



**PARLEMENT BRUXELLOIS  
BRUSSELS PARLEMENT**

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

---

**Commission des finances  
et des affaires générales,**

**chargée du budget, de la fonction publique,  
des relations extérieures,  
de l'égalité des chances, des matières  
biculturelles, de l'image de Bruxelles  
et de la participation citoyenne**

---

**RÉUNION DU**

**LUNDI 14 DÉCEMBRE 2020**

---

**SESSION 2020-2021**

---

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

---

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

**belast met de Begroting, het Openbaar  
Ambt, de Externe Betrekkingen,  
de Gelijke Kansen, de Biculturele  
Aangelegenheden, het Imago van Brussel  
en de Burgerparticipatie**

---

**VERGADERING VAN**

**MAANDAG 14 DECEMBER 2020**

---

**ZITTING 2020-2021**

---

---

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 de la direction des comptes rendus. 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  
E-mail : [criv@parlement.brussels](mailto:criv@parlement.brussels)

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse  
[www.parlement.brussels](http://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 directie Verslaggeving. De vertaling is een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het  
Brussels Hoofdstedelijk Parlement  
Directie Verslaggeving  
Tel. 02 549 68 02  
E-mail [criv@parlement.brussels](mailto:criv@parlement.brussels)

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op  
[www.parlement.brussels](http://www.parlement.brussels)

## SOMMAIRE

Question orale de M. Pierre-Yves Lux 1

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,

et à M. Sven Gatz, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des finances, du budget, de la fonction publique, de la promotion du multilinguisme et de l'image de Bruxelles,

concernant "l'état d'avancement de la candidature de "Bruxelles capitale européenne de la culture"".

Interpellation de M. Christophe De Beukelaer 4

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,

et à M. Sven Gatz, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des finances, du budget, de la fonction publique, de la promotion du multilinguisme et de l'image de Bruxelles,

concernant "la présentation officielle du projet SmartMove".

Interpellation jointe de Mme Cieltje Van Achter, 4

concernant "le projet SmartMove".

Interpellation jointe de M. David Weytsman, 4

concernant "la mise en place d'une taxe kilométrique à Bruxelles à partir de 2022".

## INHOUD

Mondelinge vraag van de heer Pierre-Yves Lux 1

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

en aan de heer Sven Gatz, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, de Promotie van Meertaligheid en van het Imago van Brussel,

betreffende "de stand van zaken van de kandidatuur van Brussel als kandidaat Europese culturele hoofdstad".

Interpellatie van de heer Christophe De Beukelaer 4

tot mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

en tot de heer Sven Gatz, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, de Promotie van Meertaligheid en van het Imago van Brussel,

betreffende "de officiële voorstelling van het project Smart Move".

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Cieltje Van Achter, 4

betreffende "het project SmartMove".

Toegevoegde interpellatie van de heer David Weytsman, 4

betreffende "de invoering van een kilometerheffing in Brussel vanaf 2022".

Discussion conjointe – Orateurs :

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

M. David Weytsman (MR)

M. Julien Uyttendaele (PS)

M. Emmanuel De Bock (DéFI)

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)

M. Youssef Handichi (PTB)

M. Guy Vanhengel (Open Vld)

M. Juan Benjumea Moreno (Groen)

M. Christophe De Beukelaer (cdH)

M. Sven Gatz, ministre

Interpellation de Mme Alexia Bertrand

26

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,

et à M. Sven Gatz, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des finances, du budget, de la fonction publique, de la promotion du multilinguisme et de l'image de Bruxelles,

concernant "la place de Bruxelles dans le classement des meilleures villes du monde selon Resonance Consultancy".

Discussion – Orateurs :

Mme Alexia Bertrand (MR)

M. John Pitseys (Ecolo)

M. Sven Gatz, ministre

Question orale de Mme Clémentine Barzin

32

Samengevoegde bespreking – Sprekers:

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

De heer David Weytsman (MR)

De heer Julien Uyttendaele (PS)

De heer Emmanuel De Bock (DéFI)

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)

De heer Youssef Handichi (PTB)

De heer Guy Vanhengel (Open Vld)

De heer Juan Benjumea Moreno (Groen)

De heer Christophe De Beukelaer (cdH)

De heer Sven Gatz, minister

Interpellatie van mevrouw Alexia Bertrand

26

tot de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

en tot de heer Sven Gatz, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, de Promotie van Meertaligheid en van het Imago van Brussel,

betreffende "de plaats van Brussel in de rangschikking van de beste steden van de wereld volgens Resonance Consultancy".

Bespreking – Sprekers:

Mevrouw Alexia Bertrand (MR)

De heer John Pitseys (Ecolo)

De heer Sven Gatz, minister

Mondelinge vraag van mevrouw Clémentine Barzin

32

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,

concernant "la manifestation du non-marchand à Bruxelles".

Question orale de M. Julien Uyttendaele

37

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,

et à M. Sven Gatz, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des finances, du budget, de la fonction publique, de la promotion du multilinguisme et de l'image de Bruxelles,

concernant "la gestion des données relatives à la taxation en zone LEZ".

Question orale de Mme Latifa Aït Baala

39

à M. Sven Gatz, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des finances, du budget, de la fonction publique, de la promotion du multilinguisme et de l'image de Bruxelles,

concernant "le lancement de l'appel à projets BeTalky".

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

betreffende "de betoging van de non-profitsector in Brussel".

Mondelinge vraag van de heer Julien 37  
Uyttendaele

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

en aan de heer Sven Gatz, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, de Promotie van Meertaligheid en van het Imago van Brussel,

betreffende "het beheer van de gegevens inzake de belastingheffing in de LEZ".

Mondelinge vraag van mevrouw Latifa Aït 39  
Baala

aan de heer Sven Gatz, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, de Promotie van Meertaligheid en van het Imago van Brussel,

betreffende "de lancering van de projectoproep BeTalky".

1101 Présidence : M. Rachid Madrane, président.

Voorzitterschap: de heer Rachid Madrane, voorzitter.

1105 **QUESTION ORALE DE M. PIERRE-YVES LUX**

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PIERRE-YVES LUX**

1105 à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

1105 et à M. Sven Gatz, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des finances, du budget, de la fonction publique, de la promotion du multilinguisme et de l'image de Bruxelles,

en aan de heer Sven Gatz, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, de Promotie van Meertaligheid en van het Imago van Brussel,

1105 concernant "l'état d'avancement de la candidature de "Bruxelles capitale européenne de la culture"".

betreffende "de stand van zaken van de kandidatuur van Brussel als kandidaat Europese culturele hoofdstad".

1107 **M. Pierre-Yves Lux (Ecolo).**- Depuis plus de deux ans, notre groupe revient régulièrement vers le gouvernement au sujet de la dévolution d'une Capitale européenne de la culture à la Belgique en 2030. Nous partageons depuis longtemps la même volonté que celle de notre gouvernement - telle qu'inscrite dans la déclaration de politique régionale (DPR) - qui est de construire un projet bruxellois solide, concerté et ouvert pour cette Capitale européenne de la culture.

**De heer Pierre-Yves Lux (Ecolo)** *(in het Frans).*- Al twee jaar pleit de Ecolofractie voor de kandidatuur van Brussel als Europese culturele hoofdstad in 2030. We zitten hiermee op dezelfde golflengte als de regering, zoals blijkt uit de gewestelijke beleidsverklaring (GBV). We willen een onderbouwd, gezamenlijk en open Brussels project opzetten.

*Eerder zei minister-president Vervoort dat de meeste culturele hoofdsteden minstens tien jaar op voorhand aan de voorbereiding van hun kandidatuur beginnen. Welnu, 2021 staat voor de deur. Het is hoog tijd om de handen uit de mouwen steken, als we met een ambitieus en begeistertend project op 2030 willen mikken.*

*Een dergelijke kandidatuur is een gedroomde gelegenheid om in de stad en het gewest een krachtige en inclusieve culturele dynamiek te creëren. Alle culturele spelers zouden er hun krachten kunnen bundelen.*

*Door de gevolgen van de coronacrisis heeft de culturele sector behoefte aan perspectief en samenwerking. Veel kunstenaars en technici beleven ellendige tijden. De Brusselse culturele wereld heeft de volgende jaren een collectief project nodig. Bovendien zou een dergelijk project de sociale cohesie onder de Brusselaars kunnen herstellen, na een periode van social distancing.*

*Door de gevolgen van de coronacrisis heeft de culturele sector behoefte aan perspectief en samenwerking. Veel kunstenaars en technici beleven ellendige tijden. De Brusselse culturele wereld heeft de volgende jaren een collectief project nodig. Bovendien zou een dergelijk project de sociale cohesie onder de Brusselaars kunnen herstellen, na een periode van social distancing.*

Lorsque nous l'avions précédemment interpellé au sujet d'un éventuel dépôt de candidature en 2024 pour que notre ville-région devienne Capitale européenne de la culture, le ministre-président Vervoort nous avait rappelé que la plupart des capitales européennes de la culture, présentes et à venir, avaient commencé à réfléchir à leur candidature au moins dix ans auparavant.

Or, nous sommes en 2020, à la veille de 2021. Il est donc nécessaire de nous retrousser les manches afin de proposer une candidature ambitieuse et enthousiasmante qui permettra à la Région bruxelloise et à l'ensemble de ses parties prenantes de rayonner au sein de la culture européenne en 2030.

Cette candidature serait indubitablement l'occasion rêvée pour notre ville-région de créer une dynamique culturelle plus forte, inclusive, et qui permettra aux acteurs culturels de notre capitale d'unir leurs forces via la construction d'un chemin commun, de l'ébauche de la candidature à son aboutissement en 2030.

Les attentes sont élevées au sein des secteurs culturel et créatif.

1109 La crise du Covid-19 a renforcé cette nécessité de mise en perspective et d'union pour le secteur culturel. La candidature de Bruxelles Capitale européenne de la culture pourra redonner espoir et vision à ces secteurs. En effet, la crise qui nous touche a des effets nuisibles sur les secteurs artistique et culturel, laissant

des artistes, des techniciens et des créateurs sur le bord du chemin, certains glissant dans une forme de misère.

La communauté culturelle et artistique bruxelloise aura besoin de se retrouver autour d'un projet collectif dans les prochaines années. Par ailleurs, pour les citoyens, il est certain que les mois d'incertitude et d'efforts demandés vont laisser des traces. Un projet tel que la candidature de Bruxelles Capitale européenne de la culture est à même de pouvoir recréer une cohésion sociale qui aura été mise à mal par une période ne favorisant pas le lien social.

Ajoutons que 2030 est l'année du bicentenaire du pays et qu'il conviendra d'en faire un moment fort dans notre Région comme dans tout le pays. En outre, le ministre-président M. Vervoort avait souligné qu'un des objectifs de cette candidature était d'amener à la culture les publics éloignés de celle-ci. Au sein du groupe Ecolo, nous adhérons pleinement à cet objectif et ajoutons également notre souhait que soit renforcée l'effectivité des droits culturels des habitants de notre Région.

Ce projet majeur est une opportunité sans précédent de mettre au cœur du projet de notre ville-région les grands enjeux auxquels ses citoyens et elle sont confrontés. Je compte trois enjeux. Premièrement, les inégalités sociales, qui sont malheureusement bien présentes à Bruxelles et renforcées par la crise sanitaire. Ensuite, l'enjeu de la diversité, de la multiculturalité et du vivre ensemble. Ce sont des opportunités énormes, mais que nous ne parvenons pas toujours à valoriser suffisamment. Enfin, l'enjeu relatif à nos relations avec la nature, l'environnement et le climat.

Ces trois enjeux globaux se trouvent au cœur de l'accord de gouvernement et il nous semble indispensable de lier avec ambition le travail politique en cours, et la participation des citoyens dans le cadre du parcours qui nous mènera jusqu'à Bruxelles 2030.

Vu l'importance et l'ampleur que revêt le projet, nous souhaitons aujourd'hui faire le point avec vous sur l'état d'avancement de la candidature. Le 29 octobre dernier, le ministre-président M. Vervoort avait lancé un appel à candidatures pour désigner les porteurs de la candidature bruxelloise. Où en est cette procédure ? Combien de projets ont-ils été déposés en date du 1er décembre ?

Quelle est la procédure pour désigner concrètement les porteurs du projet ainsi que l'agenda des prochaines semaines à cet égard ?

Le deuxième volet de ma question concerne la concertation entre les différents niveaux de pouvoir. Quelle est la démarche prévue avec la Ville de Bruxelles ? Pour l'instant, seule une commune pourrait se porter candidate à titre formel.

Quelles sont les interactions prévues entre la Région, la Commission communautaire commune (Cocom), la Commission communautaire française (Cocof), la Commission communautaire flamande (Vlaamse Gemeenschapscommissie, VGC) et les communes bruxelloises ? Un comité de pilotage

*In 2030 wordt ook de tweehonderdste verjaardag van het land gevierd. De Ecolofractie staat helemaal achter de visie van minister-president Vervoort: bij een dergelijk project moeten ook die burgers worden betrokken die weinig banden hebben met de artistieke wereld.*

*Binnen een dergelijk grootschalig project kunnen grote maatschappelijke problemen centraal worden gesteld. Ten eerste is er de sociale ongelijkheid, die nog versterkt wordt door de coronacrisis. Ten tweede is er het vraagstuk van de multiculturaliteit en onze manier van samenleven. Ten slotte is er de uitdaging van onze relatie tot de natuur in het kader van de klimaatverandering. Die drie uitdagingen moeten in het traject richting 2030 worden opgenomen. Politieke visie en burgerparticipatie moeten daarbij hand in hand gaan.*

*Hoever staat de projectoproep van 29 oktober die moet leiden tot de aanstelling van de indieners van de Brusselse kandidatuur? Hoeveel dossiers heeft het gewest ontvangen? Hoe verloopt de procedure ter aanstelling van de projectverantwoordelijken precies?*

*Vindt er overleg plaats tussen het Brussels Gewest, de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie (GGC), de Franse Gemeenschapscommissie (Cocof), de Vlaamse Gemeenschapscommissie (VGC) en de Brusselse gemeenten (en in het bijzonder Brussel-Stad)?*

*Is er een stuurgroep opgericht om de kandidaatstelling in goede banen te leiden? Hoe is die samengesteld?*

a-t-il été mis sur pied afin de commencer à faire avancer les aspects plus concrets de cette candidature ? Si oui, quelle est sa composition ?

<sup>1111</sup> **M. Sven Gatz, ministre.**- Le ministre-président et moi-même partageons votre analyse : ce genre de projet permettra de donner un souffle nouveau à la scène culturelle et artistique bruxelloise, violemment bousculée par la crise que nous traversons. L'enjeu de notre candidature est de tisser, mailler, lier le monde culturel et artistique bruxellois dans un objectif commun, qui est de faire de notre Région une ville dont le dynamisme culturel atteigne toutes les couches de la population et soit représentatif de notre Région dans sa diversité.

Bien évidemment, le ministre-président a également envie que le projet soit un momentum pour notre pays, non seulement car le tourisme intrabelge restera un enjeu en 2030 - comme en 2020 -, mais aussi parce qu'il lui semble important de maintenir les ponts entre les différentes régions. Bruxelles s'est en partie construite comme l'espace de convergence des Flamands, des Wallons, et de bien d'autres encore. Le projet de candidature cadre dans cette logique.

Ce type de projet est l'occasion d'inclure une réflexion globale sur la ville qui le porte, par le truchement de moyens d'expression artistique et culturelle. Le monde culturel est bien souvent en avance sur notre société car c'est ce qu'on lui demande : voir plus loin. La culture en général - et les arts en particulier - se sont toujours saisis des sujets de société pour les remettre en question, en débattre, les mettre en valeur, pour montrer, pour revendiquer et pour agir. Il n'est pas anodin de voir des projets artistiques aborder les questions sociales, climatiques, économiques, et j'en passe.

À cet égard, je rappelle que le ministre-président est également en charge de la culture au niveau de la Commission communautaire française (Cocof), laquelle a compris cet enjeu depuis plusieurs années, puisqu'elle a lancé la labellisation de pièces de théâtre mettant en avant des sujets de société, afin de permettre de créer un débat public avec les Bruxellois. J'ajoute que des initiatives similaires sont entreprises au niveau de la Commission communautaire flamande (Vlaamse Gemeenschapscommissie, VGC) et dans notre ville.

<sup>1113</sup> Vous affirmez le souhait d'inclure la transition climatique dans le projet. Je ne doute pas qu'elle en fera partie, tout comme d'autres sujets sociétaux prégnants. Je pense ici aux inégalités sociales, aux crises économiques, aux troubles psychosociaux et à la santé.

