** 6

## - de M. Dominiek Lootens-Stael 6

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,

concernant "la position du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale dans le dossier Uplace".

## - de M. Benoît Cerexhe 10

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,

concernant "le développement de centres commerciaux en communauté métropolitaine".

## - de Mme Barbara Trachte 13

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche

<p>Onderzoek en Openbare Netheid,                   betreffende "de eerste vergadering van het Overlegcomité".</p>	17	<p>scientifique et de la Propreté publique,                   concernant "la première réunion du Comité de concertation".</p>	17
<p>- van mevrouw Viviane Teitelbaum                   aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,                   betreffende "het Brussels Centrum voor Interculturele Actie (BCIA)".</p>	17	<p>- de Mme Viviane Teitelbaum                   à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,                   concernant "le Centre bruxellois d'action interculturelle (CBAI)".</p>	17
<p>INTERPELLATIE</p>	19	<p>INTERPELLATION</p>	19
<p>- van de heer Ridouane Chahid                   tot de heer Guy Vanhengel, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking,                   betreffende "de kilometerheffing voor de vrachtwagens".</p>	19	<p>- de M. Ridouane Chahid                   à M. Guy Vanhengel, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au développement,                   concernant "la taxation au kilomètre des poids lourds".</p>	19
<p><i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Guy Vanhengel, minister, de heer Ridouane Chahid.</i></p>	21	<p><i>Discussion – Orateurs: Mme Anne-Charlotte d'Ursel, M. Guy Vanhengel, ministre, M. Ridouane Chahid.</i></p>	21
<p>MONDELINGE VRAGEN</p>	27	<p>QUESTIONS ORALES</p>	27
<p>- van de heer Olivier de Clippele                   aan de heer Guy Vanhengel, minister van de</p>	27	<p>- de M. Olivier de Clippele                   à M. Guy Vanhengel, ministre du</p>	27

Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking,

betreffende "het recht van elke belastingplichtige om toegang te krijgen tot zijn fiscaal dossier".

- van de heer Jef Van Damme 28

aan de heer Guy Vanhengel, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking,

betreffende "de ratificatie van de avenant bij het dubbelbelastingverdrag tussen België en Zwitserland".

- van de heer Philippe Close 28

aan de heer Guy Vanhengel, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking,

betreffende "de vergissing van het fiscale bestuur bij de indexering van de onroerende voorheffing en de gevolgen voor de gemeentelijke financiën".

Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au développement,

concernant "le droit de chaque contribuable d'avoir accès à son dossier fiscal".

- de M. Jef Van Damme 28

à M. Guy Vanhengel, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au développement,

concernant "la ratification de l'avenant à la convention préventive de la double imposition signée par la Belgique et la Suisse".

- de M. Philippe Close 28

à M. Guy Vanhengel, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au développement,

concernant "l'erreur de l'administration fiscale en matière d'indexation du précompte immobilier et les conséquences sur les finances des communes".

*Voorzitterschap: de heer Charles Picqué, voorzitter.  
Présidence : M. Charles Picqué, président.*

## MONDELINGE VRAGEN

**De voorzitter.**- Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEL

AAN DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, TERRITORIALE ONTWIKKELING, STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STUDENTEN-AANGELEGENHEDEN, TOERISME, OPENBAAR AMBT, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE NETHEID,

betreffende "de houding van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering in het Uplace-dossier".

**De voorzitter.**- De heer Lootens-Stael heeft het woord.

**De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).**- In het Uplacedossier worden er steeds meer bochten genomen, maar wie zich in bochten wringt, riskeert terug bij af te belanden.

In Vlaanderen voeren de regeringspartijen een groteske komedie op. De interne oppositie binnen die partijen is net zo groot als de eigenlijke oppositie daarbuiten. Ik som enkele voorbeelden op.

Een Mechelse N-VA-schepen zegt: "Ik word hier niet vrolijk van en verwacht, net als in andere steden, zware concurrentie voor de lokale handelaars." De N-VA blijft het megaproject in de Vlaamse regering echter onverminderd steunen.

De N-VA moet nauwelijks onderdoen voor de Open Vld. Een Open Vld'er uit Leuven zegt: "We

## QUESTIONS ORALES

**M. le président.**- L'ordre du jour appelle les questions orales.

### QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAEL

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE,

concernant "la position du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale dans le dossier Uplace".

**M. le président.**- La parole est à M. Lootens-Stael.

**M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang)** (*en néerlandais*).- *Le dossier Uplace donne lieu à une comédie grotesque au sein même des partis de la majorité au gouvernement flamand. Des élus locaux de partis qui siègent au gouvernement manifestent leurs craintes et leur opposition au méga-projet commercial. Quant au chef de groupe de l'Open Vld au parlement flamand, récemment encore fervent partisan du projet, il s'interroge désormais sur sa pertinence.*

*Le gouvernement flamand ne semble toutefois pas disposé à abandonner le projet, alors qu'il est évident que le trafic automobile supplémentaire amené par Uplace sur le tronçon autoroutier le plus fréquenté du pays provoquera une congestion complète.*

*Outre Uplace, d'autres grands projets, comme*

zijn resoluut tegen dit kunstmatige shopping-centrum dat de natuurlijke ontwikkeling van de handelskernen in centrumsteden zoals Leuven, Mechelen en Vilvoorde aantast." Ik denk dat we Brussel aan dat rijtje mogen toevoegen. Brussel is dan wel geen centrumstad, maar riskeert niettemin ook problemen.

De Vlaamse fractievoorzitter van de Open Vld, tot voor kort een groot pleitbezorger van Uplace, verklaart nu: "Natuurlijk ben ik niet blij met extra concurrentie vlakbij. Waarom moeten wij ons gedragen als de cheerleaders van Uplace?"

Toch durft de Vlaamse overheid het niet aan om het hele project af te blazen. Zeker bij de N-VA blijken de belangen te groot. Het is nochtans duidelijk dat 8 miljoen bezoekers per jaar dagelijks 20.000 auto's extra betekenen op wat nu al het drukste stuk autosnelweg van het land is. Het verkeer zal daar volledig tot stilstand komen.

Uplace is trouwens maar een van de geplande shoppingcentra in en rond Brussel. Daarnaast zijn er ook nog Neo en Docks, het voetbalstadion op de Heizel en mogelijk een nieuw voetbalstadion op parking C, die allemaal belangrijke verkeersstromen teweeg zullen brengen. Hoe zullen die in goede banen geleid worden?

De komst van Uplace zal leiden tot een verkeersinfarct, vervuiling, onleefbaarheid en concurrentie voor de kleinere handelszaken. Vooral het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal met die problemen geconfronteerd worden.

Er is absoluut geen draagvlak voor Uplace. Op één projectontwikkelaar na, heeft niemand er wat bij te winnen. Er is geen enkele goede kant aan Uplace.

Welk standpunt neemt de Brusselse regering in over de gevolgen van dit monstercomplex voor de mobiliteit, de leefbaarheid, de economie en de tewerkstelling in Brussel? Hoe heeft de Brusselse regering haar standpunt aan de Vlaamse overheid bekendgemaakt?

Hoe werd het Brussels Gewest bij het dossier betrokken? Kreeg de Brusselse regering inspraak? Wat heeft ze tot nu toe ondernomen om de bouw van Uplace te verhinderen, zodat Brussel van de nefaste gevolgen gespaard blijft?

*Neo, Docks, le stade de football au Heysel et le projet de stade sur le parking C vont également accroître le trafic automobile. Comment sera-t-il géré ?*

*Uplace aura un impact en termes de congestion automobile, de pollution, de détérioration de la qualité de vie et de concurrence pour le petit commerce, surtout en Région bruxelloise. Ce projet ne comporte aucun aspect positif.*

*Quelle est la position du gouvernement bruxellois à l'égard de ce projet ? A-t-il fait connaître sa position auprès du gouvernement flamand ?*

*La Région bruxelloise a-t-elle été impliquée dans ce dossier ? Qu'a-t-elle entrepris pour empêcher la construction de Uplace ?*

**De voorzitter.**- De heer Vervoort heeft het woord.

**De heer Rudi Vervoort, minister-president.**- Er valt eigenlijk weinig nieuws te vertellen over de standpunten van de verschillende partijen in het Uplacedossier.

Aan de ene kant neemt de Vlaamse regering nog steeds daadkrachtig het voortouw en aan de andere kant blijft een heel verscheiden groep zich tegen het project verzetten. Tot die groep behoren Vlaamse politici, waarvan sommigen lid zijn van een van de Vlaamse meerderheidspartijen, een groot aantal burgemeesters, federaties zoals Unizo, verenigingen en burgers.

Ik zal de argumenten die tegen het project kunnen worden ingeroepen, nu niet opsommen. Er zijn anderen die dat volgens mij zeer goed doen. Verder ben ik op de hoogte van de recente beslissingen die de Vlaamse regering genomen heeft en die reeds van alle kanten aangevochten worden.

Wel kan ik u zeggen dat ik het Neoproject zal blijven verdedigen als een stadsproject dat goed is voor Brussel, omdat het steunt op vaststellingen en doelstellingen die op hun beurt gebaseerd zijn op studies, waaruit blijkt dat het project uitvoerbaar is en mogelijkheden biedt voor de Brusselaars en voor onze hoofdstad in het algemeen.

