



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

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

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

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

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

**RÉUNION DU
LUNDI 22 JANVIER 2018**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

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

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

**VERGADERING VAN
MAANDAG 22 JANUARI 2018**

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@parlement.brussels

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
www.parlement.brussels

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@parlement.brussels

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
www.parlement.brussels

SOMMAIRE**INHOUD**

INTERPELLATION	5	INTERPELLATIE	5
Interpellation de M. Bruno De Lille	5	Interpellatie van de heer Bruno De Lille	5
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,		tot de heer Guy Vanhengel, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking,	
concernant "la réforme des taxes de circulation".		betreffende "de hervorming van de verkeersbelastingen".	
Discussion – Orateurs :	7	Besprekking – Sprekers:	7
M. Julien Uyttendaele (PS)		De heer Julien Uyttendaele (PS)	
M. Jef Van Damme (sp.a)		De heer Jef Van Damme (sp.a)	
M. Stefan Cornelis (Open Vld)		De heer Stefan Cornelis (Open Vld)	
M. Arnaud Pinxteren (Ecolo)		De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo)	
M. Guy Vanhengel, ministre		De heer Guy Vanhengel, minister	
QUESTIONS ORALES	19	MONDELINGE VRAGEN	19
Question orale de M. Bruno De Lille	19	Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille	19
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,		aan mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Openbare Netheid, Vuilnisophaling en -verwerking, Wetenschappelijk Onderzoek, Gemeentelijke Sportinfrastructuur en Openbaar Ambt,	
concernant "l'e-procurement".		betreffende "het e-procurement".	
Question orale de M. Arnaud Pinxteren	20	Mondelinge vraag van de heer Arnaud Pinxteren	20
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,		aan mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Openbare Netheid, Vuilnisophaling en -verwerking, Wetenschappelijk Onderzoek, Gemeentelijke Sportinfrastructuur en Openbaar Ambt,	

concernant "les fablabs en Région bruxelloise et leur intégration au sein de l'ABAE".

Question orale de M. Jef Van Damme

27

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 publicité de l'administration et la numérisation".

betreffende "de fablabs in het Brussels Gewest en hun integratie in het BAOB".

Mondelinge vraag van de heer Jef Van Damme

27

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 openbaarheid van bestuur en de digitalisering".

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

INTERPELLATION

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

INTERPELLATION DE M. BRUNO DE LILLE

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 réforme des taxes de circulation".

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

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).- *Après quelques tentatives infructueuses de réforme de la fiscalité automobile, vous avez instauré un groupe de travail composé d'experts, qui a débuté ses travaux à l'automne 2017 et remettra son rapport final au printemps 2018.*

Fin 2017, nous avons pu lire dans la presse que vous privilégiez la suppression de la taxe de mise en circulation (TMC) et l'augmentation de la taxe de circulation annuelle, surtout pour les véhicules diesel polluants. La mise en place d'un groupe de travail offre l'avantage de pouvoir examiner les possibilités de manière objective, sereine et sans pression extérieure. Par ce message, vous mettez toutefois la pression sur le groupe de travail et limitez sa marge de manœuvre.

Le fil directeur d'une nouvelle fiscalité automobile doit être très clair pour le consommateur. Avec la suppression de la TMC, c'est un signal utile qui disparaît, à savoir la première communication au client à l'achat d'un véhicule.

N'oublions pas qu'il ne suffira pas de passer du

INTERPELLATIE

De voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van de heer Bruno De Lille.

INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "de hervorming van de verkeersbelastingen".

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Na enkele vruchteloze pogingen om de verkeersfiscaliteit te hervormen, hebt u een taskforce van experts samengesteld, zoals u al eerder deed naar aanleiding van de fiscale hervorming. Het team startte in het najaar van 2017 en legt in de lente van 2018 een eindrapport voor.

Eind 2017 vernamen we in de pers dat u de belasting op de inverkeerstelling (BIV) bij voorkeur zou afschaffen en de jaarlijkse verkeersbelasting het liefst wil laten stijgen, vooral voor vervuilende dieselwagens. Zo wilt u ervoor zorgen dat zo veel mogelijk dieselwagens worden vervangen door wagens die rijden op benzine. Het voordeel van een taskforce is dat die objectief, in alle rust en zonder druk van buitenaf, de mogelijkheden onder de loep kan nemen. Met dit bericht zet u die taskforce echter onder druk en beperkt u zijn bewegingsvrijheid.

De sturende boodschap van een nieuwe verkeersfiscaliteit moet zeer duidelijk zijn voor de consument. Met de afschaffing van de BIV valt een handige signaalfunctie weg: de eerste

diesel à l'essence pour obtenir un véritable effet sur la qualité de l'air. C'est pourquoi les consommateurs doivent être incités à acheter des voitures à faibles émissions. La norme Euro n'est malheureusement plus une référence, certains véhicules diesel de la norme Euro 6 émettant sept fois plus d'oxyde d'azote (NOx) qu'autorisé, tout comme certains véhicules essence émettent beaucoup plus de particules ultrafines qu'autorisé. Nous avons besoin d'urgence d'une nouvelle norme standardisée. La nouvelle méthode de mesure "real driving emissions" (RDE) n'offre une solution qu'aux nouveaux véhicules commercialisés.

Des méthodes de mesure alternatives, comme l'ecoscore, l'éco-index ou l'ADAC EcoTest, peuvent jouer un rôle, car elles sont beaucoup plus précises que la norme Euro, mais le problème des labels non officiels est qu'ils ne sont ni standardisés ni complets.

Pourquoi proposez-vous de supprimer la TMC ?

Que répondez-vous à la critique qui qualifie votre proposition de cadeau fiscal pour les propriétaires de voitures très puissantes, parfois soumis, avec le système actuel, à une TMC de plusieurs milliers d'euros ?

Pourquoi ne laissez-vous pas le groupe de travail travailler en toute sérénité, sans pression extérieure ?

Pouvez-vous clarifier le cadre de travail des experts ? Quels critères et missions ont-ils reçus ?

La réforme fiscale doit-elle être neutre ?

Porte-t-elle uniquement sur les émissions ou vise-t-elle aussi l'ampleur et l'impact des accidents sur les autres usagers ?

Qu'en est-il des accords de coopération avec les autres Régions concernant les voitures de leasing ?

Quelles sont les positions des autres gouvernements ? Ont-elles évolué entre-temps ?

Peut-on envisager d'autres méthodes de mesure pour établir la taxe ?

communicatie naar de klant bij de aankoop van een wagen. Een enkele sturende belasting kan echter wel duidelijker zijn dan twee afzonderlijke.

We mogen niet vergeten dat een omschakeling van diesel naar benzine niet volstaat om een echte impact op de luchtkwaliteit te hebben. Daarvoor moeten consumenten gestimuleerd worden om zuinige wagens met een lage uitstoot te kopen. De euronorm is daar helaas niet geschikt voor. Er zijn dieselwagens van het type euronorm 6 die zeven keer meer stikstofoxide (NOx) uitstoten dan de norm toelaat. Er zijn trouwens ook benzinewagens die veel meer ultrafijne partikels uitstoten dan toegelaten. Zoals we vorige week reeds hebben gezegd, is een nieuwe standaardnorm dringend nodig. De nieuwe meetmethode 'real driving emissions' (RDE) biedt enkel een oplossing voor wagens die nieuw op de markt komen.

Alternatieve meetmethodes zoals de ecoscore, de eco-index of de ADAC EcoTest kunnen een rol spelen, omdat ze veel preciezer zijn dan de euronorm. Het probleem met niet-officiële labels is natuurlijk dat ze niet gestandaardiseerd en onvolledig zijn. Toch kunnen die problemen volgens ons worden aangepakt met een pragmatische houding.

Waarom stelt u voor om de BIV af te schaffen?

Hoe reageert u op de kritiek dat uw voorstel een fiscaal cadeau is voor eigenaars van auto's met een zeer hoog vermogen, die nu soms duizenden euro's BIV betalen?

Waarom laat u de taskforce niet in alle rust werken, zonder druk van buitenaf?

Tijdens de vorige discussie over dit thema vroegen meerdere interpellanten u naar het precieze mandaat van de taskforce, maar u hebt daar niet echt op geantwoord. Kunt u verduidelijken binnen welk kader de experts werken? Welke opdrachten en criteria hebben ze gekregen?

Moet de belastinghervorming neutraal zijn?

Gaat het enkel over uitstoot of ook over de omvang en de impact van ongevallen op omstaanders? Zeker in een stedelijke omgeving is dat een belangrijk criterium waarvoor een aantal goede indicatoren bestaan.

Discussion

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

M. Julien Uyttendaele (PS).- Je remercie M. De Lille pour son interpellation, qui lance un débat crucial pour la Région bruxelloise à plus d'un titre, et avant tout pour des raisons environnementales et de santé publique. Il convient en effet de réduire les émissions de dioxyde de carbone (CO2) et la production de particules fines qui étouffent les Bruxellois. C'est également un enjeu sur le plan de la mobilité, de la compétitivité économique, mais aussi des recettes fiscales.

Dans son accord pour cette législature, la majorité a prévu l'élaboration d'une réforme de la fiscalité automobile privilégiant l'achat et l'utilisation de véhicules moins polluants.

Pour mon groupe, comme nous le rappelons d'ailleurs lors de chacune de nos interventions, c'est l'occasion à ne pas manquer pour tenir compte de trois critères clés qui semblent faire consensus. Le premier critère porte sur le type de carburant. Il s'agit de discriminer le diesel et de favoriser les véritables véhicules électriques. Les véhicules hybrides rechargeables représentent dans certains cas une arnaque. J'ai discuté avec des concessionnaires automobiles de voitures puissantes, et notamment de 4x4 de marque allemande, présentés comme véhicules hybrides rechargeables, qui intéressent les acheteurs uniquement pour l'avantage fiscal dont il est assorti puisque bien souvent, ces derniers ne se donnent même pas la peine d'emporter la prise nécessaire au rechargeement.

Le gaz naturel compressé constitue également une option à court et moyen terme.

Hebt u nieuws over samenwerkingsakkoorden met de andere gewesten over leasingwagens?

Wat zijn de standpunten van de andere regeringen? Zijn die intussen veranderd? Tot dusver lag vooral het Waals Gewest dwars.