Cette semaine, le gouvernement se prononcera sur une proposition que le ministre-président a mise à l'ordre du jour afin de définir la méthode de préparation de la candidature. En tout cas, je vous confirme qu'un budget est réservé pour ce faire. Il vous faudra encore faire preuve d'un peu de patience, mais sachez que le gouvernement commencera début janvier 2021 à travailler couche par couche et concertation par concertation afin

**De heer Sven Gatz, minister** (in het Frans).- *De minister-president en ik delen uw analyse: het culturele en artistieke leven in Brussel, dat door de coronacrisis zware klappen kreeg, zou door zo'n project een nieuwe adem krijgen. Er zou een nieuwe dynamiek groeien die doorzindert in alle lagen van de diverse Brusselse bevolking.*

*Het moet ook een Belgisch project worden, want ook in 2030 zal binnenlands toerisme belangrijk zijn. Brussel als culturele hoofdstad zou een brug slaan tussen de diverse regio's. Het is de stad waar Vlamingen, Walen en andere gemeenschappen elkaar vinden en in die zin is onze kandidatuur logisch.*

*Cultuur en kunst - die altijd een stapje vooruit zijn op de rest van de maatschappij - zullen op die manier een omvattende reflectie over onze stad op gang brengen. Zij durven scherpe vragen stellen en het debat openen, ook over sociale kwesties en klimaatkwesties bijvoorbeeld.*

*De minister-president is op het niveau van de Cocof ook bevoegd voor cultuur. Daar geeft men al jaren bijzondere kansen aan theaterstukken die netelige maatschappelijke kwesties aansnijden. Zo trekt men het debat met de Brusselaars op gang. Gelijkaardige initiatieven zagen het daglicht in de VGC en in onze stad.*

*Niet alleen de klimaattransitie zal deel uitmaken van het project, ook andere gevoelige thema's uit de samenleving komen aan bod.*

*De minister-president heeft een voorstel op de agenda van de ministerraad geplaatst om de kandidatuur voor te bereiden. Deze week zal de regering zich daarover uitspreken. Er is in elk geval budget uitgetrokken om die voorbereiding te financieren. Begin 2021 zullen we overleggen om onze aanpak te bepalen.*



de développer notre approche bruxelloise en vue de cette année de Capitale européenne de la culture.

1115 **M. Pierre-Yves Lux (Ecolo).**- Vous faites durer le suspense, mais c'est normal, car les candidatures ont été déposées récemment. Je suis impatient d'apprendre qui sera désigné par votre gouvernement pour porter ce projet d'ici à 2030. Je suis convaincu que le processus qui nous mènera jusque là est au moins aussi important que l'aboutissement, et ce particulièrement à l'égard de l'inclusion des citoyennes et des citoyens qui sont en général les plus éloignés de l'art et de la culture.

C'est essentiel pour aborder les enjeux de société qui seront intégrés dans la réflexion.

Ne faisons pas de cette année un grand ramdam dont l'unique objectif serait les événements de 2030, même s'ils sont importants au niveau touristique. J'insiste pour que le chemin et le processus jusque là soient pleinement pensés avec et pour les citoyens, la société civile et les associations.

- *L'incident est clos.*

1119 **INTERPELLATION DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

1119 à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,

1119 et à M. Sven Gatz, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des finances, du budget, de la fonction publique, de la promotion du multilinguisme et de l'image de Bruxelles,

1119 concernant "la présentation officielle du projet SmartMove".

1121 **INTERPELLATION JOINTE DE MME CIELTJE VAN ACHTER,**

1121 concernant "le projet SmartMove".

1123 **INTERPELLATION JOINTE DE M. DAVID WEYTSMAN,**

1123 concernant "la mise en place d'une taxe kilométrique à Bruxelles à partir de 2022".

1125 **M. le président.**- À sa demande, M. De Beukelaer développera son interpellation en dernier lieu.

1129 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Après plus d'un an et demi de négociations, le gouvernement bruxellois a fini par introduire Smart Move, à savoir un péage urbain et une taxe kilométrique. L'adoption du système par le parlement est prévue début 2021 et son entrée en vigueur en 2022.*

**De heer Pierre-Yves Lux (Ecolo)** (in het Frans).- *U houdt de spanning erin, maar goed, de kandidaatstellingen zijn dan ook nog maar net ingediend. Ik ben benieuwd wie het project tussen nu en 2030 zal mogen trekken. Want even belangrijk als het resultaat is hier het proces, vooral om die Brusselaars aan boord te hijsen die het verst af staan van kunst en cultuur.*

*Over die maatschappelijke uitdagingen moet grondig worden nagedacht.*

*2030 mag niet uitsluitend een jaar vol toeters en bellen worden, hoe belangrijk evenementen ook zijn voor het toerisme. Ik pleit voor een proces, en een weg ernaartoe, waarin de Brusselse bevolking, het middenveld en de verenigingen hun zeg hebben.*

- *Het incident is gesloten.*

**INTERPELLATIE VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER**

tot mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

en tot de heer Sven Gatz, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, de Promotie van Meertaligheid en van het Imago van Brussel,

betreffende "de officiële voorstelling van het project Smart Move".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,**

betreffende "het project SmartMove".

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN,**

betreffende "de invoering van een kilometerheffing in Brussel vanaf 2022".

**De voorzitter.**- Op zijn eigen verzoek, komt de heer De Beukelaer als laatste aan het woord.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Na ruim anderhalf jaar onderhandelen heeft de Brusselse regering de knoop doorgemaakt. Brussel voert met Smart Move een stadstol en een kilometerheffing in. Begin 2021 moet het parlement het systeem goedkeuren en in 2022 treedt het in werking.

*L'objectif déclaré est de réduire d'un quart les déplacements individuels en voiture d'ici 2030. Le journal De Tijd a fait le compte : l'opération serait blanche pour les Bruxellois, qui ne devront plus payer les taxes de mise en circulation et d'immatriculation, mais les navetteurs flamands et wallons seront doublement taxés.*

*Un comité de concertation aura lieu vendredi avec la Flandre et la Wallonie, mais si l'on en croit la ministre Van den Brandt, la Région bruxelloise mettra de toute façon le plan Smart Move en application, qu'un accord soit conclu ou non avec les autres Régions.*

*D'après une étude de Stratec datant de 2012, le péage ne peut produire ses effets que si la taxe est suffisamment élevée, à savoir 18 euros par jour pour réduire le trafic de 20 %. À raison de 200 jours de travail par an, cela représente un budget de 3.600 euros !*

<sup>1131</sup> *Si la Région bruxelloise n'arrive pas à s'entendre avec ses voisines, imposera-t-elle cette nouvelle taxe unilatéralement aux navetteurs ?*

*Par ailleurs, vous tablez sur 200 millions d'euros net de recettes fiscales. Mais tenez-vous compte d'une diminution progressive du trafic, donc des rentrées ? Comment ce montant évoluera-t-il au fil des ans ?*

*L'étude d'incidences disponible en ligne ne fait aucune projection sur l'évolution des recettes. Le scénario choisi parle de 485 millions d'euros de droits de péage par an. Ce montant sera-t-il augmenté d'année en année ? Je suppose que De Tijd se base sur la même étude ?*

*Quant aux voitures en leasing, seront-elles elles aussi doublement taxées, en l'absence d'un accord entre les Régions ? Que rapportent actuellement les taxes de mise en circulation et d'immatriculation de ces voitures à la Région bruxelloise ? Je suis d'ailleurs étonnée que l'étude ne fasse pas la distinction entre les voitures privées et celles en leasing.*

Op de persconferentie leerden we dat het voornaamste doel erin bestaat om tegen 2030 de individuele verplaatsingen met de wagen met een kwart te verminderen. De krant De Tijd publiceerde een instrument om te berekenen hoeveel Smart Move de individuele gebruiker precies zal kosten. Voor de Brusselaars worden de kosten gecompenseerd doordat de belasting op de inverkeerstelling (BIV) en de verkeersbelasting verdwijnen. De Vlaamse en Waalse pendelaars worden dan weer dubbel belast.

Er is nog geen akkoord met Vlaanderen en Wallonië. Nochtans hadden beide gewesten van meet af aan opgeroepen tot een grondig overleg. Het Brussels Gewest zal vrijdag aanwezig zijn op het Overlegcomité, maar als we minister Van den Brandt mogen geloven, zal het Brussels Gewest Smart Move eenzijdig invoeren als er geen akkoord met de andere gewesten wordt bereikt.

Zoals gezegd, is de doelstelling een kwart minder verkeer. Uit de studie van Stratec uit 2012, besteld door toenmalig staatssecretaris van Mobiliteit De Lille, bleek dat er voor een afname van het verkeer met 15% een stadstol van 12 euro per dag nodig was. Voor 20% minder verkeer moest de dagelijkse stadstol 18 euro bedragen. Tweehonderd werkdagen lang 18 euro: dat komt neer op een jaarlijkse tol van 3.600 euro.

Uit deze weliswaar oude studie blijkt duidelijk dat de heffing voldoende hoog moet zijn om een invloed te hebben op de hoeveelheid verkeer. Ik ben dan ook heel benieuwd naar de verwachte impact van Smart Move.

Wat gebeurt er met Smart Move als er geen akkoord wordt gevonden met het Vlaams en het Waals Gewest? Zal het Brussels Gewest dan eenzijdig die belastingverhoging voor pendelaars invoeren?

Tijdens de plenaire vergadering van 4 december 2020 stelde u dat Smart Move 200 miljoen euro netto moet opbrengen. Hoe moet dat bedrag de komende jaren evolueren? Houdt u rekening met een geleidelijke verlaging van het bedrag, doordat er minder auto's op de weg zullen zijn?

In de impactstudie, die online staat, wordt echter geen inschatting gemaakt van hoe de inkomsten zullen veranderen. Er wordt slechts één bedrag gegeven. Zo zou het gekozen scenario 485 miljoen euro per jaar aan tol opleveren. Wordt dat bedrag dan jaar na jaar verhoogd? De Tijd kon een studie inkijken waarin sprake was van een half miljard aan inkomsten. Ik vermoed dat het om dezelfde studie gaat, aangezien het grofweg om dezelfde bedragen gaat.

Bij gebrek aan een akkoord met de deelstaten zal er voor de leasewagens, naast de Smart Move-belasting, vermoedelijk nog verkeersbelasting en BIV moeten worden betaald, al bestond daarover wat onduidelijkheid. Klopt het dat ook leasewagens dubbel belast worden als er geen akkoord is? Hoeveel inkomsten

1133 *En outre, vous aviez annoncé en séance plénière que des catégories professionnelles exemptées de la taxe Smart Move seraient définies dans le cadre de la concertation socio-économique. Comment avance-t-elle ? À quelles catégories pensez-vous ?*

*L'étude d'incidences ne fait nullement mention d'exceptions. Comment seront-elles définies ? Comment évaluez-vous l'impact de cette mesure ? Le secrétaire d'État Pascal Smet a laissé entendre sur la VRT que vous réfléchissiez à une dispense pour le personnel infirmier, alors qu'il n'en était pas encore question. C'est un peu fort !*

*L'analyse part du principe que la taxe kilométrique est combinée au péage urbain. Les différents scénarios font ensuite varier les montants de la taxe, entre autres en fonction de l'heure. Avez-vous également étudié des hypothèses ne reposant que sur la taxe kilométrique ou le péage urbain ?*

1135 *Avez-vous envisagé que les autres entités fédérées introduisent, elles aussi, une taxe kilométrique ? Je ne trouve dans l'étude aucun scénario alternatif tenant compte des autres Régions. Elle part uniquement du principe d'une double taxation pour les navetteurs.*

*En optant pour Smart Move, avez-vous tenu compte des conséquences pour les navetteurs flamands et wallons ? En lisant l'étude, j'ai l'impression que tout le monde paiera plus cher, les Bruxellois comme les navetteurs, mais peut-être ai-je mal compris ? Ce n'est pas toujours très clair. Comment faut-il interpréter les tableaux de la page 40, par exemple ?*

haalt het Brussels Gewest nu uit de BIV en de verkeersbelasting voor leasewagens?

Ik was ook heel verrast dat er in de impactstudie geen onderscheid werd gemaakt tussen leasewagens en eigen wagens. Waarom is in de analyse geen rekening gehouden met leasewagens?

Tijdens de plenaire vergadering zei u dat tijdens het sociaal-economisch overleg besproken zal worden welke beroepscategorieën van de Smart Move-belasting worden vrijgesteld of kunnen worden vrijgesteld. Hoe verloopt het overleg? Aan welke beroepscategorieën denkt u zelf?

De impactstudie maakt op geen enkele wijze melding van uitzonderingen. Hoe zal er worden geselecteerd? Ligt er al een voorstel op tafel? Hoe schat u de impact in? Ik krijg heel veel vragen van verschillende beroepsgroepen, zoals verpleegkundigen, kinderverzorgers of leerkrachten.

Ik vind het kras dat staatssecretaris Smet in een uitzending op de VRT zei dat er werd onderzocht of er vrijstellingen voor verpleegkundigen mogelijk waren, terwijl daar toen helemaal nog geen sprake van was.

De impactanalyse ging meteen uit van een kilometerheffing bovenop een stadstol. Er werden verschillende scenario's onderzocht met verschillende bedragen voor de kilometerheffing, onder meer afhankelijk van het tijdstip waarop de kilometers afgelegd worden. Zijn er ook andere scenario's onderzocht? Ik denk aan een scenario met alleen maar stadstol of een met enkel een kilometerheffing.

Hebt u een analyse gemaakt van een scenario waarbij ook de andere deelstaten een kilometerheffing invoeren? Wat is het resultaat daarvan? In de impactstudie vind ik geen enkel alternatief scenario waarbij rekening wordt gehouden met de andere gewesten. Er zijn natuurlijk nog andere studies, Vlaamse studies bijvoorbeeld, maar deze studie gaat van meet af aan uit van de idee dat er voor de pendelaars een dubbele belasting komt.

Hebt u bij uw keuze voor Smart Move rekening gehouden met de concrete gevolgen van die heffing voor de pendelende Vlamingen en Walen? Als ik de impactstudie goed begrepen heb - want ze is niet altijd even duidelijk - staat er dat iedereen meer zal betalen, zowel de Brusselaars als de pendelaars. Hiermee begeef ik mij echter op glad ijs en daarom zou ik graag uw mening kennen.

Er staat dat de Brusselaars door Smart Move gemiddeld tussen 15 en 55 euro extra per maand zullen betalen. Er zullen er natuurlijk altijd zijn die meer betalen en anderen die minder betalen. De pendelaars worden dubbel belast, maar het is mij niet helemaal duidelijk hoeveel. Tabel 40 in de impactstudie zegt bijvoorbeeld dat zij tot 22 euro per maand meer zouden kunnen betalen. Dat lijkt mij weinig, zeker in vergelijking met wat de Brusselaars meer zouden moeten betalen. Hoe moeten we die

<sup>1137</sup> *Ce qui est clair, en revanche, c'est que les navetteurs seront de toute façon pénalisés : ils paieront plus de taxes, mais pas assez pour que les embouteillages diminuent réellement.*

*Lors de la conférence de presse, vous disiez que Smart Move permettrait de réduire le trafic d'un quart. Or, rien dans l'étude ne permet de tirer cette conclusion. Sur quoi vos chiffres se basent-ils ?*

*La baisse de CO2 de 10 % dépasse aussi de loin celle annoncée dans l'étude. Quant à l'effet sur la sécurité, contrairement à vous, l'étude prédit un effet négatif, en raison du plus grand nombre de cyclistes et de piétons. Il faut dresser un tableau exact de la situation.*

<sup>1139</sup> **M. David Weytsman (MR).**- Je partage une dizaine de préoccupations de Mme Van Achter et ne les développerai donc plus.

M. le ministre, dans votre exposé, vous avez axé la comparaison de votre taxe kilométrique autour de celles instaurées dans d'autres villes, comme Milan, Stockholm et Londres, mais qui n'ont instauré leur taxe kilométrique ou à l'usage que sur 4,5 %, 16 % ou 1,3 % de leur territoire. Cette démarche diffère assez de votre projet.

Ma première question est d'ordre technique. La piste d'une taxe kilométrique ou d'un péage similaire - car, pour mon groupe, il s'agit d'un péage déguisé - sur une portion réduite de la Région bruxelloise a-t-elle été évaluée par vos services, notamment les parties qui sont le mieux desservies par les transports en commun ? Des propositions ont, par le passé, déjà été faites, dans le sens d'une taxe ou d'un péage limité à certains quartiers comme le quartier européen. Pourquoi une telle option n'a-t-elle pas été retenue ?

Ma seconde interrogation est plutôt politique. On entend des voix assez discordantes s'exprimer sur la question. D'une part, au début, des ministres ont assuré que la taxe serait implémentée dès 2022, qu'il y ait ou non un accord à l'issue de la concertation. Au contraire, vous souhaitez vous inscrire dans la négociation avec les autres gouvernements et tiendrez compte de leur avis. En l'absence d'un compromis, vous rangerez votre système de taxe kilométrique pour envisager d'autres options. Le MR a beaucoup de propositions en la matière.

tabellen interpreteren? Als mijn vraag niet heel duidelijk is, kan ik daar natuurlijk ook een schriftelijke vraag over stellen.

Wat wel duidelijk is, is dat de pendelaar meer zal betalen en dat de vermindering van de files, die de pendelaar zou moeten compenseren, niet zo groot zal zijn, waardoor de einduitkomst voor de pendelaars sowieso negatief zal zijn. Wat vindt u daarvan?

