PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

Compte rendu intégral des interpellations et des questions orales

Integraal verslag van de interpellaties en mondelinge vragen

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

Commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken,

belast met de Begroting, de Externe Betrekkingen, de Ontwikkelingssamenwerking, het Openbaar Ambt en het Wetenschappelijk Onderzoek

RÉUNION DU

LUNDI 27 JUIN 2016

VERGADERING VAN

MAANDAG 27 JUNI 2016

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

INTERPELLATIONS 8

Interpellation de Mme Barbara Trachte 8

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,

et 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 régionalisation des taxes communales sur les antennes gsm".

Interpellation jointe de M. Benoît Cerexhe, 8

concernant "la régionalisation de la taxe pylône".

Interpellation de M. Jef Van Damme 8

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 "le verdissement de la fiscalité automobile".

Interpellation jointe de M. Arnaud Pinxteren, 9

concernant "la taxation environnementale des véhicules en Région bruxelloise".

Discussion conjointe – Orateurs : 13

INHOUD

INTERPELLATIES 8

Interpellatie van mevrouw Barbara Trachte 8

tot 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,

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

betreffende "de regionalisering van de gemeentebelastingen op de gsm-antennes".

Toegevoegde interpellatie van de heer Benoît Cerexhe, 8

betreffende "de regionalisering van de pyloontaks".

Interpellatie van de heer Jef Van Damme 8

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

betreffende "de vergroening van de verkeersfiscaliteit".

Toegevoegde interpellatie van de heer Arnaud Pinxteren, 9

betreffende "de milieubelasting op voertuigen in het Brussels Gewest".

Samengevoegde bespreking – Sprekers: 13

M. Julien Uyttendaele (PS)
M. Bruno De Lille (Groen)
M. Emmanuel De Bock (DéFI)
M. Guy Vanhengel, ministre
M. Jef Van Damme (sp.a)
M. Arnaud Pinxteren (Ecolo)

De heer Julien Uyttendaele (PS)
De heer Bruno De Lille (Groen)
De heer Emmanuel De Bock (DéFI)
De heer Guy Vanhengel, minister
De heer Jef Van Damme (sp.a)
De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo)

QUESTIONS ORALES 24

Question orale de M. André du Bus de Warnaffe 24

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,

et 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 "les retards de rétrocession et les erreurs de prévisions concernant l'IPP et le PRI".

Question orale de M. Paul Delva 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 "le régime de coparenté dans le précompte immobilier".

Question orale de M. Arnaud Verstraete 30

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

MONDELINGE VRAGEN 24

Mondelinge vraag van de heer André du Bus de Warnaffe 24

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,

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

betreffende "de achterstand in de doorstortingen en de vergissingen in de ramingen van de personenbelasting en de onroerende voorheffing".

Mondelinge vraag van de heer Paul Delva 28

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

betreffende "de co-ouderschapsregeling in de onroerende voorheffing".

Mondelinge vraag van de heer Arnaud Verstraete 30

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten

ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,

et 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 "les propos du ministre en lien avec les frais et recettes liés au projet de nouveau stade national et les éventuelles solutions pour le Mémorial Van Damme".

en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,

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

betreffende "de uitspraken van de minister in verband met de kosten en opbrengsten van het Eurostadionproject en de mogelijke oplossingen voor de Memorial Van Damme".

INTERPELLATION 35

Interpellation de M. Serge de Patoul 35

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,

et à Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Propreté publique et de la Collecte et du Traitement des déchets, de la Recherche scientifique, des Infrastructures sportives communales et de la Fonction publique,

concernant "la prise en considération de difficultés spécifiques de candidats dans le cadre des processus d'examens de recrutement au sein de la fonction publique en vue d'assurer l'égalité des chances".

Discussion – Oratrice : 38

Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État

QUESTION ORALE 40

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 40

INTERPELLATIE 35

Interpellatie van de heer Serge de Patoul 35

tot 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,

en tot mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Openbare Netheid, Vuilnisophaling en -verwerking, Wetenschappelijk Onderzoek, Gemeentelijke Sportinfrastructuur en Openbaar Ambt,

betreffende "het rekening houden met de specifieke problemen van de kandidaten bij de aanwervingsexamens voor het openbaar ambt teneinde de gelijkheid van kansen te waarborgen".

Bespreking – Spreker: 38

Mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris

MONDELINGE VRAAG 40

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 40

à Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Propreté publique et de la Collecte et du Traitement des déchets, de la Recherche scientifique, des Infrastructures sportives communales et de la Fonction publique,

concernant "l'évaluation du programme Doctiris".

INTERPELLATIONS 40

Interpellation de M. Bruno De Lille 40

à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,

concernant "la politique de coopération au développement bruxelloise et la relation entre la Région et les communes".

Discussion – Orateurs : 43

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État
M. Bruno De Lille (Groen)

Interpellation de M. Emin Özkara 47

à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,

concernant "la cybersécurité des infrastructures informatiques de la Région bruxelloise".

QUESTIONS ORALES 47

Question orale de M. Emin Özkara 48

à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité

aan mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Openbare Netheid, Vuilnisophaling en -verwerking, Wetenschappelijk Onderzoek, Gemeentelijke sportinfrastructuur en Openbaar Ambt,

betreffende "de evaluatie van het Doctiris-programma".

INTERPELLATIES 40

Interpellatie van de heer Bruno De Lille 40

tot mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,

betreffende "het Brussels ontwikkelings-samenwerkingsbeleid en de relatie tussen gewest en gemeenten".

Bespreking – Sprekers: 43

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris
De heer Bruno De Lille (Groen)

Interpellatie van de heer Emin Özkara 47

tot mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,

betreffende "de cyberveiligheid van de informatica-infrastructuren van het Brussels Gewest".

MONDELINGE VRAGEN 47

Mondelinge vraag van de heer Emin Özkara 48

aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking,

routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,

concernant "la création d'un Conseil du handicap en Région bruxelloise".

Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,

betreffende "de oprichting van een Raad voor de Handicap in het Brussels Gewest".

Question orale de Mme Cieltje Van Achter 48

à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,

concernant "l'interdiction de l'excision".

Mondelinge vraag van mevrouw Cieltje Van Achter 48

aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,

betreffende "het verbod op vrouwenbesnijdenis".

Question orale de Mme Fatoumata Sidibé 48

à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,

concernant "l'utilisation des toilettes par les personnes transgenres".

Mondelinge vraag van mevrouw Fatoumata Sidibé 48

aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,

betreffende "het gebruik van de toiletten door transgenders".

Question orale de M. Zahoor Ellahi Manzoor 49

à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,

concernant "la cybercriminalité et les atteintes à l'intégrité sexuelle des enfants en lien avec les technologies de l'information et de la communication (TIC) dans la Région de Bruxelles-Capitale".

Mondelinge vraag van de heer Zahoor Ellahi Manzoor 49

aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,

betreffende "cybercrime en aantasting van de seksuele integriteit van kinderen door middel van ICT in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

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

INTERPELLATIONS

M. le président.- L'ordre du jour appelle les interpellations.

INTERPELLATION DE MME BARBARA TRACHTE

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,

ET 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 régionalisation des taxes communales sur les antennes gsm".

INTERPELLATION JOINTE DE M. BENOÎT CEREXHE,

concernant "la régionalisation de la taxe pylône".

M. le président.- À la demande conjointe des auteurs, les interpellations jointes sont reportées à une prochaine réunion.

INTERPELLATION DE M. JEF VAN DAMME

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW BARBARA TRACHTE

TOT 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,

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

betreffende "de regionalisering van de gemeentebelastingen op de gsm-antennes".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER BENOÎT CEREXHE,

betreffende "de regionalisering van de pyloontaks".

De voorzitter.- Op gezamenlijk verzoek van de indieners worden de toegevoegde interpellaties naar een volgende vergadering verschoven.

INTERPELLATIE VAN DE HEER 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 DÉVELOPPEMENT,

concernant "le verdissement de la fiscalité automobile".

INTERPELLATION JOINTE DE M. ARNAUD PINXTEREN,

concernant "la taxation environnementale des véhicules en Région bruxelloise".

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

betreffende "de vergroening van de verkeersfiscaliteit".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN,

betreffende "de milieubelasting op voertuigen in het Brussels Gewest".

M. le président.- La parole est à M. Van Damme.

De voorzitter.- De heer Van Damme heeft het woord.

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).- Ma question fait suite à une série de chiffres que j'ai demandés au ministre fédéral Bellot concernant le nombre d'immatriculations de véhicules sur la base du type de carburant. Étonnamment, le nombre d'immatriculations de véhicules diesel est chaque année proportionnellement plus élevé à Bruxelles (64,2%) qu'en Flandre (52,5%) et en Wallonie (54,3%).*

Cela pèse naturellement sur la qualité de l'air à Bruxelles, où les normes de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) applicables aux particules fines et au dioxyde d'azote sont constamment dépassées en de nombreux endroits. La situation est si préoccupante qu'un vaste groupe d'organisations de la santé et de médecins bruxellois ont publié une carte blanche appelant à prendre des mesures urgentes.

Les chiffres révèlent également toute l'efficacité des mesures fiscales. En Flandre, le nombre d'immatriculations de véhicules diesel a baissé de façon spectaculaire depuis que la taxe de mise en circulation et la taxe de circulation annuelle y ont été adaptées en fonction des émissions. En Wallonie, le nombre d'immatriculations de véhicules diesel ne cesse également de diminuer depuis l'introduction de l'écomalus. À Bruxelles, pourtant lanterne rouge de l'Europe en matière de qualité de l'air, rien n'est fait pour décourager

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Mijn vraag bouwt voort op een aantal cijfers die ik heb opgevraagd bij federaal minister Bellot over het aantal inschrijvingen van voertuigen naargelang het type brandstof. Het resultaat is nogal opvallend en vertoont enkele duidelijke tendensen. Het blijkt immers dat er in Brussel elk jaar in verhouding veel meer dieselwagens worden ingeschreven (64,2%). Dat is ongeveer 12% meer dan in Vlaanderen (52,5%) en Wallonië (54,3%).

Dat weegt natuurlijk op de luchtkwaliteit, terwijl je zou verwachten dat Brusselaars, die gemiddeld minder afstand afleggen met de wagen, eerder zouden kiezen voor benzinewagens. Het tegendeel is waar en Brussel behoort daarmee tot de slechtste leerlingen van Europa. Op heel wat plaatsen worden de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie voor fijnstof en stikstofdioxide voortdurend overschreden. De situatie is zo zorgwekkend dat een omvangrijke groep van Brusselse vooraanstaande medici en gezondheidsorganisaties een open brief publiceerden om dringend maatregelen te vragen.

Daarnaast blijkt uit de cijfers dat de fiscale maatregelen heel efficiënt zijn. In Vlaanderen is het aantal inschrijvingen van dieselwagens immers spectaculair gedaald sinds ze daar de belasting op inverkeerstelling en de jaarlijkse verkeersbelasting hebben aangepast aan de uitstoot. In Wallonië

l'achat de voitures diesel.

En outre, à force de traîner, nous risquons de voir affluer encore plus de voitures d'occasion polluantes dans notre ville. En effet, une trop forte offre de voitures diesel sur le marché fera baisser les prix.

Nous devons donc nous atteler rapidement à la réforme de la taxe de mise en circulation et de la taxe de circulation.

Êtes-vous au courant de ces chiffres ? Sont-ils corrects, selon vous ?

Quel est l'état des lieux de la "verdurisation" de la fiscalité automobile à Bruxelles ? Quand pensez-vous pouvoir présenter une proposition, éventuellement en concertation avec les autres Régions ?

daalt het aantal inschrijvingen van diesels ook al jaren gestaag met de invoering van het ecologische bonus-malussysteem. Brussel blijft jammer genoeg achter bij deze ontwikkelingen. Nog steeds wordt de aankoop van een dieselwagen in Brussel op geen enkele manier ontmoedigd. Gezien we op het vlak van luchtkwaliteit de rode lantaarn in Europa zijn, is dat onaanvaardbaar.

Bovendien dreigen nog meer vervuilende tweedehandswagens onze stad te overspoelen als we blijven talmen. Ik hoef de wetten van de vrije markt niet uit te leggen aan een liberaal minister. Een veel te groot aanbod van dieselwagens op de markt doet de prijzen dalen. Gezien het feit dat de financiële drempel in Brussel lager ligt dan die in Vlaanderen en Wallonië, komt het er dus op neer dat de poorten hier wagenwijd openstaan voor dergelijke tweedehandsvoertuigen.

Zo kunnen de ecologische gevolgen voor onze stad nog jaren nazinderen.

Een wagen koop je immers voor meerdere jaren. Laat dit dus een wake up call zijn voor ons om daadwerkelijk snel werk te maken van de hervorming van de belasting op inverkeerstelling en de verkeersbelasting.

Bent u op de hoogte van deze cijfers? Zijn ze volgens u correct? Rekening houdend met de effecten van het beleid in Vlaanderen en Wallonië moet Brussel dringend een tandje bijsteken.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het vergroenen van de verkeersfiscaliteit in Brussel? Wanneer denkt u met een voorstel te kunnen komen, eventueel in overleg met de andere gewesten?

M. le président.- La parole est à M. Pinxteren pour son interpellation jointe.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Ma question a été déposée il y a deux mois et demi. Je me permettrai dès lors de l'actualiser, vu que le gouvernement a depuis adopté le Plan air-climat-énergie (PACE).

Nous avons beaucoup parlé de la zone de basse émission, mais peu de la fiscalité incitative, ou décourageante selon que l'on vise certains

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).- Mijn vraag dateert van twee maanden geleden. Ik zal ze dan ook aanpassen aan de actualiteit, want sindsdien heeft de regering het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan goedgekeurd.*

We hebben het al vaak over de lage-emissiezone gehad, maar nauwelijks over fiscale incentives of

véhicules. Le projet de substituer des voitures moins polluantes aux véhicules plus polluants est vertueux, mais ne résout pas grand-chose. Le levier fiscal devra donc renforcer ce changement de cap dans la mobilité.

Le Plan air-climat-énergie comprend-il des options fermes en faveur d'une fiscalité environnementale pour les véhicules automobiles ? Si elles ne figurent pas dans le plan, d'autres décisions ont-elles été prises en ce sens ? En effet, la ministre Fremault a annoncé d'autres mesures, notamment de fiscalité verte, lors de la réunion du gouvernement consacrée au Plan air-climat-énergie. Je n'ai pas eu le temps de bien lire les notifications de cette réunion, mais j'espère que vous pourrez m'en informer.

Différents outils de fiscalité environnementale ou de tarification incitative existent. Nous avons souvent évoqué le péage urbain, mais il faut savoir selon quels tarifs, avec quel système et sur quelles zones.

Le troisième volet concerne la tarification kilométrique. Elle a connu des débuts chaotiques en avril. On en parle moins aujourd'hui et j'imagine donc que la situation s'est améliorée.

La mise en œuvre de la taxe kilométrique dans notre Région a connu en avril des débuts relativement chaotiques. Pour rappel, cette taxe a été décidée lors de la précédente législature et a pour objectif politique de taxer l'usage des routes ainsi que d'encourager un transfert modal, pour une mobilité plus douce, plus durable et plus respectueuse de la santé des Bruxellois.

Depuis le 1er avril 2016, la taxe kilométrique est d'application pour tous les véhicules à moteur ou les ensembles de véhicules prévus ou utilisés soit partiellement, soit exclusivement pour le transport par route de marchandises, et dont la masse maximale autorisée est de plus de 3,5 tonnes. Les véhicules suivants tombent également dans le champ d'application de la taxe : camions de marché, dépanneuses, roulottes, collecteurs de déchets ménagers.

La mise en place d'un tel changement vertueux implique un certain nombre d'adaptations et provoque un certain nombre de contestations et de résistances, générant des revendications dont

fiscale ontmoediging. Het plan om de vervuilendste auto's te vervangen door minder vervuilende exemplaren heeft zijn verdiensten, maar lost niet veel op. Daarom moeten fiscale ingrepen soelaas brengen.