Is er een mogelijkheid om alternatieve meetmethodes te gebruiken voor de bepaling van de belasting?

Besprekking

De voorzitter.- De heer Uyttendaele heeft het woord.

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *De hervorming van de verkeersbelasting is zeer belangrijk, niet alleen voor het milieu en de gezondheid van de Brusselaars, maar ook voor de mobiliteit, de economische competitiviteit en de fiscale inkomsten van het gewest.*

In het meerderheidsakkoord is een hervorming van de verkeersbelasting opgenomen die vooral op de aankoop en het gebruik van minder vervuilende voertuigen inzet.

Voor de PS vormt dit een uitgelezen kans om drie criteria in te bouwen waarover iedereen het eens is. Het eerste criterium is het type brandstof. De aankoop van een dieselwagen moet worden ontraden, die van een elektrische auto gepromoot. Hybride voertuigen zijn niet altijd een goede keuze. Zo vragen de kopers van de zogenaamd herlaadbare voertuigen van een bepaald merk niet eens over een stekker, omdat ze die wagens louter om het fiscale voordeel kopen.

Op korte en middellange termijn kan compressed natural gas (CNG) een alternatief bieden.

Het tweede criterium is het gewicht van de wagen. Het derde is het reële vermogen van het voertuig uitgedrukt in kilowatt (kW). Met die drie criteria moet Brussel Fiscaliteit zo snel mogelijk rekening houden.

De laatste twee criteria kunnen onbetwistbaar worden vastgesteld. Er kan bovendien niet mee worden gesjoemeld. Bij de berekening van de verkeersbelasting of de belasting op de

Le deuxième critère porte sur le poids du véhicule. Le troisième critère concerne la puissance réelle du véhicule exprimée en kilowatts (kW) sur la carte grise. Ces trois critères essentiels doivent être pris en considération par Bruxelles Fiscalité dans les meilleurs délais.

Ces deux derniers critères, à savoir le poids du véhicule et sa puissance réelle, ont une triple légitimité. Tout d'abord, ces données sont indiscutables et ne laissent aucune marge de triche. Ensuite, leur prise en considération dans le calcul de la taxe de circulation ou de la taxe de mise en circulation permet de promouvoir une utilisation rationnelle de l'énergie dans le secteur du transport, ce qui est novateur dans ce domaine. Enfin, ces deux critères sont déterminants en matière de sécurité routière. En effet, plus le véhicule est lourd et puissant, plus il représente un danger pour les usagers, en particulier les cyclistes et les piétons.

Vous avez annoncé que vous alliez procéder à une refonte de la taxe de circulation annuelle et de la taxe de mise en circulation. Un groupe d'experts et un lobby planchent en ce moment sur le dossier.

Quand ce groupe d'experts livrera-t-il ses conclusions ? Avez-vous déjà reçu des conclusions intermédiaires ?

Travaille-t-il spécifiquement sur ces trois critères clés ?

Les deux autres Régions ont-elles été associées à ces réflexions ? Un accord a-t-il été trouvé sur ce point au sein du gouvernement ?

Qu'en est-il d'une révision des modes de calcul de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation lors de la reprise du service de l'impôt à l'horizon 2019 ?

Quid d'une réflexion globale sur la place de la fiscalité automobile, compte tenu des objectifs régionaux et de l'ensemble des incitants fiscaux et financiers susceptibles d'influencer directement ou indirectement la mobilité à Bruxelles ?

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

inverkeerstelling kunnen ze worden ingezet om een rationeel energieverbruik in de transportsector te stimuleren. Ten slotte zijn het ook op het vlak van de verkeersveiligheid belangrijke criteria, want hoe zwaarder en krachtiger een voertuig is, hoe groter het gevaar voor de andere weggebruikers.

U wilt die twee belastingen hervormen en hebt een groep deskundigen en een lobbygroep aan het werk gezet. Wanneer komt die met resultaten? Ontving u al tussentijdse conclusies?

Werkt die groep specifiek rond de drie genoemde criteria?

Werden de twee andere gewesten bij de besprekingen betrokken? Bestaat er binnen de regering een akkoord over deze belastinghervorming?

Wilt u de berekeningswijze van de twee belastingen herzien bij de overname van de belastingdienst tegen 2019?

Denkt u ook na over de verkeersbelasting, als een van de fiscale en financiële stimulansen om de Brusselse mobiliteit te beïnvloeden en de gewestelijke doelstellingen te bereiken?

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

M. Jef Van Damme (sp.a) (en néerlandais).- *Je rejoins dans les grandes lignes ce qui a été dit par les deux précédents orateurs quant à l'urgence des étapes à mettre en place. Nous avons besoin d'une grande réforme, pas de demi-mesures comme en Flandre.*

Tout comme M. Uyttendaele, je pense qu'à un an de la fin de la législature, il s'impose de déposer rapidement une proposition ambitieuse sur la base des trois critères cités.

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

M. Stefan Cornelis (Open Vld) (en néerlandais).- *Nous restons fidèles au principe de taxer davantage l'utilisation que la possession d'un véhicule. Et pour cela, tous les moyens sont bons. La taxe peut tenir compte de tous les critères cités. Nous souffrons à Bruxelles d'un inconvénient d'échelle. La nouvelle taxe doit être simple à calculer et à appliquer, en vue d'un verdissement très rapide de notre parc automobile.*

En intégrant tous les critères, nous accélérerons également le verdissement du marché des occasions.

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Nous avons eu l'occasion d'aborder régulièrement ce sujet, encore récemment.

Nous constatons qu'une certaine fébrilité règne au sein de la majorité sur la question, avec divers arguments qui s'affrontent. En tant que ministre, vous ne manquerez pas de faire la synthèse de ces différentes positions.

Un impôt doit effectivement être simple, mais aussi efficace. Dès lors, quelle est l'efficacité de la taxation automobile ? Les critères évoqués sont très intéressants : la taxe est-elle efficace parce

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Ik sluit me grossso modo aan bij wat de twee vorige sprekers zeiden over de urgentie van de te zetten stappen. Er is een grote hervorming nodig en geen halfslachtige, zoals in Vlaanderen. Daar is misschien wel een stap in de goede richting gezet, maar naar mijn aanvoelen ging die niet ver genoeg.

Ik ben het ook eens met de heer Uyttendaele dat er zo snel mogelijk een ambitieus voorstel op basis van de drie aangehaalde criteria moet worden ingediend. We zijn immers een jaar voor het einde van de legislatuur. We kunnen niet lang meer aanmodderen. Ik hoop dat er snel witte rook komt.

De voorzitter.- De heer Cornelis heeft het woord.

De heer Stefan Cornelis (Open Vld).- Wij blijven trouw aan het principe dat het gebruik en niet zozeer het bezit van de auto moet worden belast. Daarvoor zijn alle middelen goed. De belasting kan met alle opgesomde criteria rekening houden. In Brussel kampen we met een schaalaandeel. De hernieuwde belasting moet eenvoudig zijn en makkelijk te berekenen en toe te passen, zodat ons wagenpark heel snel groener wordt.

Door alle criteria te integreren, zal ook de tweedehandsmarkt sneller vergroenen, waardoor ook minder kapitaalkrachtige mensen een wagen kunnen aankopen die aan de norm voldoet.

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *Een belasting moet eenvoudig en doeltreffend zijn. Is de autobelasting doeltreffend omdat ze gemakkelijk te innen is, of omdat ze een impact heeft op het gebruik van de wagen en bijgevolg de luchtvervuiling in Brussel?*

De kwestie is zo belangrijk dat u een groep van deskundigen en een lobby samenstelde. Uw initiatief deed heel wat stof opwaaien, omdat u de Belgische federatie van de auto- en tweewielerindustrie (Febiac) op dezelfde manier benadert als onafhankelijke experts uit de academische wereld. U bent van mening dat

qu'elle est perçue facilement, ou parce qu'elle a un impact sur l'usage de la voiture et sur la diminution de la pollution de l'air à Bruxelles ?

Cette question est tellement importante que vous avez souhaité constituer "un groupe d'experts plus un lobby", une initiative qui avait ému jusque dans les rangs de la majorité, puisque la Fédération belge de l'industrie automobile et du cycle (Febiac) y était conviée au même titre que d'autres experts indépendants issus du monde académique. Nous avions eu un échange sur le sujet, au cours duquel vous m'aviez objecté qu'il fallait écouter tout le monde.

C'est exact, tant et si bien que je suis allé écouter la Febiac au Salon de l'auto mardi dernier, à l'occasion d'un forum sur l'écomobilité. La fédération y présentait le véhicule hybride rechargeable comme le véhicule de l'avenir. Je vous invite, à travers cette illustration, à être particulièrement attentif à la partialité du message qui pourrait être porté par la Febiac dans un cénacle comme celui du groupe d'experts. Selon votre témoignage, M. Uyttendaele, l'expérience de terrain concernant le véhicule hybride rechargeable et l'usage qui en est fait sont loin de celui qu'on pourrait imaginer au travers d'une technologie.

La question centrale est de savoir comment la technologie se met au service de la qualité de vie, du cadre de vie et, accessoirement, de la mobilité. Nous continuons à penser que la Febiac n'a pas sa place dans un groupe d'experts.

Je voudrais également vous entendre sur le calendrier que vous envisagez. L'urgence est là, car ce dossier offre un levier intéressant dont il serait regrettable de se priver.

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

M. Guy Vanhengel, ministre.- Ce que je vous explique n'est pas neuf. Le gouvernement bruxellois, conformément à l'accord de majorité, souhaite réduire la pollution de l'air produite par le trafic routier en ville.

(poursuivant en néerlandais)

iedereen moet worden gehoord.

Daar ben ik het mee eens. Daarom ging ik op het Autosalon luisteren naar Febiac, dat daar de herlaadbare hybride wagen als het voertuig van de toekomst aanpreeg. U moet opletten voor partijdige boodschappen die Febiac bij die deskundigengroep kan bepleiten. Uit het betoog van de heer Uyttendaele blijkt dat de verwachtingen van deze technologie nog lang niet met de praktijk overeenstemmen.

De belangrijkste vraag is hoe de technologie onze levenskwaliteit en onze leefomgeving, maar tegelijkertijd ook de mobiliteit kan verbeteren. Ik blijf erbij dat Febiac niet thuisvoort in deze groep van deskundigen.