U stelde tijdens de persconferentie dat Smart Move het verkeer met 25% zal doen afnemen. Dat valt echter helemaal niet uit de studie af te leiden. Daarin staat dat het aantal kilometers per voertuig zal dalen met 7,7%, het aantal kilometers per reiziger met 6,7% en de verliestijd door de file met 30%. Waar zijn uw cijfers dan op gebaseerd?

Hetzelfde geldt voor de CO2-uitstoot van de wagens. Tijdens de persconferentie zei u dat die met 10% zal dalen, maar dat staat niet in de studie, waarin er sprake is van een daling met 4,4 tot 6,3%. U zei ook dat er een positief effect zou zijn op de verkeersveiligheid. In de studie staat echter het omgekeerde: dat er een negatief effect zal zijn op de verkeersveiligheid, omdat er meer fietsers en wandelaars zullen zijn. Dat is natuurlijk een perverse redenering, maar u moet de zaken wel juist voorstellen.

**De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *Ik deel een tiental bezorgdheden met mevrouw Van Achter en zal die hier dus niet meer uiteenzetten.*

*U hebt uw kilometerheffing vergeleken met die in andere steden, zoals Milaan, Stockholm en Londen, maar die hebben hun kilometer- of gebruiksheffing op slechts 4,5%, 16% of 1,3% van hun grondgebied ingevoerd. Is de mogelijkheid van een kilometerheffing op een beperkt deel van het Brussels Gewest onderzocht? In het verleden zijn al voorstellen in die zin gedaan. Waarom is niet voor die optie gekozen?*

*Mijn tweede vraag is veeleer een politieke vraag. We horen verschillende geluiden. Enerzijds hebben ministers aanvankelijk verzekerd dat de heffing in 2022 zou worden ingevoerd, met of zonder akkoord na het overleg. Anderzijds wenst u hierover te onderhandelen met de andere regeringen. Als er geen compromis uit de bus komt, wilt u de plannen voor de kilometerheffing opbergen en een andere optie kiezen. De MR heeft alvast tal van voorstellen. Wanneer wordt er met de institutionele en sociale partners overlegd?*

*U zei dat u zou onderzoeken welke uitzonderingen de regering zou toestaan voor de betaling van deze heffing. Als u van bij het begin had verteld dat er uitzonderingen zijn voor werknemers en Brusselaars, had dat misschien enkele partners van de meerderheid, zelfs een deel van de oppositie, gerustgesteld.*

*In Milaan gelden voorkeurstarieven voor inwoners, handelaars en vrije beroepen. Zal dat ook in Brussel het geval zijn? Welke optie zult u verdedigen?*

Quel est le calendrier de la concertation avec les partenaires institutionnels et sociaux ?

Quelles sont les exceptions prévues par le gouvernement au niveau du paiement de cette taxe ? Vous avez indiqué que cet aspect serait examiné plus tard, ce qui me paraît une grosse erreur de communication. Si, dès le début, dans le cadre d'un plan aussi détaillé que le vôtre, vous aviez exposé les exceptions - notamment pour les travailleurs et les Bruxellois -, cela aurait peut-être calmé quelques partenaires de la majorité, voire une partie de l'opposition.

Par ailleurs, je rappelle que Milan, que vous citez vous-même, a prévu des tarifs préférentiels pour les habitants et les commerçants ou pour des professions libérales. Sera-ce le cas à Bruxelles ? Quelle option allez-vous personnellement défendre, en dehors de ce qui ressortira de la concertation ?

Sur le plan fiscal, avez-vous prévu un mécanisme pour les voitures de leasing qui nécessitent indiscutablement un accord de coopération ?

Je n'ai toujours pas compris pourquoi vous avez utilisé le concept obsolète des chevaux fiscaux, puisque, selon mon explication, beaucoup de chevaux fiscaux correspondent à peu de pollution. Pourquoi ne pas avoir utilisé l'écoscore ? Vous connaissez les propositions faites par le passé par le MR, notamment pour que ce critère soit au centre des réflexions sur la verdurisation de la fiscalité automobile.

Par ailleurs, vous prévoyez de rendre les parkings de dissuasion payants à partir du 1er janvier 2021, mais n'est-ce pas une double peine qu'il est ici prévu d'infliger aux navetteurs ? Cette politique me semble contradictoire : d'une part, on introduit la taxation et, de l'autre, on fait payer le parking de dissuasion. Je suis certain que vous suivez mon raisonnement.

<sup>1141</sup> Par ailleurs, avez-vous étudié la possibilité d'utiliser d'autres systèmes, plus intelligents que celui que vous mettez en place ? J'entends par là un système de tarification dynamique. J'en avais proposé un pour la STIB, je vois que le ministre Ecolo en propose un pour la SNCB.

Pourquoi ne pas appliquer une tarification qui tienne compte de la congestion routière en temps réel ? Cela permettrait d'affiner le calcul et d'offrir d'autres solutions quand c'est possible. Ce n'est pas de la science-fiction, puisque ce mécanisme est déjà mis en place à Singapour.

Je souhaite également exprimer une crainte légitime : l'utilisation d'un système de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (automatic number plate recognition, ANPR) pour cette taxe est-elle bien légale ? En mars 2020, l'Organe de contrôle de l'information policière a interdit à la ville de Courtrai d'utiliser les informations des caméras ANPR dans le cadre de la cartographie de la mobilité. Il a justifié cette décision par le fait que les informations de ces caméras ne peuvent être utilisées

*Hebt u voorzien in een mechanisme voor de leasingvoertuigen, waarvoor een samenwerkingsovereenkomst vereist is?*

*Ik begrijp nog altijd niet waarom u het achterhaalde concept van fiscale pk's gebruikt en niet de ecoscore. U kent de voorstellen van de MR hierover.*

*Voorts wilt u de ontradingsparkings betalend maken vanaf 1 januari 2021, maar worden pendelaars dan niet dubbel gestraft? Dit beleid lijkt me tegenstrijdig: enerzijds wordt een heffing ingevoerd en anderzijds wordt de ontradingsparking betalend.*

*Hebt u onderzocht of het mogelijk is een slimmer systeem te gebruiken, zoals een dynamisch tarifieringssysteem? Ik had er een voorgesteld voor de MIVB en Ecolo stelt er een voor de NMBS voor.*

*Waarom wordt geen tarifiering toegepast waarbij rekening wordt gehouden met de congestie van de wegen in realtime, zoals in Singapore?*

*Is het gebruik van automatische nummerplatherkenning (automatic number plate recognition, ANPR) voor deze heffing wettelijk? In maart 2020 heeft het Controleorgaan op de Politie de stad Kortrijk verboden om de informatie van de ANPR-camera's te gebruiken om de mobiliteit in kaart te brengen. Die informatie mag volgens dat orgaan enkel worden gebruikt voor de verkeersveiligheid.*

*Zijn we er ten slotte zeker van dat ons openbaar vervoer in staat zal zijn om de Brusselaars en pendelaars te vervoeren die hun auto aan de kant zullen laten staan?*

qu'en matière de sécurité routière. Sommes-nous certains que le mécanisme que vous mettez en place est bien légal ?

Enfin, si cette taxe kilométrique génère un changement modal, et au vu de la saturation de nos transports en commun sur certains tronçons, sommes-nous certains que nos transports publics pourront accueillir les Bruxellois et les navetteurs qui auront renoncé à leur voiture ?

<sup>1145</sup> **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Il faut l'admettre, le projet Smart Move, exposé à la presse, est un premier jet intéressant. Mais, comme j'ai pu vous le dire lors du débat en questions d'actualité, pour que l'on puisse réellement se targuer d'avoir une taxation intelligente, une série de critères et de prérequis doivent encore être rencontrés.

Le premier est évidemment une réelle concertation avec les autres Régions et une réelle consultation des partenaires sociaux.

De la même manière, il est fondamental pour mon groupe que ce modèle intègre deux dimensions complémentaires, dimensions qui figurent justement en bonne place dans l'accord de majorité que nous avons voté et signé en début de législature.

Tout d'abord, cette réforme ne peut pas avoir un impact social négatif. Pour le moment, il est vrai que des efforts fournis pour les chevaux fiscaux sont visibles. Mais, à notre sens, ce qui est présenté est insuffisant.

Deuxièmement, pour faire écho aux nouveaux objectifs européens de lutte contre le changement climatique et au ras-le-bol des citoyens qui ont manifesté pour le climat pendant de nombreuses semaines, il faut se tenir à l'accord de majorité qui prévoit également la prise en considération de critères tangibles et objectifs, tels que repris tant sur les certificats de conformité que sur la carte grise des véhicules. Ces critères sont le poids, la puissance réelle et le type de carburant.

À ce stade, le modèle prévoit la suppression de la taxe de mise en circulation (TMC). De nouveau, je n'ai pas vu une telle disposition dans l'accord de majorité. Or vous avez prévu la suppression de la TMC et sa réintégration dans un nouveau système. Mais, dans l'accord de majorité, il y a bien une réforme prévue, dont les bases sont indiquées, mais nous ne les retrouvons pas dans votre projet.

Pour rappel, il s'agit du seul outil qui permet d'influer sur l'acte d'achat d'un véhicule neuf ou d'occasion sans pénaliser les ménages qui l'ont déjà. La Flandre et la Région wallonne ont toutes deux un mécanisme d'écomalus sur la TMC. De plus, leurs modes de calcul tiennent compte des émissions de CO<sub>2</sub>, qui ne sont pourtant pas reprises sur la carte grise du véhicule.

Il serait dès lors impensable de faire de la Région bruxelloise un paradis fiscal pour l'immatriculation des véhicules tout-terrain (4x4) et les véhicules utilitaires sport (SUV) en les exonérant d'une TMC qui existe partout ailleurs.

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** (in het Frans).- *Smart Move is een eerste stap. Maar voor een slimme heffing moet nog aan een reeks criteria en voorwaarden worden voldaan.*

*Een eerste voorwaarde is uiteraard een echt overleg met de andere gewesten en de sociale partners.*

*Ook is het voor mijn fractie van essentieel belang dat in dit model nog twee extra dimensies worden opgenomen, die een prominente plaats hebben gekregen in het regeerakkoord. Ten eerste mag deze hervorming geen negatieve sociale impact hebben. De huidige inspanningen zijn onvoldoende. Ten tweede moet men zich houden aan het regeerakkoord, waarin ook criteria en doelstellingen zijn opgenomen. Deze criteria zijn het gewicht, het werkelijke vermogen en het brandstoftype.*

*De belasting op inverkeerstelling (BIV) zou worden afgeschaft. Opnieuw staat dat niet in de regeerverklaring. Deze belasting is het enige instrument waarmee de aankoop van een voertuig kan worden beïnvloed. Het Vlaams en Waals Gewest hebben een ecomalussysteem. Bovendien wordt bij hun berekeningswijze rekening gehouden met de CO<sub>2</sub>-uitstoot.*

*Het is ondenkbaar dat het Brussels Gewest een belastingparadijs zou worden voor de inschrijving van 4x4's en SUV's, omdat ze worden vrijgesteld van een BIV, die elders wel bestaat.*

*Ik kom nog een zoveelste keer terug op de in aanmerking te nemen criteria voor deze fiscale hervorming. De criteria gewicht, werkelijk vermogen en brandstoftype zijn geen onzinnige criteria, maar ook van toepassing in Nederland, Frankrijk en Duitsland.*

*Waarom is Brussel Fiscaliteit nog altijd niet in staat om milieucriteria in aanmerking te nemen, terwijl de twee andere gewesten en onze buurlanden dat wel kunnen? Is er een ICT-probleem? Welke maatregelen zijn getroffen om Brussel Fiscaliteit met de nodige middelen uit te rusten?*

*Welke voorstellen heeft de minister bevoegd voor Leefmilieu geformuleerd, die bij deze hervorming was betrokken?*

Je vais revenir une énième fois sur la question des critères à prendre en considération pour cette réforme fiscale. Les critères de poids, de puissance réelle et de type de carburant n'ont rien de farfelus. Ils sont également d'application chez nos voisins, tels que les Pays-Bas, la France, l'Allemagne ou l'Italie.

Par conséquent, je souhaiterais savoir pourquoi l'administration de Bruxelles Fiscalité n'est toujours pas en capacité d'intégrer des critères environnementaux, notamment favorables à une promotion d'un usage plus rationnel de l'énergie, alors que les deux autres Régions de notre pays ou nos voisins en sont capables ?

S'il s'agit d'une capacité de traitement informatique, quelles mesures ont-elles été prises pour doter Bruxelles Fiscalité des moyens et des compétences nécessaires pour être à la hauteur de ces enjeux ?

Quelles ont été les propositions formulées par votre collègue chargé de l'environnement, qui a confirmé être impliqué dans cette réforme ?

<sup>1149</sup> **M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Je souhaite partager avec vous le tableau relatif aux recettes d'accises de l'État fédéral. Ces accises ont grimpé de 4 milliards d'euros en 2014 à 6,2 milliards d'euros en 2019, soit une augmentation de 41 %.

Ces dernières semaines, j'ai entendu de nombreuses personnes se plaindre que Bruxelles, par le biais d'une taxe, faisait peser énormément d'argent sur le travail. Or, on constate qu'à lui seul, en cinq ans, l'État fédéral a créé un péage à l'échelle de tout le pays. Il a en effet engrangé près de 2 milliards d'euros supplémentaires de recettes d'accises sur l'essence et le diesel.

Il est difficile d'entendre que certains prennent des recettes, mais n'assument plus les dépenses liées à des politiques de mobilité. À Bruxelles, par exemple, la rénovation du tunnel Léopold II à Bruxelles va coûter 500 millions d'euros, alors que des lignes de métro doivent être construites. L'État fédéral n'a jamais investi de la sorte, contrairement à d'autres capitales du monde. Et c'est à nous Bruxellois de prendre tout en main ! Une partie de ces recettes d'accises devrait être ristournée aux Régions pour leur permettre de faire face aux grands défis de la mobilité.

<sup>1153</sup> Face à cette problématique, je trouve que le gouvernement est courageux. Sans la question du prix, nous pourrions mener davantage un débat sur le fond que sur la forme. Quand je lis les programmes de tous les partis politiques, y compris celui de Didier Reynders qui préconisait dans son livre une taxe kilométrique intelligente à Bruxelles, j'estime que le gouvernement bruxellois va dans le bon sens, comme l'avait fait précédemment la Flandre avant de renier sa parole, en travaillant sur une taxe kilométrique intelligente dont nous devons convenir ensemble des tenants et aboutissants. Il faut évacuer la question du prix et nous entendre sur ce qui sera taxé, à quelles heures et comment.

**De heer Emmanuel De Bock (DéFI)** (in het Frans).- De tabel die ik toon, bevat de accijnsinkomsten van de federale overheid. Die stegen van 4 miljard euro in 2014 naar 6,2 miljard in 2019, een stijging dus met 41%.

*Nu hoor ik klagen dat een Brusselse belasting de lasten op arbeid enorm zou verhogen, en dat terwijl de federale overheid de sterk toegenomen accijnzen op benzine en diesel zomaar aan heel het land heeft opgelegd.*

*Ik heb er moeite mee dat sommigen graag incasseren, maar weigeren in te zien dat aan het Brusselse mobiliteitsbeleid ook kosten zijn verbonden. De renovatie van de Leopold II-tunnel kost 500 miljoen euro en er moeten nieuwe metrolijnen worden gebouwd. Waarom investeert de federale overheid daar niet mee in, zoals dat ook in andere hoofdsteden het geval is? Een deel van de inkomsten uit accijnzen zou naar de gewesten moeten vloeien om hen te helpen de grote uitdagingen inzake mobiliteit aan te pakken.*

*Onze regering toont moed. Ze gaat het goede pad op met haar slimme kilometerheffing, een principe dat vroeger trouwens ook door Vlaanderen werd gehuldigd, voor men daar zijn staart introk. Laten we debatteren over wie de belasting zal betalen, wanneer, en hoe ze zal worden geïnd, in plaats van ons blind te staren op de prijs.*

*Onze fractie hecht veel belang aan de bescherming van de private levenssfeer. Deze zal mee de inningsmethode bepalen: tracing of een on-board unit. De Gegevensbeschermingsautoriteit zal hier haar zeg moeten over doen.*

Pour mon groupe, la question de la protection de la vie privée est essentielle. Opterons-nous pour un système de traçage ou pour un dispositif de paiement électronique embarqué (on-board unit, OBU), à l'instar du mécanisme appliqué aux camions ? L'Autorité de protection des données doit être sollicitée pour donner son avis sur un système respectueux de la vie privée de chacun.

La question de la fracture numérique mérite également d'être posée. Tout le monde n'a pas la possibilité de disposer d'un smartphone pour télécharger l'application. Ceux et celles qui n'en auront pas devront-ils payer le forfait d'entrée dans la Région, d'un montant de 6 euros ?

La question des personnes électro-hypersensibles a aussi toute sa place dans ce débat.