Omvat het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan de mogelijkheid om milieubelastingen te heffen op auto's? Zijn er anders andere beslissingen in die zin genomen? Minister Fremault kondigde tijdens het regeringsoverleg over het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan een vergroening van de fiscaliteit aan. Kunt u ons daar verder over informeren?

Er bestaan meerdere instrumenten om de fiscaliteit te vergroenen. Zo hebben we het al vaak over stadstol gehad.

Een derde aspect is de kilometerheffing. De invoering daarvan in het Brussels Gewest verliep vrij chaotisch. De heffing werd tijdens de vorige regeerperiode goedgekeurd en beoogt de belasting van het gebruik van de wegen en een overstap naar andere, duurzamere transportmiddelen.

Sinds 1 april geldt er een kilometerheffing voor alle motorvoertuigen die geheel of gedeeltelijk voor goederentransport over de weg gebruikt worden en waarvan het maximale laadgewicht meer dan 3,5 ton bedraagt. Ook marktwagens, takelwagens, woonwagens en vuilniswagens horen daarbij.

De verandering impliceerde een aantal aanpassingen en riep een aantal weerstanden op. De neteligste kwesties zijn de technische toepassing en de financiële gevolgen.

Sinds begin april moeten Belgische en buitenlandse vrachtwagens van meer dan 3,5 ton die over de Belgische wegen rijden, uitgerust zijn met een on-board unit (OBU), die registreert hoe ver de vrachtwagen rijdt.

Bij de start werd alleen de OBU van het merk Satellic erkend door Viapass. Het bedrijf kreeg dus een twaalfjarig contract om de kilometerheffing te innen. Het begin verliep echter chaotisch omdat er een heleboel kinderziektes in het systeem zaten. La Dernière Heure had het onder meer over 27 vrachtwagens van Net Brussel

certaines largement compréhensibles. Ce sont en particulier les questions relatives à la mise en œuvre technique et les répercussions financières qui sont les plus épineuses. Récemment encore, je lisais des articles sur l'impact financier de la taxe kilométrique.

Depuis début avril, chaque poids lourd tant belge qu'étranger de plus de 3,5 tonnes circulant sur les routes belges - et donc aussi bruxelloises - doit être équipé d'un OBU (on-board unit, dispositif de paiement électronique embarqué), qui enregistre la distance parcourue par le véhicule et détermine le tarif.

Au départ, seul l'OBU de la marque Satellic était agréé par Viapass. La société disposait ainsi d'un contrat de douze ans pour gérer l'organisation du prélèvement de la taxe. Les débuts ont toutefois été chaotiques, le système mis en place par Satellic subissant de nombreux dysfonctionnements. Ce sont ces mêmes dysfonctionnements qu'a rencontrés Bruxelles-Propreté, comme le relatait en date du 12 avril dernier un article de La Dernière Heure, qui mettait en lumière l'immobilisation de 27 camions en raison d'OBU défectueux.

L'appareil ne fonctionnait pas. Il serait impossible d'y charger de l'argent et donc de rouler légalement. Les véhicules de petit tonnage seraient taxés au taux maximal, etc. autant de griefs plus qu'interpellants.

À tout cela, s'ajoutait l'impossibilité totale de joindre le call center de Satellic. J'imagine que cela a été réglé.

Face à la situation monopolistique de Satellic et aux problèmes techniques de mise en œuvre, le 1er avril 2016, Viapass a d'ailleurs accrédité la société française Axxès comme fournisseur de services.

Face à ces différentes difficultés et aux défis que représente une mise en œuvre réussie de ce système, je me permets de vous interroger sur une série de points qui relèvent de la compétence régionale.

Avez-vous tenu compte de l'impact financier de la mise en œuvre de la taxe sur les poids lourds, qui dépend d'organismes régionaux ? C'est plutôt à

die niet konden uitrijden vanwege een defecte OBU.

Het apparaat werkte niet. Je kon er geen geld opladen en er wettelijk mee rondrijden, lichtere vrachtwagens moesten toch het maximumtarief betalen enzovoort. Bovendien bleek het onmogelijk om het callcenter van Satellic te bereiken. Ik neem aan dat dat probleem intussen opgelost is.

Om het monopolie van Satellic te doorbreken en de technische problemen te verhelpen heeft Viapass ook het Franse bedrijf Axxès erkend als dienstverlener.

Hebt u rekening gehouden met de financiële gevolgen van de kilometerheffing? Welke bedragen hebt u voor 2016 en 2017 ingeschreven in de begroting? Hebt u Satellic gecontacteerd over de defecten waarmee Net Brussel geconfronteerd werd? Hebben andere gewestelijke diensten soortgelijke problemen gerapporteerd? Welke oplossingen zijn er gevonden?

Mme Laanan, en charge de la Fonction publique que s'adresse cette question, mais vous pourrez certainement me répondre. Vous vous êtes sûrement concertés.

Quels sont les montants que vous avez prévus en la matière au budget pour 2016 et pour 2017 ? Quels contacts avez-vous pris avec la société Satellic pour régler les défaillances techniques évoquées à l'Agence Bruxelles-Propreté ? D'autres problèmes du même type ont-ils été rencontrés par d'autres services régionaux ? Enfin, - et c'est le plus important - quelles solutions y ont-elles été apportées ?

Discussion conjointe

M. le président.- La parole est à M. Uyttendaele.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Même si nous saluons l'instauration d'une zone de basse émission, le plan pluriannuel d'investissement (PPI) de la STIB ou les nombreux kilomètres de piste cyclable qui vont être installés à Bruxelles, je crois que ce système mérite encore quelques adaptations, notamment fiscales.

J'ai eu l'occasion, lors des questions d'actualité de vendredi dernier, de défendre, au nom de mon groupe, l'établissement d'une tarification kilométrique pour les véhicules particuliers. Je pense que la fiscalité verte pour les automobiles mérite également un débat.

De fait, notre Région devra poursuivre ses efforts pour relever des défis tels que la congestion automobile et la forte concentration de véhicules diesel dans la circulation, ainsi que la qualité de l'air et son lien avec la santé publique. Au-delà de l'exclusion des véhicules les plus polluants, des évolutions devront également être stimulées quant aux choix des motorisations faits par les automobilistes bruxellois, encore trop nombreux à opter pour des véhicules diesel.

De la même manière, la réforme de la fiscalité automobile devra se caractériser par une inclusion significative de critères environnementaux pertinents en matière de santé publique. C'est ainsi que, dans le cadre des compétences régionales, il conviendra de mener des actions de sensibilisation

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Uyttendaele heeft het woord.

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans)*.- *Ook al zijn we voorstander van een lage-emissiezone, het meerjareninvesteringsplan van de MIVB of de kilometers fietspad die in Brussel aangelegd zullen worden, toch denk ik dat het systeem nog enkele fiscale aanpassingen behoeft.*

Tijdens de dringende vragen van afgelopen vrijdag, kreeg ik de kans om in naam van mijn groep de invoering van een kilometerheffing voor particulieren te verdedigen. Ik denk dat ook de groene autofiscaliteit een debat verdient.

Het Brussels Gewest moet zijn inspanningen voortzetten om uitdagingen zoals het verkeersinfarct, de sterke concentratie van diesels, de luchtkwaliteit en de volksgezondheid het hoofd te bieden. Naast de uitsluiting van de vervuilendste auto's, moet er ook ingegrepen worden in de motorkeuze die Brusselse automobilisten maken.

De hervorming van de autofiscaliteit moet ertoe leiden dat beduidend meer milieucriteria die verband houden met de volksgezondheid een rol gaan spelen. We moeten communicatiecampagnes opzetten om te vermijden dat automobilisten die een nieuwe of gebruikte auto kopen een diesel kiezen.

Hoe zit het met het overleg met de federale overheid over de aanpassing van de fiscaliteit en

et de communication volontaristes pour inciter les automobilistes achetant des véhicules neufs ou d'occasion à se détourner de ce type de carburant. Pour atteindre ces objectifs, il faut que chaque niveau de pouvoir - et donc aussi le nôtre - assume ses responsabilités.

Qu'en est-il des consultations avec le gouvernement fédéral concernant l'adaptation de la fiscalité et la mise en œuvre des recommandations émises par la conférence interministérielle (CIM) de l'environnement ? En 2007, le Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) a réalisé, en collaboration avec les Facultés universitaires catholiques de Mons (FUCaM) et la Vrije Universiteit Brussel (VUB) sa première étude concernant l'écoscore.

Cette étude proposait une réforme des taxes de circulation en fonction de l'écoscore. En 2013, le VITO a simulé les impacts budgétaires et environnementaux d'une réforme de la taxe de mise en circulation. L'écoscore est actuellement utilisé par les pouvoirs publics régionaux et fédéraux comme critère d'achat pour les flottes de véhicules. Une telle réforme est-elle en cours de réflexion ?

Nous pensons par ailleurs que, plus le véhicule est polluant, plus sa mise en circulation doit coûter cher, mais appliquer uniquement des facteurs environnementaux peut bien entendu être source d'iniquité sociale. Par conséquent, j'insiste pour que le critère de puissance du véhicule soit additionné aux facteurs environnementaux. Il ressort de nombreuses études que la puissance du véhicule est liée à la catégorie socio-économique du propriétaire de ce véhicule. Quelle est votre position sur cette question ?

Enfin, Mme Fremault a annoncé que, sous peu, une étude d'opérationnalisation sera lancée et que le gouvernement a arrêté un calendrier avec une série de dates-clés selon les véhicules, avec une distinction entre diesel et essence. Disposez-vous de plus d'informations à ce sujet ?

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).- Groen est convaincu que la taxe de circulation et la taxe de mise en circulation devraient être*

de toepassing van de aanbevelingen van de interministeriële conferentie (IMC) Leefmilieu? In 2007 publiceerde de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) in samenwerking met de Facultés universitaires catholiques de Mons (FUCaM) en de Vrije Universiteit Brussel (VUB) haar eerste studie over de ecoscore.

De studie stelde voor om de verkeersbelasting te hervormen op basis van die ecoscore. In 2013 maakte VITO een simulatie van de budgettaire en ecologische impact. Wordt er aan zo'n hervorming gewerkt?

Voorts zijn we van mening dat hoe meer de auto vervuilt, des te hoger de belasting op de inverkeerstelling moet zijn. Als we echter alleen milieufactoren in rekening brengen, riskeren we sociale ongelijkheid in de hand te werken. Daarom hamer ik erop dat het vermogen van de auto ook ingecalculeerd moet worden. Uit talloze studies blijkt immers dat het vermogen van een auto recht evenredig is met de sociaal-economische klasse van de auto-eigenaar. Hoe denkt u daarover?

Mevrouw Fremault zei dat er binnenkort een studie komt en dat de regering een planning opgesteld heeft, waarin ook het onderscheid gemaakt wordt tussen diesel en benzine. Kunnen we daar meer informatie over krijgen?

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Groen is ervan overtuigd dat de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling volledig vervangen zou

remplacées par une taxation kilométrique intelligente, en collaboration avec les autres Régions. La Région flamande montre des signaux positifs dans ce sens. Côté wallon, c'est plus difficile. Avez-vous déjà examiné la possibilité, pour Bruxelles et la Flandre, d'introduire séparément cette taxation intelligente ? Une fois le système en place, nos amis wallons en percevront rapidement les avantages.

En attendant la taxation kilométrique intelligente, le gouvernement doit d'urgence renouveler ses outils, car le dossier traîne depuis des années.

On apprend dans le Plan régional air-climat-énergie que vous voulez réformer la fiscalité automobile en deux phases. Vous proposez, à court terme, de réformer la taxe de mise en circulation et la taxe de circulation sur la base d'une série de paramètres, tels que la puissance, la cylindrée, la norme Euro, le type de carburant, etc. La réforme devrait déjà entrer en vigueur en 2017.

Quelle sera-t-elle dans la pratique ? Concernant la norme Euro, par exemple, il y a souvent une grande différence entre la norme indiquée et les émissions réelles du véhicule. Nous pensons dès lors que Bruxelles devrait tenir compte des émissions réelles et de la pollution à laquelle les gens sont exposés.

Par ailleurs, le plan propose également de se baser sur la cylindrée. Cela signifie que la Région pourrait prélever une taxe environnementale sur les grosses voitures qui ne sont pas adaptées à un usage urbain. Envisagez-vous d'augmenter les taxes sur les grosses cylindrées ?

Vous voulez instaurer un nouveau modèle de fiscalité environnementale d'ici 2020. Un accord devrait intervenir d'ici l'été 2017. Menez-vous déjà des discussions préliminaires avec les autres Régions, le gouvernement fédéral ou le SPF Finances ? Comment se déroulent ces discussions ? Qu'ont-elles déjà livré ?

Comment se déroulent les négociations avec les autres Régions concernant la taxation des voitures de leasing ? Nombre de ces dernières sont immatriculées à Bruxelles. Comptez-vous les soumettre également à des règles plus strictes ou prévoyez-vous des exceptions pour ces véhicules,

moeten worden door een slimme kilometerheffing. Dat moet natuurlijk in samenwerking met de andere gewesten gebeuren. Uit het Vlaams Gewest komen er signalen dat het op vrij korte termijn verder wil gaan met een slimme kilometerheffing, ook voor personenwagens. In Wallonië ligt dat moeilijker. In Brussel hebben heel wat partijen zich daarover al positief uitgesproken. Ik vraag me af of u al hebt onderzocht of Brussel en Vlaanderen de slimme kilometerheffing apart kunnen invoeren. Ik ga ervan uit dat, zodra het systeem opgestart is, onze Waalse vrienden vrij snel het voordeel zullen inzien en mee willen doen.

Zolang de slimme kilometerheffing er niet is, moet de regering andere maatregelen nemen. Het is hoog tijd dat de huidige instrumenten worden vernieuwd. Dat sleept al jaren aan. Ik heb een vraag gevonden die mevrouw Annemie Maes u daarover in 2012 al heeft gesteld. U ging toen al vrij ver in uw antwoord over de vergroening van de verkeersfiscaliteit. U wilde niet alleen fijn stof, maar ook stikstofoxide meerekenen. U wilde ook rekening houden met het brandstoftype. Dat gaat allemaal de goede richting uit, maar de regering had ondertussen al een beetje verder moeten staan.

In het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan staat dat u de verkeersfiscaliteit in twee fasen wilt hervormen. Op korte termijn stelt u voor om de belasting op inverkeerstelling (BIV) en de verkeersbelasting te hervormen op basis van een aantal parameters, zoals vermogen, cilinderinhoud, de Euronorm, het type brandstof, enzovoort. Dat zou in 2017 al van start moeten gaan.

Hoe zal dat er in de praktijk precies uitzien? Het aanroeren van de grote principes is één zaak, maar daar kan je nog alle kanten mee uit. Wat die Euronorm betreft bijvoorbeeld, merken we dat er vaak een groot verschil is tussen de vermelde norm waaraan de wagen zogezegd zou voldoen en de reële uitstoot van die wagen. Daarom vinden wij dat Brussel zich niet alleen zou moeten baseren op dergelijke theoretische afspraken, maar rekening zou moeten houden met de reële uitstoot. De luchtvervuiling waaraan mensen blootgesteld staan, is immers een gevolg van de werkelijke uitstoot.

Verder staat er in het plan dat de cilinderinhoud

qui doivent soi-disant être taxés par les autres Régions ?

ook als basis kan dienen.

Dat betekent dat het gewest milieubelasting zou kunnen heffen op basis van het feit dat grote wagens niet geschikt zijn om in de stad mee te rijden. Een hogere belasting op grote wagens is logisch, want ze vervuilen veel meer dan een stadsauto.

Bent u van plan om de belastingen op grote wagens te verhogen?

Tegen 2020 wilt u een nieuw model voor de milieufiscaliteit invoeren. Dat moet in overleg met de federale belastingadministratie gebeuren. Het gevolg daarvan zou een grondige hervorming van de Brusselse autofiscaliteit moeten zijn. Tegen de zomer van 2017 zou er daarover een akkoord moeten zijn.

Voert u al voorbereidende gesprekken met de andere gewesten, de federale regering of de FOD Financiën? Hoe verlopen die gesprekken? Wat hebben ze al opgeleverd?