Wanneer denkt u de belastinghervorming af te ronden? De tijd dringt.

De voorzitter.- De heer Vanhengel heeft het woord.

De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).- Conform het regeerakkoord wil de Brusselse regering de luchtvervuiling die het stadsverkeer veroorzaakt, terugdringen.

(verder in het Nederlands)

De lage-emissiezone (LEZ) is inmiddels sinds

La zone de basse émission (LEZ) est entrée en vigueur le 1er janvier 2018 et s'applique à l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Outre la LEZ, la réforme des taxes de circulation régionales peut également contribuer à un air plus pur.

Afin de mener à bien cette réforme, le gouvernement bruxellois a décidé de créer un groupe de travail composé de six experts en fiscalité automobile et en sciences environnementales. Ce groupe de travail, dont la composition a été approuvée par consensus par le gouvernement, doit nous remettre, d'ici le printemps 2018, un rapport sur le verdissement des taxes de circulation en Région de Bruxelles-Capitale.

M. De Lille évoquait la pression pouvant être exercée sur ses membres, dans la mesure où ma position sur la taxe de mise en circulation (TMC) a été publiée dans la presse. Je ne suis cependant pas responsable du moment et du contenu de cette publication.

(poursuivant en français)

Je n'ai fait aucune communication en dehors de nos débats. Qui plus est, je m'efforce d'être le plus transparent et le plus clair possible durant ceux-ci, en opérant toujours une distinction entre mon avis personnel et celui du gouvernement.

Je n'ai fait aucune communication pour mettre sous pression qui que ce soit. Je crois plutôt que c'est l'interpellant qui a cru utile de faire passer des messages dans les médias pour pouvoir m'interpeller. Soit !

Le calendrier et les objectifs de la réforme envisagée sont les suivants :

- à court et moyen terme, un système de taxation transitoire qui débutera en 2019 avec la reprise du service des taxes de circulation. Cette période transitoire est notamment nécessaire pour entamer le débat et créer un large soutien ;

- à plus long terme - dans trois ou cinq ans -, la mise en place d'un système définitif qui permette de relever les défis environnementaux et de mobilité de notre Région ;

1 januari 2018 van kracht. We hebben het voortouw genomen en hebben van het hele Brussels Hoofdstedelijk Gewest een LEZ gemaakt. Wie doet beter? Naast de LEZ kan ook een hervorming van de gewestelijke verkeersbelastingen bijdragen aan een schonere lucht.

Om die hervorming in goede banen te leiden, heeft de Brusselse regering formeel beslist om een taskforce op te richten met een zestal experten op het gebied van autofiscaliteit en milieuwetenschappen. Die taskforce, waarvan de samenstelling bij consensus door de regering werd goedgekeurd, moet tegen het voorjaar van 2018 een rapport inleveren over een grondige en doeltreffende vergroening van de verkeersbelastingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De heer De Lille had het over de druk die op die leden kan worden uitgeoefend, omdat mijn stelling met betrekking tot de belasting op de inverkeerstelling (BIV) in de pers gepubliceerd werd. Ik ben echter niet verantwoordelijk voor de timing of de inhoud van die publicatie.

(verder in het Frans)

Ik heb buiten de besprekingen geen verklaringen afgelegd. Ik tracht bovendien zo transparant en duidelijk mogelijk te zijn en maak altijd een onderscheid tussen mijn eigen mening en het standpunt van de regering.

Ik heb helemaal niets gezegd om wie dan ook onder druk te zetten. Volgens mij is de vraagsteller met een boodschap naar de media gestapt om mij te kunnen interpelleren, maar goed.

Op korte en middellange termijn komt er een overgangssysteem, dat in 2019 van start gaat met de overname van de verkeersbelasting. Op langere termijn voeren we een definitief systeem in, dat het mogelijk moet maken om de milieu- en mobiliteitsproblemen in het gewest aan te pakken. Het uiteindelijke doel is een homogeen beleid waar alle gewesten achter staan en dat over de gewestsgrenzen heen wordt toegepast.

Dat derde doel is uiterst belangrijk, want het gaat om een derde van het Brusselse wagenpark. Ik ben

- l'objectif, à terme, consiste à développer une politique homogène soutenue par les trois Régions. Cette politique doit pouvoir être mise en œuvre par-delà les frontières régionales.

Ce troisième objectif est primordial. Il concerne un tiers du parc automobile bruxellois. Je souhaite réellement m'attaquer avec vous à la problématique de la qualité de l'air dans notre Région, parce qu'elle est une composante essentielle de la qualité de vie. Nous n'améliorerons cependant pas la qualité de l'air si nous ne parvenons pas à toucher le tiers de véhicules inscrits chez nous et à proposer une solution la plus cohérente possible sur l'ensemble du pays.

Une minorité de véhicules circulant à Bruxelles appartient aux Bruxellois, la majorité est achetée et utilisée par des personnes vivant en dehors de notre Région.

Si les trois Régions ne parviennent pas à accorder leurs violons, la position adoptée à Bruxelles, quelle qu'elle soit, n'influencera guère la qualité de vie dans notre Région. Si nous allons trop fortement à l'encontre de ce qui se décide au nord et au sud de Bruxelles, notre position ne fera que déforcer une partie de l'économie bruxelloise, qui se déplacera alors simplement de l'autre côté de la frontière régionale.

(poursuivant en néerlandais)

La réforme visée doit également tenir compte du profil social et financier des Bruxellois.

(poursuivant en français)

J'ai évoqué à plusieurs reprises la suppression, éventuellement partielle, de la taxe de mise en circulation. Cette approche est étayée par un élément extrêmement logique : quand on essaie de faire disparaître des véhicules anciens très polluants au profit de modèles plus petits, plus performants et ayant le plus faible impact possible sur l'environnement, il ne faut naturellement pas décourager l'acquéreur potentiel.

Il reste à décider s'il convient de supprimer la taxe de mise en circulation pour tous les véhicules, s'il faut la maintenir à un certain niveau, ou la rendre progressive selon des critères tels que le degré de

echt bereid om te strijden voor een betere luchtkwaliteit in Brussel, maar dat zal niet lukken als er geen coherente oplossing voor heel België komt.

Slechts een klein deel van de auto's die in Brussel rijden, zijn van Brusselaars. De meerderheid wordt elders gekocht en gebruikt door personen die niet in Brussel wonen.

Als de drie gewesten niet dezelfde maatregelen treffen, zullen de beslissingen van de Brusselse regering nauwelijks invloed hebben op de levenskwaliteit in het gewest. Gaan we te hard in tegen de twee andere gewesten, dan zal dat een deel van de Brusselse economie ontwrichten, want bedrijven zullen zich dan buiten het gewest vestigen.

(verder in het Nederlands)

Dat kan niet de bedoeling zijn.

De beoogde hervorming dient voorts rekening te houden met de sociale aspecten en de financiële draagkracht van de Brusselaars.

(verder in het Frans)

Het zou logisch zijn om de belasting op de inverkeerstelling al dan niet gedeeltelijk af te schaffen om de oude vervuilende wagens van de straat te halen en kleinere, beter presterende auto's met een kleinere impact op het leefmilieu in de plaats te krijgen zonder daarbij potentiële kopers af te schrikken.

De mogelijkheid wordt onderzocht of de belasting op de inverkeerstelling moet worden afgeschaft of progressief moet worden ingezet aan de hand van enkele criteria, zoals de vervuylingsgraad of de verkoopprijs. De studie moet rekening houden met onze doelstellingen. Voorts moet ze duidelijk en haalbaar zijn, zodat de drie gewesten hun beleid zo goed mogelijk kunnen harmoniseren.

Het regeerakkoord beoogt een fiscaal neutrale hervorming. Het is niet de bedoeling om meer belastingen te heffen om zo het wagenpark te vergroenen. Veeleer moet door anders te belasten een ecologische meerwaarde bereikt worden.

Op langere termijn is het essentieel dat Vlaanderen en Wallonië hierin betrokken worden.

pollution ou le prix de vente.

Je me suis contenté de mentionner cette possibilité et de confier cette réflexion aux experts, sans tenter en aucun cas d'influencer leur avis. L'unique demande que je leur ai adressée consiste à remettre un avis qui tienne compte de nos objectifs, soit le plus lisible et le plus praticable possible, et qui nous permette d'obtenir un accord le plus complet possible entre les trois Régions. Plus nous parviendrons à harmoniser les dispositions en la matière, plus ce sera bénéfique.

L'objectif fixé dans l'accord de gouvernement est de développer une réforme dans un cadre fiscalement neutre au niveau global. Le verdissement ne consiste pas à récolter plus de taxes de circulation. Nous ne voulons aucunement taxer plus lourdement : l'objectif consiste à taxer autrement et à favoriser une plus-value environnementale.

Une réforme sur le long terme, efficace et cohérente, nécessite donc l'implication des deux autres Régions. Ces dernières ont répondu favorablement à notre invitation en déléguant chacune un représentant au groupe de travail. Les trois ministres compétents se rencontreront dans le courant du mois prochain avec leurs administrations responsables, afin d'examiner les différents scénarios envisageables dans l'optique de la conclusion d'un accord.

Je sens que nous sommes tous les trois convaincus de la nécessité de mettre en œuvre le dispositif le plus homogène possible. Nos gouvernements respectifs se distinguent toutefois par des compositions totalement différentes. Tous les partis politiques du pays sont concernés, à l'exception du PTB, de Groen et d'Ecolo, qui ne figurent dans aucune majorité. Espérons que, malgré ces différences, nous pourrons progresser.

Par exemple, pour les voitures de leasing, il est un élément clé bien connu : toutes les voitures de leasing en Belgique sont immatriculées soit à Evere, soit à Zaventem, où se concentre cette activité économique. Seule une petite société s'est créée en Wallonie, à Braine-l'Alleud, mais elle ne fait pas le poids face aux milliers de voitures immatriculées en Flandre ou à Bruxelles par le biais de Zaventem ou d'Evere.

Zij staan hier alvast positief tegenover en willen samen met ons de mogelijke scenario's onderzoeken om tot een zo uniform mogelijke aanpak te komen. Het feit dat de regeringen in de verschillende gewesten telkens anders zijn samengesteld, maakt dat er natuurlijk niet gemakkelijker op.