<sup>1155</sup> Qu'en est-il des vacances scolaires ? Et des exonérations ?

Je rejoins mes collègues sur la question des chevaux fiscaux. Ce n'est probablement pas la seule façon de calculer. Nous attendons que le gouvernement nous dise pourquoi il a choisi ce modèle plutôt qu'un autre et sur quelle base ou étude il a fondé sa décision.

J'attends des études juridiques et économiques sur le fait que d'aucuns pourraient délocaliser ou, au contraire, relocaliser certaines de leurs activités, sachant que la congestion à Bruxelles coûte plusieurs milliards d'euros chaque année aux entreprises et aux Bruxellois, et qu'elle a aussi un coût environnemental. Il faut donc pouvoir peser les coûts et les bénéfices pour chacun.

Il faut aussi examiner la capacité de la STIB d'absorber le flux de ceux qui opteront pour le transport en commun comme solution alternative. Pour 2022, l'offre de la STIB serait-elle crédible ?

Quant à la neutralité de la mesure, les Bruxellois doivent évidemment trouver un avantage au dispositif, et cela va de pair avec la suppression de la taxe de mise en circulation et la taxe de circulation.

<sup>1157</sup> **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).**- Ce point est passionnant et suscite de nombreuses questions. Le ministre a eu le courage de revoir la fiscalité automobile actuelle. Celle-ci est obsolète et injuste puisque deux personnes possédant le même véhicule paient le même montant, peu importe les kilomètres parcourus.

De plus, Smart Move est clairement orienté vers la réduction de la congestion. C'est l'autre aspect de l'injustice : cette congestion automobile provoque de nombreuses nuisances dont souffrent les Bruxellois - que ceux-ci aient ou non une voiture -, et en particulier les Bruxellois habitant les quartiers les plus denses et les plus défavorisés, où se trouvent les ménages possédant le moins de voitures.

Nous partageons l'objectif de Smart Move, qui est de prendre ce problème à bras-le-corps. Le sujet a beaucoup fait parler. Les Régions wallonne et flamande considèrent elles aussi que la

*Ook de kwestie van de digitale kloof mag niet over het hoofd worden gezien. Niet iedereen heeft een smartphone om de app te downloaden. Zullen die personen dan het forfait van 6 euro moeten betalen om het gewest binnen te rijden? En wat met personen die hypergevoelig zijn voor elektronische apparaten?*

*Wat met de schoolvakanties en eventuele vrijstellingen?*

*Fiscale pk is maar een van de mogelijke manieren om de heffing te berekenen. Vanwaar deze keuze door de regering?*

*Ik kijk ook uit naar juridische en economische studies over het feit dat sommige bedrijven mogelijks Brussel zouden verlaten. Het Brusselse verkeersinfarct heeft een veel te hoge kostprijs voor bedrijven, Brusselaars en leefmilieu.*

*Er moet worden nagegaan of de MIVB voldoende capaciteit heeft om die nieuwe reizigers op te vangen. Zal het aanbod in 2022 volstaan?*

*Opdat de maatregel neutraal zou zijn, moet hij voor Brusselaars gecompenseerd worden door een afschaffing van de belasting op de inverkeerstelling en van de verkeersbelasting.*

**Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans).- *De minister heeft de moed gehad om de huidige autofiscaliteit te herzien, want die is onrechtvaardig aangezien er geen rekening gehouden wordt met de afgelegde kilometers.*

*Het plan Smart Move wil de filedruk verminderen maar is voor een stuk onrechtvaardig: die filedruk is namelijk vooral nadelig voor de Brusselaars, of ze nu een auto hebben of niet, en dan in de eerste plaats voor de inwoners van de overbevolkte en achtergestelde wijken, die vaak geen auto bezitten.*

*We staan achter het opzet van Smart Move en het is goed dat het Brussels Gewest de koe bij de horens heeft gevat. De regering heeft ook meer dan eens gezegd dat het plan een uitgestoken hand is voor overleg met de sociale partners, de gewesten en*



congestion est un problème. Il est bon que la Région bruxelloise ait eu le courage de prendre le taureau par les cornes.

Cela a été répété par le gouvernement : il s'agit d'une main tendue pour la concertation à la fois en interne - avec les partenaires sociaux -, et avec les Régions et le niveau fédéral. Le système tel que proposé actuellement provoque de nombreuses questions et réactions. Nous sommes confiants : les concertations pourront aboutir à une meilleure formule permettant de faire face aux inquiétudes exprimées.

<sup>1159</sup> Il me semble que les personnes à mobilité réduite (PMR) figurent parmi les exceptions présentes dans le texte. Pourriez-vous le confirmer, pour les rassurer ?

Je rejoins les inquiétudes concernant les petits indépendants. Eux aussi perdent aujourd'hui énormément d'argent, puisque les estimations indiquent que nous passons en moyenne 195 heures par an dans les embouteillages. Il faut donc faire la balance entre ce qu'ils devront éventuellement payer pour Smart Move et la somme d'argent perdue en heures improductives, en restant coincés dans les bouchons. L'étude d'incidences précise-t-elle ce point ?

En quoi le projet actuel intègre-t-il l'aspect social, autrement dit prend-il en considération les revenus différenciés des automobilistes ? Comment les automobilistes les moins nantis seront-ils moins affectés par la tarification kilométrique ?

Je rejoins également les inquiétudes exprimées sur la fracture numérique. Le système est basé sur la possession d'un smartphone. Or tout le monde n'en possède pas ou n'a pas envie d'en posséder. Cette question est importante et il faudrait une possibilité d'accéder au système sans être obligé d'avoir un smartphone.

<sup>1161</sup> **M. Youssef Handichi (PTB).**- Dans mon entourage, cette question ne suscite pas vraiment de grands débats, mais plutôt des inquiétudes, comme je l'avais déjà déclaré en séance plénière lors des questions d'actualité.

Nous sommes unanimes pour affirmer qu'il faut trouver une solution pour mettre un terme aux embouteillages et à l'asphyxie de Bruxelles. Toutefois, aux yeux de mon parti, ce n'est pas en instaurant une nouvelle taxe dont devront s'acquitter les travailleurs qu'on résoudra la question.

Cette taxe kilométrique est à la fois injuste et antisociale. Nous avons interpellé l'exécutif régional à de nombreuses reprises afin de revendiquer des transports publics plus efficaces et confortables. Voilà comment nous pourrions surmonter les difficultés en matière de mobilité, de congestion, de qualité de l'air et d'environnement.

Or, face à ce constat, vous faites le choix d'une taxe kilométrique qui va coûter très cher aux travailleurs et ce, alors qu'aucune alternative valable ne leur est proposée. Cette taxe n'est efficace que pour réduire l'usage de la voiture en ville. Mais contrairement

*het federale niveau. We hebben er alle vertrouwen in dat er een betere formule uit de bus zal komen.*

*Klopt het dat in de tekst een uitzondering gemaakt wordt voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM)?*

*Ik deel de bezorgdheid van de kleine zelfstandigen. Er moet een evenwicht gevonden worden tussen hun bijdrage aan Smart Move en de som geld die ze verliezen door jaarlijks uren in de file te staan. Is daar rekening mee gehouden in de effectenstudie?*

*Houd het ontwerp rekening met de inkomensongelijkheid? Zullen de minder welvarende autobestuurders ook een lagere kilometerheffing betalen?*

*Ook de digitale kloof baart me zorgen. Niet iedereen bezit een smartphone, maar die is wel nodig. Je zou ook toegang moeten kunnen hebben tot het systeem, zonder dat je verplicht wordt er een aan te schaffen*

**De heer Youssef Handichi (PTB)** *(in het Frans).*- *In mijn omgeving leidt de maatregel tot enige ongerustheid. Brussel stikt in het verkeer en daar moet wel degelijk een oplossing voor komen. De kilometerheffing is echter onrechtvaardig en asociaal. Al vaak hebben we aan de gewestregering efficiënt en comfortabel openbaar vervoer gevraagd. Dat is de manier om de mobiliteit te dienen en de congestie te bestrijden, om de luchtkwaliteit te verbeteren en het milieu te helpen.*

*Men kiest echter voor een kilometerheffing die de werknemers zal treffen zonder dat men hen een valabel alternatief voor de auto biedt. Er zullen minder auto's rondrijden, maar een mirakeloplossing voor het milieu is dat ook niet.*

*De heffing zal 500 miljoen euro aan fiscale ontvangsten voor het gewest opleveren. Dat is 300 miljoen meer dan wat de verkeersbelasting en de BIV opbrengen. Volgens studie bureau Stratec volstaat dat echter niet om het verkeer gevoelig terug te dringen en vlotter te laten lopen. Daarvoor zou de belasting 1 miljard euro moeten opbrengen.*

à ce que certains affirment, elle n'est pas une solution magique pour améliorer la situation environnementale.

En tout état de cause, nous avons déjà une certitude : cette taxe devrait rapporter environ 500 millions d'euros de recettes fiscales à la Région. Pour rappel, l'ancien système composé de la taxe de mise en circulation et de la taxe de roulage rapportait 200 millions d'euros à la Région. Le gain pour la Région n'est donc pas négligeable.

Je rappelle que le bureau d'études Stratec, dans son rapport commandé par le gouvernement, estimait que pour diminuer effectivement le nombre de voitures et améliorer sensiblement la fluidité de la circulation, il faudrait que la taxe kilométrique représente près d'un milliard d'euros de recettes fiscales !

Tous ces éléments nous inquiètent particulièrement, moi-même et ma formation politique. Je souhaiterais donc ardemment savoir si le gouvernement a envisagé d'autres solutions que la taxe kilométrique lors des discussions qui ont précédé cette décision. Avez-vous également envisagé d'autres sources de financement que le simple fait de demander au contribuable de mettre encore une fois la main au portefeuille ?

Pour améliorer la mobilité, la qualité de l'air et l'environnement, vous auriez été bien inspirés de prendre en compte les expériences réussies à Dunkerque ou à Aubagne. Dans ces villes, ce ne sont pas les citoyens qui sont taxés mais les entreprises qui sont mises à contribution. Ce système s'est avéré beaucoup plus efficace que la taxation des travailleurs.

<sup>1163</sup> **M. Guy Vanhengel (Open Vld)** (en néerlandais).- *La taxe kilométrique intelligente est la taxe de circulation du futur. Il existe d'ailleurs un consensus à ce sujet parmi les fiscalistes, les experts de la mobilité et d'autres spécialistes de la question, que ce soit en Belgique ou dans toute l'Europe.*

*En outre, la Région de Bruxelles-Capitale connaît une forte congestion du trafic et doit donc inciter ses habitants et ses travailleurs à modifier leur comportement afin de faire disparaître les longues files qui entraînent pollution et dommages économiques. Tel est l'objectif de Smart Move.*

*Cette idée n'est pas si révolutionnaire. Ce type de taxe kilométrique intelligente existe déjà dans notre pays et dans de nombreux autres pays européens pour les camions. En France et en Italie, les péages sur les autoroutes sont également une forme de taxe kilométrique. Ceux qui possèdent le bon appareil ne doivent déjà plus introduire leur carte pour payer et reçoivent une facture automatique. Pour nous, il ne fait donc aucun doute que la taxe kilométrique intelligente verra le jour.*

*Baptisée Smart Move, elle a trait à l'environnement et à une mobilité intelligente. Outre les deux grands objectifs que nous voulons absolument atteindre et qui sont également défendus par les autorités européennes, certains souhaitent charger la barque et trouver un moyen de redistribuer les revenus. Je me demande parfois si, comme c'était le cas sous la précédente législature,*

*Mijn fractie is er niet gerust in. De belastingbetaler nog maar eens in zijn portefeuille laten tasten is gemakkelijk. Heeft men ook naar alternatieve financiering gezocht?*

*Wie de mobiliteit, de luchtkwaliteit en het leefmilieu een dienst wil bewijzen, had te rade moeten gaan in Duinkerke of Aubagne. In die Franse steden belast men niet de burgers maar de bedrijven, een systeem dat behoorlijk werkt.*

**De heer Guy Vanhengel (Open Vld)**.- De slimme kilometerheffing is de verkeersbelasting van de toekomst. Tussen fiscalisten, mobiliteitsdeskundigen en andere experts bestaat er volgens mij een absolute consensus over het feit dat de verkeersbelasting het best georganiseerd wordt via de slimme kilometerheffing. Dat geldt overigens niet alleen in ons land, maar in heel Europa. Daar komt nog bij dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een hoge verkeerscongestie kent en dus inspanningen moet leveren voor een gezondere lucht voor al wie er woont en werkt.

We moeten er dus in slagen om het gedrag van alle gebruikers van de stad - zowel de Brusselaars zelf als wie hierheen komt - zo te wijzigen dat de kilometerslange files tot het verleden behoren. Die veroorzaken een bijzonder ongezonde lucht en richten ook economische schade aan. Zo is het idee van Smart Move ontstaan.

Dat idee is niet zo revolutionair als het lijkt. Sommigen maken er een heel drama van, maar dit type van slimme kilometerheffing bestaat al voor vrachtwagens in ons eigen land en in vele andere Europese landen. Er is al bewezen dat het technisch perfect mogelijk is. Overigens bestaan ook in de ons omringende landen al vormen van kilometerheffing voor auto's. Denk maar aan Italië of Frankrijk. Wie daar over bepaalde autosnelwegen rijdt, moet door tolpoorten. Weliswaar zijn die tegenwoordig in hoge mate geautomatiseerd: wie over het juiste instrument beschikt, hoeft

*certaines ne cherchent pas à charger la barque au point de la faire couler.*

zelfs geen kaart meer in te voeren en krijgt een automatische afrekening. Dat de slimme kilometerheffing er komt, staat voor ons dan ook buiten kijf.

We noemen het Smart Move. Het gaat immers over leefmilieu, milieu en over verstandig omspringen met mobiliteit. Het zal de heer Uyttendaele niet verbazen dat ik er nog even op wijs, maar er is iets wat mij stoort. Buiten de twee doelstellingen die we absoluut willen bereiken, en die overigens absoluut worden aanbevolen door alle Europese instanties, willen sommigen volgens mij de kar overladen en op zoek gaan naar systemen om aan inkomensherverdeling te doen. Soms vraag ik me af of het de bedoeling is om de kar zo zwaar te overladen dat hij uiteindelijk niet meer vooruit raakt. Dat was het probleem in de vorige regeerperiode, en als dezelfde personen op dat punt blijven hameren, kan het er ook tijdens deze regeerperiode toe leiden dat de zaken blokkeren.

<sup>1165</sup> *Gardons donc la tête froide et tenons-en nous aux objectifs de la taxe de circulation, sans vouloir y ajouter toutes sortes de considérations idéologiques qui compliqueraient les choses. Concernant la redistribution des revenus, nous avons déjà l'impôt des personnes physiques (IPP) et les droits de succession.*

Laten we dus ons verstand gebruiken, de doelstellingen van de verkeersbelasting goed voor ogen houden en niet proberen de kar te overladen met een hele hoop, meestal zeer ideologisch gekleurde betogen die de zaken alleen maar verder bemoeilijken. Als we aan inkomstenherverdeling willen doen, mijnheer Uyttendaele, dan bestaan daar twee notoire belastingen voor, namelijk de personenbelasting (PB) en de successierechten.

*Les discussions en Belgique peuvent désormais être menées sur la base d'un plan qui a ses mérites et qui n'est ni à prendre ni à laisser. Ne nous chamaillons pas entre Bruxellois, mais soutenons plutôt le plan du gouvernement afin de permettre la concertation avec les deux autres Régions. Nous devons travailler dans l'optique d'atteindre des résultats et ne pas nous laisser envahir par des tonnes de considérations qui ne nous mèneront à rien.*

Hoe dan ook, willen we vooruit. De gesprekken in België kunnen nu worden gevoerd op basis van een plan dat zijn verdiensten heeft en dat niet te nemen of te laten is. Laten we nu vooral onder Brusselaars niet te veel bakkeleien over allerlei zaken, maar ons aansluiten bij het plan van de regering, zodat het overleg voornamelijk met de twee andere gewesten kan worden gevoerd, om uiteindelijk tot resultaten te komen. We moeten resultaatgericht werken en ons niet laten meeslepen in een hele hoop randbeschouwingen waardoor we uiteindelijk geen resultaat kunnen bereiken.

<sup>1167</sup> **M. Juan Benjumea Moreno (Groen)** *(en néerlandais).*- *Je rejoins les sages paroles de M. Vanhengel. La proposition est assez équilibrée et les discussions doivent être menées avec les autres Régions.*

**De heer Juan Benjumea Moreno (Groen).**- Ik sluit mij aan bij de wijze woorden van de heer Vanhengel, namelijk dat het voorstel vrij evenwichtig is. Wij kunnen er nog verder over discussiëren, maar dat moet ook samen met de andere gewesten gebeuren.