De Brusselse regering heeft haar standpunt al op meerdere manieren kenbaar gemaakt aan het Vlaams Gewest. Zo hebben we tijdens het openbaar onderzoek over het Vlaams strategisch plan voor de Rand een aantal voorbehouden geformuleerd en heeft de Brusselse regering tegen datzelfde plan een beroep ingediend.

Blijkbaar wil de Vlaamse regering het plan nu blijkbaar bijsturen, want tot in mei 2015 loopt er een openbaar onderzoek over een aangepaste versie. Ik zal de tijd nemen om alles grondig te bestuderen en ik zal ook reageren indien blijkt dat de zaken niet in gunstige zin geëvolueerd zijn. Ik heb in elk geval geen officiële adviesaanvraag gekregen.

Het is duidelijk dat de contacten die tot op vandaag hebben plaatsgevonden, niet volstaan. Er moet snel een ruimte voor grootstedelijke dialoog

**M. le président.**- La parole est à M. Vervoort.

**M. Rudi Vervoort, ministre-président** (*en néerlandais*).- *Il n'y a pas grand-chose de neuf en ce qui concerne les positions des uns et les autres dans le dossier Uplace. Il y a toujours un gouvernement flamand volontariste à la manœuvre, et une opposition hétéroclite.*

*Je ne vais pas énumérer tous les arguments contre ce projet. D'autres s'en chargent très bien. Pour le reste, j'ai pris acte des récentes décisions du gouvernement flamand, déjà attaquées de toutes parts.*

*Je continuerai à défendre le projet Neo, parce qu'il se fonde sur des constats et des objectifs basés eux-mêmes sur des études qui démontrent sa faisabilité et le potentiel qu'il représente pour les Bruxellois, et notre capitale en général.*

*Le gouvernement bruxellois a fait connaître sa position de plusieurs manières à la Région flamande. Nous avons ainsi exprimé des réserves à l'occasion de l'enquête publique relative au plan stratégique de la Flandre pour la périphérie, et introduit un recours contre ce même plan.*

*Il s'avère que le gouvernement flamand veut adapter ce plan, puisqu'une enquête publique sur une version modifiée est en cours jusqu'en mai 2015. Je prendrai le temps d'analyser cela en profondeur et je réagirai si la situation n'a pas évolué dans le bon sens. Je n'ai en tout cas pas reçu de demande officielle d'avis.*

*Il est clair que les échanges qui ont déjà eu lieu n'ont pas suffi et qu'un espace de dialogue métropolitain doit se mettre rapidement en place. Je ferai prochainement des propositions concrètes dans ce sens.*



tot stand komen. Ik ben daar uiteraard een groot voorstander van. Binnenkort zal ik in dat verband enkele concrete voorstellen doen.

**De voorzitter.**- De heer Lootens-Stael heeft het woord.

**De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).**- In tegenstelling tot politici uit Leuven, Mechelen en Vilvoorde, die duidelijk laten blijken dat ze zich zorgen maken over de gevolgen die Uplace zal hebben voor hun stad, spreekt u zich niet duidelijk uit over het dossier.

Het winkelcomplex zal nochtans niet alleen ernstige gevolgen hebben voor de kleinhandel in die steden, maar ook voor de kleinhandel in Brussel-Stad en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Het Vlaams Gewest heeft de plannen voor Vlaams-Brabant bijgestuurd. Ze heeft de winkelruimte voor de kleinhandel in Vlaams-Brabant beperkt, maar heeft dat voor de kleinhandel in Uplace niet gedaan. De Vlaams-Brabantse kleinhandel wordt dus beknot ten nadele van die van Uplace. Ook de kleinhandel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal daaronder lijden.

Het is pijnlijk dat de Brusselse regering geen onverbloemd standpunt inneemt en de belangen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en van de kleine zelfstandigen niet duidelijk verdedigt. Unizo en het Neutraal Syndicaat voor Zelfstandigen deden dat wel.

Het Vlaams Belang heeft sterk de indruk dat de Brusselse regering Uplace aanvaardt als pasmunt voor het megastadion dat ze op Vlaams grondgebied wil bouwen, in de hoop dat het Vlaams Gewest haar niets in de weg zal leggen bij de ontwikkeling van Neo en andere lopende projecten in het gewest.

Wij vinden dat een foute keuze. De Brusselse regering laat het gewest en de Brusselse kleinhandel in de steek in dit dossier.

Jammer genoeg kon ik u hierover niet interpellieren, anders had ik een motie ingediend. Ik zou met plezier hebben uitgekeken naar de

**M. le président.**- La parole est à M. Lootens-Stael.

**M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang)** *(en néerlandais).*- *Contrairement aux responsables politiques de Louvain, Malines et Vilvorde, qui craignent les conséquences de Uplace, vous ne vous prononcez pas clairement au sujet de ce dossier.*

*L'implantation de ce complexe commercial compromet pourtant l'avenir du petit commerce dans ces villes, mais également à Bruxelles. La Région flamande a adapté les plans pour le Brabant flamand, mais le petit commerce du Brabant flamand pâtira de l'arrivée de Uplace. Le petit commerce bruxellois subira le même sort.*

*Il est regrettable que le gouvernement bruxellois ne prenne pas position et ne défende pas plus catégoriquement les intérêts de la Région, ni ceux des petits indépendants. L'Unie van Zelfstandige Ondernemers (Unizo) et le Syndicat neutre pour indépendants (SNI) l'ont pourtant fait.*

*Le Vlaams Belang a la nette impression que la Région accepte ce projet comme monnaie d'échange contre le projet de stade à construire sur le territoire flamand, et dans l'espoir que la Région flamande ne s'opposera pas à ses projets en cours, comme celui de Neo.*

*Le gouvernement bruxellois néglige les intérêts de la Région et du petit commerce bruxellois dans ce dossier.*

*Si j'avais pu vous interpellier sur ce sujet, j'aurais déposé une motion. J'aurais aimé comparer les positions des différents membres du gouvernement. Malines et Louvain ne partagent pas l'approche du parlement flamand. Quelle est l'approche de la Région bruxelloise ? Mon groupe déplore l'inertie du gouvernement dans ce dossier.*

standpunten van de verschillende regeringsleden. Mechelen en Leuven houden er heel andere standpunten op na dan het Vlaams Parlement. Misschien verschilt het standpunt van het Brussels Gewest ook nog eens van al die standpunten?

Het Vlaams Belang kan alleen maar betreuren dat de Brusselse regering over Uplace geen duidelijk standpunt inneemt.

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BENOÎT CEREXHE

AAN DE HEER RUDI VERVOORT,  
MINISTER-PRESIDENT VAN DE  
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE  
REGERING, BELAST MET  
PLAATSELIJKE BESTUREN,  
TERRITORIALE ONTWIKKELING,  
STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN  
EN LANDSCHAPPEN, STUDENTEN-  
AANGELEGENHEDEN, TOERISME,  
OPENBAAR AMBT, WETENSCHAP-  
PELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE  
NETHEID,

betreffende "de ontwikkeling van  
shoppingcentra in de metropolitane  
gemeenschap".

**De voorzitter.** - De heer Cerexhe heeft het woord.

**De heer Benoît Cerexhe (cdH)** (*in het Frans*). - *Ondanks de afkeuring door de Raad van State heeft de Vlaamse regering toch een akkoord bereikt over Uplace. We kunnen ons nu afvragen of de ingediende vergunningen nog steeds met het goedgekeurde plan zullen overeenstemmen. Als dat het geval is, hebben optimisten het over een opening in 2018.*

*Ook het Neoproject gaat goed vooruit, met een geplande opening in 2021. Ondanks de achterstand van de projecten, zullen zowel Uplace als Neo dus op korte termijn opengaan. Dat roept vragen op over het overleg met het Vlaams*

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE M. BENOÎT CEREXHE

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-  
PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE  
LA RÉGION DE BRUXELLES-  
CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS  
LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT  
TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE  
LA VILLE, DES MONUMENTS ET  
SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES,  
DU TOURISME, DE LA FONCTION  
PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE  
SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRIÉTÉ  
PUBLIQUE,

concernant "le développement de centres  
commerciaux en communauté  
métropolitaine".

**M. le président.** - La parole est à M. Cerexhe.

**M. Benoît Cerexhe (cdH).** - Dans la bataille qui voit s'affronter les projets Neo et Uplace, il semblerait que ce dernier revienne dans la course. En effet, malgré le rejet, par le Conseil d'État, du volet environnement et la faiblesse des infrastructures, qui a mené à l'annulation du plan d'aménagement de la périphérie nord de Bruxelles, le gouvernement flamand a obtenu un accord le vendredi 13 février pour maintenir ce projet à flot.