Het zal bijvoorbeeld geen kinderspel zijn om het Vlaamse en Brusselse Gewest ervan te overtuigen hun belastinginkomsten uit leasingwagens met het Waalse Gewest te delen. De inkomsten daarvan worden immers gegenereerd in de vestigingsplaats van de hoofdzetel van de leasingmaatschappij. Nu is het aantal Waalse leasingmaatschappijen verwaarloosbaar. Daar moet dus een correcte oplossing voor gezocht worden. Dat wordt niet gemakkelijk, maar als het belastingbeleid zo coherenter wordt, is het moeite waard.

Par conséquent, si nous voulons convaincre nos amis wallons, puisque la localisation de l'impôt est déterminée par tout le travail administratif lié au leasing et non par le lieu de vente du véhicule, il faudrait trouver une solution honorable et correcte pour une meilleure répartition de l'impôt. La cohérence fiscale en vaut la peine.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Je pense que la concertation est toujours vertueuse.

M. Guy Vanhengel, ministre.- J'essaie de suivre le raisonnement des membres de la commission, qui ne semblent pas opposés à un accord entre les trois Régions, même s'il nous en coûte quelque peu. Je ne suis pas certain que ce raisonnement prévaut en Flandre. Considérons que ce serait préférable.

Cette volonté de collaboration devrait donc faciliter une solution pour les voitures de leasing, dont le régime fiscal ne peut être modifié que par un accord de coopération interrégional. Comme je l'ai déjà dit devant cette commission, le gouvernement flamand souhaite également pouvoir modifier la fiscalité des voitures de leasing. Il dispose actuellement d'un double système qu'il renie.

Quant au gouvernement wallon, il est logiquement ouvert à un accord de coopération, à condition d'y trouver son compte.

Le groupe de travail mène actuellement ses travaux en toute indépendance, M. De Lille, et je ne me laisserai pas séduire aujourd'hui par des déclarations selon lesquelles le volume ou le poids du véhicule, voire l'inclinaison du capot, doivent être pris en considération dans le calcul de la taxe. En revanche, je peux vous dire que les principes de notre réforme fiscale visant à rendre notre fiscalité plus juste et plus simple s'appliquent également en la matière. Cela vaut d'autant plus pour les taxes incitatives : pour changer le comportement des usagers, la fiscalité se doit d'être aussi transparente, objective et simple que possible.

Nous préparons également la reprise du service des taxes de circulation à partir de 2019. Cette année, ces taxes seront encore perçues à titre gratuit par le Service public fédéral (SPF)

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- Overleg kan nooit kwaad.

De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).- De commissieleden willen duidelijk tot een oplossing komen voor het probleem van de leasingwagens. Hoe dan ook kan dat enkel met een samenwerkingsovereenkomst tussen de drie gewesten. Brussel is daar niet op tegen, ook al schiet het gewest er dan wat inkomsten bij in. Het is nog de vraag of de Vlaamse regering daar ook zo over denkt, hoewel ook zij van het dubbele belastingsysteem voor leasingwagens af wil. Wallonië zal een samenwerkingsovereenkomst wel aanvaarden als het gewest daar wel bij vaart.

De werkgroep voert zijn werkzaamheden in alle onafhankelijkheid uit. Het uiteindelijke doel is om met een billijkere, transparantere en eenvoudigere fiscaliteit in het Brussels Gewest te komen tot een gedragswijziging.

Vanaf 2019 zal niet langer de FOD Financiën, maar het Brussels Gewest de verkeersbelasting innen. Zo kunnen we zelf het tempo van de hervormingen bepalen.

Mijnheer Van Damme, we staan op dat vlak nog niet verder omdat de federale regering niet van plan is om haar inningsysteem aan te passen zolang wij de belasting niet hebben overgenomen. De investeringen die ze zou moeten doen, wegen niet op tegen de inkomsten van enkele maanden of jaren.

(verder in het Nederlands)

Je kan het vergelijken met het verhaal van de kip en het ei. Indien we de bevoegdheid niet overnemen, konden we de hervorming niet goed doorvoeren, maar tevens was het onmogelijk om de bevoegdheid onmiddellijk over te nemen.

Kleine, tussentijdse hervormingen leiden nergens toe, dat zegt u zelf ook. De kleine maatregelen die

Finances pour le compte de notre Région. Nous pourrons ainsi instaurer les réformes nécessaires de manière autonome et au rythme voulu.

M. Van Damme, si nous n'avons pas encore progressé non plus dans ce domaine, c'est parce qu'aussi longtemps que nous n'avons pas repris l'intégralité du dispositif permettant de modifier ce type de taxe, le gouvernement fédéral n'est pas disposé à changer son système de perception, sachant que cela l'obligerait à réaliser des investissements assez considérables pour un bénéfice qui ne lui reviendrait que pendant quelques mois, voire un an ou deux tout au plus.

(poursuivant en néerlandais)

C'est un peu l'histoire de l'œuf et de la poule. Sans le transfert de la compétence, il nous était impossible de mener la réforme à bien et, dans le même temps, il était impossible de reprendre immédiatement cette compétence.

Or, comme vous le dites vous-même, les petites réformes intermédiaires ne mènent à rien. Les mesures prises en Flandre n'ont produit aucun résultat.

(poursuivant en français)

La taxe de mise en circulation (TMC) a été introduite en 1992 dans une optique purement budgétaire. Aujourd'hui, nous aspirons, dans le cadre de la réforme des taxes de circulation, à des instruments destinés à renforcer le caractère écologique du parc automobile, et non à répartir les richesses. Cela ne signifie pas que la verdurisation ne peut pas avoir d'impact sur la taille du véhicule, son prix ou sa cylindrée. Nous pourrions concevoir une TMC visant uniquement les véhicules que nous souhaitons cibler dans notre politique.

Intégrer la TMC dans la taxe de circulation annuelle plutôt que de prélever trois taxes différentes sur un même véhicule ne me semble donc nullement être une ineptie.

De cette manière, l'usager d'un véhicule puissant et polluant subirait une sanction financière chaque année et pas uniquement lors de l'achat. L'argument qui consiste à affirmer que la TMC est le premier signal indiquant à l'utilisateur que

in Flandre werden genomen, hebben geen enkel resultaat opgeleverd. Ofwel doe je het goed, ofwel doe je het niet. Wij willen de oefening graag goed doen, zo breed, diepgaand en duidelijk mogelijk.

(verder in het Frans)

De belasting op de inverkeerstelling werd in 1992 ingevoerd als louter budgettaire maatregel. Het doel van de nieuwe belasting op de inverkeerstelling is om tot een groener wagenpark te komen met wagens die kleiner en goedkoper zijn en een lager vermogen hebben.

Het opnemen van de belasting op de inverkeerstelling in de jaarlijkse verkeersbelasting, in plaats van drie verschillende belastingen te heffen op hetzelfde voertuig, lijkt mij zo stom nog niet.

Kopers van krachtige en vervuilende wagens zullen het op die manier jaarlijks in hun portemonnee voelen en niet enkel meer bij de aankoop. Het ontraden effect van de belasting op de inverkeerstelling heeft blijkbaar niet veel effect. Bijkomend voordeel van het samenvoegen van beide belastingen zijn de stabielere fiscale inkomsten en het ontmoedigen van de aankoop van oude vervuilende auto's.

De Europese instellingen pleiten bovendien voor de afschaffing van de belasting op de inverkeerstelling. Laten we echter op de conclusies van het rapport wachten vooraleer daar verder op in te gaan.

De deskundigen hebben verschillende insteken en standpunten, maar weten dat wij net als bij de hervorming van de personenbelasting en de onroerende voorheffing tot een haalbare oplossing en een consensus willen komen.

Lobbying bestaat overal, ook in de academische wereld. Febiac beschikt over actuele statistieken en gegevens. Door haar realistische kijk op de markt is de federatie een uitgelezen partner.

Iedereen was het er uiteindelijk over eens dat dankzij de deelname van Febiac de deskundigengroep over nuttige gegevens kan beschikken.

son choix n'est pas soutenu par les pouvoirs publics est très relatif, dès lors que la TMC et la première taxe de circulation sont envoyées en même temps dans le seul et même avis de paiement.

La suppression de la TMC, en l'intégrant dans la taxe de circulation annuelle, a également l'avantage de stabiliser les rentrées fiscales et de décourager l'achat de vieux véhicules plus polluants. Les instances européennes plaident d'ailleurs également pour la suppression des taxes d'immatriculation. J'essaie de ne pas faire d'idéologie dans ce débat. Mais comme je l'ai déjà dit, attendons encore un peu le rapport et les conclusions des experts avant d'entamer le débat de fond.

J'ai rencontré ces experts en une seule occasion. Bien qu'ils aient une sensibilité et une position différentes, j'ai l'impression qu'ils ont bien compris que nous voulons un résultat praticable et propice à un consensus, à l'image du travail réalisé dans le cadre de la réforme fiscale de l'impôt des personnes physiques et de la taxe sur l'immobilier.

La présence de la Febiac n'est pas du tout prépondérante. Mais il faut reconnaître que cette institution dispose de statistiques et d'informations très actuelles. Elle a donc une vision réaliste du marché, ce qui en fait un partenaire utile.

Par ailleurs, le lobbying n'est pas l'apanage exclusif des groupes de pression. Il est également présent dans le monde académique, dont l'un des représentants a pourtant remis en cause la présence de la Febiac au sein du groupe d'experts.

Tout le monde a fini par convenir que la présence de la Febiac était utile et qu'elle permettait d'avoir accès à des données dont nous ne disposerions pas autrement.

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

M. Julien Uyttendaele (PS).- Je vous remercie pour votre réponse. Il serait inopportun, en effet, de recommencer le débat sur la composition du groupe de travail. Je comprends que la Febiac se targue de disposer d'informations intéressantes pour alimenter notre réflexion. Nous aurions

De voorzitter.- De heer Uyttendaele heeft het woord.

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Het levert weinig op om het debat over de samenstelling van de werkgroep opnieuw te openen. Ik begrijp dat Febiac graag pront met haar interessante informatie. Het inschakelen van een andere vereniging die eveneens over*

néanmoins pu tempérer sa présence par celle d'une autre association disposant également d'informations intéressantes, pour contrebalancer les intérêts de ce lobby.