Hoe verlopen de onderhandelingen met de andere gewesten over de belasting van geleasete wagens? Heel veel geleasete wagens zijn in Brussel ingeschreven. Wilt u die ook aan de strengere regels onderwerpen of bent u van plan om voor die wagens uitzonderingen te verzinnen en u soepeler op te stellen, omdat de andere gewesten zogenaamd die belastingen moeten innen?

Wat meer duidelijkheid daarover is welkom, want de huidige onzekerheid roept heel wat vragen op.

M. le président.- La parole est à M. De Bock.

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

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Ce débat est très important, car il rejoint des thématiques qui nous sont chères comme l'environnement et la meilleure manière de relever les défis d'une bonne qualité de l'air. Le transport routier pollue beaucoup, comme l'a encore démontré une étude présentée la semaine passée. De plus, notre capitale accueille plus de 300.000 navetteurs par jour, bien souvent en voiture.

Ce phénomène n'est pas neuf et participe à la dispersion de particules fines et autres polluants nocifs dans notre environnement. Le chauffage

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).- Dit is een belangrijk debat want het gaat over belangrijke thema's zoals het milieu en de luchtkwaliteit. Het wegtransport is een grote vervuiler, zoals nog maar eens bleek uit een vorige week gepubliceerde studie. Bovendien krijgt de hoofdstad dagelijks 300.000 pendelaars over de vloer, van wie een groot deel met de auto komt.*

Dat verschijnsel is niet nieuw en is deels verantwoordelijk voor de verspreiding van fijn stof en andere schadelijke stoffen in de omgeving.

domestique et les avions décollant près de Bruxelles sont aussi des facteurs nocifs. Il ne sert pas à grand-chose de lancer une fiscalité environnementale contre les voitures les plus polluantes si on ne règle pas ces problèmes qui préoccupent nombre de nos concitoyens.

(Remarques de M. Pinxteren et de Mme Maes)

Il ne faudrait pas que, finalement, les Bruxellois qui choisissent de vivre en ville soient les plus mal lotis au niveau de la qualité de l'air, alors que déjà les loyers y sont bien plus élevés qu'en périphérie.

Nous disposons d'un important levier : le levier fiscal. Vous savez combien je suis attentif à cela, car vous détenez les clés de bon nombre de nos politiques. Pour le tax shift bruxellois notamment, vous avez été bien inspiré, ainsi que l'opposition de l'époque, qui participe avec vous à cette réflexion depuis de nombreuses années.

Dans leur étude, les experts ont abordé cette problématique. Ils disent qu'il serait possible d'envisager une fiscalité environnementale adéquate, reprenant la taxe de circulation et la taxe de mise en circulation, au-delà de la simple taxe kilométrique, qui passe du système des poids lourds au système des voitures individuelles. C'est l'un des moyens que l'on peut mettre en œuvre.

D'autres prônent également, sans forcément avoir tort, une sorte de péage urbain, payant aux heures de pointe et gratuit en heures creuses. Cela pourrait encourager un transfert vers les autres moyens de transport.

Il faut donc mener une grande réflexion globale à ce sujet, ne pas se précipiter et bien choisir le meilleur levier. Ce doit être la philosophie de notre gouvernement. Il y a quatre ans, des primes très importantes ont été décidées au niveau fédéral pour les voitures non polluantes ou peu polluantes. Je connais beaucoup de gens qui ont investi dans ce type de véhicules. Cependant, 99% de ces voitures avaient des moteurs diesels, par ailleurs truqués. C'est un vrai scandale !

Même les écoscores, dont on parle tant, sont très peu fiables. Je ne voudrais donc pas que l'on fasse n'importe quoi, n'importe comment. Inciter les gens à acheter des voitures diesels, par ailleurs plus chères à l'achat, pour ensuite trouver qu'elles

Ook huiselijke verwarming en opstijgende vliegtuigen zijn schadelijke factoren. Het zet geen zoden aan de dijk om een milieubelasting op auto's te heffen als we ook de andere problemen niet aanpakken.

(Opmerkingen van de heer Pinxteren en mevrouw Maes)

Het is onaanvaardbaar dat Brusselaars die ervoor kiezen om in de stad te wonen, slechtere lucht inademen, terwijl ze ook nog eens hogere huurprijzen betalen.

In de studie bekeken de experts ook de fiscaliteit. Ze zeggen dat een adequate milieufiscaliteit mogelijk is door naast een kilometerheffing ook de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling onderhanden te nemen.

Anderen zijn voorstander van een stadstol die alleen tijdens de spits geïnd wordt. Misschien zou dat de overstap naar andere vervoersmiddelen stimuleren.

We moeten het onderwerp dus globaal en zonder overhaasting bekijken. Vier jaar geleden besliste de federale regering aanzienlijke premies te geven voor minder vervuilende auto's. Ik ken een heleboel mensen die zo'n auto aangekocht hebben. 99% daarvan heeft echter een dieselmotor, die bovendien op sjoemelsoftware draaide.

Zelfs de ecoscores zijn niet erg betrouwbaar. Ik wil dus niet dat we zomaar wat doen. De aankoop van diesels stimuleren om achteraf tot het besluit te komen dat ze vervuilender zijn, is erg teleurstellend.

Hoever staat u met de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling? Ik denk dat Vlaanderen de knoop al doorgehakt heeft. Het lijkt me nuttig om beide belastingen te gebruiken om eerdere inspanningen voort te zetten.

We moeten het milieuaspect een grotere rol laten spelen in de belastingen. De sticker die de minister van Leefmilieu voorstelt is een idee van de heer Gosuin uit 2002. Het zal misschien pas in 2018-2019 ingevoerd worden, maar het is belangrijk als we van Brussel een duurzame stad willen maken.

sont plus polluantes et changer son fusil d'épaule parce que les résultats ne sont pas suffisants au regard de l'investissement, c'est assez décevant.

Je m'inscris dans ce débat pour vous demander où vous en êtes dans la réflexion par rapport à la taxe de circulation et la taxe de mise en circulation. Je crois que la Flandre a déjà franchi le pas. Cela me semble positif d'actionner ces deux leviers et de les utiliser, notamment pour poursuivre les efforts que nous avons déjà consentis (en diminuant l'IPP par exemple), quitte à devoir payer plus cher sa taxe de circulation et de mise en circulation.

Nous devons opérer davantage de glissements fiscaux environnementaux. La pastille telle que la présente la ministre de l'Environnement est une vieille idée que M. Gosuin avait lancée en 2002. Cette idée ne verra peut-être le jour qu'en 2018-2019, mais c'est important qu'elle survienne pour inscrire Bruxelles dans une logique de ville durable.

Faut-il pour autant privilégier la voiture électrique ? C'est une question que nous devons nous poser. Nous constatons que les fabricants, comme par exemple Audi, produisent désormais des modèles de voiture électrique. Si cela peut sembler symbolique, la question des villes sans diesel doit néanmoins être posée. Notre objectif doit être d'œuvrer pour un environnement de meilleure qualité, mais l'électricité est-elle pour autant la meilleure des solutions ? En effet, nous savons aujourd'hui que l'électricité peut être produite de différentes manières et en fonction de son origine constituer une énergie plus ou moins propre. Quel est votre point de vue sur la question ?

Quel calendrier envisagez-vous pour ces mesures, en sachant que vous avez une grande marge de manœuvre et que c'est vous qui êtes aux commandes de l'amélioration de notre environnement urbain et, de facto, de l'attractivité de notre Région ?

We moeten er alles aan doen om de luchtkwaliteit in de steden te verbeteren, maar betekent dat dat elektrische auto's de beste oplossing zijn? Hoe denkt u daarover?

Wanneer denkt u de maatregelen in te voeren?

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

De voorzitter.- De heer Vanhengel heeft het woord.

M. Guy Vanhengel, ministre *(en néerlandais).- Je suis au courant du fait que chaque année, de plus en plus de voitures diesel sont immatriculées*

De heer Guy Vanhengel, minister.- Ik kan bevestigen dat ik op de hoogte ben van het feit dat het Brussels Gewest in verhouding met de andere

en Région bruxelloise par rapport aux autres Régions. On constate toutefois ces dernières années une légère baisse, sans doute due aux mesures fédérales de hausse des accises sur les véhicules diesel.

Par ailleurs, la part des voitures de leasing est élevée dans notre Région - environ 20% du parc automobile en 2015 -, étant donné qu'un grand nombre de sociétés de leasing y sont établies. Sur les 47.596 voitures de leasing immatriculées en 2015 dans la Région, environ 90% sont des voitures diesel. Puisque la révision de la fiscalité automobile applicable aux voitures de leasing nécessite un accord de coopération avec les autres Régions et que la Région wallonne y rechigne, notre marge de manœuvre est limitée. Cette catégorie sera donc exclue du champ de la réforme.

(poursuivant en français)

Pour mémoire, changer la taxation sur les véhicules de leasing ne peut se faire qu'en accord absolu avec les trois Régions. Donc, même si les gouvernements bruxellois et flamand ont une volonté prononcée pour aller dans ce sens, il faudrait également l'accord de la Région wallonne.

Pour la réforme sur la taxe de circulation et d'inscription du véhicule que nous prévoyons, nous avancerons en deux étapes. J'y reviendrai.

(poursuivant en néerlandais)

La proposition de verdurisation découragera l'acquisition de véhicules roulant au diesel.

(poursuivant en français)

M. Pinxteren, en matière de verdurisation de la fiscalité automobile, conformément à la décision du gouvernement du 22 octobre 2015, une fiscalité automobile doit être développée avec pour but de décourager l'achat et l'usage de véhicules polluants et d'encourager les véhicules respectueux de l'environnement, sans que cela ne se fasse au détriment des Bruxellois aux revenus les plus faibles. C'est ce qui est le plus compliqué.

J'ai donné instruction pour avoir un dispositif simple, mais qui dissuade fortement l'utilisation du diesel. Si nous voulons un message clair pour

gewesten elk jaar steeds meer dieselwagens inschrijft. Op basis van de informatie-inzameling van de administratie werd er een tijdje geleden al een analoge conclusie getrokken, met de nuance dat er de laatste jaren een lichte daling te constateren is. Dat is mogelijk te verklaren door de federale maatregelen, namelijk het verhogen van de accijnzen op dieselwagens.

Verder is het aandeel van leasingwagens in het gewest hoog: ongeveer 20% van het autopark in 2015, aangezien er tal van leasingmaatschappijen gevestigd zijn. Van de 47.596 leasingvoertuigen die in 2015 werden ingeschreven in het gewest volgens de cijfers van Febiac, zijn ongeveer 90% dieselvoertuigen. Aangezien voor de herziening van de verkeersfiscaliteit voor leasingwagens een aanpassing aan het samenwerkingsakkoord met de twee andere gewesten nodig is en aangezien dat voor het Waals Gewest moeilijk ligt, is onze manoeuvremarge beperkt. Die groep zal bijgevolg buiten de scope van de hervorming worden gehouden.

(verder in het Frans)

De belasting op leasauto's kan maar in onderlinge samenspraak tussen de drie gewesten gewijzigd worden.

De hervorming van de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling gebeurt in twee stappen.

(verder in het Nederlands)

Wat de vrees betreft dat leasingwagens buiten schot dreigen te blijven, kan ik u meedelen dat het vergroeningsvoorstel de aankoop van dieselwagens in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal ontraden.

(verder in het Frans)

Overeenkomstig de regeringsbeslissing van 22 oktober 2015 moet de autofiscaliteit zo uitgebouwd worden dat ze de aankoop en het gebruik van vervuilende auto's ontmoedigt en de aanschaf van milieuvriendelijke auto's stimuleert zonder dat Brusselaars met de laagste inkomens daar nadeel van ondervinden.

Ik heb opdracht gegeven om een eenvoudig

les citoyens, je crois qu'il faut des mesures très compréhensibles. Nous en discuterons encore au sein du gouvernement. À mes yeux, ces mesures devront insister avec force contre l'utilisation du diesel.

(Remarques de M. De Bock)

Nous garantirons bien sûr la sécurité juridique et mettrons ainsi en place un système transitoire, mais à partir de l'entrée en vigueur de notre système, l'achat d'un nouveau véhicule au diesel deviendra complètement insensé.

Le nouveau dispositif sera progressivement mis en place de sorte que les citoyens aient le temps de pouvoir s'adapter à la nouvelle réglementation. La nouvelle fiscalité automobile doit être appliquée dès le 1er janvier 2017.

L'un des éléments que j'ai soumis au débat est la question du maintien de la taxe de mise en circulation. Nous sommes à la recherche d'une recette globale qui doit financer notre budget. La possession du véhicule telle qu'elle a été conçue par la taxe de mise en circulation jadis doit-elle être envisagée de la même manière ? J'ai mis ce point à l'ordre du jour du débat sur la simplification. Selon moi, il faut oublier la taxe de mise en circulation en faveur de la taxe de circulation.

C'est d'ailleurs un peu ce que devrait être l'autre grand projet : la taxe kilométrique voulue par une majorité dont je fais partie. Je le dis souvent, la première à démontrer comment fonctionne la taxe kilométrique a été la Région bruxelloise. C'est un exercice que j'ai effectué il y a dix ans dans cette Région. Je suis un très grand défenseur de la taxe kilométrique en matière de fiscalité automobile.

Et donc, à ce moment-là, la taxe de mise en circulation ne fait plus partie de la panoplie des taxations possibles portant sur l'utilisation d'un véhicule. En outre, il convient de tenir compte des objectifs mentionnés dans l'accord gouvernemental bruxellois, où la fiscalité automobile est voulue moins complexe, plus juste et favorable aux Bruxellois.

Afin de réaliser ces objectifs, ma préférence, surtout dans une première phase, se porte sur les paramètres objectifs, indiscutables et

systeem te bedenken dat het gebruik van diesels sterk ontraadt. Als we de burger een duidelijke boodschap willen brengen, moeten we doorzichtige maatregelen nemen.

(Opmerkingen van de heer De Bock)

Natuurlijk zullen we rechtszekerheid bieden en met een overgangssysteem komen, maar zodra het systeem van kracht wordt, zal de aankoop van een diesel gekkenwerk worden.

Het nieuwe systeem wordt geleidelijk ingevoerd, zodat burgers de tijd krijgen om zich aan te passen. De nieuwe autofiscaliteit gaat in op 1 januari 2017.

Een van de elementen waarover ik het wil hebben is het behoud van de belasting op de inverkeerstelling. We zijn op zoek naar globale inkomsten voor het budget. Moet het autobezit op dezelfde manier belast blijven? Ik vind dat de belasting op de inverkeerstelling moet verdwijnen en de verkeersbelasting moet blijven. De kilometerheffing moet trouwens in dezelfde zin gaan. Ik ben een grote voorstander van die vorm van autofiscaliteit.

Dat zou de belasting op de inverkeerstelling overbodig maken. Bovendien moeten we rekening houden met de doelstellingen in het Brusselse regeerakkoord, dat een minder complexe, rechtvaardigere en voor Brusselaars voordelige autofiscaliteit voorstaat.

Ik wil in eerste instantie kijken naar objectieve parameters om werk te maken van de vergroening. Er is ook een praktisch aspect: ik beperk me tot de bekende elementen die bijvoorbeeld van de Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen (DIV) kan verstrekken.

Die vormen de basis voor de eerste fase van de vergroening van de autofiscaliteit. Tot zeker januari 2019 zal de federale dienst instaan voor de inning van de belastingen en die kan en wil geen nieuwe systemen met nieuwe parameters opzetten.

We kunnen daarentegen wel met de bestaande parameters werken. Zodra we de inning overnemen, kunnen we verder gaan, maar dat zal tijd kosten.

généralement reconnus afin de réaliser cet objectif de verdurisation. Il y a aussi un aspect pratique : je me tiens aux éléments connus émanant par exemple de la Direction pour l'immatriculation des véhicules (DIV).