Alors que certains membres de la majorité flamande doutent de l'opportunité de créer un centre commercial à cet endroit et que l'Unie van Zelfstandige Ondernemers (Unizo) s'est prononcée

*Gewest.*

*Kunt u ons meer inlichtingen verschaffen over de contacten met uw Vlaamse tegenhangers over het onderwerp? Wat is er uit die contacten voortgevloeid? Kunt u ons het standpunt van de regering mededelen over de toekomst van die projecten? Ik beschouw de komst van twee winkelcentra op enkele honderden meters afstand van elkaar zinloos op het vlak van de rendabiliteit.*

*Wij hebben er goed aan gedaan om voor Neo te kiezen, dat beter gelegen is en beter door het openbaar vervoer bediend wordt. Hoe staat het met het overleg met de federale overheid? Hoe evolueren de zaken?*

**De voorzitter.**- De heer Vervoort heeft het woord.

**De heer Rudi Vervoort, minister-president** (in het Frans).- *Voor zover ik weet, zijn het Uplacedossier en het politieke standpunt in het noorden van het land amper veranderd. Neo omvat een commercieel luik (72.000 m<sup>2</sup> winkelruimte, waarvan 9.000 m<sup>2</sup> horeca), maar daarnaast ook 575 woningen (waarvan 15% openbare), nabijheidsdiensten, infrastructuur voor sport en vrije tijd, groene ruimte en mobiliteitsingrepen. Het gaat om een investering van om en bij de 800 miljoen euro, die duizenden banen zal scheppen.*

*In 2017 zouden de werken aan Neo moeten*

contre ce projet, le gouvernement flamand a décidé de revoir ses ambitions à la baisse en réduisant la surface des commerces et des bureaux.

La question est donc maintenant de savoir si les permis déposés correspondront toujours au plan adopté. Si tel devait être le cas, les optimistes évoquent une ouverture en 2018 à Machelen. Du côté bruxellois, le projet Neo avance bien et le chantier devrait démarrer en 2018, l'ouverture du centre étant prévue pour 2021.

Malgré les retards des différents projets, Neo et Uplace pourraient donc ouvrir à des dates très rapprochées. Cela soulève une nouvelle fois la question de la concertation avec la Région flamande.

Pourriez-vous nous faire part des contacts que vous entretenez avec vos homologues flamands à ce sujet ? Que ressort-il de ces entretiens ? Pourriez-vous nous faire part de la position et de la vision de votre gouvernement quant à l'avenir de ces projets ? À mes yeux, envisager l'existence de deux grands centres commerciaux situés à quelques centaines de mètres l'un de l'autre est un non-sens sur le plan de la rentabilité.

Nous avons bien fait de choisir Neo, qui est bien mieux situé et desservi en termes de mobilité et de transports en commun. Qu'en est-il de la concertation avec le gouvernement flamand à cet égard ? Comment les choses évoluent-elles en la matière ?

**M. le président.**- La parole est à M. Vervoort.

**M. Rudi Vervoort, ministre-président.**- À ma connaissance, le dossier Uplace et le positionnement politique des uns et des autres au nord du pays n'ont guère évolué. Ce dossier fait toujours l'objet des mêmes discussions. À cet égard, je vous renvoie à la réponse que je viens de donner à M. Lootens-Stael.

Pour ce qui est de Neo 1, il est question d'un quartier commerçant (72.000m<sup>2</sup> et 9.000m<sup>2</sup> d'horeca), de 575 logements, dont 15% de logements publics, de services de proximité, d'espaces de loisirs et de sports, d'un aménagement paysager, d'une opération de

*starten. De stedenbouwkundige vergunningen worden momenteel voorbereid en zouden dit jaar nog ingediend moeten worden. Vanaf 2021 zal het winkelcentrum de nieuwe wijk volop doen opleven. Het is de bedoeling dat de wijk al functioneert voor ze helemaal afgewerkt is. Het congrescentrum en het hotel in het kader van Neo 2 zouden tegen eind dit jaar uitbesteed moeten worden.*

*Ik kan me niet uitspreken over Uplace. Ik deel wel uw vaststelling en vind het zinloos twee gelijkaardige winkelcentra naast elkaar te laten bestaan. Ook de economische wereld en de investeerders zijn die mening toegedaan.*

*Het spreekt voor zich dat de voorkeur van de investeerders uitgaat naar een site die bruikbaar en toegankelijk is. Hun voorkeur kennen we al.*

*Het project aan de Heizel dat wij verdedigen is globaler en omvat alle functies van een nieuwe wijk. Bovendien zijn de terreinen eigendom van de overheid.*

verdurisation et d'une adaptation de la mobilité. L'investissement avoisine les 800 millions d'euros et sera créateur de milliers d'emplois.

Le démarrage des travaux de Neo 1 est prévu pour 2017. Les certificats d'urbanisme sont en préparation et devraient être introduits au cours de cette année, idéalement à la fin du premier semestre 2015. Il est évident que les procédures sont complexes et que les demandes introduites doivent être juridiquement sûres, vu le contexte des dossiers.

Dès 2021, le centre commercial et la réalisation de plusieurs infrastructures devraient permettre au nouveau quartier de fonctionner pleinement. Bien qu'il ne s'agisse que de la première partie du projet Neo, le but est bien entendu que ce quartier soit opérationnel dès le départ, sans attendre que l'ensemble soit terminé.

Quant au marché Neo 2, concernant le centre de congrès et l'hôtel, il devrait être attribué au plus tard à la fin de cette année.

Il ne m'appartient pas de me prononcer sur l'avenir du projet Uplace. Je partage votre constat sur l'impossibilité, pour deux infrastructures de ce type, de cohabiter dans un même périmètre. Le monde économique et les investisseurs disent la même chose.

Il est évident qu'un projet retient davantage l'attention des investisseurs quand il ne nécessite pas la viabilisation d'un site qui, à ce stade, ne présente pas toutes les qualités requises en termes de mobilité et d'accessibilité. Leur premier choix est bien connu et ce n'est pas nouveau.

Le projet que nous défendons au Heysel est plus construit et plus global, puisqu'il intègre l'ensemble des fonctionnalités d'un nouveau quartier. Il tient également compte de toutes les dimensions nécessaires à la mise en œuvre d'un projet public, puisqu'il se situe sur des terrains publics.

Quoi qu'il en soit, ce dossier continuera certainement à évoluer.

**De voorzitter.**- De heer Cerexhe heeft het woord.

**M. le président.**- La parole est à M. Cerexhe.

**De heer Benoît Cerexhe (cdH)** *(in het Frans)*.- *Ik deel uw vaststellingen en hoop dat ook de Vlaamse regering het verschil zal zien tussen beide projecten. Een project ondersteunen dat op een faillissement afstevent, is problematisch!*

**De heer Rudi Vervoort, minister-president** *(in het Frans)*.- *Zij heeft misschien geen andere keuze.*

- *Het incident is gesloten.*

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BARBARA TRACHTE

**AAN DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, TERRITORIALE ONTWIKKELING, STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STUDENTEN-AANGELEGENHEDEN, TOERISME, OPENBAAR AMBT, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE NETHEID,**

**betreffende "de eerste vergadering van het Overlegcomité".**

**De voorzitter.**- Mevrouw Trachte heeft het woord.

**Mevrouw Barbara Trachte (Ecolo)** *(in het Frans)*.- *Op 9 januari stelde ik u een dringende vraag over de vergaderingen van het Overlegcomité. Uit uw antwoord bleek dat er toen net beslist was welke onderwerpen aan bod zouden komen en dat de vergaderingen telkens de laatste woensdag van de maand zouden plaatsvinden.*

*U lichte toen ook enkele kwesties toe die u in het Overlegcomité van 28 januari wilde bespreken, zoals de overdracht van de lasten aan de*

**M. Benoît Cerexhe (cdH)**.- Je partage votre constat. Je suppose que le gouvernement flamand doit aussi se rendre compte de la différence entre les deux projets et du fait que la combinaison des deux n'est pas réaliste sur le plan économique. Soutenir un projet qui court à la faillite pose problème !

**M. Rudi Vervoort, ministre-président.**- Peut-être n'ont-ils pas le choix.

- *L'incident est clos.*

#### QUESTION ORALE DE MME BARBARA TRACHTE

**À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRESIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE,**

**concernant "la première réunion du Comité de concertation".**

**M. le président.**- La parole est à Mme Trachte.

**Mme Barbara Trachte (Ecolo)**.- Le 9 janvier dernier, je vous posais une question d'actualité sur l'organisation des réunions du Comité de concertation. Vous m'indiquiez alors qu'un premier contact avait eu lieu la veille, afin de déterminer les sujets à aborder lors des réunions ultérieures et d'établir un calendrier. Ce dernier avait été arrêté selon la formule d'une rencontre mensuelle, chaque dernier mercredi du mois.