Le calendrier se déroulera en trois temps. En 2019, nous disposerons d'un système transitoire, qui ne sera par définition pas définitif. À quoi, dès lors, pouvons-nous nous attendre ? Je comprends la nécessité d'une homogénéisation entre les Régions, mais pourquoi passe-t-on par un système transitoire avant de passer à un système définitif, puisqu'il faudra ensuite négocier une homogénéisation entre les trois Régions ? En quoi consiste ce système transitoire ?

M. Guy Vanhengel, ministre.- Notre objectif ultime reste la taxe kilométrique intelligente, tant du côté flamand que du côté bruxellois. Les mesures actuelles préparent ce qui devrait finalement s'appliquer à l'ensemble du parc automobile, sans aucune exception.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Avez-vous déjà reçu un rapport intermédiaire du groupe de travail ? Je comprends tout à fait qu'il travaille de manière indépendante, mais lors de la dernière discussion, vous aviez marqué votre accord sur la pertinence des trois critères que j'ai développés. Cette position a-t-elle évolué ?

M. Guy Vanhengel, ministre.- Non.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Je vous en remercie, mais avez-vous la confirmation que le groupe de travail étudie ces trois critères ?

M. Guy Vanhengel, ministre.- Oui, je le confirme. Toutefois, pour vous donner un élément d'appréciation, le critère du poids, par exemple, est délicat, car la batterie d'une voiture électrique augmente aussi son poids !

M. Julien Uyttendaele (PS).- Il faut se poser la question de la pertinence du véhicule électrique aujourd'hui.

M. Guy Vanhengel, ministre.- Vous êtes, sans conteste, un partisan du gaz.

interessante informatie beschikt had een tegenwicht kunnen bieden.

De timing verloopt in drie fasen. Wat kunnen we precies verwachten, rekening houdend met het feit dat we in 2019 nog gebruik zullen maken van een overgangssysteem. Ik begrijp dat de gewesten hun systeem op elkaar moeten afstemmen, maar waarom wordt er niet onmiddellijk een definitief systeem ingevoerd? Hoe ziet het overgangssysteem eruit?

De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).- *Ons uiteindelijke doel is de slimme kilometerheffing. De huidige maatregelen bereiden de maatregelen voor die uiteindelijk voor het volledige wagenpark zullen gelden.*

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Bracht de werkgroep al een tijdelijk verslag uit? Wordt er rekening gehouden met de drie criteria die ik aanvoerde en die u pertinent vond? Denkt u er nu anders over?*

De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).- *Nee.*

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Kunt u bevestigen dat de werkgroep deze criteria bestudeert?*

De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).- *Ja, maar het criterium voor het gewicht is bijvoorbeeld delicaat, omdat bij elektrische voertuigen de accu het gewicht doet toenemen.*

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Zijn elektrische voertuigen vandaag wel relevant?*

De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).- *U bent duidelijk een voorstander van aardgas.*

M. Julien Uyttendaele (PS).- À court ou moyen terme, oui. L'électrique aura un sens, mais peut-être pas tout de suite. Vous cherchez une réforme qui se veut transparente, objective et simple, et ces trois critères y correspondent.

M. Guy Vanhengel, ministre.- Le groupe Colruyt a suivi le même raisonnement, puisqu'il a essayé de développer tout un système d'approvisionnement au gaz de son réseau de transport. Lors d'une longue discussion sur le sujet il y a un an ou deux, il nous a présenté cette option comme un choix délibéré.

Nous avons également eu l'occasion de nous entretenir avec les représentants d'Audi et avec les responsables du centre de recherches de Toyota à Evere, qui défendent tous deux la voiture électrique. Le marché actuel est indubitablement dominé par l'électrique, qui sera favorisé par les gros constructeurs.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Il faudra un bouquet énergétique de toute manière. Cela ne doit pas nous empêcher de nous poser les vraies questions concernant l'électrique.

Les véhicules de leasing individuels qui font leur apparition pour l'instant sont-ils localisés aux mêmes endroits ?

M. Guy Vanhengel, ministre.- Oui.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Cela ne change donc pas la donne.

M. Guy Vanhengel, ministre.- Non.

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

M. Jef Van Damme (sp.a) (*en néerlandais*).- *Je comprends votre volonté de dégager un accord soutenu le plus largement possible par les autres Régions. Toutefois, cela ne peut déboucher sur une absence de décision sous cette législature. Le premier et principal enjeu est de soumettre une proposition, cette année encore, au parlement bruxellois.*

De heer Julien Uyttendaele (PS) (*in het Frans*).- *Op korte en middellange termijn, zeker. De drie criteria passen in de transparante, objectieve en eenvoudige hervorming die u nastreeft.*

De heer Guy Vanhengel, minister (*in het Frans*).- *De Colruyt Group deelt uw mening. Het bedrijf opteerde na rijp beraad voor de ontwikkeling van een gasbevoorradingssysteem voor zijn transport.*

De vertegenwoordigers van Audi en van het testcentrum van Toyota zijn voorstander van elektrische voertuigen, die op de markt inmiddels een dominante positie innemen.

De heer Julien Uyttendaele (PS) (*in het Frans*).- *Een energiemix is in elk geval noodzakelijk, wat niet betekent dat we geen vraagtekens mogen plaatsen bij elektrische voertuigen.*

Zijn de individuele leasingwagens die nu opgang maken in dezelfde gewesten gelokaliseerd?

De heer Guy Vanhengel, minister (*in het Frans*).- *Ja*

De heer Julien Uyttendaele (PS) (*in het Frans*).- *Dat verandert dus niets aan de zaak.*

De heer Guy Vanhengel, minister (*in het Frans*).- *Neen.*

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

De heer Jef Van Damme (sp.a) (*in néerlandais*).- Ik begrijp dat u streeft naar een zo breed mogelijk gedragen akkoord met de andere gewesten. Dat is een goede keuze, maar ze mag er niet toe leiden dat er tijdens deze regeerperiode geen akkoord meer wordt bereikt. De eerste en belangrijkste uitdaging is om nog dit jaar een voorstel aan het Brussels parlement te kunnen voorleggen. Zoveel te beter

M. Guy Vanhengel, ministre (en néerlandais).- Pour la qualité générale de l'air, notre décision d'introduire une zone de basse émission a plus d'impact qu'une intervention d'initiative au niveau de la fiscalité automobile, dont l'effet est marginal sur l'environnement à Bruxelles. En effet, l'immense majorité des véhicules en circulation dans notre Région sont extérieures à Bruxelles et un tiers sont des voitures de leasing. Une telle réforme fiscale serait intéressante sur le plan symbolique, mais je préfère les mesures pratiques et pertinentes, qui ont un effet sur le terrain.

M. Jef Van Damme (sp.a) (en néerlandais).- Une telle politique ne touche pas qu'au symbole.

Pour moi, le pire scénario serait que nous ne prenions pas de décision sous cette législature. Dans un monde idéal, toutes les Régions devraient atteindre un consensus, mais si ce n'est pas le cas, nous devons agir de par nous-mêmes.

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Je propose que nous attendions les conclusions du groupe d'experts et celles du groupe de pression pour débattre sur de nouvelles bases.

- L'incident est clos.

QUESTIONS ORALES

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

als dat samen met de andere gewesten kan gebeuren, maar het moet onze absolute doelstelling zijn om dit jaar in Brussel een nieuwe regeling te hebben.

De heer Guy Vanhengel, minister.- Voor de globale luchtkwaliteit is onze beslissing om een lage-emissiezone (LEZ) te starten belangrijker dan de fiscaliteit. Met een LEZ oefenen we immers een impact uit op al het autoverkeer in de stad. Op eigen houtje ingrijpen in de fiscaliteit van voertuigen heeft slechts een marginaal effect voor het milieu in Brussel. Een derde van de auto's wordt immers geleased. Bovendien komt het overgrote deel van de auto's die hier rondrijden, niet uit Brussel. Zo'n fiscale hervorming zou symbolisch interessant zijn, maar ik doe niet aan symboolpolitiek. Ik neem graag praktische, relevante maatregelen die op het terrein effect hebben.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Een dergelijk beleid reikt toch verder dan de symboliek. Het klopt dat niet alle auto's die in het Brussels Gewest zijn ingeschreven, hier ook rijden. Veel leasewagens rijden natuurlijk wel dagelijks naar Brussel. Als een maatregel een positief effect heeft in Wallonië en in Vlaanderen is het ook goed.

Voor mij bestaat het nachtmerriescenario erin dat wij deze legislatuur geen beslissing nemen. Idealerwijs bereiken alle gewesten een consensus, maar als dat niet lukt, moeten we zelf iets doen.

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- We wachten op de conclusies van de groep van deskundigen en van de lobbygroep.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

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

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

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'e-procurement".

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

QUESTION ORALE DE M. ARNAUD PINXTEREN

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 "les fablabs en Région bruxelloise et leur intégration au sein de l'ABAE".

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Dans sa déclaration de rentrée du 18 septembre 2017, le ministre-président annonçait que le gouvernement allait "mieux intégrer les incubateurs et les Fab Labs dans le dispositif à l'accompagnement des entreprises coordonné par l'Agence bruxelloise pour l'accompagnement de l'entreprise (ABAE), ce qui permettra d'intégrer les plates-formes incubateurs et Fab Labs dans les dispositifs d'accompagnement régionaux".

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

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

betreffende "het e-procurement".

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

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

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

betreffende "de fablabs in het Brussels Gewest en hun integratie in het BAOB".

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- In zijn openingstoespraak op 18 september 2017 kondigde de minister-president aan dat het Brussels Agentschap voor de Ondersteuning van het Bedrijfsleven (BAOB) vaker gebruik zou maken van de incubatoren en fablabs bij het begeleiden van bedrijven.

De regering kiest er daarmee voor om die werkplaatsen vooral in te schakelen in haar visie

Cette annonce tend à confirmer que les Fab Labs sont principalement abordés par ce gouvernement dans une vision reliée à l'expansion économique, justifiant que citydev.brussels, dans son volet relatif à l'expansion économique, et l'ABAE en soient vos opérateurs principaux. Ce choix fait fi du caractère, par essence, ouvert et multidisciplinaire des Fab Labs, qui fait l'identité et tout l'intérêt de ces tiers lieux pour le développement local durable de notre Région.