C'est de ces éléments dont nous devons partir pour la première phase de la mise en route du nouveau système de verdurisation de la fiscalité automobile. En effet, jusqu'au moins en janvier 2019, ce seront les services de perception fédéraux qui se chargeront de la collecte de ces taxes, et eux ne sont pas aptes à - et ne veulent pas - créer de nouveaux systèmes, en intégrant de nouveaux paramètres, etc.

Nous pouvons par contre jouer avec les paramètres existants. Dès que nous reprendrons cette perception, nous pourrons aller plus loin, mais cela prendra du temps. Nous sommes déjà en train de reprendre le précompte immobilier. Une chose à la fois !

Voilà donc l'équation devant laquelle nous nous trouvons.

Il est d'ailleurs évident que, plus il y a de paramètres à prendre en considération, plus notre réglementation deviendra complexe - comme c'est le cas en Flandre - et susceptible d'être soumise aux contestations et intentions frauduleuses des constructeurs automobiles.

J'ai étudié les différents systèmes de taxation flamands, car la réglementation y a été modifiée deux fois. Le message fiscal envers l'automobiliste flamand me semble très peu lisible, faute de ligne conductrice. Je plaide au contraire pour un message très clair, ce qui me semble être la seule garantie pour obtenir des résultats. Il faut par exemple taxer fortement les véhicules avec un moteur diesel, pour en dissuader l'usage.

Comme M. Van Damme l'a déjà signalé, l'option consistant à différencier selon le type de carburant est indiquée, puisque la Région de Bruxelles-Capitale est caractérisée par une utilisation du diesel trop importante pour une grande ville. Dans un environnement urbain, où les déplacements sont bien souvent courts, les véhicules à essence ou les modèles écologiques – hybrides ou électriques – sont plus indiqués que ceux au diesel.

Hoe meer parameters we incalculeren, des te complexer wordt de reglementering, wat ze kwetsbaarder maakt voor klachten en fraude vanwege de autobouwers.

Ik heb de Vlaamse belastingssystemen bestudeerd, want de regeling is er tweemaal gewijzigd. De fiscale boodschap aan de Vlaamse automobilist lijkt me weinig doorzichtig. Ik pleit voor een duidelijke boodschap, want dat is volgens mij de enige resultaatsgarantie. We moeten bijvoorbeeld auto's met een dieselmotor zwaar belasten om het gebruik ervan af te raden.

Zoals de heer Van Damme al zei, is het aangewezen om te differentiëren op basis van het brandstoftype, aangezien het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te maken heeft met overmatig dieselgebruik. In een stedelijke omgeving, waar veelal korte verplaatsingen gemaakt worden, zijn benzinewagens of ecologische auto's geschikter dan dieselvoertuigen.

De regering zal na het parlementaire reces met een concreet voorstel voor de hervorming van de autofiscaliteit komen. Ik zal een ontwerp van ordonnantie indienen, zodat de vergroening kan ingaan op 1 januari 2017.

De problemen die Net Brussel ondervond met Satellic, deden zich ook elders voor. Het bedrijf heeft ingegrepen en nu valt alles stilaan in de plooi. Ik heb nog een ander probleem ondervonden met Satellic: de lijst met wanbetalers. Hun systeem had slecht gewerkt en de lijst was te lang. Ook dat is intussen rechtgezet.

Ik ben voor een veralgemening van de kilometerheffing, maar in tegenstelling tot wat de heer De Lille zegt, denk ik niet dat twee gewesten alleen van start kunnen gaan met zo'n maatregel.

(verder in het Nederlands)

We moeten in Europa pleiten voor de veralgemening van de kilometerheffing. Ik ben daar een absolute voorstander van. We maken pas echt kans op slagen als Europa het signaal geeft dat het de kilometerheffing overal invoert.

Ik denk niet dat Vlaanderen en Brussel er in België met z'n tweeën aan kunnen beginnen. Er is

Les véhicules à essence émettent moins de particules nuisibles, telles que les particules fines et le CO2. Par conséquent, une ponction fiscale plus importante sur les véhicules roulant au diesel semble recommandée.

Le gouvernement sera saisi, après les vacances parlementaires, d'une proposition concrète de réforme de la fiscalité automobile. Je déposerai un projet d'ordonnance afin que la nouvelle fiscalité verte puisse entrer en vigueur le 1er janvier 2017.

Les problèmes rencontrés par Bruxelles-Propreté avec Satellic l'ont été par beaucoup d'autres. La société a fait le nécessaire et les choses reprennent leur cours normal. J'ai eu un autre petit problème particulier avec Satellic : l'obtention de la liste des mauvais payeurs. Leur filtrage avait mal fonctionné et la liste était trop importante. Nous avons, là aussi, rectifié le tir.

Je suis pour une généralisation de la tarification kilométrique mais, contrairement à ce que dit M. De Lille, je ne crois pas que deux Régions puissent lancer à elles seules ce type de mesures.

(poursuivant en néerlandais)

Nous devons plaider en Europe pour une généralisation de la tarification kilométrique. La Flandre et Bruxelles n'y parviendront pas à elles seules. Vu le grand nombre de voitures de leasing, un Wallon qui se rend à Bruxelles devrait payer la taxation kilométrique, en plus de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).- N'est-ce pas là un argument pour les convaincre d'y participer ?*

M. Guy Vanhengel, ministre *(en néerlandais).- C'est une bonne idée d'essayer d'avancer de cette manière.*

(poursuivant en français)

Je crois avoir répondu à la plupart des questions posées.

M. le président.- La parole est à M. Van Damme.

het probleem van het grote aantal leaseauto's en een Waal die naar Brussel komt en nog steeds verkeersbelasting en belasting op inverkeerstelling betaalt, zou dan ook nog eens kilometerheffing moeten betalen.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Dat is toch een argument om hen te overtuigen om mee te doen?

De heer Guy Vanhengel, minister.- Het is een goed idee om te proberen om op die manier vooruitgang te boeken.

(verder in het Frans)

Ik denk dat ik het merendeel van de vragen beantwoord heb.

De voorzitter.- De heer Van Damme heeft het woord.

M. Jef Van Damme (sp.a) *(en néerlandais).- Ai-je bien compris que vous voulez adapter la taxe de circulation d'ici le 1er janvier 2017 ?*

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Heb ik het goed begrepen dat u al tegen 1 januari 2017 de verkeersbelasting wilt aanpassen?

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

De voorzitter.- De heer Vanhengel heeft het woord.

M. Guy Vanhengel, ministre *(en néerlandais).- Je compte soumettre au gouvernement un projet d'ordonnance après l'été, afin de rendre plus verts les montants de la taxe de mise en circulation et la taxe de circulation, à l'exception des voitures de leasing.*

De heer Guy Vanhengel, minister.- Het is de bedoeling om na de zomer een ontwerp van ordonnantie voor te leggen aan de regering waarbij de tarieven voor de belasting op de inverkeerstelling en de verkeersbelasting, met uitzondering van de leasingwagens, worden aangepast en vergroend. Daarbij zal de aankoop van nieuwe dieselwagens worden ontraden en de fiscale last op de aankoop van kleinere en minder vervuilende voertuigen kleiner worden.

M. le président.- La parole est à M. Pinxteren.

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Nous partageons évidemment votre volonté d'avancer sur ce sujet et de bannir autant que faire se peut les véhicules diesel, ainsi que de limiter les véhicules tout court. La fiscalité joue un rôle ; vous l'avez bien compris, quoique je trouve très ambitieux un calendrier avec un texte déposé en septembre pour une mise en œuvre en janvier.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).- We zijn het natuurlijk eens met u als u de diesel in de mate van het mogelijke uit de stad wil verbannen en het aantal voertuigen wil terugdringen. U beseft dat de fiscaliteit daar een rol in kan spelen, al vind ik het erg ambitieus dat u in september met een tekst wil komen die in januari van kracht moet worden.*

(Colloques)

(Samenspraak)

Les délais de rigueur nous emmèneront sans doute plutôt en 2018. Mais vous voulez avancer, et on ne va pas vous le reprocher !

Het lijkt me voorzichtiger om van start te gaan in 2018, maar u wilt vooruit en dat zullen we u niet verwijten!

Concernant les taxes de mise en circulation et de circulation, peut-être la Région flamande a-t-elle modifié son système, mais il me revient que l'accent a été mis sur la taxe de mise en circulation. Ce choix d'un type de véhicule plutôt qu'un autre est un outil qu'il ne faut pas écarter directement, mais évaluer. Peut-être est-il pertinent pour infléchir les choix, pour peu qu'ils soient aidés par une plus grande lisibilité des performances des différents véhicules, à l'image de la classification de A à G pour les appareils électroménagers. Peut-être pourrait-on essayer de faire quelque chose d'aussi simple au niveau automobile.

Vlaanderen heeft het systeem gewijzigd, maar ik hoor dat daar de klemtoon op de belasting op de inverkeerstelling ligt. Die helpt om de autokeuze te beïnvloeden, al moet ze misschien transparanter gemaakt worden met een indeling van A tot G zoals voor huishoudapparaten.

Se pose aussi la question des normes et de la

Dan rijst de vraag van de normen en de controle van die normen. De ecoscore kan een oplossing zijn, al moet die dan door een onafhankelijk orgaan in de gaten gehouden worden.

We kunnen het bezit van een auto belasten, maar we zijn ook geïnteresseerd in een tarifering van het gebruik van particuliere auto's. Of dat via een kilometerheffing, een stadstol of een ander

vérification de ces normes. L'écoscore peut constituer une solution, même s'il doit certainement faire l'objet d'un suivi indépendant.

Enfin, on peut réfléchir à une fiscalité sur la possession du véhicule, mais ce qui nous intéresse aussi, c'est une tarification à l'usage pour les véhicules particuliers. De ce côté, il reste encore des pistes à investiguer : tarification kilométrique, péage urbain ou autres. Nous serons particulièrement attentifs à la mise en œuvre des mesures dans le domaine de l'usage des véhicules dans notre Région.

(Remarques)

- *Les incidents sont clos.*

mechanisme kan, moeten we nog onderzoeken. We zullen hoe dan ook nauwlettend toezien op de maatregelen die het autogebruik in het gewest moeten terugdringen.

(Opmerkingen)

- *De incidenten zijn gesloten.*

QUESTIONS ORALES

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

QUESTION ORALE DE M. ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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,

ET 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 "les retards de rétrocession et les erreurs de prévisions concernant l'IPP

MONDELINGE VRAGEN

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

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,

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

betreffende "de achterstand in de doorstortingen en de vergissingen in de

et le PRI".

M. le président.- Le ministre Guy Vanhengel répondra à la question orale.

La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Comme chacun le sait, les communes bruxelloises vivent largement des recettes liées à la perception par le Service public fédéral (SPF) Finances, des additionnels au précompte immobilier (PI) et l'impôt des personnes physiques (IPP). Ce n'est pas un fait nouveau, les délais de rétrocession par l'administration fédérale sont de plus en plus lents et les prévisions annoncées parfois revues à la baisse dans le courant de l'année, comme ce fut le cas en novembre dernier pour l'IPP.

Or, à ce manque à gagner souvent important pour les communes, s'ajoute la difficulté pour les communes de planifier correctement leurs recettes et de facto leurs dépenses. Concernant l'IPP, pour 2015, c'est 53 millions que les communes n'ont pas perçus sur les 225 millions initialement prévus.

Toujours concernant l'IPP, nous avons eu un débat à ce sujet à la suite justement des mauvaises nouvelles annoncées en novembre dernier. La Région n'a pas vraiment de leviers en la matière, hormis constater les manquements du niveau fédéral et rester vigilante en cas de nouvelles baisses de prévision des recettes IPP. Nous devons aussi rester attentifs à un éventuel nouveau déséquilibre en la matière entre la Flandre d'un côté, et Bruxelles et la Wallonie de l'autre.

En ce qui concerne le PI dont l'enrôlement et la rétrocession connaissent également des retards, la situation est différente. La Région est davantage compétente en la matière. Je vous avais également interrogé en octobre dernier. Vous partagiez alors ma préoccupation et indiquiez votre volonté que Bruxelles Fiscalité soit pour 2017 responsable de l'enrôlement et la rétrocession du PI pour les communes bruxelloises, à l'instar de ce qui se fait déjà en Flandre.

Quel est l'état d'avancement de la mise en place d'une reprise par la Région du précompte immobilier annoncé pour 2017 ? Qu'en est-il de

ramingen van de personenbelasting en de onroerende voorheffing".

De voorzitter.- Minister Guy Vanhengel zal de mondelinge vraag beantwoorden.

De heer du Bus de Warnaffe heeft het woord.

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) *(in het Frans).- De Brusselse gemeenten zijn grotendeels financieel afhankelijk van de opcentiemen bij de onroerende voorheffing en de personenbelasting. De federale belastingadministratie stort de geïnde belastingen echter steeds later door. Bovendien zijn de bedragen soms lager dan aanvankelijk was aangekondigd. Dat laatste was in november nog het geval voor de opcentiemen bij de personenbelasting.*

Daardoor kunnen de gemeenten moeilijk hun inkomsten en bijgevolg hun uitgaven plannen. In 2015 was aangekondigd dat de gemeenten 225 miljoen euro zouden ontvangen, maar uiteindelijk werd het 53 miljoen euro minder.

In november besprak deze commissie het slechte nieuws over de opcentiemen bij de personenbelasting. Het Brussels Gewest kan daar echter niet veel aan doen, behalve vaststellen dat de federale overheid in gebreke blijft en waakzaam blijven voor nieuwe aangekondigde dalingen van de inkomsten uit de personenbelasting. We moeten ook opletten voor een nieuwe verstoring van het evenwicht tussen Vlaanderen enerzijds en Brussel en Wallonië anderzijds.

Het Brussels Gewest kan wel een grotere rol spelen op het gebied van de opcentiemen bij de onroerende voorheffing. In oktober 2015 zei u nog dat Brussel Fiscaliteit tegen 2017 de inning en doorstorting aan de Brusselse gemeenten moet overnemen.

Hoever staat u met de overname door het gewest van de onroerende voorheffing in 2017 en met de oprichting van Brussel Fiscaliteit? Is de door u vooropgestelde termijn haalbaar? Hoe verlopen uw contacten met de federale regering over de inning van de belastingen? U moet daar echt werk van maken, zodat het Brussels Gewest niet langer afhankelijk is van de goede wil van de federale

Bruxelles Fiscalité ? Le délai sera-t-il respecté ? Quel est l'état de vos contacts avec le gouvernement fédéral sur ces différents sujets et en particulier celui de l'IPP ? Nous sommes encore aujourd'hui tributaires du bon vouloir fédéral, je pense dès lors qu'il est nécessaire d'avancer. Vu l'importance des montants en jeu et le contexte financier morose de nos communes, nous avons une obligation de résultat en la matière.

regering.

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

De voorzitter.- De heer Vanhengel heeft het woord.

M. Guy Vanhengel, ministre.- En ce qui concerne l'état d'avancement de la mise en place de la reprise par la Région du précompte immobilier, je peux communiquer à l'honorable député les éléments suivants. À la suite du manque de personnel ayant entraîné l'impossibilité d'opérationnaliser le service du précompte immobilier (PRI), le gouvernement a décidé que la reprise du PRI serait reportée à 2018.

(Remarques de M. du Bus de Warnaffe)

Un plan spécifique de recrutement a été approuvé en novembre 2015 par le gouvernement et vise à pallier ce manque de personnel tant dans les aspects relatifs au projet (définition des besoins, tests, préparation des données, etc.) que dans ceux relatifs à l'opérationnalisation, c'est-à-dire la formation des agents au précompte immobilier, aux procédures et à l'outil informatique et la mise en place de l'organisation.

Le projet de reprise s'est poursuivi avec un nouvel étalement du planning : l'apprentissage du précompte et la prise en main de sa gestion à l'aide des outils et procédures définis nécessitent la présence d'un nombre suffisant d'agents. Sur les 39 agents prévus dans le plan, seulement trois ont été recrutés jusqu'à présent. Les phases d'apprentissage sont dès lors reportées à 2017. Nous espérons disposer de l'effectif nécessaire à ce moment-là.