Vous aviez également mis en évidence quelques questions que vous souhaitiez voir mises à l'ordre

*gemeenten, het GEN, het wetenschapsbeleid, de musea enzovoort.*

*Wat zijn de resultaten van de eerste vergaderingen van het Overlegcomité? Welke onderwerpen werden behandeld en welke beslissingen leverde dat op? Welke timing wordt er gevolgd?*

*Ik denk met name aan de 'overdracht van de lasten' van de federale overheid aan de gemeenten. Werden die dossiers besproken? Wat is er beslist? Hebt u een lijst opgesteld met de grieven van de Brusselse gemeenten?*

*De meerderheden die gevormd werden na de verkiezingen van 2014 kunnen aanleiding geven tot spanningen tussen de regeringen van de verschillende beleidsniveaus. Welke sfeer heerst er in het Overlegcomité?*

**De voorzitter.**- De heer Vervoort heeft het woord.

**De heer Rudi Vervoort, minister-president** *(in het Frans).*- *Sinds uw dringende vraag heeft het Overlegcomité tweemaal vergaderd. Over twee dagen komt het opnieuw samen om budgettaire kwesties te bespreken. Tot nu toe werden een dertigtal onderwerpen besproken.*

*U kunt desgewenst een kopie van de agenda en het verslag van de vergadering van januari krijgen. Het verslag van de vergadering van februari moet nog goedgekeurd worden.*

*Op 28 januari kwamen de volgende punten aan bod:*

*- de strijd tegen radicalisering;*

*- het feit dat intercommunales nu vennootschapsbelasting moeten betalen.*

du jour de ces réunions, telles que le transfert des charges, le RER, la politique scientifique et les musées, etc.

Vous me répondiez également que c'est aux entités que revenait la responsabilité d'inscrire les points à l'ordre du jour du Comité de concertation et que vous mettriez les points précités à l'ordre du jour de la réunion du 28 janvier.

Dès lors, pourriez-vous me dresser un premier bilan des premières réunions du Comité de concertation ? Quels sujets y ont-ils été abordés et quelles décisions ont-elles été prises ? Quel ordre des travaux avez-vous adopté ?

Je pense en particulier à la question dite du "report de charges" du niveau fédéral vers les communes. Ces dossiers ont-ils été abordés ? Quelles décisions ont-elles été prises ? Avez-vous établi une liste systématique des griefs des communes bruxelloises à cet égard ?

On sait par ailleurs que la formation des majorités à la suite du scrutin 2014 a pu être la source de quelques tensions entre les différents pouvoirs exécutifs. Quelle atmosphère préside désormais à la collaboration entre les entités fédérées et l'État fédéral ?

**M. le président.**- La parole est à M. Vervoort.

**M. Rudi Vervoort, ministre-président.**- Depuis votre question d'actualité du 9 janvier, le Comité de concertation s'est réuni à deux reprises, les 28 janvier et 25 février. Il se réunira une nouvelle fois dans deux jours pour aborder des questions budgétaires. Près d'une trentaine de points ont déjà été discutés.

Une copie des ordres du jour et du procès-verbal du comité de janvier vous seront transmis, si vous le désirez. Le procès-verbal du comité de février doit encore être approuvé au prochain comité, de sorte que je ne peux le communiquer à ce stade.

Lors du comité du 28 janvier, les points suivants ont été évoqués :

- la lutte contre la radicalisation : le Premier ministre a exposé en séance les mesures prises par le gouvernement fédéral et a proposé aux Régions

*Dat laatste zal ertoe leiden dat de inkomsten van de Brusselse gemeenten met twintig miljoen euro dalen.*

*De Brusselse regering heeft meerdere onderwerpen aangebracht voor de vergadering van januari, onder andere de sociaaleconomische gevolgen van de federale en gewestelijke beslissingen voor de lokale besturen.*

*In het Overlegcomité wordt veel gepraat en een enkele keer ook een beslissing genomen. Zo mogen de gewesten binnenkort toetreden tot het secretariaat van de Hoge Raad voor Financiën (HRF). De raad werd trouwens gevraagd een nota op te stellen met instructies over de manier waarop statistische, budgettaire en financiële gegevens van de lokale besturen opgesteld moeten worden. De HRF heeft die gegevens nodig om rapporten op te stellen over de impact van federale, gewestelijke en gemeenschapsbeslissingen.*

*De beslissingen van het ene bevoegdheidsniveau moeten budgetneutraal zijn voor de andere niveaus. Anders gaan we in tegen de geest van de zesde staatshervorming en het nog te ontwikkelen samenwerkingsmodel.*

*Ook over de federale wetenschappelijke en culturele instellingen hebben we het gehad, maar de federale overheid komt niet terug op haar budgettaire beslissingen ter zake.*

*We hebben ook vragen gesteld over de beperking van de inschakelingsuitkering tot 36 maanden. De federale regering heeft zich ertoe verbonden de impact van een eventuele overdracht van lasten te bekijken en eventueel te compenseren.*

*Voor februari hebben we het GEN op de agenda laten zetten. Daardoor konden we een inter-federale werkgroep de opdracht geven om zich over de staat van het GEN-dossier te buigen. Die werkgroep moet tegen het einde van het jaar een akkoord voorbereiden over de uitvoering van een geïntegreerd stads- en voorstadsnetwerk. De werkgroep zal ook onderzoeken hoe de GEN-infrastructuur zo snel mogelijk afgewerkt kan worden.*

*Op de vergadering van februari kwamen ook de samenstelling van de interministeriële*

et Communautés de participer aux travaux de la plate-forme sur la radicalisation et le terrorisme ;

- l'assujettissement des intercommunales à l'ISOC plutôt qu'à l'IPM a été abordé à l'initiative de la Région wallonne. Cela m'a permis de rappeler que la mesure entraînerait nécessairement une baisse des dividendes communaux, compensée par une hausse des tarifs pour les consommateurs.

Les montants en jeu pour Bruxelles sont de l'ordre de vingt millions d'euros par an de recettes en moins.

La situation est encore plus difficile au niveau de la Région wallonne, par rapport à la structure et au nombre d'intercommunales présentes sur le terrain.

Notre gouvernement a, pour sa part, inscrit plusieurs points au comité de janvier, dont l'impact socio-économique des décisions des entités fédérale et fédérées sur les pouvoirs locaux, dit report de charges.

Le Comité de concertation est un lieu où l'on parle beaucoup et où l'on aboutit parfois à des décisions. Nous nous sommes notamment mis d'accord sur le fait que les Régions puissent entrer prochainement au secrétariat du Conseil supérieur des finances (CSF).

Celui-ci a été invité à fournir à l'ensemble des entités une note méthodologique arrêtant les données statistiques, budgétaires et financières des pouvoirs locaux. Le CSF doit obtenir la transmission de celles-ci afin d'approfondir et d'étayer les rapports successifs qu'il est chargé de rédiger, notamment quant aux mesures d'impact de décisions prises par les entités.

Cette idée s'appuie sur un grand principe de gouvernance qui veut que, lorsqu'une entité prend des mesures qui ont des répercussions sur les finances d'une autre entité, elle est censée en assurer la neutralité budgétaire. Dans le cas inverse, elle risque de rentrer dans un cycle totalement contraire à l'esprit de la sixième réforme de l'État et à un modèle collaboratif. Il va de soi que ce modèle reste à construire.

Nous avons également inscrit des points relatifs aux établissements scientifiques fédéraux et aux

*conferenties en de oprichting van een ad-hoccomité voor kinderbijslag aan bod.*

*De regering zal de definitieve agenda's en de verslagen van de vergaderingen van het Overlegcomité systematisch met het parlement delen.*

**De voorzitter.-** Mevrouw Trachte heeft het woord.

**Mevrouw Barbara Trachte (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Ik hoor dat een heleboel besprekingen nog niet tot een akkoord geleid hebben. We wachten nog op verduidelijking over een aantal punten die niet echt budgetneutraal zijn, zoals de beperking van de inschakelingsuitkering of de financiering van de politiezones. Ik kan niet meer doen dan er bij u op aandringen dat u ons inzicht*

institutions culturelles fédérales, sans toutefois aboutir à ce que l'autorité fédérale reconsidère ses décisions de couper dans les budgets de ceux-ci. Ces notes ont fait l'objet d'une simple prise d'acte. Il a été pris acte du point tel qu'il a été déposé au Comité de concertation.

Nous avons également questionné la limitation par le gouvernement fédéral du droit aux allocations d'insertion à une période de 36 mois. Le gouvernement fédéral s'est engagé à évaluer l'impact d'un transfert éventuel de la charge vers les CPAS, afin de la compenser, le cas échéant.

En février, nous avons inscrit un point relatif au RER, qui nous a, entre autres, permis de charger un groupe de travail interfédéral d'examiner en détail l'état des lieux du dossier RER, tant sur les aspects infrastructures que sur les aspects d'offre suburbaine. Ce groupe de travail doit, pour la fin d'année, travailler à l'élaboration d'un accord visant la mise en place d'un réseau urbain et suburbain, tenant compte des synergies entre les différents modes de transports publics.

Il examinera également les possibilités et les actions à entreprendre afin de procéder à l'achèvement le plus rapide possible des infrastructures RER prévues. La réunion de février a par ailleurs également abordé des points relatifs à la composition des conférences interministérielles ou à la création d'un comité ad hoc en matière d'allocations familiales.

Pour conclure, il a été décidé que le comité se réunirait tous les derniers mercredis du mois, excepté le 1er avril prochain. Enfin, le gouvernement communiquera systématiquement les ordres du jour définitifs et le procès-verbal des réunions du Comité de concertation au parlement.

**M. le président.-** La parole est à Mme Trachte.

**Mme Barbara Trachte (Ecolo).**- Il serait en effet intéressant d'avoir accès de façon systématique à une copie des ordres du jour et procès-verbaux, une fois ceux-ci définitifs et arrêtés.