<sup>1169</sup> *(poursuivant en français)*

*(verder in het Frans)*

Quant à l'incidence sur le plan social, ceux qui s'en inquiètent n'auront qu'à lire le rapport d'incidences, à partir de la page 75. On y voit que le modèle est beaucoup plus progressif. En dehors des effets subsidiaires, notamment ceux liés à la qualité de l'air et à la réduction des embouteillages, il produit un effet sur la taxe. Il y a donc une incidence sociale positive et progressive.

*Wie zich zorgen maakt over de sociale gevolgen, kan de impactanalyse lezen op de website [smartmove.brussels](http://smartmove.brussels) vanaf pagina 75. Je ziet er dat het model veel progressiever is. Er is dus een positieve sociale impact. Deze analyse is gebaseerd op duidelijke statistische gegevens (type voertuig, vermogen, aantal afgelegde kilometers). U vindt er tal van antwoorden op uw vragen.*

Tout est repris dans les tableaux de la page 75 du rapport d'impact qui est publié sur le site [smartmove.brussels](http://smartmove.brussels). C'est une lecture intéressante qui donne un bon aperçu des effets sur le plan social. Le rapport repose sur des données statistiques claires (type de

véhicule, puissance fiscale, nombre de kilomètres parcourus). Vous y trouverez de nombreuses réponses à vos questions.

1171 *(poursuivant en néerlandais)*

*Je m'interroge quand même sur la faisabilité juridique du projet. Des questions se posent quant au principe d'égalité, à la compétence de la Région et aux voitures de leasing. Le gouvernement a-t-il étudié ces aspects juridiques ? Quels sont les écueils identifiés ?*

*Selon quelle méthode l'avis du Conseil d'État sera-t-il demandé ? D'autres analyses juridiques seront-elles effectuées pendant la concertation ? Les résultats de celles-ci seront-ils communiqués aux autres Régions ? Une certaine transparence à cet égard pourrait dissiper une partie des inquiétudes.*

1171 **M. le président.-** M. De Bock aimerait savoir à quel document vous faites référence quand vous parlez de la page 75.

1175 **M. Juan Benjumea Moreno (Groen).-** Sur le site de Smart Move figure un rapport relatif à l'impact socio-économique de la mobilité, rapport que Mme Van Achter a également mentionné et qui est accessible à tous. Je peux vous le faire parvenir si vous le souhaitez.

1175 **M. le président.-** Oui, car M. De Bock demandait de quoi vous parliez.

1175 **M. Juan Benjumea Moreno (Groen).-** Il s'agit d'un rapport assez technique de 133 pages.

1183 **M. Christophe De Beukelaer (cdH).-** Je ne vais pas rappeler tous les éléments introductifs du dossier, mais seulement revenir sur trois éléments de méthode.

Tout d'abord, revenons sur la cacophonie au sein de la majorité et du gouvernement. Nous aimerions sentir si toute la majorité et le gouvernement soutiennent ce projet.

Quand je l'interpelle sur Twitter, la ministre de la mobilité me répond qu'elle n'est pas en charge de ce projet. J'ai l'impression qu'elle essaie de s'en dédouaner. De plus, dans la presse et sur les réseaux sociaux, les députés de la majorité disent tout le bien qu'ils pensent de ce projet. Face à notre parlement, le minimum serait de serrer les rangs et de nous rassurer.

Ensuite, je voudrais aborder la concertation. Vous parlez de ce projet depuis un an et demi, c'est-à-dire depuis l'entrée en fonction du gouvernement. Depuis le début, nous sommes plusieurs au sein de cette assemblée à vous avoir demandé instamment de vous concerter avant de nous présenter un projet. Aujourd'hui, vous soumettez une ordonnance - donc pas une note de principe ! - en première lecture au gouvernement sans qu'aucune réunion de concertation n'ait eu lieu, ni avec la ministre flamande ni avec le ministre wallon de la mobilité.

*(verder in het Nederlands)*

Ik heb ten slotte nog een vraag over de juridische haalbaarheid van de plannen. Er zijn een aantal vragen gesteld over het gelijkheidsbeginsel, de bevoegdheid van het gewest en leasewagens. Heeft de regering die punten juridisch laten onderzoeken? Wat heeft dat opgeleverd? Welke zijn de valkuilen?

Volgens welke methode wordt het advies van de Raad van State gevraagd? Gebeurt er nog ander juridisch onderzoek tijdens het overleg? Worden de resultaten daarvan met de andere gewesten gedeeld? Transparantie over deze aspecten zou immers een deel van de bezorgdheid kunnen wegnemen.

**De voorzitter.-** U had het over bladzijde 75. De heer De Bock wil graag weten naar welk document u verwijst.

**De heer Juan Benjumea Moreno (Groen) (in het Frans).-** *Op de website van Smart Move staat een rapport over de sociaaleconomische gevolgen voor de mobiliteit, dat voor iedereen toegankelijk is. Ik kan het u bezorgen als u dat wenst.*

**De voorzitter.-** Ja, want de heer De Bock vroeg waarover u het had.

**De heer Juan Benjumea Moreno (Groen) (in het Frans).-** *Het is een vrij technisch rapport van 133 pagina's.*

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH) (in het Frans).-** *Ik wil nog graag terugkomen op drie aspecten.*

*Ten eerste is er de kakofonie binnen de meerderheid. Staat iedereen wel achter het project?*

*Via Twitter hoor ik van de minister van Mobiliteit dat zij de leiding niet heeft, alsof ze haar verantwoordelijk wil ontlopen. Maar in de pers en op de sociale media hebben de parlementsleden van de meerderheid niets dan lof. Het zou goed zijn als de rangen gesloten werden.*

*Vervolgens is er het gebrek aan overleg. Al anderhalf jaar vragen we dat er eerst overlegd zou worden. Nu krijgen we een voorontwerp van ordonnantie, en dus niet een principeverklaring, voorgeschoteld, zonder dat er overleg is geweest met de Vlaamse en Waalse minister van Mobiliteit. Een betere manier om de hele zaak meteen te begraven is er niet.*

*Waarom heeft u dit dossier niet meer in een geest van federalisme en samenwerking aangepakt? Gaat u verder met deze plannen, als Wallonië of Vlaanderen zouden beslissen om hun autobelastingstelsel niet aan te passen?*

Quelqu'un qui aurait voulu enterrer le projet dix pieds sous terre n'aurait pas trouvé meilleure méthode.

Pourquoi donc avoir agi de la sorte ? Pourquoi ne pas être abordé ce projet avec un esprit de fédéralisme et de coopération, avec plus de concertation en amont ? Si la Wallonie ou la Flandre décidaient de ne pas toucher à leur fiscalité automobile, pourriez-vous nous dire si vous mettez malgré tout ce projet en œuvre ?

<sup>1185</sup> Enfin, M. le ministre, mon groupe déplore ces problèmes méthodologiques. Sur le fond, vous savez que mon groupe n'est pas opposé à une réforme de la fiscalité automobile. Au contraire, il est même demandeur, mais il faut la réaliser avec méthode.

Je vais à nouveau répéter la méthode que je vous conseille de suivre. D'abord, il faudrait s'engager à mettre en œuvre formellement certaines solutions alternatives d'ici 2025, à savoir terminer le RER, l'augmentation de la capacité des lignes SNCB vers Bruxelles, la fréquence accrue du métro aux heures de pointe, les véloroutes et le covoiturage. Ensuite, en parallèle, il faudrait instaurer, d'ici 2025, le bonus Go Brussels, qui est une petite prime temporaire pour encourager ceux qui le peuvent déjà à changer leur comportement et à abandonner la voiture pour venir à Bruxelles. Cela fonctionne à Rotterdam ou en Finlande. Enfin, il faudrait annoncer dès maintenant qu'en 2025 - donc dans cinq ans, après avoir mis en place une série limitée de solutions dans lesquelles les citoyens peuvent avoir confiance et après les avoir incités à changer leur comportement grâce au bonus Go Brussels - vous mettez en place une tarification pour lutter contre la congestion.

Voilà le chemin qui peut mener à une vraie tarification pour lutter contre la congestion qui suscite l'adhésion, mais ce n'est pas le chemin de la communication à tout va. C'est le chemin du courage politique et de l'efficacité, que vous n'avez visiblement pas décidé d'emprunter.

Qu'est-il prévu de faire pour éviter que diminuent les recettes des communes qui se verront privées des centimes additionnels sur les taxes de circulation ? Comment envisagez-vous de gérer cette question ?

Mme Van Achter citait l'étude de Stratec qui montrait une toute autre efficacité de la taxe. Vous savez qu'une voiture coûte déjà très cher à l'utilisateur. Donc pour le motiver à l'abandonner, il faut que la taxe soit extrêmement élevée par rapport au coût d'utilisation de sa voiture en général. Pouvez-vous nous expliquer la différence entre l'efficacité de la taxe sur la diminution des bouchons que vous annoncez dans les médias et celle avancée par l'étude de Stratec ?

Enfin, on ne parle pas suffisamment de l'équipement qui sera nécessaire dans les voitures pour les personnes qui n'ont pas de smartphone. Pouvez-vous nous expliquer en quoi il consistera, par qui il sera fourni et comment il sera produit et financé ?

<sup>1187</sup> **M. Sven Gatz, ministre.** - La concertation au niveau ministériel débutera officiellement le 18 décembre prochain en Comité

*Ten slotte betreurt mijn fractie de gang van zaken. Wij zijn niet tegen een herziening van de autofiscaliteit, maar ze moet op een methodische manier aangepakt worden.*

*Volgens mij zouden tegen 2025 eerst enkele alternatieve oplossingen moeten komen, zoals de afwerking van het gewestelijk expresnet (GEN), de verhoging van de capaciteit van de NMBS-lijnen richting Brussel, de hogere frequentie van de metro tijdens de piekuren, de fietssnelwegen en het autodelen. Verder zou er een Go Brussels-premie moeten komen, om de mensen aan te moedigen hun wagen aan de kant te laten staan wanneer ze naar Brussel komen. Ten slotte zou er een belasting moeten komen om de strijd aan te gaan met de filedruk.*

*Dat is de juiste weg, maar daar is politieke moed en efficiëntie voor nodig en daar hebt u blijkbaar niet voor gekozen.*

*Hoe wordt er vermeden dat de inkomsten van de gemeenten dalen doordat de opcentiemen op de verkeersbelasting verdwijnen?*

*De studie van Stratec toont aan dat een belasting heel hoog moet zijn om de gebruiker ertoe aan te zetten zijn wagen te laten staan. Kunt u het verschil uitleggen tussen het effect van de belasting op een vermindering van de files en de bevindingen van Stratec?*

*Kunt u ten slotte een woordje uitleg geven over de apparatuur die nodig is voor wie geen smartphone heeft? Wie stelt die ter beschikking, wie maakt die en wie financiert ze?*

**De heer Sven Gatz, minister (in het Frans).** - Het ministerieel overleg zal binnenkort van start gaan. Zowel het voorontwerp

de concertation. Ensuite, la discussion devrait être poursuivie au sein des conférences interministérielles compétentes et des groupes de travail interrégionaux.

Une première réunion préparatoire entre cabinets des différentes entités a eu lieu ce matin ; une deuxième aura probablement lieu ce mercredi.

L'avant-projet d'ordonnance instaurant une taxe de lutte contre la congestion du trafic automobile, tel qu'approuvé par le gouvernement bruxellois le 3 décembre dernier, y est présenté, tout comme l'étude sur les effets du dispositif Smart Move sur la mobilité en particulier.

<sup>1191</sup> *(poursuivant en néerlandais)*

*Certains d'entre vous me demandent ce qu'il adviendra à défaut d'accord. Plutôt que de partir de l'idée que nous n'arriverons pas à un accord, je préfère discuter le plus sereinement possible de tous les points de vue et propositions.*

<sup>1193</sup> *(poursuivant en français)*

Nous n'allons donc pas entamer les négociations en partant du principe qu'elles n'aboutiront à rien. Autant, alors, ne pas négocier ! Une certaine ouverture d'esprit doit toujours l'emporter en présence d'arguments valables, et je ne doute pas que tant les autres Régions que les partenaires sociaux en auront.

Pour ce qui est du montant que devront payer les automobilistes, l'avant-projet d'ordonnance contient des tableaux tarifaires établis en fonction de l'heure du déplacement et de la puissance du véhicule. Le montant à payer par l'usager dépendra également de la distance parcourue sur le territoire bruxellois.

Rappelons que ces tarifs ne sont pas coulés dans le marbre. Il s'agit d'une base pour entamer la discussion et la concertation. Les recettes dépendront :

- des taux qui seront finalement retenus ;
- du champ d'application précis de la taxe et des exonérations éventuelles ;
- du comportement des usagers.

La concertation débutera la semaine prochaine. Ce sera aussi l'occasion de discuter de ce que d'aucuns appellent les transferts d'argent vers les autres Régions, la répartition des recettes.

Concernant les communes, le gouvernement a chargé le ministre des pouvoirs locaux de se concerter avec Brulocalis pour définir un système de répartition d'une partie des recettes de la taxe. Une solution comparable à celle élaborée pour la

*van ordonnantie als de studie over Smart Move zullen daarbij aan bod komen.*

*(verder in het Nederlands)*

Een aantal commissieleden vragen me wat er gebeurt als er geen akkoord wordt gesloten. Het lijkt me geen goede basis om onderhandelingen te starten met het idee dat ze geen resultaten zullen opleveren. Het uitgangspunt blijft nog steeds om in alle rust alle bekommernissen, standpunten en voorstellen te bespreken en hopelijk zonder al te veel spierballentaal in de media.

*(verder in het Frans)*

*Laten we met een open geest argumenten aandragen en naar elkaar luisteren, samen met de andere gewesten en de sociale partners.*

*Het voorontwerp van ordonnantie bevat tabellen met tarieven die variëren naargelang het tijdstip van de verplaatsing en de kracht van het voertuig. Ook het aantal kilometers op Brussels grondgebied zal meespelen.*

*Die bedragen zijn niet in steen gebeiteld, het zijn richtbedragen om de discussie op gang te trekken. De totale ontvangsten voor het gewest zullen afhangen van de omvang van de uiteindelijke heffing, van het toepassingsgebied, eventuele vrijstellingen en het gedrag van de weggebruikers.*

*Volgende week start het overleg. Dan zullen we het ook kunnen hebben over de verdeling van de ontvangsten over de verschillende gewesten.*

*De minister die bevoegd is voor de lokale besturen, zal met Brulocalis overleggen over een verdelingsstelsel voor de gemeenten. Men zou dat kunnen baseren op het stelsel dat gehanteerd wordt voor de verdeling van de toeristische verblijfsbelasting, maar ook ander oplossingen zijn denkbaar. De gemeenten zullen hoe dan ook worden gecompenseerd.*

taxe d'hébergement touristique serait une option, mais d'autres solutions sont également envisageables. Quoi qu'il en soit, le mécanisme prévoit bien une compensation des communes.

<sup>1195</sup> (poursuivant en néerlandais)

*Mme Van Achter, les recettes nettes escomptées sont en effet estimées à 200 millions d'euros. Ce montant pourrait bien sûr évoluer en fonction des changements d'habitudes des automobilistes. Les tarifs ne sont pas encore définitifs non plus et les dérogations doivent encore être définies.*

*Les premières simulations tiennent compte d'une réduction du trafic, mais celle-ci dépendra évidemment des tarifs. Les estimations sont correctes à ce jour, mais nous sommes conscients qu'elles devront être revues dans quelques années.*

*Qu'une voiture soit en leasing ou non ne change rien en matière de fiscalité automobile ou pour la direction de l'immatriculation des véhicules (DIV). Toutefois, vu la part qu'elles représentent dans la masse budgétaire des taxes de mise en circulation (TMC) et de circulation, les voitures en leasing constituent un élément très important des négociations.*

<sup>1197</sup> *Demain, nous entamons les discussions avec Brupartners au sujet des dispenses à accorder à certains groupes. Nous consulterons également les secteurs qui bénéficient déjà d'un régime fiscal spécifique, tels que les véhicules utilitaires légers et les taxis.*

*Les études d'incidences dont parle M. Benjumea Moreno sont disponibles sur [smartmove.brussels](https://www.smartmove.brussels).*

*Si la Région bruxelloise a opté pour le cumul du péage urbain et de la taxe kilométrique, c'est dans le but d'inciter le citoyen à utiliser sa voiture de manière plus rationnelle. Tout le monde peut changer ses habitudes, ne fût-ce qu'en partie.*

*L'idéal serait bien sûr que la taxe kilométrique soit d'application dans l'ensemble du pays, mais nous ne pouvons attendre indéfiniment. La Région bruxelloise fait donc une proposition concrète, tout en gardant la porte ouverte. Et nous tirons parti des études approfondies réalisées par le précédent gouvernement flamand en la matière.*

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Van Achter, de mogelijke netto-opbrengst wordt op 200 miljoen euro geraamd, een bedrag dat misschien afneemt naarmate mensen minder met de auto gaan rijden. Dat bedrag kan nog wijzigen, omdat de tarieven nog niet vastliggen en er nog afwijkingen zullen op komen.