De heer Guy Vanhengel, minister *(in het Frans).- Bij gebrek aan personeel kon de dienst voor de onroerende voorheffing onmogelijk aan het werk gaan. Daarom werd de overname van de onroerende voorheffing door het Brussels Gewest tot 2018 uitgesteld.*

(Opmerkingen van de heer du Bus de Warnaffe)

De regering keurde in november 2015 een rekruteringsplan goed om het personeelstekort weg te werken.

De planning van de overname werd bijgesteld. Van de 39 ambtenaren die nodig zijn voor het innen en doorstorten van de onroerende voorheffing, zijn er immers nog maar 3 aangeworven. Daarom werden de opleidingen tot 2017 uitgesteld. Hopelijk is er tegen dan voldoende personeel.

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Donc, rien n'est garanti !

De heer Emmanuel De Bock (DéFI) *(in het Frans).- Met andere woorden: niets staat vast.*

M. Guy Vanhengel, ministre.- Je dois vous avouer que le recrutement de personnel prend

De heer Guy Vanhengel, minister *(in het Frans).- Ik geef toe dat het zeer veel tijd vergt om*

énormément de temps.

(Remarques de M. De Bock)

Les agents fédéraux continuent à leur poste, ils seront ensuite répartis dans l'administration fiscale en général.

Bruxelles Fiscalité travaille actuellement avec le fournisseur CSC dans le marché Apollo, avec le support dans le cadre du projet de consultants externes (chef de projet, business analyst, program manager) à la gestion des données cadastrales (STIPAD) en phase de test, à la taxation proprement dite en phase de définition détaillée (les besoins, les règles de calcul, les documents, dont l'avertissement-extrait de rôle, la comptabilisation, les procédures de rappel, les outils de gestion pour les interactions avec le redevable, etc.).

L'enjeu de la reprise est le financement stable des communes. Si nous reportons, c'est parce que nous ne voulons pas d'incident. La réalisation du plan de recrutement et la résorption de son retard sont des conditions sine qua non à la réussite du projet de reprise et de son opérationnalisation.

Bruxelles Pouvoirs locaux (BPL) gère les retards de rétrocession et les prévisions concernant l'IPP et le précompte immobilier de l'autorité fédérale pour le compte des communes. Les services du ministre-président font savoir que les relations n'ont pas vraiment évolué avec le pouvoir fédéral depuis quelques mois concernant les matières fiscales.

Depuis la révision considérable à la baisse l'an dernier de l'impôt des personnes physiques régional, plusieurs concertations administratives se sont tenues entre les Régions et le SPF Finances afin d'éviter autant que possible à l'avenir cette débâcle. À la suite de cela, le SPF Finances s'est engagé à impliquer les Régions plus étroitement et de les informer plus rapidement sur les possibles ajustements budgétaires.

Au niveau bruxellois, un comité de monitoring a été créé pour suivre cette question de très près. À cet effet, en exécution de la décision du Comité de concertation du 24 février 2016, une concertation a eu lieu le 4 mars 2016 entre le SPF Finances et les Régions pour estimer l'impôt des personnes

het nodige personeel in dienst te nemen.

(Opmerkingen van de heer De Bock)

De federale ambtenaren blijven hun werk doen en zullen later over de belastingadministratie worden verspreid.

Brussel Fiscaliteit werkt momenteel samen met het bedrijf CSC en met ondersteuning van externe consultants voor het beheer van de gegevens uit het kadaster tijdens de testfase. De eigenlijke belasting in verkeert in de fase van de gedetailleerde definitie.

De overname van de onroerende voorheffing moet tot een stabiele financiering van de gemeenten leiden. We stellen ze uit om problemen te vermijden.

Brussel Plaatselijke Besturen (BPB) beheert de achterstallige doorstortingen en de ramingen voor de personenbelasting en de onroerende voorheffing van de federale overheid aan de gemeenten. Het overleg met de federale regering over de fiscaliteit zit al enkele maanden vast.

Sinds de nieuwe raming van de personenbelasting van vorig jaar, die aanzienlijk lager is dan wat aanvankelijk was aangekondigd, vond er meermaals overleg plaats tussen de gewesten en de FOD Financiën om een dergelijk debacle in de toekomst te vermijden. De FOD Financiën beloofde om de gewesten meer te betrekken en ze ook sneller in te lichten over mogelijke herzieningen.

Het Brussels Gewest richtte een monitoringcomité op om de zaak van nabij te volgen. Op 4 maart vond er overleg plaats tussen de FOD Financiën en de gewesten om de personenbelasting te ramen met het oog op de federale begrotingscontrole. Die nieuwe werkwijze, waar het Brussels Gewest op aandrong, wordt in de toekomst gebruikt om sneller te kunnen reageren. De nieuwe schattingsmethode werd op 4 maart voorgesteld aan de vertegenwoordigers van het Brussels Gewest.

Een van de belangrijkste wijzigingen heeft te maken met het feit dat de raming gebaseerd is op de gegevens over de globale inkomsten van het Federaal Planbureau, terwijl dat vroeger

physiques en vue du contrôle budgétaire fédéral. La nouvelle méthodologie, également à la demande de la Région de Bruxelles-Capitale, sera utilisée à l'avenir afin de pouvoir réagir plus rapidement. Cette nouvelle méthode d'estimation a largement été expliquée, à l'aide de la documentation nécessaire, aux représentants des Régions lors de la concertation du 4 mars 2016.

L'une des principales modifications de la nouvelle estimation réside dans le fait que l'on se base sur les revenus globaux fournis par le Bureau fédéral du plan, alors qu'on se basait, lors des précédentes estimations, sur la croissance nominale des salaires bruts. Étant donné que le SPF Finances se charge de l'impôt des personnes physiques et donc dispose des données déclaratives individuelles, il reste responsable de la fiabilité des estimations.

Des contacts réguliers ont lieu. Nous sommes très attentifs à cette question. Souvenez-vous du débat sur le contrôle budgétaire de mars 2015 où nous étions les premiers à signaler le problème et à rectifier le tir. Nous vérifions les erreurs potentielles du changement de méthode du pouvoir fédéral.

gebeurde op basis van de nominale stijging van de brutolonen. Aangezien de FOD Financiën de personenbelasting int en over de gegevens uit de aangiften beschikt, blijft die dienst verantwoordelijk voor de betrouwbaarheid van de ramingen.

Er vindt regelmatig overleg plaats. De Brusselse regering blijft waakzaam en gaat na of er zich eventuele fouten voordoen bij de nieuwe werkwijze van de federale overheid.

M. le président.- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

De voorzitter.- De heer du Bus de Warnaffe heeft het woord.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Je ne doute pas de votre vigilance en la matière. Je suis toutefois un peu interpellé, même si je comprends la réalité de vos difficultés, par le report de la mise sur pied de la cellule Bruxelles Fiscalité. La seule chose que nous pouvons faire est de mettre une question à l'ordre du jour dans six mois pour savoir où l'on en est, puisque les recrutements se font lentement. Si l'on veut que tout soit opérationnel pour 2018, nous devons au minimum assurer un suivi de l'évolution de cette mise en place.

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) *(in het Frans).- Ik twijfel er niet aan dat u waakzaam blijft, maar ik ben toch geschokt over het uitstel van de oprichting van Brussel Fiscaliteit. Het enige wat we kunnen doen, is over zes maanden een nieuwe stand van zaken vragen over de oprichting van dat agentschap.*

- L'incident est clos.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

AAN DE HEER GUY VANHENGEL, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING,

RELATIONS EXTÉRIEURES ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

concernant "le régime de coparenté dans le précompte immobilier".

M. le président.- La parole est à M. Delva.

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- En cas de divorce, les parents optent de plus en plus souvent pour la garde alternée. Selon le rapport du médiateur fédéral cependant, l'inégalité de traitement entre les parents ayant fait le choix d'une prise en charge des enfants équitablement répartie est grande.*

Le maintien du domicile fiscal de l'enfant comme seul critère entraîne plusieurs différences de traitement à l'avantage du parent détenteur de ce domicile. Cette critique concerne la réglementation fédérale, mais aussi les règles bruxelloises en matière de réduction du précompte immobilier pour les gens ayant un ou plusieurs enfant(s) à charge.

Dans un arrêt du 5 mai 2011, la Cour constitutionnelle a jugé, pour une situation similaire en Wallonie, qu'il s'agit d'une entorse au principe d'égalité.

Avez-vous conscience des différences de traitement entre les parents chez qui les enfants sont domiciliés et ceux chez qui ils ne le sont pas ? Y voyez-vous également une forme de discrimination à l'encontre du parent chez qui les enfants ne sont pas domiciliés ? En tiendrez-vous compte dans votre réforme fiscale en chantier ? Adopterez-vous une réglementation pour le régime de la coparenté, sachant que cette adaptation n'aura pas d'impact financier ? Si oui, quelle solution envisagez-vous ? Si non, pourquoi ?

BELAST MET FINANCIËN, BEGROTING, EXTERNE BETREKKINGEN EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,

betreffende "de co-ouderschapsregeling in de onroerende voorheffing".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Bij een echtscheiding kiezen ouders steeds vaker voor verblijfsco-ouderschap voor de kinderen. Die verblijven dan wekelijks of tweewekelijks bij de ene ouder om daarna bij de andere ouder te gaan wonen.

In onze samenleving bestaan er verschillende gezinsvormen en het is een uitdaging voor de wetgever om daar een antwoord op te bieden. Soms slagen we daar niet in. In het rapport van de federale ombudsman staat bijvoorbeeld te lezen dat het verschil in behandeling tussen ouders bij wie de huisvesting van de kinderen na een scheiding gelijkmatig is verdeeld, niet door de beugel kan.

Het rapport stelt dat het behoud van de fiscale woonplaats van het kind als enige criterium tot meerdere verschillen in behandeling leidt in het voordeel van de ouder waar de fiscale woonplaats van het kind zich bevindt. Die kritiek slaat op de federale regelgeving, maar is evenzeer van toepassing op de Brusselse regels omdat er volgens mij in Brussel nog steeds geen co-ouderschapsregeling bestaat voor de belastingvermindering op de onroerende voorheffing voor bijslaggerechtigde kinderen.

In een arrest van 5 mei 2011 heeft het Grondwettelijk Hof voor een gelijkaardige situatie in Wallonië geoordeeld dat dat een schending is van het gelijkheidsbeginsel. Domicilie werd namelijk niet als een pertinent criterium aanvaard.

Bent u op de hoogte van de verschillende behandeling tussen de ouders waarbij de kinderen gedomicilieerd zijn enerzijds en ouders waar de kinderen niet gedomicilieerd zijn anderzijds? Gaat u akkoord met het feit dat dat een vorm van discriminatie is jegens de ouder bij wie de kinderen niet gedomicilieerd zijn, maar die toch halftijds instaat voor de opvoeding van de

kinderen? Zult u daarmee rekening houden in de fiscale hervormingsplannen die in de steigers staan? Zult u een regeling treffen voor mensen die gekozen hebben voor co-ouderschap, wetende dat die aanpassing geen financiële impact zal hebben? Zo ja, hoe ziet u de oplossing? Zo neen, waarom niet?

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

De voorzitter.- De heer Vanhengel heeft het woord.

M. Guy Vanhengel, ministre *(en néerlandais).- Une solution à cette discrimination dans le cadre du précompte immobilier fera partie de l'ordonnance portant reprise du service du précompte immobilier. L'administration a élaboré différentes solutions au problème et nous sommes occupés à examiner la réponse la plus adéquate.*

De heer Guy Vanhengel, minister.- Ik ben ervan op de hoogte dat er een verschillende behandeling is tussen de ouders bij wie de kinderen gedomicilieerd zijn en ouders bij wie de kinderen niet gedomicilieerd zijn. Een oplossing voor deze discriminatie in het kader van de onroerende voorheffing zal deel uitmaken van de ordonnantie betreffende de overname van de dienst onroerende voorheffing. De administratie heeft momenteel verschillende oplossingen voor het probleem uitgewerkt. We onderzoeken nu welke oplossing het meeste sluitende antwoord biedt.

- L'incident est clos.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD VERSTRAETE

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,

ET 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 "les propos du ministre en lien

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD VERSTRAETE

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,

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

betreffende "de uitspraken van de minister

avec les frais et recettes liés au projet de nouveau stade national et les éventuelles solutions pour le Mémorial Van Damme".

in verband met de kosten en opbrengsten van het Eurostadionproject en de mogelijke oplossingen voor de Memorial Van Damme".

M. le président.- Le ministre Guy Vanhengel répondra à la question orale.

De voorzitter.- Minister Guy Vanhengel zal de mondelinge vraag beantwoorden.

La parole est à M. Verstraete.

De heer Verstraete heeft het woord.

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).- Dans un reportage de l'émission flamande Panorama, vous avez déclaré que l'apport en capital de la Région pour l'aménagement du parking ne serait pas répercuté sur le contribuable et rapporterait même de l'argent.*

Vous avez également laissé entendre qu'il n'y avait pas encore de contrats définitifs, mais qu'ils étaient en passe d'être signés. Un rapport d'incidences environnementales s'inscrivant dans le cadre de la nouvelle enquête publique sur la modification partielle du Plan régional d'affectation du sol pour le plateau du Heysel écrit noir sur blanc : "Les impacts cumulés du projet de plan et du stade démontrent qu'il sera nécessaire d'aménager un nouvel accès au ring reliant directement le Parking C (réaménagé pour les besoins du stade), la voie de liaison et le ring intérieur. Cette possibilité a été étudiée dans l'étude d'incidences du stade et le présent rapport confirme que, dans l'hypothèse où le nouveau stade vient s'ajouter au projet de plan, il est nécessaire de créer ce nouvel accès."

Enfin, nous ne connaissons toujours pas l'impact financier des alternatives pour le Mémorial Van Damme. Selon le magazine d'investigation Médor, vous avez commandé une étude à la VUB.

Comment le parking sera-t-il financé par la Région sans en répercuter la facture sur le contribuable ? Pouvez-vous expliquer en quoi il s'agira d'un investissement rentable ? Des contrats définitifs ont-ils désormais été signés ? Si non, quel est le problème ?

Le rapport d'incidences environnementales confirme la nécessité de créer un nouvel accès. Depuis quand le savez-vous ? Pouvez-vous nous en dire plus ? Quel est le coût de la voie de liaison ? Quelles instances le prendront en

De heer Arnaud Verstraete (Groen).-. In de Panoramareportage "Voetbalstadions: fluitje van een cent?" zei u dat de kapitaalinbreng van het gewest voor de aanleg van de parking "de belastingbetaler niet aangerekend zal worden en zelfs geld zal opbrengen".

U liet ook verstaan dat er op het moment van de opnames nog geen definitieve contracten waren, maar dat die nu ongeveer ondertekend moeten zijn. In een milieueffectenrapport (MER) dat past in een nieuw openbaar onderzoek met betrekking tot het ontwerp van een gedeeltelijke wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan voor het Heizelplateau, wordt letterlijk het volgende gesteld: "De cumulatieve effecten van het ontwerpplan en het stadion tonen aan dat er een nieuwe toegang tot de Ring aangelegd zal moeten worden om parking C, heringericht voor het stadion, rechtstreeks aan te sluiten op de verbindingsweg en de Binnenring. Die mogelijkheid werd onderzocht in het onderzoek naar de gevolgen van het stadion en dit rapport bevestigt dat in het geval het nieuwe stadion aan het ontwerpplan toegevoegd wordt, de nieuwe toegang aangelegd zal moeten worden". Met andere woorden, er moet nieuwe infrastructuur aangelegd worden voor het Eurostadion, volgens het MER.

Ten slotte is er nog geen zicht op de financiële impact van de mogelijke oplossingen voor de Memorial Van Damme. Volgens onderzoeksmagazine Médor hebt u een studie besteld bij de VUB om de alternatieven te onderzoeken. Die studie zou intussen afgewerkt zijn.

Hoe wordt de parking door het gewest gefinancierd zonder dat het de belastingbetaler aangerekend wordt? Kunt u toelichten hoe het een winstgevende investering moet worden? Zijn er intussen definitieve contracten afgesloten? Zo

charge ? Selon quelle clé de répartition ?