J'apprends qu'une série de dossiers que vous aviez évoqués ont été abordés sans qu'il y ait nécessairement un accord. Nous attendons des



*geeft in de lasten die bij de gemeenten terecht zullen komen.*

*Misschien moet ook de voorbereiding van de klimaatconferentie in Parijs op de agenda van het Overlegcomité komen. Deelstaten en federale overheid zouden in dat kader immers moeten samenwerken.*

*- Het incident is gesloten.*

#### **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM**

**AAN DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, TERRITORIALE ONTWIKKELING, STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STUDENTEN-AANGELEGENHEDEN, TOERISME, OPENBAAR AMBT, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE NETHEID,**

**betreffende "het Brussels Centrum voor Interculturele Actie (BCIA)".**

**De voorzitter.-** Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR)** *(in het Frans).- Het Centre bruxellois d'action interculturelle (CBAI) publiceerde in zijn driemaandelijks tijdschrift van januari een*

éclaircissements de la part du niveau fédéral concernant une série de points pour lesquels la neutralité budgétaire, normalement de mise dans un État fédéral mature, est relative.

Je pense notamment à la question des exclusions du chômage ou encore à celle du définancement des zones de police. Je ne peux que vous inciter à nous présenter - comme l'a fait l'Union des villes et communes belges (UVCB) - un état des lieux des charges qui reposent sur les communes.

Enfin, il pourrait être positif d'aborder, dans le cadre de ce Comité de concertation, la question de la préparation de la conférence climatique de Paris. En effet, les entités fédérées et le niveau fédéral devraient travailler main dans la main en la matière, car une coopération fructueuse et une discussion constructive pourraient en émerger.

*- L'incident est clos.*

#### **QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM**

**À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE,**

**concernant "le Centre bruxellois d'action interculturelle (CBAI)".**

**M. le président.-** La parole est à Mme Teitelbaum.

**Mme Viviane Teitelbaum (MR).-** Le Centre bruxellois d'action interculturelle (CBAI) a publié dans son trimestriel de janvier un éditorial au sujet de l'attentat contre Charlie Hebdo et de la liberté

*voorwoord over de aanslag tegen Charlie Hebdo en de vrijheid van meningsuiting.*

*Bij dat artikel moest een cartoon uit Charlie Hebdo van de profeet Mohammed komen. Omdat twee opleiders van het CBAI dat onaanvaardbaar vonden, werden 1.500 exemplaren van het blad echter naar de prullenmand verwezen.*

*Het CBAI ontvangt subsidies van de Brusselse regering. Is dat geld bestemd voor de publicatie en verspreiding van het blad? Welk bedrag werd er met de vernietiging van de publicatie verspild?*

*Uiteraard mag het CBAI publiceren wat het wil. Na de aanslag op Charlie Hebdo sprak de Brusselse regering zich tegen censuur uit. Welke positie neemt ze in dit geval in?*

**De voorzitter.** - De heer Vervoort heeft het woord.

**De heer Rudi Vervoort, minister-president** (in het Frans).- *Het CBAI geeft inderdaad een driemaandelijks informatieblad uit. Die publicatie wordt niet door het Brussels Gewest, maar door de Franse Gemeenschapscommissie gesubsidieerd. Voor haar permanente educatie ontvangt de vzw geld van de Federatie Wallonië-Brussel.*

*Mevrouw Laanan, die minister-president van de Franse Gemeenschapscommissie is, beantwoordde al vragen over dit onderwerp. Aangezien de vzw geen subsidies van het Brussels Gewest ontvangt, kan ik niet op uw vraag antwoorden.*

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR)** (in het Frans).- *Op de website van de vzw staat dat ze*

d'expression, dont nous avons longuement exprimé et expliqué l'importance dans cette assemblée.

À cet article devait être jointe une caricature publiée par Charlie Hebdo et représentant le prophète Mahomet. Malheureusement, deux formateurs du CBAI auraient jugé la représentation inacceptable. Par conséquent, 1.500 exemplaires du trimestriel ont été envoyés au pilon.

Sachant que le gouvernement bruxellois est l'un des pouvoirs subsidiant de ladite association, je souhaiterais savoir si les subsides régionaux couvrent notamment la publication et la diffusion dudit trimestriel. Le cas échéant, disposez-vous d'une estimation de l'argent gaspillé dans la destruction de la publication ?

Nonobstant la liberté éditoriale du CBAI, je souhaiterais prendre connaissance de l'attitude du gouvernement et ce, au vu de son positionnement contre la censure pris à la suite des attentats contre Charlie Hebdo.

**M. le président.** - La parole est à M. Vervoort.

**M. Rudi Vervoort, ministre-président.** - Le CBAI publie en effet cet agenda, une revue trimestrielle dans laquelle sont publiées ses informations. Cela étant, la production de cette revue n'est pas subventionnée par la Région. C'est la Cocof qui intervient et subventionne cette asbl pour la production de cette revue, ainsi que certaines de ses activités de base. En matière d'éducation permanente, l'asbl est également subventionnée par la Fédération Wallonie-Bruxelles.

Eu égard à ses compétences de ministre-présidente de la Cocof, Mme Laanan a été interrogée devant le Parlement francophone bruxellois (PFB) par Mme Sidibe, dans le cadre d'une question d'actualité portant sur le sujet que vous évoquez dans votre question. Il m'est donc difficile de répondre à celle-ci puisque, après vérification, aucun transfert financier n'est effectué depuis la Région vers cette asbl.

**Mme Viviane Teitelbaum (MR).** - Sur le site, il est indiqué que la Région la subventionne. Il

*subsidies van het gewest krijgt. Die informatie moet dan worden aangepast.*

**De heer Rudi Vervoort, minister-president** *(in het Frans).*- *U vroeg of het gewest activiteiten van de vzw subsidieert. Dat doet het niet. Mogelijk financiert het Brussels Gewest onrechtstreeks wel een gedeelte van de personeelskosten bij de vzw, in het kader van artikel 60 of andere regelingen, maar daar ben ik niet van op de hoogte.*

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR)** *(in het Frans).*- *Dat vind ik onaanvaardbaar.*

**De heer Rudi Vervoort, minister-president** *(in het Frans).*- *Als dat alles was wat u wilde weten, was deze bespreking niet nodig.*

*- Het incident is gesloten.*

*(De heer Stefan Cornelis, tweede ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)*

## INTERPELLATIE

**De voorzitter.**- Aan de orde is de interpellatie van de heer Chahid.

### INTERPELLATIE VAN DE HEER RIDOUANE CHAHID

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

**betreffende "de kilometerheffing voor de vrachtwagens".**

**De voorzitter.**- De heer Chahid heeft het woord.

conviendrait donc peut-être de corriger cette information.

**M. Rudi Vervoort, ministre-président.**- Votre question porte sur l'intervention de la Région dans les activités de l'asbl. Je vous confirme qu'il n'y en a pas. Je ne suis pas au courant, mais peut-être est-il question d'articles 60 ou de mise à disposition, auquel cas cela ne me concerne pas non plus !

**Mme Viviane Teitelbaum (MR).**- C'est inacceptable selon moi.

**M. Rudi Vervoort, ministre-président.**- Si c'est ça tout ce que vous vouliez savoir, nous aurions pu faire l'économie de ce débat.

*- L'incident est clos.*

*(M. Stefan Cornelis, deuxième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)*

## INTERPELLATION

**M. le président.**- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Chahid.

### INTERPELLATION DE M. RIDOUANE CHAHID

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

**concernant "la taxation au kilomètre des poids lourds".**

**M. le président.**- La parole est à M. Chahid.

**De heer Ridouane Chahid (PS)** (in het Frans).- *Op 12 maart 2015 sloten de drie gewesten een principeakkoord over de kilometerheffing voor vrachtwagens. Die heffing wordt in principe vanaf begin 2016 toegepast op vrachtwagens van meer dan 3,5 ton, die ingeschreven zijn in België en in het buitenland.*

*Terwijl het huidige systeem van het eurovignet alle vrachtwagens van meer dan 12 ton eenzelfde bedrag oplegt, ongeacht hoe intensief ze onze wegen gebruiken, houdt de nieuwe tarifiering rekening met het aantal afgelegde kilometers, het gewicht van de vrachtwagen en de milieu-prestaties ervan.*

*Elke vrachtwagen die in of door België wil rijden, moet worden uitgerust met een on-board unit die de afgelegde afstand registreert, evenals de route. Het kilometeraantal wordt vervolgens doorgegeven aan een gegevensverwerkingscentrum dat een factuur opmaakt op basis van de geldende tarieven.*

*In Brussel zijn er drie tarieven van kracht. De gewestwegen zijn twee keer duurder en de gemeentewegen drie keer duurder, om te vermijden dat er te veel vrachtwagens door de hoofdstad rijden. Dat is het principe van de gebruiker-betaler.*

*De Union des classes moyennes (UCM) is tegen deze kilometerheffing. In een artikel van 12 maart 2015 in Le Soir maakt de UCM zich zorgen om de impact van de maatregel op andere sectoren. Ze vreest dat de transportkosten, die vijf tot acht keer hoger liggen dan het eurovignet, onvermijdelijk zullen wegen op de prijs van de koopwaar.*

*Ook wanneer vrachtwagens door andere landen willen rijden waar het eurovignet geldt, moeten ze de heffing betalen. Volgens de UCM is de maatregel nadelig voor de Belgische transportsector en heeft hij slechts een minimale invloed op milieu en mobiliteit.*

*Komt er een studie over de sociaal-economische impact van de kilometerheffing op vrachtwagens? Hoeveel kost de invoering van het nieuwe heffingssysteem? Zullen de tarieven van de drie gewesten op elkaar worden afgestemd? Hoeveel bedragen de geraamde inkomsten voor het Brussels Gewest en de twee andere gewesten?*

**M. Ridouane Chahid (PS)**.- Le 12 mars 2015, un accord de principe sur la taxation au kilomètre des poids lourds a été fixé entre les trois Régions. La taxation sera en principe mise en application début 2016 et s'appliquera aux camions de plus de 3,5 tonnes, immatriculés tant en Belgique qu'à l'étranger.