De eerste simulaties houden wel degelijk rekening met het feit dat automobilisten hun gedrag zullen aanpassen. De mate waarin ze dat doen, hangt natuurlijk af van de tarieven. We zijn ons ervan bewust dat de samenstelling van het wagenpark evolueert. Wij gaan ervan uit dat de financiële ramingen correct zijn, maar dat ze over een paar jaar hoe dan ook zullen moeten worden bijgesteld.

Ooit werd een opbrengst van een half miljard geopperd, maar voortschrijdend inzicht, ook bij de regering, heeft tot bijstellingen geleid. De verkeersfiscaliteit houdt geen rekening met het feit dat een auto al dan niet een leaseauto is. Hetzelfde geldt voor de dienst voor Inschrijving van Voertuigen (DIV).

Leaseauto's vertegenwoordigen 33% van de budgettaire massa van de belasting op de inverkeerstelling (BIV) of jaarlijks 19,3 miljoen euro. Bij de verkeersbelasting zijn leaseauto's goed voor 22% van de budgettaire massa, namelijk 28,1 miljoen euro.

We zullen uiteraard proberen om tot een samenwerkingsakkoord inzake leaseauto's te komen. Dat zal een heel belangrijk onderdeel van de onderhandelingen zijn.

Morgen starten we de dialoog over de vrijstellingen met Brupartners. We zullen bekijken welke vragen er rijzen over de mogelijke vrijstellingen voor bepaalde groepen. We zullen ook overleggen met sectoren die vandaag aan een specifiek fiscaal regime onderworpen zijn, zoals de lichte bedrijfswagens en de taxi's.

De impactstudies waar de heer Benjumea gewag van maakt, zijn beschikbaar op [smartmove.brussels](https://www.smartmove.brussels).

Voorts kiest het Brussels Gewest voor een tweezijdig systeem van een kilometerheffing bovenop een stadstol omdat we daarmee een gedragsverandering bij de burger willen stimuleren. Bovenop de basisheffing is er inderdaad nog een vergoeding per afgelegde kilometer verschuldigd. Zo willen we burgers aanzetten om rationeel gebruik te maken van hun voertuig. Degenen die nu nog erg gekant zijn tegen een dergelijk systeem, verliezen uit het oog dat nagenoeg iedereen, alvast gedeeltelijk, zijn of haar mobiliteitsgedrag kan aanpassen.

Voorts is het inderdaad aanbevelenswaardig dat de kilometerheffing in het hele land, en bijgevolg ook buiten het Brussels Gewest, van toepassing is. We kunnen en moeten echter niet eeuwig blijven wachten, al wensen sommigen onder u dat

<sup>1199</sup> *Quant aux conséquences pour les Bruxellois et les navetteurs, tout le monde a normalement à gagner avec une taxation intelligente. Nous sommes tout à fait prêts à en discuter pour Anvers ou le ring de Bruxelles, par exemple, mais le débat doit être mené avec les autres Régions en toute sérénité.*

*Vous me demandez sur quels chiffres repose le pronostic de baisse de trafic de 25 %. L'accord de gouvernement confirme l'objectif de réduire d'un quart le nombre de trajets et de moitié le nombre de navettes effectuées avec sa propre voiture ("autosolisme") d'ici 2030. Une première réduction du nombre de voitures de 10 % engendrerait une diminution de 40 % des embouteillages. Le télétravail et un transfert modal partiel le permettraient très certainement.*

*Le consortium Motivity, qui avait déjà réalisé l'étude flamande sur la taxation intelligente, a estimé, dans l'étude d'incidences bruxelloise, que Smart Move ferait gagner près d'un tiers du temps au kilomètre et induirait une réduction des kilomètres parcourus aux heures de pointe. Ceci s'inscrit dans la continuité du plan Good Move.*

*Durant cette législature, la Région continuera de développer d'autres modes de déplacement, notamment pour augmenter d'un tiers la capacité des bus, aménager de nouvelles lignes de trams, étendre le réseau du métro et investir dans les pistes cyclables et les tunnels.*

*D'après l'étude d'incidences de Motivity, Smart Move devrait réduire l'émission de CO2 de 5,3 % et ainsi contribuer clairement au plan national énergie-climat (PNEC).*

*L'impact sur la sécurité routière devrait lui aussi être positif, en réduisant le nombre d'accidents.*

<sup>1201</sup> *(poursuivant en français)*

M. Weytsman me demande s'il y aura des exemptions. Les deux premières catégories de véhicules exonérés sont les

misschien. Zo werkt het ook niet in de politieke wereld. Daarom gaat het Brussels Gewest het debat aan op basis van een concreet voorstel, maar dan wel met een open geest. We zullen zien welk eindresultaat dat oplevert.

We bouwen voort op het grondige studiewerk dat de vorige Vlaamse regering over de kilometerheffing heeft verricht.

U vraagt mij naar de gevolgen voor de pendelaars en de Brusselaars. In principe heeft iedereen belang bij een slimme kilometerheffing. Het is voor ons zeker bespreekbaar om die ook op andere plekken in te voeren, bijvoorbeeld op de Antwerpse of de Brusselse Ring, maar dat moet met de andere gewesten worden besproken en is een debat dat wij in alle rust moeten aangaan.

U vraagt mij waarop de regering zich baseert om te stellen dat het autoverkeer met een kwart zal afnemen. Het regeerakkoord bevestigt de doelstelling om het gebruik van de eigen auto terug te brengen tot een kwart van de ritten in 2030 en om het aantal pendelritten met de eigen auto (autosolisme) tegen 2030 met de helft te verminderen, in het bijzonder door de woon-werkmobiliteit te verbeteren. In een eerste fase wordt ernaar gestreefd het aantal voertuigen met 10% te verminderen, waardoor de verkeersopstoppingen met 40% kunnen worden verminderd. Dat is zeker haalbaar, onder meer met meer telewerk en een gedeeltelijke modal shift zonder kilometerheffing.

Het consortium Motivity, dat ook de Vlaamse studie over een slimme kilometerheffing heeft uitgevoerd, berekende in de Brusselse impactstudie dat Smart Move zou leiden tot 32% minder verliestijd per kilometer en 11% minder gereden kilometers tijdens de spits. Smart Move bouwt dus verder op een aantal zaken in het mobiliteitsplan Good Move.

Het gewest zal blijven investeren in vervoersalternatieven. Sommigen bekritisieren die investeringen vanuit budgettair oogpunt, maar u kunt ons niet tegelijk bekritisieren dat we te veel in vervoersalternatieven investeren en ondertussen zeggen dat we te weinig doen om Smart Move mogelijk te maken. Tijdens deze regeerperiode zal de regering 30% meer buscapaciteit creëren, nieuwe tramlijnen aanleggen, het metronetwerk uitbreiden en in fietspaden en tunnels investeren.

Volgens de impactstudie van Motivity zou de CO2-uitstoot met de invoering van Smart Move met 5,3% afnemen. Smart Move kan dus duidelijk gunstig bijdragen aan de doelstellingen van het Nationaal Energie- en Klimaatplan.

Smart Move zal ook een positief effect hebben op de verkeersveiligheid. Een daling van de verkeerscongestie en van het aantal bewegingen leidt immers tot een daling van het aantal auto-ongevallen. Het gaat om een lineair verband.

*(verder in het Frans)*

*De heer Weytsman vraagt me of er vrijstellingen zullen zijn. De twee eerste categorieën van vrijgestelde voertuigen zijn*



véhicules spécialisés affectés à des missions de service public, de secours, d'assistance et de protection de la population. Il s'agit principalement de véhicules prioritaires. Les véhicules utilisés pour le transport collectif de passagers sont également exonérés. Il s'agit plus précisément des autobus et des autocars. En revanche, les véhicules de catégorie M1, conçus pour le transport de passagers et offrant, outre le siège conducteur, huit places assises au maximum, sont bien visés, l'objectif étant d'éviter que certains ne soient tentés d'acquiescer ce type de véhicule pour ne pas payer la taxe.

Les véhicules de service de transport en commun sont également exonérés, car ils contribuent à la lutte contre la congestion du trafic. Il s'agit notamment des autobus et des véhicules prioritaires de la STIB, mais aussi de De Lijn et du TEC.

Enfin, les véhicules spécialement équipés pour répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite sont exonérés, car ces dernières ont moins de solutions alternatives pour se déplacer. Cette mesure contribue à garantir la mobilité de base des personnes handicapées. Cela comprend aussi les véhicules équipés d'un système intégré destiné à l'embarquement d'une personne en fauteuil roulant. L'exonération vaut également pour les véhicules dont le titulaire de la plaque d'immatriculation, ou une personne domiciliée à la même adresse, a droit à une intervention majorée et est titulaire de la carte spéciale visée à l'article 27.4.3 du Code de la route.

<sup>1203</sup> Pourquoi ne pas avoir choisi l'écoscore comme critère environnemental ? Le groupe d'experts qui s'était penché sur le verdissement de la fiscalité automobile bruxelloise en 2018 avait déjà examiné l'écoscore comme éventuel paramètre de taxation. Sa conclusion était que cet outil posait encore trop de contraintes juridiques et opérationnelles pour être utilisé comme critère. La Région flamande était arrivée à la même conclusion pour sa propre réforme des taxes de circulation.

La formule de l'écoscore est complexe, de sorte que les données ne sont pas toujours fiables, en particulier pour les véhicules plus anciens. Le risque de réclamations est dès lors important.

Les chevaux fiscaux sont un paramètre peut-être imparfait mais déjà bien établi et connu de tous, et repris de manière fiable dans une source authentique. De plus, le critère des chevaux fiscaux prend en considération la capacité financière des usagers, puisque le tarif varie en fonction de la puissance du moteur du véhicule. Enfin, ce critère couvre aussi l'aspect environnemental : un véhicule possédant beaucoup de chevaux fiscaux émet en général beaucoup de CO<sub>2</sub> dès lors qu'il consomme plus.

Je suis prêt à tenir compte de tous les autres critères, tels que le poids du véhicule. Il ne faut toutefois pas se leurrer : l'équilibre est très difficile à trouver entre une réforme sociale et une réforme écologique, qui est un but important de Smart Move. Accorder trop d'importance à l'aspect écologique peut nuire à

*de gespecialiseerde voertuigen bestemd voor dienstopdrachten, hulpverlening, bijstand en bescherming van de bevolking. Het gaat voornamelijk om prioritaire voertuigen. Ook voertuigen voor het collectieve vervoer van passagiers zijn vrijgesteld. Het gaat om autobussen en autocars. Voertuigen van categorie M1 zijn daarentegen niet vrijgesteld.*

*Dienstvoertuigen van het openbaar vervoer zijn eveneens vrijgesteld. Het betreft de prioritaire voertuigen en autobussen van de MIVB, De Lijn en de TEC.*

*Ten slotte zijn de voertuigen vrijgesteld die speciaal uitgerust zijn om te beantwoorden aan de behoeften van personen met beperkte mobiliteit, omdat zij minder alternatieven hebben om zich te verplaatsen. Deze categorie omvat ook de voertuigen met een geïntegreerd systeem voor rolstoelgebruikers. De vrijstelling geldt ook voor de voertuigen waarvan de houder van de nummerplaat, of iemand die op hetzelfde adres is gedomicilieerd, recht heeft op een verhoogde tegemoetkoming en houder is van de kaart bedoeld in artikel 27.4.3 van de Wegcode.*

*Waarom is er niet gekozen voor de ecoscore als milieucriterium? De expertengroep die zich in 2018 heeft gebogen over de vergroening van de autobelastingen, heeft de ecoscore als eventuele belastingparameter toen al onderzocht. De conclusie was dat dit instrument nog te veel juridische en operationele problemen deed rijzen om als criterium te worden gebruikt. Het Vlaams Gewest was overigens tot dezelfde conclusie gekomen.*

*De formule van de ecoscore is ingewikkeld, waardoor de gegevens niet altijd betrouwbaar zijn, vooral voor oudere voertuigen.*

*Het aantal pk's is misschien niet de perfecte parameter, maar is wel al goed ingeburgerd. Bovendien wordt rekening gehouden met de financiële draagkracht van de gebruikers, aangezien het tarief varieert volgens het vermogen van de motor van het voertuig. Ten slotte omvat dit criterium ook het milieuaspect: een voertuig met veel pk's stoot over het algemeen veel CO<sub>2</sub> uit.*

*Ik ben bereid om met andere criteria rekening te houden. We mogen ons evenwel geen illusies maken: het is heel moeilijk om een evenwicht te vinden tussen een sociale en een ecologische hervorming.*

l'aspect social et vice versa. Le mieux peut ainsi devenir l'ennemi du bien dans le cadre de cette opération.

<sup>1205</sup> (poursuivant en néerlandais)

*En ce qui concerne le respect de la vie privée, le gouvernement va consulter le Conseil d'État. Ce dernier aurait signifié à la ville de Courtrai que les caméras ANPR ne pouvaient être utilisées qu'à des fins de sécurité. Pourtant, elles servent déjà dans le cadre de la zone de basse émission (LEZ) à Bruxelles et à Anvers.*

*Les parkings de transit ne manquent bien sûr pas de s'inviter dans les négociations entre Régions. Notre Région en compte déjà neuf, alors que les autres n'en ont aucun à l'entrée de Bruxelles. Je suis ouvert à la discussion au sujet des tarifs à appliquer, en combinaison avec Smart Move.*

*Les automobilistes qui ne disposent pas d'un smartphone pourront installer un dispositif de paiement électronique embarqué (on-board unit, OBU).*

*Je tiens à votre disposition l'étude juridique très fouillée réalisée par un bureau d'avocats renommé. Elle confirme la compétence de la Région, mais recommande un accord de coopération.*

*Après la première lecture, le gouvernement consultera les partenaires sociaux. Et avant la troisième, il aura 30 jours pour demander l'avis du Conseil d'État.*

<sup>1207</sup> (poursuivant en français)

Il faut garder en tête que, si nous souhaitons des tarifs raisonnables (en sachant que nous ne sommes pas tous d'accord sur la notion de "raisonnable"), les tarifs utilisés pour le moment à Milan et à Stockholm (de 3 à 5 euros) le sont, mais ne prévoient pas beaucoup d'exemptions. Dans le système londonien, qui n'est pas mon préféré, il y a beaucoup d'exemptions, mais les tarifs sont bien entendu beaucoup plus élevés (de 10 à 12 euros).

<sup>1209</sup> (poursuivant en néerlandais)

*Le gouvernement bruxellois mise sur le dialogue, mais plus le système comptera d'exceptions, plus il sera compliqué.*

<sup>1211</sup> **M. Christophe De Beukelaer (cdH).**- Je suis tout de même un peu étonné de vous entendre dire "zonder veel spierballentaal in de media".

<sup>1215</sup> Je vous rappelle quand même que c'est Mme Van den Brandt qui a lancé cette campagne en août 2019, quand elle a annoncé que la taxe kilométrique allait arriver, peu importe ce qu'en

(verder in het Nederlands)

Privacykwesties zal de regering uiteraard voorleggen aan de Raad van State. De Raad van State zou het stadsbestuur van Kortrijk hebben meegedeeld dat ANPR-camera's alleen voor veiligheidsdoelstellingen mogen worden gebruikt. Nochtans zijn er in Brussel en Antwerpen al lage-emissiezones (LEZ), waarvoor die camera's gebruikt worden. Hoe dan ook zal de regering het advies van de Raad van State volgen.

Wanneer de Brusselse regering overleg pleegt met de andere gewesten, komen uiteraard ook de overstapparkings aan bod. Het Brussels Gewest telt er al negen, terwijl de andere gewesten er nog geen hebben in de buurt van Brussel. Welke tarieven daarvoor gehanteerd zullen worden in combinatie met Smart Move, is wat mij betreft stof voor een open debat.

Wie geen smartphone heeft, zal de mogelijkheid krijgen om een on-board unit (OBU) in de wagen te plaatsen. Ook voor deze automobilisten is er dus een technische oplossing mogelijk.

De zeer uitgebreide juridische studie, die door een gerenommeerd advocatenbureau werd uitgevoerd, kan ik u ter beschikking stellen. Daaruit blijkt wel degelijk dat het gewest bevoegd is, maar ze beveelt ook een samenwerkingsakkoord aan.

Na de eerste lezing volgt de tweede lezing en ondertussen zal de regering overleggen met de sociale partners. Voor de derde lezing vraagt de regering binnen de dertig dagen een advies aan de Raad van State.

(verder in het Frans)

*De huidige tarieven in Milaan en Stockholm (3 tot 5 euro) zijn redelijk, maar in die steden zijn er niet veel vrijstellingen. In Londen zijn er wel veel vrijstellingen, maar liggen de tarieven veel hoger (10 tot 12 euro).*

(verder in het Nederlands)

Het Vlaams en het Waals Gewest, evenals de sociale partners, mogen opmerkingen maken, maar hoe meer uitzonderingen, hoe ingewikkelder het systeem. De Brusselse regering heeft gekozen voor een open dialoog en zal ze zich daaraan houden.