Quelles solutions examinez-vous pour le Mémorial Van Damme ? Quel est le scénario privilégié ? Pour quel budget ? Confirmez-vous avoir commandé une étude à la VUB ? Est-il exact que l'un des scénarios implique la construction d'un nouveau stade de 20.000 places assises ? Cela suffira-t-il pour le Mémorial Van Damme ? Quels budgets y seront-ils affectés ? Quelles sont les conclusions de l'étude ? Pouvons-nous l'obtenir ?

Selon Médor, il a été convenu lors de négociations entre la Ville de Bruxelles et Ghelamco que la ville prendra en charge le coût d'un éventuel assainissement du sol. Pouvez-vous le confirmer ? N'est-ce pas contraire à ce qui figurait dans l'appel d'offres général ?

niet, wat is dan het probleem?

In het MER wordt bevestigd dat er een nieuwe weg moet komen. Sinds wanneer bent u daarvan op de hoogte? Kunt u daar meer details over geven? Wat zijn de kosten van de verbindingsweg? Welke instanties zullen die kosten dragen? Volgens welke verdeelsleutel?

Welke oplossingen onderzoekt u voor de Memorial Van Damme? Wat is het voorkeursscenario? Welk budget staat daar tegenover? Bevestigt u dat u de VUB de opdracht gegeven hebt om een studie uit te voeren over de alternatieven voor de Memorial Van Damme? Klopt het dat een van de scenario's de bouw van een nieuw stadion van 20.000 zitplaatsen inhoudt? Volstaat dat voor de Memorial Van Damme? Welke budgetten zijn daarvoor uitgetrokken? Wat zijn de conclusies van de studie? Kunnen we de studie krijgen?

Volgens Médor is er tijdens de onderhandelingen tussen de stad Brussel en Ghelamco afgesproken dat de stad voor de kosten van een eventuele bodemsanering zal instaan, hoewel eerst bepaald was dat de bouwheer daarvoor zou opdraaien. Kunt u dat bevestigen? Is het niet in tegenspraak met wat in de algemene offerteaanvraag stond?

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

De voorzitter.- De heer Vanhengel heeft het woord.

M. Guy Vanhengel, ministre *(en néerlandais).- Je puis rassurer Mme Genot. Lorsque j'ai vu entrer M. Verstraete, j'ai vite pris un calmant.*

Les plans relatifs à Neo et au stade intègrent de profondes modifications de l'aménagement du plateau du Heysel. Le parking est construit dans le cadre d'un partenariat public-privé. La Ville de Bruxelles et la Région bruxelloise y injectent chacune 40 millions d'euros et le secteur privé, 80 millions d'euros. La Région de Bruxelles-Capitale consent cette dépense après consultation de l'Institut des comptes nationaux (ICN), qui a confirmé sa déconsolidation.

Bien évidemment, une nouvelle infrastructure routière sera nécessaire, notamment pour fluidifier le trafic depuis et vers le nouveau parking. L'ensemble des parties concernées et les

De heer Guy Vanhengel, minister.- Ik kan mevrouw Genot geruststellen, toen ik de heer Verstraete zag binnenkomen, heb ik snel een kalmeermiddel genomen.

Het Eurostadion kwam vorige week in deze commissie reeds aan bod. Op vraag van de heer Pinxteren lichtte ik toen het dossier van de parking uitgebreid toe. De plannen voor Neo en voor het stadion omvatten ingrijpende wijzigingen aan de inrichting van de Heizelvlakte.

De parking wordt binnen een publiek-private samenwerking gebouwd. De stad Brussel en het Brussels Gewest brengen daarbij afgerond elk 40 miljoen euro in en de privésector 80 miljoen euro. Samen is dat 160 miljoen euro.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest doet die

autorités se concertent à ce sujet.

En ce qui concerne l'organisation du Mémorial Van Damme, un groupe de travail a été constitué sous la direction du Comité olympique et interfédéral belge (COIB). Ce groupe de travail a pris connaissance d'une étude de la VUB, qui se veut être un fil conducteur pour une approche stratégique et la détermination d'un lieu pouvant accueillir un stade d'athlétisme international en Région bruxelloise.

Le groupe de travail examine toutes les pistes possibles pour combler la disparition éventuelle du stade Roi Baudouin, dans un scénario favorable au Mémorial Van Damme, mais aussi à d'autres sports.

En ce qui concerne le coût d'assainissement du sol, s'agissant d'accords entre la Ville de Bruxelles et Ghelamco, vous devrez poser vos questions à la Ville.

uitgave na raadpleging van het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR). Dat bevestigde dat de aanrekening ervan gedeconsolideerd wordt. De uitgave voor de parking wordt dus niet als een gewone uitgave beschouwd, maar als een investering. Het gaat bovendien om een investering in een parking met een ondernemingsplan, dat winstgevend moet zijn. Als dat niet het geval zou zijn, gaat het INR niet over tot deconsolidatie.

Uiteraard worden er ook nieuwe wegen aangelegd op de Heizel, niet alleen om het verkeer vlot van en naar de nieuwe parking te loodsen, maar in het kader van de volledige herinrichting van de site. Alle betrokken partijen en overheden plegen daarover overleg.

Op aansturen van het Belgisch Olympisch en Interfederaal Comité (BOIC) werd er een taskforce opgericht die zich over de organisatie van de Memorial Van Damme buigt. Alle betrokken partijen zijn erin vertegenwoordigd. De taskforce is op de hoogte van een studie van de VUB die een eerste aanzet en een leidraad vormt voor een strategische aanpak en locatiebepaling voor een internationaal atletiekstadion in het Brussels Gewest.

De taskforce onderzoekt in alle sereniteit alle denksporen om een eventueel verdwijnen van het Koning Boudewijnstadion op te vangen in een scenario dat niet alleen de Memorial Van Damme dient, maar dat ook opties biedt voor andere sporten dan atletiek naar gelang van de exploitatiemogelijkheden en –kosten van zo'n infrastructuur.

Wat de kosten van de bodemsanering betreft, gaat het over afspraken tussen de stad Brussel en Ghelamco. U zult uw vragen daarover dus aan de stad moeten stellen.

M. le président.- La parole est à M. Verstraete.

De voorzitter.- De heer Verstraete heeft het woord.

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).- Pouvons-nous obtenir l'étude de la VUB sur les alternatives pour le Mémorial Van Damme ?*

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ik begrijp dat u nog niet kunt inschatten hoeveel de nieuwe weginfrastructuur zal kosten.

Kunnen wij de studie van de VUB over de alternatieven voor de Memorial Van Damme

krijgen? Ik zou namelijk graag weten welke scenario's er voor dat evenement mogelijk zijn.

M. Guy Vanhengel, ministre *(en néerlandais).- Je vous la transmettrai.*

De heer Guy Vanhengel, minister.- Ik zal u die studie bezorgen.

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).- Vous dites que l'ICN a approuvé la déconsolidation du parking. Si je comprends bien l'avis rendu, les 40 millions d'euros à charge de la Région sont toujours inscrits dans le budget et proviennent des moyens ordinaires.*

Le prix moyen par place de parking sera de 9 euros. Comment ce parking sera-t-il rentable ? C'est surtout le Parc des expositions qui devra rapporter des recettes, mais il est entre des mains publiques. C'est donc une institution publique qui devra produire des recettes. Pouvez-vous clarifier ce point ?

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Dank u. Ten slotte zegt u dat het INR de deconsolidatie van de parking heeft goedgekeurd. Ik heb dat advies gelezen. Als ik het goed begrepen heb, is die 40 miljoen euro die het gewest betaalt, nog steeds in de begroting ingeschreven en komt ze dus uit de gewone middelen.

De gemiddelde prijs per parkeerplaats zal 9 euro bedragen. Ik zie niet goed hoe dat in de praktijk winstgevend kan worden. Vooral het Tentoonstellingspark moet inkomsten opleveren, maar dat is voor zover ik weet in overheidshanden. Het is dus een overheidsinstelling die voor inkomsten moet zorgen. Kunt u daar wat meer duidelijkheid over geven?

M. Guy Vanhengel, ministre *(en néerlandais).- Le Parc des expositions travaille avec des asbl et des sociétés liées à la Ville de Bruxelles, mais qui organisent des activités bénéficiaires. Les autorités ont créé, en collaboration avec le secteur privé, une société de parking et calculé les taux d'occupation de ce parking, de même que les tarifs que nous pourrons demander. Si vous examinez ce plan d'entreprise, vous verrez que cette structure peut être bénéficiaire. Le secteur privé n'y investirait d'ailleurs pas 80 millions d'euros si ce n'était pas le cas.*

Les autorités participent à cette opération parce qu'elles veulent veiller à ce que l'exploitation du parking ne porte pas préjudice aux activités organisées maintenant sur le plateau du Heysel, par exemple en pratiquant des prix exagérés qui échauderaient les visiteurs. Cette participation prend la forme d'un partenariat public-privé, rentable pour les partenaires privés afin de permettre la déconsolidation. Ce n'est pas difficile à comprendre.

De heer Guy Vanhengel, minister.- Het Tentoonstellingspark werkt met vzw's en vennootschappen die gelinkt zijn aan de stad Brussel, maar die wel winstgevende activiteiten organiseren, zoals het Autosalon, Batibouw, voedingssalons, Seafood enzovoort. Al die activiteiten, net zoals die van Paleis 12, veroorzaken stromen van voertuigen die een parkeerplaats zoeken. De overheid heeft daarom in samenwerking met de privésector een parkingvennootschap opgericht en de bezettingsgraden in die parking berekend, alsook de tarieven die we daarvoor kunnen aanrekenen. Als je, zoals het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR), dat ondernemingsplan bekijkt, dan kun je zien dat die organisatie winstgevend kan zijn. De privésector zou er overigens geen 80 miljoen in investeren als dat niet zo zou zijn.

De overheid neemt deel aan die operatie, omdat zij erover wil waken dat de uitbating van die parking geen verstorende uitwerking heeft op de activiteiten die nu op het Heizelplateau georganiseerd worden. Als men tijdens een voedingssalon bijvoorbeeld overdreven tarieven zou aanrekenen voor die parking, zou dat ongunstige gevolgen kunnen hebben op het bezoekersaantal. Dat is niet de bedoeling en dat

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).- La déconsolidation n'est pas difficile à comprendre, mais bien la question de la rentabilité.*

- L'incident est clos.

wil de overheid in de gaten houden, maar wel in de vorm van een publiek-private samenwerking die voor voldoende privépartners rendabel is, om de deconsolidatie mogelijk te maken. Dat is toch niet moeilijk te begrijpen.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- De deconsolidatie is niet moeilijk te begrijpen, maar de kwestie van de rentabiliteit wel. Die zal moeten blijken uit de verdere details in verband met de werking.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATION

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

INTERPELLATION DE M. SERGE DE PATOUL

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,

ET À MME FADILA LAANAN, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA PROPRETÉ PUBLIQUE ET DE LA COLLECTE ET DU TRAITEMENT DES DÉCHETS, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, DES INFRASTRUCTURES SPORTIVES COMMUNALES ET DE LA FONCTION PUBLIQUE,

concernant "la prise en considération de difficultés spécifiques de candidats dans le

INTERPELLATIE

De voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van de heer de Patoul.

INTERPELLATIE VAN DE HEER SERGE DE PATOUL

TOT 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,

EN TOT MEVROUW FADILA LAANAN, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET OPENBARE NETHEID, VUILNISOPHALING EN -VERWERKING, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK, GEMEENTELIJKE SPORTINFRASTRUCTUUR EN OPENBAAR AMBT,

betreffende "het rekening houden met de specifieke problemen van de kandidaten bij

cadre des processus d'examens de recrutement au sein de la fonction publique en vue d'assurer l'égalité des chances".

M. le président.- La secrétaire d'État Fadila Laanan répondra à l'interpellation.

La parole est à M. de Patoul.

M. Serge de Patoul (DéFI).- Dans le cadre des recrutements dans la fonction publique, la procédure prévoit des examens dont l'organisation ressortit du Selor. L'objectif est d'assurer une égalité de traitement et une objectivation des connaissances et des compétences des candidats.

La majorité des examens pour la fonction publique est généraliste. Dans l'enseignement, la pire injustice est de traiter tout te monde de la même manière. C'est faire fi des différences et des handicaps des uns et des autres.

Pour le recrutement dans la fonction publique, nous pouvons dire que l'égalité de traitement commande des procédures qui puissent être différenciées suivant le profil des candidats, sous peine de pratiquer des discriminations légalisées à l'emploi.

Cette problématique ouvre le débat nécessaire et salutaire de l'organisation de la procédure de recrutement. Pour assurer un recrutement cohérent sans discrimination, il faut que la procédure puisse vérifier les aptitudes de connaissances et de compétences par rapport aux profils nécessaires pour exercer l'emploi.

C'est en assurant une certaine différenciation de procédure de sélection qui tienne compte des nécessités de l'emploi que l'on peut introduire des mécanismes d'adaptation dans la manière de procéder à l'appréciation des candidats de manière similaire à ce qui se fait dans les évaluations réalisées dans l'enseignement.

Aujourd'hui, dans le cadre de l'organisation des examens par le Selor, il existe des "adaptations raisonnables" à destination des candidats présentant un handicap, un trouble ou une maladie. Ainsi, les procédures de sélection existantes, mais également les sélections d'accession ou encore les tests linguistiques peuvent être adaptés en vue de compenser

de aanwervingsexamens voor het openbaar ambt teneinde de gelijkheid van kansen te waarborgen".

De voorzitter.- Staatssecretaris Fadila Laanan zal de interpellatie beantwoorden.

De heer de Patoul heeft het woord.

De heer Serge de Patoul (DéFI) *(in het Frans)*.- *Bij rekruteringen in het openbaar ambt worden de examens door Selor georganiseerd om een gelijke behandeling van de kandidaten te waarborgen en hun kennis en bekwaamheden te objectiveren. De meeste examens voor het openbaar ambt zijn evenwel algemene examens.*

In het onderwijs wordt het onrechtvaardig gevonden om iedereen op dezelfde manier te behandelen en geen rekening te houden met verschillen en beperkingen. Als wij bij selectieprocedures voor het openbaar ambt iedereen gelijk willen behandelen, moeten we dus procedures invoeren die aan het profiel van de kandidaten kunnen worden aangepast. Anders passen wij een soort van gelegaliseerde discriminatie toe. Het is juist door de selectieprocedure te differentiëren, rekening houdend met de vaardigheden die de job vereist, dat wij de kandidaten op dezelfde manier kunnen beoordelen, naar het voorbeeld van de evaluaties die in het onderwijs gebeuren.

Vandaag voorziet Selor in 'redelijke aanpassingen' van de selectieprocedures, bevorderingsselecties en taalproeven voor personen met een handicap, leerstoornis of ziekte, zoals het toekennen van extra tijd of het ter beschikking stellen van pc's met vergrootsoftware, voorleessoftware, een brailleleesregel of software voor dyslectici.

Het volstaat dat de kandidaten zich op de website van Selor in schrijven en in de rubriek Persoonlijke gegevens een beschrijving van hun handicap, leerstoornis of ziekte geven. Die aanpak lijkt te werken, want de slaagpercentages voor personen met een handicap zijn even hoog als voor personen zonder handicap.

Ik wil ook even verwijzen naar het Europese en internationale kader. Het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap en de

l'éventuel effet pénalisant d'un handicap, d'un trouble ou d'une maladie.

Moyennant l'inscription et la description complète du handicap, du trouble ou de la maladie dans le dossier en ligne Selor, sous la rubrique "données personnelles", le candidat pourra se voir allouer des adaptations susceptibles de l'aider : un écran plus grand, un logiciel de lecture à haute voix, la mise à disposition d'ordinateurs dotés d'une réglette braille ou d'un logiciel destiné aux dyslexiques, du temps supplémentaire accordé, etc.

L'approche semble fonctionner et, en ce sens, des études indiquent que les pourcentages de réussite des personnes présentant un handicap sont équivalents à ceux des personnes sans handicap.