C'est pour ces raisons que je me permets de vous interroger et de vous laisser l'occasion de faire le point, d'une part sur la vision qui a amené le gouvernement à décider de l'implantation de trois Fab Labs publics à vocation économique sur le territoire régional, et d'autre part sur l'état de la concertation et la mise en place de mesures structurelles pour soutenir les initiatives privées, afin qu'elles ne souffrent pas de concurrence déloyale, compte tenu des moyens alloués aux projets régionaux.

Concernant l'implantation des trois Fab Labs dits régionaux, quels sont les éléments qui ont amené le gouvernement à choisir d'implanter ces trois Fab Labs publics en Région Bruxelloise, dont le premier à Greenbizz et le second à Evere ? Une étude préalable concernant la localisation et le type d'activités a-t-elle été menée ?

Si oui, les documents préparatoires pourront-ils être transmis aux membres du parlement, ainsi que les estimations budgétaires qui auraient été réalisées ? Quels outils de concertation structurels ont-ils été mis en place pour assurer un dialogue avec les Fab Labs privés, et ainsi les inclure dans la prise de décision pour les deux prochains projets régionaux, concernant la localisation et l'orientation ?

Concernant la mise en place d'outils de soutien aux Fab Labs issus d'initiatives privées, le fait que le gouvernement régional, au travers de la déclaration de son ministre-président, ne semble considérer les Fab Labs que via leurs aspects économiques ne vous semble-t-il pas réducteur ?

Lorsque le gouvernement indique qu'il va "mieux intégrer les incubateurs et les Fab Labs dans le dispositif d'accompagnement des entreprises coordonné par l'ABAE", pouvez-vous nous indiquer les structures concernées ? S'agit-il des

op economische groei, via de tussenkomst van citydev.brussels en het BAOB, en daardoor het open en multidisciplinaire karakter ervan te negeren.

De regering besliste om drie fablabs op te richten op het grondgebied van het gewest. Werd die beslissing gestaafd door een vooraf uitgevoerde studie over de lokalisering en het type activiteiten?

Zo ja, kunnen de parlementsleden dan inzage krijgen in de voorbereidende documenten en de begrotingsramingen? Op welke manier hebt u het structurele overleg georganiseerd met de fablabs in privébeheer, om hen een rol toe te bedelen in de besluitvorming rond de localisatie en oriëntering van de volgende twee gewestelijke projecten?

Vindt u de puur economische visie van de regering op de fablabs niet te beperkt?

De regering geeft aan dat de incubatoren en fablabs efficiënter zullen worden ingebouwd in de begeleiding die het BAOB aan ondernemingen aanbiedt. Slaat dat op de drie fablabs die door citydev.brussels worden opgericht of op alle fablabs die actief zijn in het gewest?

Hoe garandeert u de complementariteit tussen het openbare en het privé-aanbod ?

Was het BAOB, dat sinds kort de naam hub.brussels draagt, de aangewezen keuze voor de coördinatie van de fablabs, die gekenmerkt worden door innovatie op elk gebied?

Hoe denkt de regering die innoverende projecten, die gedreven worden door krachtig engagement, durf en creativiteit, structureel te waarderen?

De fablabs in de wereld hechten veel belang aan een financieel model en een evenwichtig bestuur dat de duurzaamheid van hun projecten en het behoud van lokale ecosystemen garandeert. Om dat te realiseren, moet de overheid samen met die spelers een gezamenlijke visie ontwikkelen en innoverende partnerschappen aangaan.

De Ecolo-fractie stelt bezorgd vast dat de regering het tegenovergestelde doet en kiest voor drie nieuwe openbare structuren, die geen enkele band hebben met het bestaande ecosysteem en er zelfs

trois Fab Labs en cours de création par citydev.brussels ou de l'ensemble des Fab Labs actifs sur le territoire de notre Région ?

Pouvez-vous nous expliquer ce qui a porté votre choix sur l'ABAE, désormais hub.brussels, pour la coordination du réseau de Fab Labs, s'agissant de lieux d'innovations multiples, économiques, créatives, technologiques, culturelles, sociales, environnementales, etc. ?

Quels sont les dispositifs prévus pour assurer la complémentarité entre l'offre publique et les initiatives privées ?

Comment entendez-vous valoriser structurellement les nombreux acteurs innovants existants, qui ont fait preuve d'énormément d'engagement, d'audace et de créativité pour démarrer leurs projets ? Quelle est la vision du gouvernement à ce sujet ?

Comme vous le savez, l'une des questions clés que se posent les Fab Labs dans le monde est celle du modèle financier et de gouvernance équilibrée qui leur permettra d'assurer la pérennité de leurs projets et des écosystèmes locaux auxquels ils contribuent. L'une des réponses se trouvera incontestablement dans la façon dont les pouvoirs publics et ces acteurs parviendront à construire une vision partagée et à nouer des partenariats innovants concrétisant cette vision.

Le groupe Ecolo est inquiet de constater que le gouvernement semble faire tout le contraire : avant même d'avoir entamé un travail d'écoute, puis de vision commune, il a décidé de développer trois nouvelles structures publiques de grande envergure non connectées à l'écosystème existant, dont elles pourraient se faire les concurrentes.

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

Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État.- Quelques semaines à peine s'étant écoulées depuis les réponses que mon collègue Didier Gosuin vous a apportées en Commission des affaires économiques du 21 décembre 2017, je ne vais pas pouvoir vous apprendre grand-chose de neuf. Je ne peux que vous confirmer ma volonté, celle du gouvernement, et plus particulièrement celle de mes collègues en charge de l'Économie, du

mee zouden kunnen concurreren.

De voorzitter.- Mevrouw Laanan heeft het woord.

Mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris (in het Frans).- De heer Gosuin heeft uw vragen al beantwoord in de commissie voor de Economische Zaken van 21 december 2017. Ik kan daar alleen aan toevoegen dat de regering en in het bijzonder mijn collega's die bevoegd zijn voor Economie, voor het Gewestelijk Programma voor Circulaire Economie (het GPCE) en voor Digitalisering de problematiek van de Brusselse fablabs in al zijn

Programme régional d'économie circulaire (PREC) et du Numérique, d'appréhender la problématique des Fab Labs en Région bruxelloise de manière transversale et dans toutes ses facettes, sociales, innovantes, économiques et formatives.

La plate-forme regroupant tous les acteurs du secteur, mise en place par nos quatre cabinets, s'est réunie le 17 janvier dans les locaux de l'Université libre de Bruxelles (ULB) à La Cambre. Son ordre du jour, outre l'état d'avancement des différents projets - régionaux, Fonds européen de développement régional (Feder), etc. -, prévoyait de développer avec les acteurs les suites de la journée d'intelligence collective que nous avons organisée le 3 octobre dernier.

Naturellement, toutes les informations, y compris financières, y ont été abordées et seront consignées, à l'instar des autres sujets des précédentes réunions de la plate-forme, dans un procès-verbal accessible à tous. Il peut s'agir là, pour vous, d'une autre source d'information que celle de la question parlementaire, dont la récurrence pourrait laisser supposer une certaine unilateralité. Je tiens, pour ce faire, à votre disposition les documents distribués à la plate-forme.

Pour en revenir à vos questions, au risque de paraphraser Didier Gosuin, la mission confiée à citydev.brussels en 2015 découle d'une décision prise à ma suggestion par le gouvernement en juillet 2015. À partir de cette décision, citydev.brussels a entamé la mission qui lui était confiée et son conseil d'administration a proposé, en octobre 2015, un plan d'action qui tenait, dès le début, compte de l'existence des différents Fab Labs développés ou en voie de développement à Bruxelles.

Un comité de pilotage a été mis en place, regroupant les quatre cabinets précités et les administrations concernées pour l'encadrer dès la mise en œuvre de la décision. De surcroît, mon cabinet, aux côtés de ceux de Mme Fremault pour le PREC, de M. Gosuin pour l'économie et de Mme Debaets pour le numérique, a élargi ses discussions, au sein de la plate-forme de coordination, à l'ensemble des acteurs publics et privés concernés.

facetten benaderen.

Op 17 januari vond de recentste vergadering plaats van het platform, opgericht door onze vier kabinetten, dat alle spelers van de sector verenigt. Verschillende projecten werden besproken alsook de impact van de dag van de collectieve intelligentie, die we op 3 oktober lieten doorgaan.

Het spreekt van zelf dat van alle vergaderingen van het platform een verslag wordt opgemaakt, dat voor iedereen toegankelijk is. Dat is een goede manier voor u om informatie te zoeken, zonder stevast uw toevlucht te moeten nemen tot steeds dezelfde parlementaire vragen.

In 2015 heb ik de aanzet gegeven voor de beslissing van de regering om aan citydev.brussels de opdracht toe te kennen om een actieplan op te maken, rekening houdend met alle in fablabs in Brussel, ongeacht of ze reeds bestaan of nog worden ontwikkeld. Citydev.brussels stelde in oktober 2015 een ontwerpplan voor.

Er werd een stuurcomité samengesteld uit leden van de vier kabinetten en de betrokken administraties om toe te zien op de goede uitvoering van de genomen beslissing. Daarnaast werd het overleg in het coördinatieplatform uitgebreid naar alle betrokken spelers.

Citydev.brussels staat in voor stadsontwikkeling en -vernieuwing en werkt al jarenlang samen met impulse.brussels en Innoviris aan de coördinatie van incubatoren en gewestelijke ondernehemingscentra. Het lijkt de geknipte kandidaat te zijn voor dit soort opdrachten.

Citydev.brussels bevordert samen met andere Brusselse actoren de innovatie. De gemengde projecten die binnen de wijken met handelaars en sociale spelers worden opgezet, verstevigen de plaatselijke dienstverlening en bieden kansen voor gebouwen die nog moeten worden aangepast.

Citydev.brussels heeft in 2016 de verschillende betrokken instanties ontmoet vooraleer van start te gaan. Het maatschappelijke effect op het vlak van opleiding, sociale cohesie en innovatie is niemand ontgaan. De eerste samenwerkingsovereenkomst tussen Bruxelles Formation en het interactive Media Art Laboratory (iMAL) is daar het bewijs van.