Alors que le système actuel, institué par l'eurovignette, consiste à faire payer le même montant à tous les poids lourds de plus de 12 tonnes, peu importe s'ils empruntent peu ou beaucoup nos routes, la nouvelle tarification tiendra compte de trois critères, à savoir, le nombre de kilomètres parcourus, le poids du camion ainsi que ses performances environnementales.

Chaque poids lourd qui désire circuler ou traverser la Belgique devra donc se doter d'un on-board unit qui enregistrera la distance parcourue par le véhicule ainsi que l'itinéraire emprunté. Le nombre de kilomètres parcourus sera ensuite transmis à un centre de traitement des données qui générera une facture sur la base des tarifs en vigueur.

À Bruxelles, trois tarifs seront d'application. Ainsi, les voiries régionales coûteront deux fois plus cher et les voiries communales trois fois plus cher afin de prévenir la traversée de la capitale par des camions. Le principe de cette mesure est celui de l'utilisateur-payeur, en imposant aux poids lourds dont le passage participe à la détérioration de nos routes de contribuer à la réparation et à l'amélioration du réseau routier.

L'Union des classes moyennes (UCM) s'oppose à cette taxation au kilomètre. Dans un article paru dans le journal Le Soir en date du 12 mars 2015, l'UCM s'inquiète de l'impact de cette mesure sur les autres secteurs tels que les secteurs du bois, de la construction, et des commerces de proximité. Elle craint que les coûts de transport - cinq à huit fois plus élevés que l'eurovignette - se répercutent obligatoirement sur les prix des marchandises et donc sur les consommateurs.

De plus, si les camions désirent traverser d'autres pays où l'eurovignette est en vigueur, ils seront contraints de la payer également. Selon l'UCM, cette mesure risque de pénaliser le secteur du transport belge et n'aura qu'un impact minime sur

*Bespreking*

**De voorzitter.**- Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *De kilometerheffing op vrachtwagens van meer dan 3,5 ton heeft verschillende doelstellingen. Ze moet het vrachtwagenverkeer in de stad doen afnemen en ertoe leiden dat vrachtwagens hun aandeel in de kosten voor weginfrastructuur betalen. Bovendien is de heffing gunstig voor het verkeer in Brussel en vermindert ze de vervuiling in het gewest.*

*Op dit moment rijden er eigenlijk niet eens zo veel vrachtwagens van meer dan 3,5 ton in Brussel. Door de heffing zal het twee tot drie keer duurder worden om door Brussel te rijden.*

*Wat is de sociaal-economische impact van de kilometerheffing voor vrachtwagens? Bestaat er een ernstige studie over de impact ervan op de werkgelegenheid, de transportsector en andere sectoren? Het risico bestaat dat bedrijven die afhangen van vrachtwagenleveringen naar de Rand zullen verhuizen.*

*Wat is de impact van de heffing op de voedingsmiddelenprijzen?*

*U bent van plan om 27 personen in dienst te nemen bij het bestuur Financiën en bij Brussel Mobiliteit. Volgens minister Smet zullen de inkomsten uit de kilometerheffing de kosten voor die bijkomende functies dekken, maar wat blijft er dan nog over voor het herstellen van de wegen en het verbeteren van de infrastructuur?*

*Wat is de impact van de maatregel op de*

l'environnement et la mobilité.

Y a-t-il une étude destinée à évaluer les impacts socio-économiques de la taxe kilométrique sur les poids lourds ? Quel est le coût de la mise en place de ce nouveau système de taxation ? Une harmonisation des tarifs entre les trois Régions a-t-elle été envisagée ? Quelle est la recette estimée pour la Région bruxelloise et pour chacune des deux autres Régions ?

*Discussion*

**M. le président.**- La parole est à Mme d'Ursel.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Le gouvernement bruxellois considère que la taxe au kilomètre sur les poids lourds de plus de 3,5 tonnes vise plusieurs objectifs. Il s'agit de décourager la circulation de ces poids lourds en ville et de les faire contribuer de manière juste au coût des infrastructures routières, dont on sait que les poids lourds les dégradent fortement. Le gouvernement ajoute que cette taxe permettra d'améliorer le trafic dans Bruxelles et de réduire la pollution dans la Région.

En réalité, il n'y a pas énormément de camions de plus de 3,5 tonnes à Bruxelles, hormis ceux des grandes surfaces, qui parcourent les trajets les plus directs possibles jusqu'à leur point d'approvisionnement et d'autres, essentiellement dans la zone du canal. Le reste est généralement acheminé en camionnettes, qui sont très nombreuses dans Bruxelles.

La taxe va rendre la traversée de Bruxelles de deux à trois fois plus chère selon que les camions circulent sur une voirie régionale ou communale. J'ai cru entendre dans la bouche de mon collègue que la taxe serait plus élevée sur les voiries régionales que sur les voiries communales. Mais vous me rassurez en disant que c'est l'inverse.

Je souhaiterais mieux connaître l'impact socio-économique de cette taxation au kilomètre pour les poids lourds. Dispose-t-on d'une étude sérieuse concernant son impact sur l'emploi, au sein des sociétés de transport, confrontées à de nombreuses faillites, mais aussi dans d'autres secteurs

*mobilité? Bestaat daar een studie over? Kunnen we die inkijken?*

*Op welke gegevens baseert u zich om te stellen dat de vervanging van een vrachtwagen van 3,5 ton door minstens tien bestelwagens de vervuiling terugdringt? Die maatregel leidt misschien tot nog meer files en uitstoot van verontreinigende stoffen.*

**De voorzitter.-** De heer Vanhengel heeft het woord.

**De heer Guy Vanhengel, minister** *(in het Frans).- De invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens met een maximaal toegelaten massa van meer dan 3,5 ton is vastgelegd in het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014. Het Brussels parlement betuigde zijn instemming met dit akkoord bij ordonnantie van 3 april 2014.*

*Het gaat om een belangrijk interregionaal project dat moet worden gesitueerd binnen de omzetting van verschillende Europese richtlijnen betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware voertuigen. Deze richtlijnen beogen de*

importants ?

Certaines activités réclamant des travailleurs peu qualifiés supposent des approvisionnements par camion au centre-ville. Ces activités risquent d'être délocalisées à l'extérieur de la Région et d'accroître le mouvement de départ des entreprises vers la périphérie.

Quel sera l'impact sur les prix des denrées alimentaires, comme le prévoit la Fédération du commerce ?

En termes de coût de mise en place du dispositif, vous prévoyez l'embauche de 27 personnes supplémentaires au sein des administrations des finances et de la mobilité. Le ministre Smet déclare que les recettes liées à la taxe au kilomètre couvriront les coûts de ces nouveaux postes, mais que restera-t-il pour réparer nos routes et améliorer les infrastructures régionales ?

Quel sera l'impact de cette mesure sur la mobilité ? Existe-t-il une étude sur le sujet ? Pouvez-vous nous la transmettre ?

Enfin, en termes environnementaux, vous dites vouloir réduire la pollution dans la Région. Sur quelles données vous appuyez-vous pour l'affirmer, surtout quand on sait qu'un camion de 3,5 tonnes sera remplacé par au moins dix camionnettes ? Cette mesure risque en réalité de provoquer plus de congestion, plus d'encombrements et plus d'émissions de polluants.

**M. le président.-** La parole est à M. Vanhengel.

**M. Guy Vanhengel, ministre.-** L'instauration d'un prélèvement kilométrique pour les camions dont la masse maximale autorisée est de plus de 3,5 tonnes est prévue dans l'accord de coopération du 31 janvier 2014, signé par les trois Régions. Le parlement bruxellois a donné son assentiment à cet accord par le biais de l'ordonnance du 3 avril 2014.