**De heer Christophe De Beukelaer (cdH)** (in het Frans).- *Ik ben toch wat verbaasd dat ik u de woorden "zonder veel spierballentaal in de media" hoor uitspreken.*

*Ik herinner u eraan dat het mevrouw Van den Brandt is die deze campagne in augustus 2019 heeft gelanceerd, toen ze aangekondigde dat de kilometerheffing er zou komen, ongeacht*

pensaient les autres Régions. Dès lors, quand vous parlez de "spierballentaal", j'espère que vous mettez également une pierre dans le jardin de votre propre gouvernement.

Nous allons bien sûr attendre la concertation, puisque de nombreux aspects en dépendront et que beaucoup de choses vont évoluer, tant avec les partenaires sociaux qu'avec les autres Régions. J'espère en tout cas que vous parviendrez à les rassembler autour de la table des négociations.

Ma dernière question portait sur le fameux dispositif de paiement électronique embarqué (on-board unit, OBU). Par qui ce dispositif sera-t-il financé ? Sera-t-il à charge de l'utilisateur ou de la Région ? Qu'envisagez-vous comme réseau de distribution ? Je n'ai pas vu de mention à ce sujet dans les documents dont je dispose.

<sup>2105</sup> **Mme Cielte Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *La double imposition des habitants des Régions voisines me dérange fortement. Lorsque vous parlez de bon voisinage, pourtant primordial lors de l'introduction d'une taxe kilométrique, vous sapez le soutien dans les autres Régions.*

*Les conséquences pour notre économie et notre enseignement me préoccupent également. On nous dit que les embouteillages vont diminuer, mais cela ne ressort pas clairement de l'étude d'impact. De plus, les habitants de la périphérie bruxelloise perdent une part considérable de leur prospérité.*

<sup>2107</sup> **M. David Weytsman (MR)**.- Je ne vous rappellerai pas le problème de méthode et de momentum, à l'origine de la réaction assez musclée de mon groupe. Cela me semblait tout à fait approprié.

Concernant les exemptions, je suis assez surpris car il existe une liste assez claire, comme vous l'avez très bien rappelé. Contrairement aux modèles dont vous semblez vous inspirer (y compris Milan), vous n'avez pas prévu d'exemption pour les Bruxellois, pour les travailleurs notamment. Les simulations ne sont pas du tout neutres fiscalement pour de nombreux Bruxellois. Certains ont, par conséquent, parlé d'une taxe déguisée sur le travail.

Pour les familles nombreuses, ce n'est pas toujours évident de s'organiser entre les courses, l'école, etc. Elles ne bénéficient pourtant pas d'exemptions bien qu'elles aient parfois une faible capacité contributive. Je trouve cela incroyable, de même qu'il est surprenant que le parti socialiste s'associe à cette réflexion.

De façon générale, rien n'est prévu non plus pour celles et ceux qui n'ont pas d'alternative parce qu'ils ou elles se trouvent dans un quartier isolé ou enclavé. Je pense dès lors que vous devriez revoir ce mécanisme d'exemptions en vous basant sur sa mise en œuvre dans les villes qui vous ont influencé.

*wat de andere gewesten daarvan dachten. Wanneer u het dus over 'spierballentaal' hebt, hoop ik dat u ook in uw eigen regering die opmerking maakt.*

*We wachten het overleg af, aangezien veel daarvan zal afhangen. Ik hoop dat u erin zult slagen om iedereen aan de onderhandelingstafel te krijgen.*

*Mijn laatste vraag gaat over het betaaltoestel (on-board unit, OBU). Door wie zal dat worden gefinancierd? Door de gebruiker of het gewest? Hoe zullen de toestellen worden verdeeld?*

**Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA)**.- Mij stoort vooral de dubbele belasting voor de inwoners van de buurgewesten en het feit dat die dubbele belasting een onderdeel van uw plannen vormt. Goed nabuurschap kun je zo iets niet noemen en op die manier ondermijnt u het draagvlak in de andere gewesten, terwijl dat net zo belangrijk is bij de invoering van een kilometerheffing.

Ik maak me ook grote zorgen over de gevolgen voor onze economie en ons onderwijs. Er wordt beweerd dat de files zullen afnemen, maar dat blijkt niet zo duidelijk uit het impactonderzoek. Mensen die in de Brusselse Rand wonen, verliezen een aanzienlijk deel van hun welvaart. De antwoorden die we tot nu toe hebben gekregen, stellen me allerminst gerust.

**De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *De uitzonderingen verbazen me, want er is een vrij duidelijke lijst. In tegenstelling tot de steden waar u uw inspiratie haalt, is er geen uitzondering voor Brusselaars. Voor een heleboel Brusselaars zijn de simulaties fiscaal helemaal niet neutraal.*

*Voor kroostrijke gezinnen valt de organisatie van boodschappen, school enzovoort niet altijd mee. Voor hen is er geen uitzondering, ook al hebben ze soms beperkte middelen. Dat is onvoorstelbaar, om nog maar te zwijgen over het feit dat de PS dat goedgevindt.*

*Over het algemeen is er ook niets geregeld voor mensen die geen alternatief hebben omdat ze afgelegen wonen. Daarom moet u de uitzonderingen herbekijken.*

*Uw opmerking over de ecoscore houdt vanzelfsprekend steek. We moeten de voor- en nadelen tegen elkaar afwegen, maar volgens mij blijft die afweging positief voor de ecoscore.*

*U hebt de vraag over de zone niet beantwoord. Ik had kunnen begrijpen dat u deze vorm van tol in een beperktere zone invoerde.*

*Uw antwoord over de wettelijkheid van het gebruik van ANPR-camera's was allesbehalve duidelijk.*

Quant à l'écoscore, votre remarque est évidemment pertinente. Vous avez suivi les travaux et savez que l'on dispose aujourd'hui de plus de données et que l'on en aura encore davantage lors de la mise en œuvre en 2022. Il faut faire la somme des avantages et des inconvénients qui, je pense, reste positive pour un indicateur comme l'écoscore.

Vous n'avez pas répondu à la question concernant le périmètre. J'aurais compris si vous aviez au moins, comme dans les villes dont vous semblez vous inspirer, prévu un périmètre plus petit pour cette forme de "péage".

Enfin, votre réponse sur la légalité du mécanisme d'utilisation des caméras du dispositif ANPR n'était pas claire du tout. Prendre ce point en compte est pourtant fondamental si nous voulons éviter que la réforme ne s'écroule dans quelques années.

<sup>2109</sup> **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Je vous remercie pour votre esprit d'ouverture : comme lors du débat d'actualité, je constate que la porte reste ouverte. J'espère donc que les remarques formulées aujourd'hui seront prises en compte dans la version 2.0 du projet, si je puis m'exprimer ainsi. Je conserve quelque doute quant à la puissance fiscale, car ce paramètre n'est pas directement fonction de la puissance des véhicules.

Je comprends l'argument par rapport à l'écoscore, car j'ai pu suivre les discussions le concernant en commission. Vous demandez des données fiables dans une source authentique. Le poids, la puissance et le carburant figurent bien sur la carte grise, ce sont donc des sources fiables.

Pour ce qui est du carburant, le tout à l'électrique est joli sur le papier, mais en voulant le défendre, on ne prend pas en compte le mix énergétique qui doit être promu, notamment en favorisant l'utilisation du gaz naturel comprimé (compressed natural gas, CNG). Tout le monde n'a en effet pas les moyens de s'acheter une belle voiture électrique en un claquement de doigts. Il existe des carburants alternatifs. C'est donc un aspect important.

Quant au poids, au-delà d'une tonne et demie, on ne peut plus parler d'une voiture modeste. À ce niveau aussi, les objectifs sociaux et environnementaux peuvent, contrairement à ce que vous avez dit, être poursuivis harmonieusement à travers ces trois critères.

Je n'ai pas entendu votre réponse au sujet de la taxe de mise en circulation (TMC).

Je reviens sur un sujet que j'avais abordé en question d'actualité en séance plénière : faites attention à l'application en Belgique des principes de l'Union économique et monétaire, car des risques de recours devant la Cour constitutionnelle planent et il serait dommage que le dispositif se fasse finalement recaler.

<sup>2111</sup> **M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Sans revenir sur l'ensemble des éléments développés, j'aimerais formuler quelques remarques.

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** (in het Frans).- Die openheid van geest siert u. Ik hoop dus dat alle vandaag gemaakte opmerkingen worden verwerkt in de volgende versie van het ontwerp.

*Ik blijf met onduidelijkheid zitten over het fiscale vermogen, want dat is niet meteen gelijk aan de paardenkracht.*

*Wat de ecoscore betreft, zei u dat er betrouwbare gegevens vereist waren, maar gewicht, vermogen en brandstof van een auto staan op de grijze kaart. Dat zijn dus betrouwbare gegevens uit een betrouwbare bron.*

*In theorie lijkt het mooi om volop in te zetten op elektrische wagens, maar niet iedereen kan het zich veroorloven om op korte termijn zo'n auto te kopen. Daarom moeten we ook het gebruik van alternatieve brandstoffen bevorderen.*

*Voorts kan een wagen die meer weegt dan anderhalve ton nog bezwaarlijk beschouwd worden als een bescheiden wagen. Milieudoelstellingen én sociale doelstellingen kunnen wel degelijk samengaan aan de hand van die drie criteria.*

*Ik heb u niets horen zeggen over de belasting op de inverkeerstelling (BIV).*

*Ten slotte moeten we erover waken dat alles strookt met de beginselen van de Economische en Monetaire Unie (EMU) om te vermijden dat het hele project vernietigd wordt door het Grondwettelijk Hof.*

**De heer Emmanuel De Bock (DéFI)** (in het Frans).- Vaak hoor je dat 50% van de Brusselaars geen auto heeft, maar dat is een foute voorstelling van de feiten. Veel oudere Brusselaars bezitten

Premièrement, on entend souvent dire que 50 % des Bruxellois n'ont pas de voiture, et je m'inscris en faux contre cette façon biaisée d'utiliser les chiffres. Par exemple, à partir du troisième âge, 20 % des Bruxellois n'ont pas de voiture, mais ne sont pas pour autant dépendants des transports publics. Dans un certain nombre de cas, les familles assument en effet encore le transport de leurs aînés chez le médecin ou se chargent des courses, et ce, malheureusement encore en voiture. Ce n'est donc pas parce que l'on ne possède pas de voiture que l'on n'est pas un usager de la voiture.

Deuxièmement, dans le modèle exposé, les Bruxellois couvrent plus de kilomètres que les Wallons, contrairement à ce l'on pourrait croire. Les Flamands se sont fâchés au sujet de cette taxe, mais ce sont en réalité les Bruxellois qui paieront davantage que les Wallons et les Flamands si l'on suit ce modèle. J'attire l'attention du ministre sur cette réalité du modèle présenté, qui maintient, en outre, une taxation fixe. Or, le but était de taxer l'usage et non la possession d'un véhicule. En réalité, avec ce dispositif, on conserve, pour moitié, le coût de l'ancien système, et cela me dérange.

Je regrette, en outre, que la question importante du leasing n'ait pas été examinée. Il faut pourtant un accord de coopération à ce sujet, au risque de voir un certain nombre de Bruxellois finir par passer par une société de leasing pour rouler. Il faut l'éviter à tout prix. Je voudrais entendre le ministre sur cette question.

Enfin, il y aura un impact important pour les Régions et les communes : des dizaines de milliers de véhicules utilitaires seront taxés, entraînant un surcoût pour les communes et la Région bruxelloise. Je ne me vois pas voter - puisque, in fine, c'est le parlement qui se prononcera - sans que la Région et les communes ne fassent un effort, par exemple au niveau des voitures des divers cabinets.

<sup>2113</sup>  
<sup>2115</sup> **Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).** - J'espère que nous adopterons tous un état d'esprit constructif, car ce projet mérite toute notre attention. Je n'ai pas encore eu le temps de lire attentivement l'étude d'impact, mais je compte le faire.

Faisons cet effort et avançons des propositions constructives. J'espère que nous pourrions améliorer le projet sans en perdre l'objectif et sans attendre encore cinq ans pour le lancer. Pour la qualité de vie des Bruxellois et pour nos objectifs climatiques, nous devons résoudre ce problème de congestion avant la prochaine législature.

<sup>2117</sup> **M. Youssef Handichi (PTB).** - Vous poursuivez donc sur votre lancée dans vos discussions avec les autres Régions.

Quand vous parlez de "partenaires sociaux", ma malformation professionnelle me pousse à entendre "les syndicats". Or, le terme est loin de se limiter à eux, puisqu'il inclut aussi la Fédération belge et luxembourgeoise de l'automobile et du cycle (Febiac), Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI), le réseau flamand des entreprises (Vlaams Netwerk van

*bijvoorbeeld geen wagen, maar worden vaak door familieleden met de auto vervoerd. Ze zijn dus wel degelijk autogebruikers.*

*Volgens het voorgestelde model zullen de Brusselaars meer betalen dan de Walen of de Vlamingen. Het model behoudt ook een vaste belasting, terwijl het de bedoeling was om het gebruik te belasten en niet het bezit. Dat het oude systeem voor de helft behouden blijft, verontrust me.*

*Ik vind het ook jammer dat de kwestie van de leaseauto's niet onderzocht is. Zonder samenwerkingsakkoord hierover dreigen veel Brusselaars via een leasebedrijf toch te blijven rijden.*

*Ten slotte zijn er de meerkosten voor de gewesten en de gemeenten, aangezien tienduizenden dienstvoertuigen belast zullen worden. Ik zie me deze ordonnantie ook niet goedkeuren zolang het gewest en de gemeenten geen inspanning leveren betreffende de voertuigen van de kabinetten bijvoorbeeld.*

**Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** *(in het Frans).* - *Laten we constructieve voorstellen doen. Ik hoop dat we de plannen kunnen bijsturen zonder dat dat tot vijf jaar uitstel leidt.*

**De heer Youssef Handichi (PTB)** *(in het Frans).* - *U zet de besprekingen met de andere gewesten dus voort.*

*Als u het over de sociale partners hebt, begrijp ik vanuit mijn beroepsmisvorming de vakbonden, maar die term omvat ook de Belgische en Luxemburgse Automobielen- en Tweewielerfederatie (Febiac), Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI), het Vlaams Netwerk van Ondernemingen (VOKA) en alle werkgeversorganisaties die u steunen bij de invoering van de*

Ondernemingen, VOKA) et toutes ces organisations patronales qui vous soutiennent pour l'introduction de cette taxe. C'est assez logique : cette taxe kilométrique touchera fortement une grande majorité des travailleurs qui en ont peur.

Si vous poursuivez dans cette voie, vous obtiendrez des manifestations comme celle de ce dimanche. Des pétitions ont été lancées, comme celle qui vient de rassembler plus de 8.000 signatures en moins d'une semaine, ce qui montre bien à quel échelon de l'échelle d'inquiétude et de colère les gens s'expriment. À ce stade, vous ne voulez pas les entendre, vous devrez donc malheureusement affronter une fronde et une mobilisation encore plus fortes que celles qui ont lieu aujourd'hui.

2119 **M. Juan Benjumea Moreno (Groen)** (en néerlandais).- *Un gouvernement qui communique avec tant de transparence au sujet d'un plan et qui met immédiatement tous les avis juridiques et enquêtes sur la table, c'est du jamais vu.*

*M. Handichi, les syndicats sont bel et bien entendus, grâce à la concertation sociale avec Brupartners, où ils sont représentés.*

*M. De Beukelaer, il n'est pas question de démonstration de force. L'accord de gouvernement est formel : des concertations seront d'abord organisées avec les autres Régions et les partenaires.*

2121 **M. Sven Gatz, ministre**.- Il m'a été demandé comment nous comptons procéder pour le dispositif de paiement électronique embarqué (on-board unit, OBU). Dans le système que nous recommandons actuellement, et qui est toujours ouvert à la concertation, une société mettra à disposition cet outil en échange d'une garantie. C'est le même principe que pour Viapass.

2123 (poursuivant en néerlandais)

*Concernant le respect de la vie privée et les caméras ANPR, nous allons demander l'avis de l'Autorité de protection des données.*

*Enfin, pour ce qui est du tax shift pour les Bruxellois, le gouvernement part du principe que la masse financière aura un impact tel que la pression fiscale globale n'augmentera pas pour les habitants de la Région. Même avec la suppression de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation, la masse fiscale générée par les Bruxellois via SmartMove sera du même ordre, à savoir environ 200 millions d'euros. Certaines personnes paieront un peu plus, d'autres un peu moins.*

*Pour ce qui est des recettes supplémentaires générées par les navetteurs, nous voulons engager le débat avec les autres Régions. Notre objectif est de réduire les embouteillages et d'améliorer l'économie, la santé et le climat.*

*Un deuxième élément est le réinvestissement dans la mobilité, y compris autour de Bruxelles, avec les autres Régions.*

*heffing. Dat is vrij logisch, want ze zal een grote meerderheid van werknemers raken.*

*Als u verdergaat op de ingeslagen weg, zullen mensen zich blijven verzetten met betogingen en petitities, want ze zijn zeer ongerust en boos.*

**De heer Juan Benjumea Moreno (Groen)**.- Het is ongezien dat een regering zo transparant over een plan communiceert en onmiddellijk alle onderzoeken en juridische adviezen op tafel legt. In België worden zulke dingen vaak in achterkamertjes bedisseld en vervolgens door de parlementaire strot geramd.