Il n'est pas vain de rappeler le cadre international et européen. Ainsi, la Convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées et la Directive européenne portant création d'un cadre général en faveur de l'égalité de traitement en matière d'emploi et de travail constituent des textes de référence. Cette convention onusienne, adaptée le 13 décembre 2006, réaffirme le bénéfice des droits et libertés fondamentaux pour toutes les personnes souffrant d'une quelconque infirmité. Elle représente une balise essentielle pour l'insertion des personnes "dys" tant sur le plan scolaire que professionnel.

Évidemment, nous devons absolument éviter de complexifier la fonction publique et la gestion des ressources humaines de nos administrations. Néanmoins, à côté des adaptations raisonnables pour les procédures d'examen, n'y a-t-il pas lieu de créer des cadres de carrière professionnelle spécifiques, assurant ainsi la possibilité de procéder à des sélections plus adaptées aux besoins ? Actuellement, il y a en général trois profils : administratif, technique et ouvrier.

Quelle évaluation pouvez-vous faire du système des adaptations raisonnables à destination des candidats présentant un handicap, un trouble ou une maladie dans les procédures d'examen du Selor ? De manière spécifique, quels sont les traitements réservés aux profils "dys" ?

Combien de candidats ont-ils fait la demande d'adaptations raisonnables auprès du Selor ?

Europese richtlijn tot instelling van een algemeen kader voor gelijke behandeling in arbeid en beroep zijn belangrijke referentieteksten voor de inclusie van personen met een "dys"-stoornis in het onderwijs en op de werkvloer. Ze herbevestigen dat personen met een handicap dezelfde rechten en vrijheden moeten kunnen genieten als iedereen.

Moeten er naast de redelijke aanpassingen van de selectieprocedures ook niet meer specifieke functieprofielen worden gecreëerd om de selectie zo goed mogelijk op de behoeften af te stemmen? Momenteel zijn er doorgaans drie profielen: administratieve functie, technische functie en arbeidersfunctie.

Wat is de balans van de redelijke aanpassingen van de selectieprocedures van Selor? Hoe worden "dys"-personen behandeld? Hoeveel kandidaten hebben redelijke aanpassingen gevraagd? Hoeveel aanvragen werden goedgekeurd? Voor welke stoornissen is het nog niet mogelijk om redelijke aanpassingen te vragen?

Worden de selectieprocedures afgestemd op de verschillende functies binnen de administratieve kaders?

Vindt er overleg plaats tussen het gewest en de gemeenten over de invoering van redelijke aanpassingen bij selectieprocedures voor de gemeentediensten?

Combien de ces demandes ont-elles reçu un écho favorable ? Quels sont les troubles qui, à ce stade, ne reçoivent aucune possibilité d'adaptation raisonnable par le Selor ?

Quel est l'état de la question de la différenciation des métiers et des carrières dans les cadres administratifs ? Y a-t-il des procédures de recrutement différenciées selon la distinction des métiers ? Par ailleurs, existe-t-il une distinction dans les cadres administratifs pour garantir une adéquation de compétences et de connaissances entre l'épreuve de sélection et le métier ?

In fine, je m'interroge sur les concertations et les discussions que mène la Région avec les communes pour mettre en place ces adaptations raisonnables à l'attention des candidats présentant un handicap, un trouble ou une maladie lors des procédures de recrutement organisées par les communes. Qu'en est-il ?

Discussion

M. le président.- La parole est à Mme Laanan.

Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État.- Je ne vois pas en quoi cette question est une interpellation mais je vais essayer de vous répondre le plus précisément possible bien que je ne sois en rien compétente pour ce qui relève du Selor. Étant donné que la loi spéciale de réforme institutionnelle nous impose de passer par le Selor pour le recrutement de nos agents statutaires, je puis vous communiquer les informations suivantes.

Depuis 2004, le Selor propose des adaptations raisonnables à tous les candidats en situation de handicap avec un trouble de l'apprentissage ou une maladie. Pour ce faire, Selor travaille sur la base du principe d'inclusion. Cela signifie que Selor n'organise pas de sélection distincte pour ces personnes, mais prévoit des aménagements raisonnables et un accompagnement distinct au sein des sélections ordinaires.

Plus concrètement, Selor propose des aménagements individuels aux candidats en fonction de l'analyse des informations communiquées dans leur dossier et du type de tests qu'ils devront présenter. Cette analyse est faite lors de chaque nouvelle inscription à un test.

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Laanan heeft het woord.

Mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris *(in het Frans).- De bijzondere wet tot hervorming der instellingen verplicht ons om een beroep op Selor te doen voor de selectie van onze statutaire personeelsleden.*

Sinds 2004 stelt Selor redelijke aanpassingen voor aan alle kandidaten met een handicap, stoornis of ziekte. Selor werkt volgens het inclusieprincipe. Dat betekent dat Selor geen aparte examens voor die personen organiseert, maar wel redelijke aanpassingen doorvoert en een specifieke begeleiding aanbiedt.

Selor stelt individuele aanpassingen voor op basis van de informatie die de kandidaten meedelen en het soort tests waaraan zij deelnemen. Die analyse gebeurt bij elke nieuwe inschrijving voor een test. Het slaagpercentage is even hoog bij kandidaten die specifieke aanpassingen hebben genoten als bij de andere kandidaten.

De aanpassingen voor personen met dyslexie gebeuren niet op basis van het soort stoornis, maar van de individuele situatie en het soort test. Het kan gebeuren dat Selor de aanpassingen niet of slechts gedeeltelijk toekent als ze oordeelt dat

Le taux de réussite des candidats ayant bénéficié d'aménagements raisonnables est équivalent au taux de réussite des autres candidats. En ce qui concerne les aménagements proposés aux personnes présentant des troubles de type dyslexie, ils ne sont pas déterminés en fonction du type de trouble mais bien en fonction de chaque situation individuelle et du type de tests à passer. Il peut arriver que Selor n'accepte pas les aménagements raisonnables ou ne les accorde que partiellement uniquement lorsqu'il ressort clairement que le handicap n'a pas d'impact sur le test à passer.

Par ailleurs, le Selor propose également des adaptations aux personnes qui ne présentent pas un trouble au sens classique du terme : par exemple, une pause allaitement, une adaptation à un handicap temporaire de type bras cassé, etc.

Depuis le 1er janvier 2014, dans le cadre des sélections organisées pour le Service public régional de Bruxelles (SPRB), donc pour notre ministère et les organismes d'intérêt public (OIP), Selor a reçu 77 demandes d'aménagements raisonnables qui ont donné lieu à la mise en place de 70 aménagements. Les recrutements au SPRB ainsi que dans les OIP s'appuient sur des descriptions de fonctions types régulièrement adaptées aux nouvelles fonctions.

Les procédures de sélection comportent, outre les tests écrits chez Selor pour les statutaires, le récent test anonyme informatisé pour les contractuels. Une épreuve orale dont les questions techniques et liées à des compétences génériques sont adaptées à chaque poste à pourvoir. Souvent, un cas pratique adapté à chaque poste est intégré à la procédure.

Quant aux pouvoirs locaux, le ministre-président Rudi Vervoort me précise qu'il leur appartient évidemment de respecter les principes de non-discrimination, tels que la convention de l'ONU comme elle est définie dans l'exercice de sa tutelle administrative sur les communes.

Il n'a pas connaissance de recours qu'aurait introduit à ce sujet un candidat en situation de handicap, ni de plaintes spécifiques déposées par des personnes physiques ou morales en la matière. Il ne manquera cependant pas de faire étudier par Bruxelles Pouvoirs locaux (BPL) l'opportunité

de handicap geen invloed heeft op de test.

Selor stelt overigens ook aanpassingen voor minder klassieke situaties voor, zoals personen die een tijdelijke handicap hebben (bijvoorbeeld een gebroken arm) of borstvoeding geven.

Sinds 1 januari 2014 heeft Selor voor de selectieprocedures voor de Brusselse overheidsdiensten 77 aanvragen voor redelijke aanpassingen ontvangen, waarvan 70 werden goedgekeurd.

De selecties gebeuren op basis van standaard functieomschrijvingen die regelmatig worden aangepast. Selor organiseert niet alleen de schriftelijke proeven voor de statutaire personeelsleden, maar sinds kort ook de anonieme pc-test voor contractuele personeelsleden. De mondelinge proef over de algemene en technische vaardigheden wordt aangepast aan elke post. Vaak wordt in de procedure een situationele beoordelingstest opgenomen die functiegericht is.

De plaatselijke besturen moeten uiteraard de non-discriminatieprincipes toepassen, zoals omschreven in het VN-verdrag. Er is in dat verband nog nooit een klacht ingediend of een beroep aangetekend. Minister-president Vervoort zal Brussel Plaatselijke Besturen niettemin vragen te onderzoeken of er geen bijkomende juridische verplichting moet worden ingevoerd, voor zover dat onder de gewestelijke bevoegdheden valt.

d'une obligation juridique additionnelle, si tant est qu'elle puisse relever des compétences régionales.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE

M. le président.- L'ordre du jour appelle la question orale de Mme d'Ursel.

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

À MME FADILA LAANAN, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA PROPRETÉ PUBLIQUE ET DE LA COLLECTE ET DU TRAITEMENT DES DÉCHETS, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, DES INFRASTRUCTURES SPORTIVES COMMUNALES ET DE LA FONCTION PUBLIQUE,

concernant "l'évaluation du programme Doctiris".

M. le président.- À la demande de l'auteure, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

INTERPELLATIONS

M. le président.- L'ordre du jour appelle les interpellations.

INTERPELLATION DE M. BRUNO DE LILLE

À MME BIANCA DEBAETS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG

De voorzitter.- Aan de orde is de mondelinge vraag van mevrouw d'Ursel.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

AAN MEVROUW FADILA LAANAN, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET OPENBARE NETHEID, VUILNISOPHALING EN -VERWERKING, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK, GEMEENTELIJKE SPORTINFRASTRUCTUUR EN OPENBAAR AMBT,

betreffende "de evaluatie van het Doctiris-programma".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener wordt de mondelinge vraag ingetrokken en in een schriftelijke vraag omgezet.

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

TOT MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGSSAMENWERKING, VERKEERS-VEILIGHEIDSBELEID, GEWESTE-

RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "la politique de coopération au développement bruxelloise et la relation entre la Région et les communes".

LIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIEREN-WELZIJN,

betreffende "het Brussels ontwikkelingssamenwerkingsbeleid en de relatie tussen gewest en gemeenten".

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).- J'aimerais réagir aujourd'hui aux réponses obtenues à mes questions lors du débat en Commission des finances début janvier. Je m'attarderai principalement sur la plus-value générée par le soutien à la politique communale de coopération au développement.*

Le rôle de la Région bruxelloise ne se limite pas à l'octroi de subventions à des associations ou des organisations non gouvernementales (ONG), mais passe plus que jamais par le soutien aux initiatives locales de sensibilisation à la coopération au développement.

Aujourd'hui, quinze communes actives dans ce domaine sont soutenues par l'Association de la ville et des communes de la Région de Bruxelles-Capitale (AVCB). Elles seront bientôt rejointes par Koekelberg et Etterbeek.

Ces quinze communes développent un plan d'action quinquennal 'solidarité internationale 2017-2021' au Maroc, au Sénégal et au Congo. Leurs moyens sont malheureusement limités, à la suite d'une réduction de 8,5% des subventions fédérales.

Elles privilégient dès lors leurs projets dans les pays du Sud, mais la sensibilisation au niveau communal peut également apporter une plus-value. Nous attendons de l'ordonnance-cadre à laquelle vous travaillez depuis un certain temps qu'elle clarifie le rôle de la Région sur ce plan.

Les communes bruxelloises ont organisé début 2015 des réunions et des échanges dans le but de renforcer leur visibilité et leur cohésion, afin de trouver les bons interlocuteurs et réseaux, de mener des actions de sensibilisation et de dispenser des formations.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Met deze interpellatie bouw ik voort op de antwoorden die ik kreeg tijdens het debat in de commissie Financiën van begin januari, maar ditmaal leg ik de focus op het creëren van meerwaarde door de ondersteuning van het ontwikkelingsbeleid van de gemeenten.

Het Brussels Gewest heeft immers een veel grotere rol te spelen dan die van subsidieverlener aan verenigingen of ngo's. Door de ondersteuning van gemeentelijke initiatieven kan het gewest ook werk maken van bewustmaking voor ontwikkelingssamenwerking. Ik denk trouwens dat het daar meer dan ooit tijd voor is.

De Brusselse gemeenten die actief zijn op het gebied van ontwikkelingssamenwerking, kunnen rekenen op de steun van de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Momenteel gaat het om vijftien gemeenten, maar er zijn nog twee gemeenten die van start willen gaan met ontwikkelingssamenwerking, namelijk Koekelberg en Etterbeek.

De projecten van die vijftien gemeenten zijn verdeeld over Marokko, Senegal en Congo. In april, mei en juni komen de betrokken partijen in elk van die landen samen om te werken aan het vijfjarige actieplan 'Internationale solidariteit 2017-2021'. De middelen daarvoor komen van de federale overheid, maar zijn helaas beperkt als gevolg van een besparing met 8,5%.

De federale middelen dienen voor de financiering van projecten in het zuiden, maar het is duidelijk dat bewustmaking in Brussel ook een meerwaarde kan betekenen. Dankzij bewustmaking kan het draagvlak toenemen en de kennis over ontwikkelingssamenwerking verbeteren.

Il semblerait en effet que la population soit généralement peu ou mal informée de la politique de coopération menée par sa commune.

Les communes en question ont organisé une journée de rencontre et d'échange dans le cadre de la Semaine européenne de la démocratie locale (SEDL), à destination des associations bruxelloises actives en matière de solidarité internationale. Les participants ont pointé la nécessité d'une plate-forme de solidarité internationale impliquant tant les autorités communales que les associations, et chapeautée par la Région bruxelloise.

Un autre outil intéressant pour ces associations serait la constitution d'une base de données régionale sur tous les canaux de financement possibles. Les ONG comme 11.11.11 ou les Îles de paix savent à quelle porte frapper, mais les petites associations font le plus souvent appel à la commune, qui rassemble tous leurs espoirs.

Il convient de distinguer les associations formées dans le seul but de fournir des emplois à leurs responsables de celles qui accomplissent un travail formidable et sont bien implantées dans la communauté internationale locale. C'est la Région, et non la commune, qui dispose de l'expertise et du personnel nécessaires pour vérifier si les subventions sont judicieusement octroyées.

L'ordonnance-cadre répond-elle à la demande d'une plate-forme régionale de coordination ? Quand sera-t-elle présentée au parlement ? Est-elle attentive à la question de la sensibilisation ? Avez-vous abordé cette question avec les communes et la société civile ? Une base de données de toutes les pistes de financement est-elle en cours d'élaboration ? Comment envisagez-vous la collaboration avec les communes ?

En quoi la politique régionale de coopération au développement peut-elle compléter la politique fédérale en la matière, en évitant les doublons ?

De middelen van de gemeenten zijn beperkt. Het gewest kan dus een rol spelen en ik stel dan ook voor dat u die rol verduidelijkt in de kaderordonnantie waar we nu al een hele tijd op wachten.

Ontwikkelingssamenwerking in de gemeenten is eigenlijk dubbel: enerzijds is de gemeente zelf actief in een ontwikkelingsland, anderzijds moet ze ervoor zorgen dat de bevolking van de gemeente zich meer betrokken voelt en zich hopelijk engageert voor projecten inzake ontwikkelingssamenwerking.

De Brusselse gemeenten zijn begin 2015 al met bijeenkomsten en uitwisselingen begonnen, met de bedoeling om sterker te staan, zodat ze de juiste gesprekspartners en netwerken kunnen vinden, bewustmakingsacties kunnen voeren en opleidingen verstrekken. Ze willen ook sterker worden door hun zichtbaarheid en samenhang te verbeteren.