Il s'agit d'un projet interrégional important, qui s'inscrit dans la transposition de plusieurs directives européennes relatives à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. Ces directives tendent, de manière

*bewustwording en -making van de werkelijke kost van het gebruik van de weg volgens het principe van de gebruiker/de vervuiler betaalt.*

*Het is de bedoeling om de kilometerheffing op termijn uit te breiden naar alle voertuigen op onze wegen*

*De doelstellingen van de kilometerheffing zijn dan ook de volgende:*

*- het vrachtvervoer correcter doen bijdragen in de kosten voor de investeringen in en het onderhoud van de wegen;*

*- de transportbedrijven ertoe aanzetten hun vrachtcapaciteit efficiënter in te zetten (minder lege vrachtwagens op de weg);*

*- bijdragen tot de verbetering van de luchtkwaliteit door vervuilende voertuigen zwaarder te belasten dan de minder vervuilende voertuigen.*

*Wat de kosten betreft, is het belangrijk te weten dat er een DBFMO- overeenkomst (Design, Build, Finance, Maintain & Operate) werd afgesloten met een private dienstverlener via een overheidsopdracht.*

*De dienstverlener prefinanciert de investeringskosten, zoals de portieken, camera's, de verdeelautomaten en 800.000 on-board units waarmee de verreden kilometers worden geregistreerd. De dienstverlener zorgt ook voor de facturering aan de belastingplichtigen en voor de inning en doorstorting van de heffingen aan de gewesten.*

*Ongeveer 120 kalenderdagen na de start, dus in 2016, moeten de gewesten hem hiervoor vergoeden via een mijlpaalvergoeding die in totaal 166 miljoen euro bedraagt, inclusief btw. Het aandeel van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in deze eenmalige vergoeding bedraagt 2,18%, wat neerkomt op 3,7 miljoen euro.*

*Ter dekking van de investerings-, onderhouds- en exploitatievergoedingen dient er verder ook per kwartaal een beschikbaarheidsvergoeding te worden betaald die de eerste twaalf jaar 140,5 miljoen euro bedraagt (inclusief btw), waarvan 3,1 miljoen euro door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betaald moet worden.*

générale, à sensibiliser les usagers et à stimuler une prise de conscience du coût réel de l'utilisation de la voirie, conformément au principe du pollueur-utilisateur-payeur.

Nous sommes à la première étape de la mise en place d'une toute nouvelle taxation routière. Cette taxation kilométrique visera en premier lieu les poids lourds de 3,5 tonnes, mais sera élargie d'ici quelques années à l'ensemble des véhicules, professionnels et privés, qui circulent sur nos routes. Cette évolution est dictée par le bon sens et étayée par la technique.

Les objectifs du prélèvement kilométrique sont les suivants :

- faire supporter de manière plus équitable le coût des investissements et de l'entretien des routes par les entreprises de transport de marchandises ;

- inciter les sociétés de transport à opérer un transport plus efficace des marchandises et à réduire le nombre de camions vides sur nos routes ;

- contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air en taxant davantage les véhicules polluants par rapport aux véhicules moins polluants.

Vous vous interrogez également sur le coût du projet. Il est important de savoir dans ce cadre qu'un contrat Design, Build, Finance, Maintain & Operate (DBFMO) a été conclu avec un prestataire privé de services via un marché public.

Le prestataire de services préfinance les coûts d'investissement nécessaires, tels que les portiques, caméras, appareils distributeurs et 800.000 on-board units qui enregistrent les kilomètres parcourus. Le prestataire veille également à la facturation aux contribuables, perçoit et reverse les prélèvements aux Régions.

Ce système est déjà en vigueur dans d'autres pays, comme l'Allemagne par exemple. Il y a cinq ou six ans, j'ai fait une démonstration de ce à quoi pourrait ressembler la mise en application de ce système en Région bruxelloise, avec l'aide d'une société allemande. Les antennes gsm permettaient la localisation des véhicules et indiquaient le nombre de centimes d'euros à payer en fonction des kilomètres parcourus sur certaines voiries,

*Verder is er de jaarlijkse de dotatie aan Viapass, de interregionale entiteit die moet toezien op de correcte uitvoering van de overeenkomst door de dienstverlener en die het overleg tussen de gewesten coördineert. De dotatie werd vastgelegd op net geen 2 miljoen euro. Het Brusselse aandeel bedraagt hier 6%, wat neerkomt op zo'n 120.000 euro per jaar. Brussel is even sterk vertegenwoordigd in de raad van bestuur van Viapass als de andere gewesten.*

*Ten slotte zijn er de eigen investeringen in personeel, IT en controlevoertuigen om frauderende vrachtwagens te kunnen interceperen.*

*Voor het lopende jaar worden de uitgaven geschat op 1,6 miljoen euro, die zowel een éénmalige investering in IT-systemen en de kost van een business analyst dekt, als de aanwerving van 27 personeelsleden: 12 administratieve medewerkers voor Brussel Fiscaliteit en 15 voor Brussel Mobiliteit voor de bemanning van de mobiele controleploegen. Dit personeel dient reeds dit najaar te worden aangeworven en opgeleid om begin 2016 operationeel te kunnen zijn.*

*Samengevat en rekening houdend met de eenmalige mijlpaalvergoeding in 2016 en de jaarlijkse beschikbaarheidsvergoeding kan de totale kostprijs voor 2016 geraamd worden op 9,1 miljoen euro om vervolgens te dalen naar 5,2 miljoen euro vanaf 2017. Er dient ook rekening te worden gehouden met het feit dat bij de invoering van de kilometerheffing de inkomsten van het eurovignet zullen wegvallen, wat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vandaag ongeveer 5 miljoen euro per jaar opbrengt.*

*Wat de tarieven betreft, zal de kilometerheffing worden berekend volgens verschillende criteria. Ze zal bestaan uit een basistarief volgens het aantal gereden kilometers, waarop een differentiatie wordt toegepast volgens gewichtsklasse en euronorm. In Brussel zal een toeslag gelden op gewest- en gemeentewegen om sluijperverkeer te voorkomen.*

*Daar kan op termijn nog een differentiatie volgens tariefzone en tijdstip bijkomen.*

*Zoals gezegd, gaat het hier om een grootschalig interregionaal project waarover intensief overleg*

voire à certaines heures.

Quelque 120 jours calendrier après l'instauration effective du système, en 2016 donc, les Régions procèdent à un paiement d'étape qui s'élève au total à 166 millions d'euros, TVA comprise. La part de la Région de Bruxelles-Capitale dans ce paiement unique s'élève à 2,18%, soit près de 3,7 millions d'euros.

Pour couvrir les indemnités d'investissement, d'entretien et d'exploitation, une indemnité de disponibilité doit également être payée chaque trimestre. Celle-ci s'élève, les 12 premières années, à 140,5 millions d'euros (TVA comprise), dont 3,1 millions pour la Région de Bruxelles-Capitale.

Ensuite, il y a la dotation annuelle à Viapass, l'entité interrégionale chargée de contrôler l'exécution correcte de l'accord par le prestataire de services privé et de coordonner la concertation entre les Régions. Cette dotation s'élève à près de 2 millions d'euros. La part de la Région de Bruxelles-Capitale s'élève ici à 6%, soit environ 120.000 euros par an. Notre Région possède le même nombre d'administrateurs au conseil d'administration de Viapass que les autres Régions.

Enfin, on note aussi les investissements propres dans le personnel, les applications informatiques et les véhicules de contrôle, afin de pouvoir immobiliser les camions fraudeurs.

Pour l'année en cours, les dépenses sont estimées à 1,6 million d'euros, couvrant aussi bien l'investissement unique en applications informatiques et le coût d'un "business analyst" que les 27 membres du personnel, soit 12 collaborateurs administratifs pour Bruxelles Fiscalité et 15 pour Bruxelles Mobilité, affectés aux équipes mobiles de contrôle. Ce personnel doit être encore engagé et formé cet automne si nous souhaitons qu'il soit totalement opérationnel début 2016.

En résumé, en tenant compte du paiement d'étape unique en 2016 et de l'indemnisation de disponibilité annuelle, le coût total pour 2016 peut être estimé à 9,1 millions d'euros, pour ensuite diminuer à 5,2 millions d'euros dès 2017. Il convient aussi de tenir compte du fait que le



*is gepleegd tussen de drie gewesten. Er is afgesproken om te starten met een uniform basistarief. De gewesten zijn echter autonoom voor het vaststellen van hun tariefstructuur.*

*In de plaats van het vignet, dat ondertussen overbodig is geworden, kiezen we nu voor een systeem van betaling per kilometer. De federalisering van deze kwestie heeft voor problemen gezorgd, omdat we Viapass voor de drie gewesten hebben moeten instellen.*

*Er dient ook rekening te worden gehouden met het feit dat in het Waals Gewest het wegennet grotendeels in concessie is gegeven. Het gaat daar dan ook om een retributie waarvan het bedrag in verhouding moet staan met de geleverde dienst.*

*Kortom, tarieven die in de drie gewesten 100% gelijklopen lijken weinig realistisch, zeker op langere termijn. Dit is nu eenmaal het gevolg van de staatshervorming en de ruimere autonomie van de gewesten om een beleid op maat te kunnen voeren.*

*Hoeveel de fiscale ontvangsten precies zullen bedragen is op dit ogenblik moeilijk te zeggen. De tarieven zijn in geen van de drie gewesten al definitief vastgesteld. Wat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreft, gaan de verschillende simulaties uit van een bruto-ontvangst die schommelt tussen 20 tot 40 miljoen euro.*

*In de media fulmineert de sector van het wegvervoer vooral tegen het driedubbele Brusselse tarief op gemeentewegen. Het tarief dat uiteindelijk op de gemeentewegen zal worden toegepast, zal echter maar in zeer beperkte mate de fiscale aanslag op de sector bepalen. Bij de tariefsimulaties zonder toeslag op gemeentewegen bedraagt het aandeel van de gemeentewegen in de Brusselse ontvangsten 2,7%; bij het zo fel gecontesteerde driedubbele tarief, bedraagt dit aandeel volgens de tariefsimulaties nog altijd maar 3,5%.*

*De Brusselse regering heeft zeker begrip voor de reacties van de sector en stakeholders. Ze heeft dan ook beslist om de komende weken in een werkgroep de flankerende maatregelen te analyseren. Er zal onder meer worden onderzocht:*

prélèvement kilométrique remplacera notamment l'eurovignette, qui rapporte aujourd'hui environ 5 millions d'euros par an à la Région bruxelloise.