Cette plate-forme se réunit tous les trois mois. La prochaine réunion aura lieu le 17 avril. Citydev.brussels, opérateur immobilier, mais aussi acteur de développement et de revitalisation urbains, impliqué depuis de nombreuses années, avec impulse.brussels et Innoviris, dans la coordination des incubateurs et des centres d'entreprises régionaux, nous semble être l'acteur idoine pour ce type de missions, vu son expérience transversale et partenariale.

Les projets mixtes développés en relation avec le tissu économique et les acteurs sociaux apportant appui aux services de proximité, ainsi que les opportunités offertes par les occupations précaires de bâtiments en attente de reconversion, sont deux autres créneaux d'activités plus récents qui font de citydev.brussels un acteur reconnu pour son soutien à l'innovation, aux côtés et en complément des autres acteurs bruxellois.

Très concrètement, je le confirme, ses services ont rencontré les différentes structures, académiques et autres, durant l'année 2016 avant de démarrer la mission qui leur a été confiée. L'aspect transversal et sociétal en termes de formation, de cohésion sociale et de support à l'innovation n'a échappé à personne, contrairement à ce que vous semblez croire. En témoigne, par exemple, la première convention de collaboration entre Bruxelles Formation et l'interactive Media Art Laboratory (iMAL), par ailleurs soutenu dans le cadre de la programmation du Fonds européen de développement régional (Feder) 2014-2020.

D'autres collaborations de ce type sont en préparation avec d'autres intervenants du secteur, dont citydev.brussels. Par ailleurs, les évolutions constatées dans les autres villes ne nous permettaient pas de tergiverser, mais nous obligeaient au contraire à agir et à nous informer sur ce qu'il se passe ailleurs, afin de nous inspirer des réussites et des échecs. La fermeture des TechShop de Paris et Lille, initiative pourtant essentiellement privée, illustre les limites et risques en la matière.

La diversité des sources de financement pour des projets de ce type démontre, s'il le fallait encore, cette pluridisciplinarité : académique, fonds européens, Innoviris, appels à projets, dont certains initiés certes par le volet économique de l'action du gouvernement, entre autres.

Er staan nog meer samenwerkingen op stapel. Door de ontwikkelingen in andere steden konden wij niet blijven dralen en moesten wij bij anderen over het muurtje gaan kijken om te zien wat werkt en wat niet. Er zijn immers niet alleen succesverhalen, maar ook mislukkingen.

De financiering van dergelijke projecten komt uit vele hoeken: de academische wereld, Europese fondsen, Innoviris, oproepen tot het indienen van projectvoorstellingen.

De sector werd om advies gevraagd om mee Greenbizz, het eerste openbare fablab, te beheren. Het bestek van GIAL, partner in informatica voor de openbare besturen, werd in aanmerking genomen. Die organisatie zal samenwerken met Microfactory en Openfab, twee reeds bestaande fablabs.

Hetzelfde zal gebeuren met Cityfab 2 en 3. De opdracht daarvoor zou in het voorjaar moeten worden verleend. Na het succes van ons mobiele fablab, hebben de actoren onze samenwerkingsformule positief begroet.

De vestigingsplaatsen Cityfab zijn gunstig gelegen en passen in het kader van de herinrichting van de wijken. Op 3 oktober zullen alle betrokkenen en vertegenwoordigers uit de industrie brainstormen over manieren om de uitwisseling en samenwerking aan te moedigen.

Wij zijn absoluut niet van plan om een strategie op te zetten zonder dat de plaatselijke actoren daarbij betrokken zijn en hun verantwoordelijkheid opnemen. Want zonder de medewerking van het bedrijfsleven kunnen openbare fablabs en burgers die hoofdzakelijk van overheidsfinanciering afhangen in een zwakke positie staan. Zelfs het fablab van Barcelona, dat als voorbeeld geldt, zoekt een tweede adem.

De kabinetten werken met de sector het beleid als volgt uit. Hub.brussels zal de begeleiding voor zijn rekening nemen, Innoviris onderzoek en innovatie en afhankelijk van het project eventueel de financiering, en citydev.brussels de gebouwen.

Het zou bovendien mooi zijn om de fablabs te integreren in het Gewestelijke Programma voor circulaire economie.

Le secteur a également été consulté en vue d'être associé à la gestion du premier Fab Lab public, Greenbizz, au printemps 2016. Huit cahiers des charges ont été demandés, même si un seul, celui du Centre de gestion informatique des administrations locales (GIAL), a été rentré et accepté, moyennant collaboration avec deux Fab Labs existants, la Microfactory et l'Openfab.

Il en sera de même pour Cityfab 2 et 3, pour lesquels un marché de services a été lancé début janvier en vue d'une attribution au printemps. La remise des offres, avec ouverture des offres pour celui qui dépasse les seuils européens, est fixée au 26 février à 15h. Après le succès de notre projet de Fab Lab mobile, les acteurs ont réceptionné notre offre de collaboration très positivement.

Les implantations de Cityfab répondent bien entendu à des opportunités immobilières de citydev.brussels et à la volonté de développer des outils dans le cadre du redéploiement de quartiers. Une journée d'intelligence collective a été organisée le 3 octobre dernier avec l'ensemble des acteurs et des représentants du monde industriel - Audi, Plastic Omnium, Solvay - en vue de favoriser les échanges et les collaborations.

Nous n'imaginons en effet pas une seule seconde définir une stratégie sans concertation avec les acteurs de terrain, dans une démarche participative et responsable. Le coordinateur du développement de Fabcity à Barcelone, Tomas Dies, a d'ailleurs fait part, à l'occasion de cette journée du 3 octobre, de la faiblesse potentielle d'un réseau de Fab Labs publics et citoyens basés principalement sur des financements publics, sans collaboration avec le monde économique.

Cité comme modèle, celui de Barcelone s'épuise, de l'aveu même de son créateur, et cherche un nouveau souffle. C'est à ces ponts et collaborations que les cabinets que j'ai cités travaillent avec le secteur, et avec l'appui des administrations qui mettent en œuvre ses politiques : hub.brussels pour l'accompagnement, Innoviris pour la recherche et l'innovation, avec des financements possibles selon les projets, et citydev.brussels pour le volet immobilier.

Les Fab Labs ont en sus un beau défi à relever en s'intégrant dans la mise en œuvre du Plan régional d'économie circulaire, point que nous avons

Of fablabs het kunnen blijven volhouden, hangt ervan af of zij naast de financiële steun die zij krijgen voldoende inkomsten kunnen genereren, ook als zij daarvoor bij hun gebruikers moeten aankloppen. Dat kan op verschillende manieren gebeuren en zij kunnen beslist leren uit de ervaringen van de pioniers.

De regering ondersteunt dit soort initiatieven en zal ze ondersteunen en een toekomstperspectief bieden.

décidé d'aborder dans le cadre de notre prochaine réunion.

La pérennité d'un Fab Lab, quelles que soient par ailleurs ses sources de financement, repose sur un modèle économique impliquant des recettes suffisantes, en ce compris celles apportées par ses utilisateurs.

Plusieurs variantes sont envisageables, en fonction des projets et publics cibles, et restent en grande partie à mettre au point en tenant compte des expériences des pionniers que vous évoquez. Il convient également de leur offrir des perspectives d'avenir, notamment avec le soutien des pouvoirs publics.

Vous aurez donc compris que le gouvernement dans son ensemble partage votre souci d'écoute et de mise en place de stratégies partagées par des acteurs qui sont des partenaires de bonne volonté. Il s'agit d'un chantier passionnant, parce qu'ouvert à toutes les idées et suggestions. Ce n'est pas en ces lieux que je vais devoir rappeler que c'est de la confrontation d'idées que surgit la créativité.

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Merci pour votre réponse très complète et complémentaire à celle donnée par M. Gosuin il y a quelques semaines. Est-il également possible de disposer - puisqu'il semble que ce soit vous qui les détenez - des études préalables qui ont permis de déterminer la localisation et le type d'activité des trois sites prévus par la Région ?

Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État.- Pour le premier, les informations de citydev.brussels sont disponibles et nous pourrons vous les transmettre. Les deux autres sont encore en discussion.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Je prendrai toutes les informations disponibles. Merci ! Vous pouvez donner les documents que vous avez apportés au secrétaire de la commission. Ainsi, tout le monde pourra bénéficier de cette information précieuse.

- *L'incident est clos.*

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *Kunt u ons de voorbereidende studies bezorgen op basis waarvan de vestigingsplaats en het soort activiteit van de drie sites werd bepaald?*

Mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris (in het Frans).- *De gegevens van citydev.brussels voor het eerste fablab zijn beschikbaar. Over de twee andere worden nog besprekingen gevoerd.*

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *Ik ontvang graag alle informatie die beschikbaar is.*

- *Het incident is gesloten.*

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

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 publicité de l'administration et la numérisation".

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

M. Jef Van Damme (sp.a) (*en néerlandais*).- *La bonne gouvernance n'a jamais suscité autant d'intérêt. Je me réjouis que le gouvernement et le parlement se soient attachés au cours des derniers mois à élaborer différentes mesures en la matière. Pour sa part, mon parti met l'accent sur la transparence et la publicité de l'administration.*

J'ai déposé une proposition d'ordonnance et une proposition de résolution, mais une bonne législation ne suffit pas. La publicité de l'administration doit avant tout être systématisée et assimilée par les services publics, car c'est souvent là que le bât blesse.

Les administrations se retranchent derrière des procédures ou des raisons pratiques pour ne pas mettre en œuvre la publicité de l'administration. L'usage du papier, l'échange d'une correspondance abondante par recommandé ou les frais importants qui sont facturés pouvaient être des excuses légitimes au siècle passé, mais plus aujourd'hui.

Chaque administration dispose en effet aujourd'hui d'outils numériques qui doivent permettre une publicité non seulement passive, mais aussi active. Watermael-Boitsfort l'a montré en étendant l'accessibilité de l'intranet BO Secrétariat (BOS), utilisé par les conseillers communaux, à tous les citoyens de la commune.

Quelles mesures avez-vous prises pour renforcer

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS,
STAATSSECRETARIS VAN HET
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJK
GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGSSAMENWERKING, VER-
KEERSVEILIGHEIDSBELEID, GE-
WESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE
INFORMATICA EN DIGITALISERING,
GELIJKEKANSENBELEID EN DIEREN-
WELZIJN,

betreffende "de openbaarheid van bestuur en de digitalisering".