Gemeenten die een ontwikkelingsbeleid uitwerken en willen dat hun bevolking daar achter staat, moeten ervoor zorgen dat hun inwoners ook weten waarmee ze bezig zijn. Dat was vroeger vaak een probleem. Er verscheen wel eens een kort artikel in het informatieblad van de gemeente, maar heel veel inwoners waren er niet van op de hoogte dat hun gemeente zich met ontwikkelingssamenwerking bezighield.

In het kader van de week van de lokale democratie organiseerden de betrokken gemeenten een ontmoetings- en uitwisselingsdag voor Brusselse verenigingen die zich met internationale solidariteit bezighouden. De deelnemers pleitten er voor een platform voor internationale solidariteit waarbij zowel de gemeentebesturen als de verenigingen betrokken zijn. Voor de coördinatie van dat platform doen ze een beroep op het Brussels Gewest, omdat dat het enige beleidsniveau is dat alle gemeenten en verenigingen kan overkoepelen.

Ook de oprichting van een gewestelijke databank met informatie over alle mogelijke subsidiekanalen voor verenigingen zou interessant zijn. Nu kloppen de verenigingen immers vaak aan bij de gemeenten en richten ze daar al hun hoop op. Als ze geen subsidies krijgen, zitten ze op droog zaad.

Uiteraard geldt dat niet voor grote organisaties zoals 11.11.11 of Vredeseilanden, die perfect weten bij wie ze moeten aankloppen voor welke middelen. Door de internationale context zijn er in Brussel echter enorm veel verenigingen van mensen die iets willen doen voor hun land van herkomst. Zij willen rond ontwikkelingssamenwerking werken.

Dat houdt gevaren in, want sommige van die verenigingen dienen hoofdzakelijk om mensen aan een job te helpen. In dat geval moeten we ons afvragen welk nut de toegekende subsidies hebben. Andere verenigingen leveren echter fantastisch werk en zijn heel goed ingebed in de plaatselijke internationale gemeenschap. Zij kunnen een grote dynamiek op gang brengen. Zulke verenigingen moet het gewest proberen te ondersteunen.

Als het gewest die rol op zich zou nemen, zou het de gemeenten ook helpen. Zij willen immers wel subsidies verstrekken, maar beschikken vaak niet over de nodige kennis of voldoende personeel om te kunnen inschatten of de subsidies die ze verstrekken goed worden besteed.

Verwerkt u de vraag naar een gewestelijk, gecoördineerd platform in de kaderordonnantie? Wanneer wordt die voorgelegd aan het parlement? Wordt daarin aandacht besteed aan sensibilisering? Hebt u de kwestie al besproken met de gemeenten en het middenveld? Maakt u werk van een database waarin alle subsidiemogelijkheden overzichtelijk worden beschreven? Hoe ziet u de samenwerking met de gemeenten?

Hoe kan het Brussels Gewest het federale ontwikkelingsbeleid aanvullen? Het is uiteraard niet de bedoeling dat we alles dubbel doen.

Discussion

M. le président.- La parole est à Mme Debaets.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État *(en néerlandais).- Mon cabinet et l'administration entretiennent des contacts réguliers avec l'Association de la ville et des communes de la Région de Bruxelles-Capitale (AVCB) et les communes engagées dans la solidarité*

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Mijn kabinet en de administratie hebben geregeld contact met de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en zeker met de gemeenten die nauw betrokken zijn bij internationale solidariteit of zelf

internationale.

En avril, j'ai organisé une réunion avec les échevins de la coopération au développement, afin de renforcer la coordination intercommunale et de répertorier les besoins éventuels. L'idée d'une plate-forme régionale de coordination a été évoquée à cette occasion. L'administration étudie ses modalités de mise en place et de fonctionnement.

Le rôle de l'AVCB est indéniable en matière de soutien et de coordination des initiatives communales.

Nous venons d'engager un équivalent temps plein (ETP) pour épauler la personne qui était seule à s'occuper, à mi-temps, de cette matière. La principale mission de ce nouveau collaborateur est la préparation de l'ordonnance-cadre, qui devrait être présentée au parlement au début de l'année prochaine au plus tard.

Auparavant, la coopération au développement était principalement axée sur la collaboration avec les pays du Sud. Aujourd'hui, nous sommes conscients de la nécessité d'une stratégie commune avec la société civile et le monde académique pour sensibiliser la population. C'est la raison pour laquelle l'ordonnance-cadre consacrera un article à la sensibilisation.

Par ailleurs, nous examinons comment promouvoir l'éducation au développement par le biais de l'enseignement. Cette question devra être abordée avec les Communautés, qui exercent cette compétence.

Nous entendons renforcer la collaboration avec les communes via la plate-forme de concertation, en collaboration avec l'AVCB.

Nous sommes en contact avec les organisateurs de la Semaine européenne de la démocratie locale (SEDL), qui devraient nous soumettre incessamment un programme et des formes de collaboration.

Les discussions avec les communes ont clairement mis en évidence la nécessité d'une banque de données. Celle-ci interviendra dans une deuxième phase. Dans un premier temps, nous nous emploierons à mettre en place un réseau actief bezig zijn op dat gebied.

In april heb ik nog een vergadering georganiseerd waarop alle schepenen waren uitgenodigd die bevoegd zijn voor ontwikkelingssamenwerking. Het was de bedoeling om overleg over de gemeentegrenzen heen te organiseren en eventuele behoeften in kaart te brengen.

Tijdens die vergadering kwam de oprichting van een gewestelijk coördinatieplatform ter sprake. Ik ben dat idee zeker genegen en bestudeer het momenteel omdat zo'n platform uitwisselingen tussen het Brussels Gewest, de gemeenten en het middenveld zou bevorderen.

De administratie bekijkt momenteel hoe het platform er moet uitzien, welke partners erbij betrokken moeten worden, hoe vaak er vergaderd moet worden enzovoort. Uiteraard heeft de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ook een belangrijke taak in de ondersteuning en het samenbrengen van de gemeenten.

Vorige week werd een nieuw personeelslid in dienst genomen. Dat was echt nodig, want er was slechts een personeelslid dat zich halftijds bezighield met ontwikkelingssamenwerking. Nu is er dus een voltijds equivalent (VTE) aan toegevoegd. Zijn belangrijkste opdracht is de voorbereiding van de kaderordonnantie. Hij moet ook andere initiatieven tot een goed einde te brengen.

We zijn volop bezig met de uitwerking. De ordonnantie zou uiterlijk begin volgend jaar aan het parlement voorgelegd worden. Er gaat uiteraard ook aandacht naar sensibilisering. Vroeger was ontwikkelingssamenwerking bijna louter op de werking in het zuiden gericht, maar tegenwoordig weten we dat een gemeenschappelijk draagvlak met het middenveld en academici ook belangrijk is om de bevolking bewust te maken. Daarom zullen we een artikel inzake bewustmaking opnemen in de kaderordonnantie. Daarbij gaat aandacht naar het middenveld, burgers, de overheid, partnerregio's enzovoort.

Daarnaast bekijken we momenteel ook hoe ontwikkelingseducatie daar een rol in kan spelen of deel van kan uitmaken. Het gaat dus in feite om

d'échange. Il est en effet apparu que les échevins en charge de cette matière se connaissent peu et ne sont absolument pas informés des projets menés par les autres communes.

het promoten van ontwikkelingssamenwerking via het onderwijs. Daarbij moeten we echter wel de verschillende bevoegdheden goed in het oog houden. Onderwijs en educatie zijn immers gemeenschapsbevoegdheden. We zullen samen met de gemeenschappen nagaan hoe we ontwikkelingssamenwerking kunnen stimuleren.

Het overleg met de gemeenten blijft belangrijk. Daarom willen we het overlegplatform ondersteunen in samenwerking met de Vereniging van de Stad en de Gemeenten (VSGB). Het is bovendien belangrijk dat we met het middenveld blijven overleggen. Mijn kabinet en administratie onderhouden regelmatig contact over dat onderwerp, vooral met de ngo's die we selecteerden na de projectoproep.

U stelde ook een vraag in verband met de week van de lokale democratie. Ik sta in contact met de organisatoren van dat evenement. Ze zullen mij zo snel mogelijk een programma en samenwerkingsvormen voorstellen.

Bij de gesprekken met de gemeenten in de VSGB werd duidelijk dat er behoefte was aan een databank. Tijdens de volgende gemeenschappelijke vergadering zal dat punt zeker opnieuw worden besproken om na te gaan hoe het gewest zo goed mogelijk kan tegemoetkomen aan die behoefte. Het belangrijkste is echter de oprichting van een platform voor de uitwisseling van informatie, want nu doet elke gemeente haar eigen ding. Het was interessant om na te gaan wat andere gemeenten doen en of er eventueel samenwerking mogelijk was. In de oriëntatienota stond trouwens al dat samenwerking met de gemeenten en de VSGB een prioriteit is.

Wij zijn momenteel bezig met de uitwerking van dat platform. Dat onderwerp is de eerste keer ter sprake gekomen tijdens het overleg met alle gemeenten. Het was de allereerste keer dat die schepenen rond de tafel zaten. Sommige aanwezigen kenden elkaar niet goed en waren helemaal niet op de hoogte van wat andere gemeenten bezighield en wat de prioriteiten zijn. We gaan dus eerst proberen om een gewestelijk platform of uitwisselingsnetwerk op het getouw te zetten. Niets belet ons echter dat we in een tweede fase ook aandacht kunnen besteden aan een database, maar ik denk dat het nu belangrijk is om

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).- Votre affirmation selon laquelle certains échevins se connaissent à peine est plutôt surprenante, sachant que l'AVCB organise depuis dix ans des rencontres régulières avec ceux-ci, comme elle est tenue de le faire dans le cadre du suivi des projets fédéraux. En 2006, en tant qu'échevin de la solidarité internationale, j'organisais des rencontres périodiques avec les autres échevins. Nous menions même des projets communs.*

La Région bruxelloise ne doit pas instaurer un système parallèle à celui de l'AVCB. Le but n'est pas de multiplier les initiatives, mais de renforcer celles qui existent.

Vous affirmiez récemment encore que l'ordonnance-cadre serait bientôt prête et que l'étude comparative était en cours. Nous apprenons aujourd'hui qu'il a fallu engager une personne supplémentaire pour rédiger le texte du projet d'ordonnance-cadre. Espérons que cela ne prolongera pas le délai de présentation du texte au parlement.

Nous avons déjà perdu deux ans. La politique régionale en matière de solidarité internationale ou de coopération au développement est malheureusement toujours aussi morcelée qu'à l'époque où nous n'avions pas encore de secrétaire d'État en charge de cette matière.

La Région ne peut se contenter d'entretenir des contacts avec les ONG qu'elle subventionne, qui sont peu nombreuses au regard des multiples associations actives à Bruxelles. De plus, elle doit assurer un meilleur suivi de l'affectation des subsides.

La formation est effectivement une compétence communautaire. Cela ne devrait pas empêcher la Région bruxelloise d'entreprendre toute une série de choses. Actuellement, c'est loin d'être le cas.

samen met de VSGB het overleg tussen de verschillende schepenen structureel en duurzaam vorm te geven.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Voor zover ik weet, organiseert de VSGB al sinds tien jaar regelmatig overleg met de schepenen. Dat is ook een van haar taken in het kader van de opvolging van de federale projecten. Ik ben dan ook verbaasd over uw bewering dat sommige van die schepenen elkaar niet kennen. Toen ik voor 2006 als schepen bevoegd was voor internationale solidariteit, pleegde ik regelmatig overleg met andere schepenen. We hadden zelfs een aantal gezamenlijke projecten en probeerden één keer per jaar met een aantal gemeenten samen projecten te organiseren.

Het Brussels Gewest moet ook geen parallel systeem naast dat van de VSGB invoeren. Bij de VSGB is er al iemand die zich gedeeltelijk bezighoudt met ontwikkelingssamenwerking. Het is niet de bedoeling dat het aantal initiatieven verdubbelt, wel dat de lopende initiatieven worden versterkt.

Over de kaderordonnantie zei u tot voor kort altijd dat ze werd voorbereid en dat u aan het benchmarken was. Hopelijk is dat inmiddels gebeurd. Anderhalf jaar is immers wel een lange periode als u alleen kunt vergelijken met de federale en met de Vlaamse regering. Nu zegt u dat er iemand moest worden aangesteld om de tekst van het ontwerp van ordonnantie te schrijven. Hopelijk doet hij daar niet te lang over en krijgen we heel snel de resultaten te zien.

We hebben immers al twee jaar verloren. De subsidies die beschikbaar waren, werden gebruikt voor een aantal leuke projecten, maar het Brussels Gewest kan op dit moment niet beweren dat het een beleid inzake internationale solidariteit of ontwikkelingssamenwerking uitbouwt. Dat beleid is jammer genoeg nog steeds even versnipperd als toen het nog niet officieel bestond.

Dat is echt een gemiste kans. Ik was blij dat het Brussels Gewest eindelijk een staatssecretaris voor Ontwikkelingssamenwerking kreeg.

U zegt dat u contact hebt met de geselecteerde ngo's, maar dat zijn er maar heel weinig in vergelijking met het aantal verenigingen dat in Brussel actief is. Het gewest kan nog heel veel doen om de gemeenten te ondersteunen en aan de vraag van de verenigingen te beantwoorden. Het is wat al te gemakkelijk om alleen contact te houden met de verenigingen die voor subsidies van het gewest in aanmerking komen. Het is ook belangrijk dat het gewest opvolgt wat die verenigingen met die subsidies doen. Op dat gebied moet u meer inspanningen leveren.

Opleiding is uiteraard een goede zaak, maar ik hoop dat u wat meer enthousiasme aan de dag legt. Enerzijds vindt u dat er veel interessante zaken gebeuren, anderzijds zegt u dat u zelf geen initiatief kunt nemen omdat de Gemeenschappen bevoegd zijn. Dat is misschien zo, maar er zijn een aantal zaken die het Brussels Gewest wel kan doen en daar komt evenmin iets van in huis.

- L'incident est clos.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATION DE M. EMIN ÖZKARA

À MME BIANCA DEBAETS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "la cybersécurité des infrastructures informatiques de la Région bruxelloise".

M. le président.- À la demande de l'auteur, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

INTERPELLATIE VAN DE HEER EMIN ÖZKARA

TOT MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGSSAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "de cyberveiligheid van de informatica-infrastructuren van het Brussels Gewest".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener wordt de interpellatie naar een volgende vergadering verschoven.

QUESTIONS ORALES

MONDELINGE VRAGEN

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

QUESTION ORALE DE M. EMIN ÖZKARA

À MME BIANCA DEBAETS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "la création d'un Conseil du handicap en Région bruxelloise".

M. le président.- À la demande de l'auteur, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

QUESTION ORALE DE MME CIELTJE VAN ACHTER

À MME BIANCA DEBAETS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "l'interdiction de l'excision".

M. le président.- À la demande de l'auteure, excusée, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

QUESTION ORALE DE MME FATOUMATA SIDIBÉ

À MME BIANCA DEBAETS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER EMIN ÖZKARA

AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGSSAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "de oprichting van een Raad voor de Handicap in het Brussels Gewest".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener wordt de mondelinge vraag ingetrokken en in een schriftelijke vraag omgezet.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER

AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGSSAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "het verbod op vrouwenbesnijdenis".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag ingetrokken en in een schriftelijke vraag omgezet.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FATOUMATA SIDIBÉ

AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK

CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "l'utilisation des toilettes par les personnes transgenres".

M. le président.- À la demande de l'auteure, et avec l'accord de la secrétaire d'État, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGSSAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "het gebruik van de toiletten door transgenders".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, en met instemming van de staatssecretaris, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

QUESTION ORALE DE M. ZAHOOR ELLAHI MANZOOR

À MME BIANCA DEBAETS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "la cybercriminalité et les atteintes à l'intégrité sexuelle des enfants en lien avec les technologies de l'information et de la communication (TIC) dans la Région de Bruxelles-Capitale".

M. le président.- À la demande de l'auteur, et avec l'accord de la secrétaire d'État, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ZAHOOR ELLAHI MANZOOR

AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGSSAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "cybercrime en aantasting van de seksuele integriteit van kinderen door middel van ICT in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, en met instemming van de staatssecretaris, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.