En ce qui concerne les tarifs, le prélèvement kilométrique sera calculé selon plusieurs critères : un tarif de base selon la distance parcourue, différencié selon le poids du camion et les caractéristiques environnementales, c'est-à-dire la norme euro du moteur.

À Bruxelles, on appliquera sur les voiries régionales et communales un tarif dissuasif pour la traversée de la ville, ceci pour éviter que les camions n'empruntent le centre-ville.

À terme, il pourrait y avoir encore une différenciation selon la zone tarifaire et le moment de la journée.

Je le répète, il s'agit ici d'un projet interrégional de grande envergure qui a nécessité une concertation intensive entre les trois Régions. Il a en effet été convenu de démarrer avec un tarif de base uniforme. Les Régions sont toutefois autonomes pour fixer leur structure tarifaire. Certains collègues se souviendront de la façon dont s'est démené feu mon collègue Michel Daerden pour que des projets de ce type se réalisent.

Si nous n'avons pas vu naître le système des vignettes qu'il défendait principalement - système devenu obsolète aujourd'hui -, nous avons pu mettre en place le système moderne du kilomètre payant, qui pourra se réaliser en Région bruxelloise. La fédéralisation de cette problématique a posé problème, puisque nous avons dû aujourd'hui organiser Viapass, le système pour les trois Régions. Nous passons notre temps à défaire et refaire les choses que nous mettons en place dans ce pays !

Il convient également de tenir compte du fait qu'en Région wallonne, le réseau routier a été largement donné en concession. Il s'agit donc là d'une redevance dont le montant doit être proportionnel au service rendu.

En bref, une harmonisation des tarifs à 100% dans les trois Régions semble être peu réaliste, certainement à plus long terme. Je suis persuadé que des tarifs différenciés se mettront en place en Flandre et en Wallonie, selon que l'on circule en

*- hoe de kilometerheffing tot verbetering van de mobiliteit en luchtkwaliteit het best wordt geïntegreerd zonder de competitiviteit van de Brusselse economie te verslechteren;*

*- hoe het logistieke transport kan worden verbeterd en welke initiatieven er dienen te worden genomen tot verbetering van het multimodaal transport,*

*- welke de mogelijke steunmaatregelen zijn voor de transportsector inzake werk en opleiding.*

*De kilometerheffing zal in het Brussels Gewest dus een relatief zwakke impact hebben, omdat de afgelegde afstanden kort zijn.*

*De heisa die sommige Brusselse verenigingen maken heeft meer te maken met het willen opvallen dan met het aantonen van een probleem.*

voirie communale ou régionale. Les choses seront organisées de telle manière que les centres-villes eux aussi, seront soumis à des tarifs particuliers. À Anvers par exemple, particulièrement soumise à la problématique des poids lourds, une distinction sera faite entre le centre et la périphérie.

Cela résulte de la réforme de l'État et de la plus grande autonomie des Régions, qui leur permet de mener une politique sur mesure.

À l'heure actuelle, il est difficile de dire à combien s'élèveront les recettes fiscales, dès lors que les tarifs ne sont pas encore fixés définitivement, dans aucune des trois Régions. En ce qui concerne la Région de Bruxelles-Capitale, les différentes simulations évoquent une recette brute qui oscille entre 20 et 40 millions d'euros.

Le secteur des transporteurs routiers fulmine beaucoup dans les médias à propos du tarif triple à Bruxelles sur les voiries communales. Le tarif appliqué au final sur les voiries communales ne déterminera pourtant que de manière très limitée la ponction fiscale sur le secteur. Dans les simulations tarifaires, la part des voiries communales dans les recettes bruxelloises s'élèverait en effet à 2,7% sans les majorations sur les voiries communales et à 3,5% si le tarif de base était triplé.

Cependant, le gouvernement bruxellois comprend les réactions du secteur et des parties prenantes. Il a dès lors décidé de continuer à analyser des possibles mesures d'accompagnement, via un groupe de travail ad hoc, dans les prochaines semaines. Seront notamment examinées les questions suivantes :

- Comment intégrer au mieux le prélèvement kilométrique pour répondre aux problèmes de mobilité et de qualité de l'air à Bruxelles, sans dégrader la compétitivité de l'économie bruxelloise ?

- Comment améliorer le transport logistique à Bruxelles ?

- Quelles sont les initiatives à prendre pour développer le transport multimodal ?

- Quel est le soutien possible à l'emploi et à la formation du secteur des transporteurs routiers à

**De voorzitter.**- De heer Chahid heeft het woord.

**De heer Ridouane Chahid (PS)** *(in het Frans).*-  
*Ik denk net als u dat de transportsector zich eerder zorgen moet maken om de lange afstanden.*

*Wij kijken uit naar de evaluatie van de werkgroep.*

*- Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAGEN

**De voorzitter.**- Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER OLIVIER DE CLIPPELE

**AAN DE HEER GUY VANHENGEL,  
MINISTER VAN DE BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BE-  
LAST MET FINANCIËN, BEGROTING,**

Bruxelles ?

En résumé, la taxe au kilomètre parcouru aura un impact relativement faible en Région bruxelloise. En effet, le nombre de kilomètres parcourus y est de toute façon restreint, puisque les distances sont très courtes.

Le secteur des transporteurs routiers, qui fulmine par rapport aux tarifs instaurés sur le territoire de la Région, doit se rendre compte de l'impact marginal de ceux-ci par rapport aux tarifs appliqués sur les longues distances. En effet, c'est à ce niveau-là que les choses vont se jouer pour eux.

La guéguerre entamée par certaines associations situées en Région bruxelloise leur sert surtout à se faire valoir et à faire savoir qu'elles existent, plutôt qu'à souligner le fond du problème.

**M. le président.**- La parole est à M. Chahid.

**M. Ridouane Chahid (PS).**- Je pense, tout comme vous, que ce sont les longues distances qui doivent inquiéter le secteur du transport.

Nous ne manquerons pas de revenir vers vous pour connaître les résultats de l'évaluation du groupe de travail.

*- L'incident est clos.*

## QUESTIONS ORALES

**M. le président.**- L'ordre du jour appelle les questions orales.

### QUESTION ORALE DE M. OLIVIER DE CLIPPELE

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

**EXTERNE BETREKKINGEN EN  
ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,**

betreffende "het recht van elke  
belastingplichtige om toegang te krijgen tot  
zijn fiscaal dossier".

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF  
VAN DAMME**

**AAN DE HEER GUY VANHENGEL,  
MINISTER VAN DE BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BE-  
LAST MET FINANCIËN, BEGROTING,  
EXTERNE BETREKKINGEN EN  
ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,**

betreffende "de ratificatie van de avenant  
bij het dubbelbelastingverdrag tussen  
België en Zwitserland".

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER  
PHILIPPE CLOSE**

**AAN DE HEER GUY VANHENGEL,  
MINISTER VAN DE BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BE-  
LAST MET FINANCIËN, BEGROTING,  
EXTERNE BETREKKINGEN EN  
ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,**

betreffende "de vergissing van het fiscale  
bestuur bij de indexerings van de  
onroerende voorheffing en de gevolgen  
voor de gemeentelijke financiën".

**De voorzitter.**- Deze punten worden naar een  
latere datum verschoven.

**RELATIONS EXTÉRIEURES ET DE LA  
COOPÉRATION AU DÉVELOP-  
PEMENT,**

concernant "le droit de chaque  
contribuable d'avoir accès à son dossier  
fiscal".

**QUESTION ORALE DE M. JEF VAN  
DAMME**

**À M. GUY VANHENGEL, MINISTRE DU  
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE  
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES  
FINANCES, DU BUDGET, DES  
RELATIONS EXTÉRIEURES ET DE LA  
COOPÉRATION AU DÉVELOP-  
PEMENT,**

concernant "la ratification de l'avenant à la  
convention préventive de la double  
imposition signée par la Belgique et la  
Suisse".

**QUESTION ORALE DE M. PHILIPPE  
CLOSE**

**À M. GUY VANHENGEL, MINISTRE DU  
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE  
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES  
FINANCES, DU BUDGET, DES  
RELATIONS EXTÉRIEURES ET DE LA  
COOPÉRATION AU DÉVELOP-  
PEMENT,**

concernant "l'erreur de l'administration  
fiscale en matière d'indexation du  
précompte immobilier et les conséquences  
sur les finances des communes".

**M. le président.**- Ces points sont reportés à une  
date ultérieure.