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

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Goed bestuur staat sinds vorige zomer meer dan ooit in de belangstelling. Er is in ons gewest inderdaad nog marge voor verbetering op dat vlak. Het verheugt me dat de regering en het parlement de afgelopen maanden hard hebben gewerkt aan verschillende maatregelen. Mijn partij en ikzelf hebben daarbij sterk de nadruk gelegd op transparantie en openbaarheid van bestuur. Een overheid die open en bloot moet handelen, kan ook beter besturen.

Ik diende een voorstel van ordonnantie en voorstel van resolutie in. Goede wetgeving volstaat echter niet. Openbaarheid van bestuur is immers vooral een praktijk die systematisch uitgevoerd en geïnternaliseerd moet worden door overheidsdiensten. Daar wringt vaak het schoentje.

Overheidsdiensten durven zich te verschuilen achter allerlei procedures of praktische bezwaren om openbaarheid van bestuur uit de weg te gaan. Een van de praktische bezwaren is bijvoorbeeld het gebruik van papier. Overheidsdiensten dringen vaak aan op een langdurige en vermoeiende correspondentie door middel van aangetekende brieven. Ook de omvang van de opgevraagde informatie wordt als excusus gebruikt om die niet te hoeven bezorgen. Vaak worden er zeer hoge kosten aangerekend. In de vorige eeuw waren dat misschien nog valabele excuses, maar anno 2017 kan dat niet meer. Elke overheidsdienst werkt tegenwoordig digitaal en heeft een intranet. Het

la publicité active et passive des administrations ? Quels systèmes utilisez-vous à cette fin ? Quels sont les systèmes utilisés par les administrations ? Quelles mesures envisagez-vous pour accélérer le processus ? Qu'avez-vous déjà entrepris dans ce sens ? Comptez-vous consulter les communes et d'autres institutions à ce sujet ?

volstaat om dat toegankelijk te maken voor het publiek.

Digitalisering biedt niet enkel de mogelijkheid om de passieve openbaarheid toegankelijker te maken. Op termijn leidt het tot een veralgemeende, actieve openbaarheid. De gemeente Watermaal-Bosvoorde toonde onlangs aan dat het mogelijk is. Zij breidde de toegang tot het intranet 'BOS' uit van de gemeenteraadsleden tot de gewone burgers. Zo simpel kan het zijn! Hopelijk volgen er nog gemeenten.

Welke stappen onderneemt u om die passieve en actieve openbaarheid te bevorderen? Welke systemen gebruikt u daarvoor? Welke systemen gebruiken de verschillende overheidsadministraties? Welke stappen kunt u zelf zetten om dit te bespoedigen? Wat hebt u al gedaan om er effectief werk van te maken? Plant u overleg met de gemeenten en andere instellingen?

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- *En ce qui concerne les règles relatives à la publicité de l'administration, je vous renvoie à l'ordonnance en la matière, modifiée en 2004. Les citoyens peuvent s'adresser à la Commission d'accès aux documents administratifs. Par ailleurs, nous incitons les administrations à rendre leurs décisions accessibles par voie électronique.*

La plupart des services communaux utilisent désormais la plate-forme Editoria, reliée à BOS. Les citoyens peuvent ainsi consulter rapidement les décisions des conseils communaux et des CPAS.

M. Jef Van Damme (sp.a) (en néerlandais).- *Il y donc encore du potentiel ?*

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- *Je pense que la plupart des communes et des CPAS emploient la plate-forme BOS.*

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- U had het over de regels over de openbaarheid van bestuur. Daarvoor verwijst ik uiteraard naar de ordonnantie over die kwestie, die werd aangepast in 2004. Burgers met klachten kunnen zich wenden tot de Commissie voor Toegang tot Bestuursdocumenten. Afgezien daarvan proberen we overheden zo veel mogelijk aan te sporen om proactief beslissingen publiek toegankelijk te maken via elektronische weg.

Een van de mooiste realisaties is dat de meeste gemeenten nu werken met het platform Editoria, dat gekoppeld is aan BOS. Zo kunnen burgers vrij snel alle beslissingen van de gemeenteraden en OCMW's raadplegen. Dat systeem functioneert goed.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Er is dus nog potentieel?

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Ik had het moeten opzoeken, maar ik denk dat het gros van de gemeenten en OCMW's via BOS werkt.

M. Jef Van Damme (sp.a) (*en néerlandais*).- *La décision d'utiliser la plate-forme BOS revient donc aux communes. Watermael-Boitsfort serait actuellement la seule à l'utiliser.*

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (*en néerlandais*).- *Les communes doivent manifester elles-mêmes leur volonté d'utiliser Editoria. Nous ne pouvons pas les y obliger.*

M. Jef Van Damme (sp.a) (*en néerlandais*).- *Nombre d'entre elles utilisent la plate-forme BOS, mais seule Watermael-Boitsfort emploie Editoria. Si j'ai bien compris, tous les utilisateurs de BOS peuvent rendre des informations publiques. Aucun obstacle technique ne s'y oppose.*

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (*en néerlandais*).- *C'est le collège qui décide de le faire ou non. C'est une question d'autonomie locale.*

Nous avons également créé un site web dédié aux permis d'urbanisme, qui permet aux citoyens de suivre le parcours de leur dossier en toute transparence, en s'enregistrant au moyen d'une carte.

M. Jef Van Damme (sp.a) (*en néerlandais*).- *Quel est le nom de ce portail ?*

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (*en néerlandais*).- *Il s'agit de la plate-forme Nova (nova.irisnet.be), dédiée à la gestion des permis d'urbanisme.*

Depuis le 2 février 2017, toutes les décisions peuvent être consultées sur ce portail.

Par ailleurs, le portail Open Data de la Région bruxelloise rassemble des données libres d'accès émanant des différents services publics bruxellois. Sur les 230 ensembles de données disponibles, une

De heer Jef Van Damme (sp.a).- De gemeenten werken met BOS, maar Editoria is een nieuw gegeven. De gemeenten beslissen zelf om dat al dan niet te gebruiken. Ik heb begrepen dat op dit moment enkel Watermaal-Bosvoorde het effectief gebruikt.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- De gemeenten moeten zelf aangeven dat ze Editoria willen gebruiken. Wij kunnen hen daar niet toe verplichten.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Ik denk dat heel veel gemeenten BOS gebruiken, maar enkel de gemeente Watermaal-Bosvoorde hanteert de publiekstool Editoria. Als ik u goed begrijp, kan echter iedereen die BOS gebruikt, informatie openbaar maken. Er is geen technische belemmering meer om die stap te zetten. Dat is voor mij een belangrijk gegeven.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Het college moet wel zelf beslissen om dat al dan niet te doen. Dat is een kwestie van lokale autonomie.

Wij hebben ook een website ontwikkeld voor alles wat te maken heeft met stedenbouwkundige vergunningen, waarbij mensen aan de hand van een kaart toegang krijgen tot gegevens die niet onderhevig zijn aan de privacywetgeving. Daar kunnen aanvragen worden opgezocht die via het gewest werden ingediend. Dat is belangrijk omdat mensen vaak vinden dat alles te lang aansleept of omdat ze hun dossier niet terugvinden. Ze moeten nu dus niet langer bellen of naar het gemeentehuis gaan. Via die website kan je je dossier transparant en vlot opvolgen.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Welke website is dat dan?

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Nova, een platform voor alles wat stedenbouwkundige vergunningen aanbelangt. De URL is nova.irisnet.be.

Sinds 2 februari 2017 kunnen alle beslissingen op de portaalsite geraadpleegd worden.

Voorts bestaat de mogelijkheid om met open data te werken. U weet ongetwijfeld dat we ook een portaalsite hebben ingevoerd, namelijk OpenData Brussel, waarop alle overheden hun gegevens in

centaine provient de la Région. Evere et Saint-Gilles ont lancé un projet pilote en vue de la mise à disposition de leurs informations en données ouvertes. Le personnel communal suit une formation à cette fin.

Enfin, Irisbox est un guichet électronique accessible 24 heures sur 24 permettant aux citoyens d'effectuer des démarches administratives en ligne, comme signaler un changement d'adresse, demander un certificat de bonne vie et mœurs. Il n'est plus nécessaire de prendre un jour de congé pour faire la file comme autrefois. Il suffit de s'enregistrer avec sa carte d'identité sur ce guichet en ligne ouvert jour et nuit.

opendataformaat ter beschikking kunnen stellen. Van de inmiddels 230 beschikbare datasets is een honderdtal afkomstig van het gewest. In de gemeenten Evere en Sint-Gillis loopt er een proefproject, waarbij zij hun informatie in opendataformaat beschikbaar maken. Het gemeentepersoneel krijgt daarvoor een opleiding.

Ten slotte gebruiken we nog Irisbox voor het aanvragen van documenten. Het is handig dat burgers heel wat formaliteiten, zoals de aangifte van een adreswijziging of de aanvraag van een attest van goed zedelijk gedrag, thuis of op hun werk kunnen regelen. Vroeger moesten ze voor dergelijke zaken een dag verlof nemen en urenlang aan een gemeenteloket aanschuiven. Nu kunnen ze gewoon met behulp van een identiteitskaartlezer inloggen. Zo kunnen zowel particulieren als bedrijven een heleboel documenten online aanvragen. Irisbox is eigenlijk een online loket dat dag en nacht open is.

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

M. Jef Van Damme (sp.a) (*en néerlandais*).- *À la fin de l'année dernière, le parlement avait adopté une résolution demandant au gouvernement de renforcer la publicité de tous les documents administratifs, tant de la Région que des communes. La date butoir avait été fixée au 31 décembre. Il importe dès lors que le gouvernement bruxellois se prononce rapidement.*

- L'incident est clos.

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

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Eind vorig jaar nam het parlement een resolutie aan om de regering op te roepen tegen het einde van het jaar een voorstel te doen inzake de volledige transparantie van alle overheidsbeslissingen. Het gaat dus niet alleen om de titels van die beslissingen, maar ook om de bijhorende nota's, en dat zowel voor het gewest als voor de gemeenten. Onze deadline was 31 december. Het is belangrijk dat ook de Brusselse regering snel een beslissing neemt.

- Het incident is gesloten.