Mijnheer Handichi, het is onjuist dat de vakbonden niet worden gehoord, want er komt sociaal overleg met Brupartners, waarin de vakbonden vertegenwoordigd zijn.

Er is ook geen sprake van spierballenvertoon, mijnheer De Beukelaer. In het regeerakkoord staat immers zwart op wit dat er eerst met andere gewesten en partners wordt overlegd.

**De heer Sven Gatz, minister** (in het Frans).- *Het systeem dat momenteel onze voorkeur krijgt, is een on-board unit (OBU) die een bedrijftegen betaling van een waarborg ter beschikking stelt. Zo werkt het ook bij Viapass.*

(verder in het Nederlands)

Er zal een waarborg moeten worden betaald, maar het gebruik van de on-board unit (OBU) brengt geen kosten met zich mee. Over vragen rond privacy en de ANPR-camera's zullen we nog een afzonderlijk advies vragen aan de Gegevensbeschermingsautoriteit, om alle mogelijke problemen te vermijden.

Tot slot wijs ik erop dat de Brusselse regering, om de taxshift voor de Brusselaars te verwezenlijken, ervan uitgaat dat de financiële massa een dermate impact zal hebben dat de globale belastingdruk voor de Brusselaars niet zal stijgen. Zelfs met de afschaffing van de verkeersbelasting en van de belasting op de inverkeerstelling (BIV) zal de massa van de belastingen die door de Brusselaar via SmartMove wordt gegenereerd, van dezelfde orde zijn, namelijk om en bij de 200 miljoen euro. Sommige mensen zullen wat meer betalen, andere wat minder. Dat is dus het totaalplaatje als SmartMove zonder wijzigingen, zoals het vandaag voorligt, wordt gerealiseerd.

- *Les incidents sont clos.*

Over de bijkomende inkomsten die door SmartMove worden gegenereerd, willen wij het debat met de andere gewesten aangaan. Onze doelstelling is congestievermindering, minder files, een betere economie, een betere gezondheid en een beter klimaat.

Een tweede punt is het herinvesteren in mobiliteit: als wij kunnen herinvesteren in mobiliteit samen met de andere gewesten, ook rond Brussel, dan is dat zeker bespreekbaar.

- *De incidenten zijn gesloten.*

2127 **INTERPELLATION DE MME ALEXIA BERTRAND**

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW ALEXIA BERTRAND**

2127 **à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,**

**tot de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,**

2127 **et à M. Sven Gatz, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des finances, du budget, de la fonction publique, de la promotion du multilinguisme et de l'image de Bruxelles,**

**en tot de heer Sven Gatz, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, de Promotie van Meertaligheid en van het Imago van Brussel,**

2127 **concernant "la place de Bruxelles dans le classement des meilleures villes du monde selon Resonance Consultancy".**

**betreffende "de plaats van Brussel in de rangschikking van de beste steden van de wereld volgens Resonance Consultancy".**

2129 **Mme Alexia Bertrand (MR).**- Le rapport très complet de Resonance Consultancy, intitulé "Où vivre, travailler, investir et que visiter ?", permet tant aux investisseurs qu'aux touristes et citoyens de comparer la qualité, la réputation et l'identité compétitive de diverses villes mondiales. Consciente que les villes sont les moteurs du monde et l'une des plus belles illustrations de l'ingéniosité humaine, Resonance Consultancy rappelle également dans son rapport le rôle avant-gardiste que détiennent les principales villes des zones métropolitaines de plus d'un million d'habitants dans leur mission de relance et de stimulation de l'innovation humaine.

**Mevrouw Alexia Bertrand (MR) (in het Frans).**- *Het uitgebreide rapport van Resonance Consultancy, getiteld "Where to live, work, invest and visit?", biedt investeerders, toeristen en burgers een vergelijking van de kwaliteit, de reputatie en de identiteit van diverse wereldsteden.*

*De steden worden op basis van statistische prestaties en kwalitatieve evaluaties van de hand van inwoners en bezoekers van 25 zones verdeeld in zes hoofdcategorieën:*

*- plaats (place), waaronder aspecten zoals veiligheid op straat, hoogwaardige bezienswaardigheden, het aantal parken en openluchtevenementen en het aantal geregistreerde coronabesmettingen;*

*- materiaal (product), waarmee de belangrijkste instellingen, attracties en infrastructuur worden bedoeld. Ook de luchtverbindingen, musea, artistieke instellingen en congrescentra horen daarbij;*

*- menselijk kapitaal (people) of de capaciteit om nieuw talent aan te trekken;*

*- programma (programming) gaat over eten, vertoningen, winkelen en nachtleven;*

Pour ce faire, Resonance Consultancy classe les villes en utilisant une combinaison de performances statistiques et d'évaluations qualitatives par les habitants et les visiteurs dans 25 zones regroupées en six catégories principales :

- le lieu ("place"), qui rassemble les éléments liés, par exemple, à la sécurité dans les rues, au nombre de sites et points de repère de qualité recommandés par les habitants, au nombre de parcs et d'activités organisées en plein air et, enfin, au nombre de cas recensés de Covid-19 ;

- le matériel ("product"), à savoir les principales institutions, attractions et infrastructures de la ville. Y sont également comptabilisés la connectivité des aéroports, le nombre de musées

et d'institutions artistiques recommandés et le nombre de centres de convention ;

- le capital humain ("people"), soit la capacité de la ville à attirer de nouveaux talents, calculé sur la base du nombre de résidents nés à l'étranger et du niveau d'éducation ;

- la programmation ("programming"), qui se mesure sur des indices relatifs à la nourriture, aux spectacles, au shopping et à la vie nocturne de la ville ;

- la prospérité ("prosperity"), calculée sur la base du nombre de sièges sociaux d'entreprises regroupés dans la ville, du produit intérieur brut (PIB) par habitant, de l'égalité des revenus sur la base de l'indice de Gini et du taux de chômage ;

- et enfin la promotion de la ville ("promotion"), calculée sur la base des performances enregistrées dans le nombre d'articles, de référencements et de recommandations partagés en ligne.

<sup>2133</sup> Pour chacune de ces catégories, Bruxelles atteint respectivement de bien mauvais classements, variant de la 37e place pour le "produit" à la 93e en ce qui concerne la "prospérité", et se retrouvant même en 247e position pour la catégorie du "lieu", suivant les critères analysés ci-dessus.

En définitive, l'ensemble des critères analysés hisse notre capitale, qui peut pourtant se targuer d'être la capitale européenne, à la peu enviable 65e place, soit très loin derrière de nombreuses autres grandes villes qui ne prétendent même pas à une position de capitale.

Avez-vous eu connaissance de ce rapport et, dans l'affirmative, quelles conclusions en tirez-vous ?

Pourtant fondées sur des critères objectifs et sur l'appréciation que les citoyens et les visiteurs se font de notre ville, quelles sont les principales raisons qui, selon vous, expliquent ces classements dans ces différents critères ?

Comment jugez-vous la capacité de notre capitale à attirer de nouveaux talents et à ainsi créer du renouveau et stimuler l'économie et son tissu urbain ?

La mobilité, catastrophique dans notre capitale, est-elle selon vous la principale raison de ce faible classement ?

Le cas échéant, quels sont les efforts qui ont été fournis depuis le début de la législature afin d'inverser cette tendance ?

Enfin, pour les compétences qui vous concernent, quels efforts majeurs ont-ils été réalisés en matière de rénovation urbaine et de promotion de l'image de Bruxelles ces dernières années ?

En matière de promotion de la ville, notre capitale se hisse à la 89e place sur 100. Comment l'expliquez-vous ? Quels

- *welvaart (prosperity), berekend op basis van het aantal hoofdkantoren in de stad, het bruto binnenlands product (bbp) per inwoner, de inkomensgelijkheid en de werkloosheid;*

- *promotie van de stad (promotion), berekend op basis van de vermelding van een stad in online artikelen en aanbevelingen.*

*In al die categorieën scoort Brussel slecht, met de 37ste plaats voor 'product', de 93ste voor 'prosperity' en zelfs de 247ste voor 'place'. Alles bij elkaar haalt Brussel, nochtans de hoofdstad van Europa, de weinig benijdenswaardige 65ste plaats.*

*Welke conclusies trekt u uit het rapport? Hoe verklaart u de matige scores in de verschillende categorieën? Hoe evalueert u de Brusselse capaciteit om nieuw talent aan te trekken? Is de rampzalige stedelijke mobiliteit de hoofdreden voor de slechte score?*

*Wat is er sinds het begin van de regeerperiode gebeurd om de trend te keren? Welke inspanningen hebt u de voorbije jaren gedaan op het vlak van stadsvernieuwing en imagebuilding?*

*Voor stadspromotie is Brussel de 89ste op 100. Hoe verklaart u dat? Welke partnerschappen bent u onlangs aangegaan en welke middelen staan daar tegenover? Welke grootschalige projecten voert uw kabinet momenteel uit om de uitstraling van Brussel te verbeteren?*



partenariats ont-ils été noués récemment et quels sont les budgets alloués ?

Pour conclure, je souhaiterais également vous entendre sur les différents grands projets actuellement menés par votre cabinet afin de faire rayonner Bruxelles dans le cœur de ses habitants et par-delà nos frontières ?

2135 **M. John Pitseys (Ecolo).**- J'ai lu le texte de cette interpellation avec beaucoup d'attention et je vous avoue qu'elle m'a fait penser à un commentaire de mon ancien patron, Jean Faniel, qui me disait que les chercheurs sont souvent confrontés au choix suivant : dire soit des choses vraies, soit des choses qui séduisent, mais pouvoir dire les deux n'est pas courant.

À cet égard, l'étude de Resonance Consultancy est assez révélatrice. On peut commencer par tenter d'être sérieux et souligner son problème d'échelle : comparer New York, Shanghai et Bruxelles n'a en effet pas beaucoup d'intérêt. Si le choix avait été fait de sélectionner uniquement les villes de moins de trois millions d'habitants, Bruxelles serait arrivée quinzisième dans le classement.

On peut ensuite s'interroger sur les critères utilisés pour ce classement rien qu'au niveau du lieu. On retrouve, pêle-mêle, comme indicateurs, le nombre de jours d'ensoleillement, les notes sur Tripadvisor ou encore le nombre de cas de Covid-19. Laissés bien seuls en termes de méthodologie, nous sommes entre le zéro pointé et le zéro absolu.

Mais c'est surtout la sélection des indicateurs qui laisse pantois, sachant que 15 indicateurs sur 26 n'ont pas la moindre valeur méthodologique ou scientifique. On cite Facebook, Google, Fortune, Instagram et Tripadvisor. Ce dernier est d'ailleurs tellement fiable qu'Oobah Butler, un journaliste anglais, est parvenu, en 2017, à hisser un restaurant imaginaire en tête des établissements londoniens sans qu'il ait jamais servi un seul plat.

Les indicateurs apparemment plus sérieux ne sont pas en reste : la taille plus large du centre de conventions est ainsi supposée constituer un indicateur décisif de la capacité d'accueil d'une ville. Le U.S. News & World Report est, quant à lui, censé indiquer l'indice de performance académique d'une ville, alors que la référence habituelle est le classement de Shanghai ou du Times.

2137 J'ai fait l'effort de lire cette enquête. Pour rester poli, elle est en papier crépon. C'est dommage car les questions posées par Mme Bertrand sont très intéressantes, mais elles s'appuient sur une enquête mal faite et univoque au niveau des résultats.

Pourquoi ne pas débattre sur la base des enquêtes d'Eurostat, qui pointent, par exemple, Bruxelles comme quatrième région d'Europe en matière de PIB, ou du magazine The Economist, qui considère Bruxelles comme la dix-septième ville la plus sûre du monde ? Il existe des indicateurs en matière de santé, de cybersécurité, de sécurité des personnes et des infrastructures.

**De heer John Pitseys (Ecolo)** (in het Frans).- Bij het lezen van deze interpellatie moest ik denken aan de woorden van mijn vroegere baas, Jean Faniel: onderzoekers moeten ofwel de waarheid spreken, ofwel zaken vertellen die men graag wil horen. Een combinatie van beide komt niet zo vaak voor.

*In de studie van Resonance Consultancy is er om te beginnen een probleem met de schaal: heeft het zin om New York, Shanghai en Brussel met elkaar te vergelijken? Als er enkel steden van minder dan drie miljoen inwoners waren geselecteerd, was Brussel op de vijftiende plaats beland.*

*Je kan je ook vragen stellen bij de willekeurige criteria, gaande van het aantal dagen zonneshijn en de commentaren op Tripadvisor tot het aantal Covid-19-gevallen.*

*Verder hebben 15 van de 26 indicatoren niet de minste methodologische of wetenschappelijke waarde. Zo verwijst men naar Facebook, Google, Fortune, Instagram en Tripadvisor.*

*Met de ogenschijnlijk serieuzere indicatoren is het niet beter gesteld: zo zou de omvang van het grootste congrescentrum een indicator zijn voor de ontvangstcapaciteit van een stad.*

*Dit rapport is een vodge papier. Het is jammer dat de interessante vragen van mevrouw Bertrand over een slecht uitgevoerd onderzoek gaan.*

*Waarom voeren we geen debat over het onderzoek van Eurostat, dat Brussel op basis van het bruto binnenlands product (bbp) een vierde plaats toewijst, of over het feit dat The Economist Brussel qua veiligheid op een 17de plaats zet?*

*Er zijn ook minder gunstige rapporten, zoals de wereldranglijst van steden waar het goed leven is, waarin Brussel slechts op de 27ste plaats staat. Volgens de Organisatie voor Economische*

On pourrait même prendre des enquêtes moins favorables, qui classent Bruxelles à la 27e place du classement mondial des villes où il fait bon vivre, ou encore 27e sur 50 au classement mondial des villes les plus vertes de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE).

En ce qui concerne les performances aux niveaux environnemental, social, touristique et d'accueil, quels sont, outre les ressources internes dont dispose l'administration, les classements que vous estimez pertinents pour orienter votre action ?

2139 **M. Sven Gatz, ministre.**- Je vous donne lecture de la réponse du ministre-président, M. Vervoort.

Resonance Consultancy est une société privée qui se décrit comme regroupant des "strategy, branding and communication experts". En d'autres termes, ces consultants anglophones sont eux-mêmes actifs sur le marché concurrentiel du "city branding" et sont à la fois juges et parties. Il faut donc rester prudent quant aux résultats et conclusions tirés des études en général, et de celle-ci en particulier, même si elles peuvent se révéler instructives sur certains aspects.

Le rapport de Resonance Consultancy est basé sur une méthodologie spécifique pour classer toute une série de villes du monde. Bien que chaque méthode de recherche ait sa valeur, dans le cas qui nous occupe, il est impossible d'estimer la valeur de la méthode de recherche utilisée, car le rapport complet ne mentionne que très peu d'informations sur la méthodologie appliquée.

Il existe plusieurs institutions et agences qui publient des études et des classements annuels entre villes, tels le "Global Power City Index" de la fondation japonaise Mori Memorial (dans lequel Bruxelles se classait 27e en 2019), ou le "City Attractiveness Index" de Mercer. Chaque étude a sans aucun doute ses forces et ses faiblesses, mais il est à noter que les classements entre villes peuvent varier considérablement de l'une à l'autre en fonction de la méthodologie appliquée, du panel des villes, des recherches utilisées, etc.

En conclusion, même si ce genre de classement est toujours intéressant et nous interpelle, il ne faut pas surestimer les conclusions que l'on peut en tirer. Dans l'étude que vous mentionnez, Bruxelles est, par exemple, classée derrière Delhi, Riyad, Budapest et Sao Paulo, mais devant Helsinki, Lyon, Ottawa et Auckland, ce qui pose tout de même beaucoup de questions, car il s'agit de villes performantes.

2141 Avec les informations très générales dont nous disposons sur l'étude, il reste très difficile de se prononcer à son sujet. Nous connaissons les six grandes catégories de recherche utilisées, mais nous avons assez peu d'informations sur la manière dont les données de ces catégories ont été collectées. Il n'est pas non plus toujours évident de savoir dans quelle mesure les indicateurs utilisés sont objectivables et comparables.

*Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) is Brussel 27ste (op 50) op de lijst met de meest groene steden ter wereld.*

*Welke rangschikkingen vindt u waardevol en richtinggevend als het gaat om milieu, sociaal welzijn en toerisme?*

**De heer Sven Gatz, minister** (in het Frans).- *Ik lees het antwoord van de minister-president voor.*

*Resonance Consultancy is een privébedrijf dat naar eigen zeggen experts inzake strategie, branding en communicatie in dienst heeft. Ze zijn actief op de commerciële markt van de city branding en tegelijk spelen ze ook rechter. Voorzichtigheid is dus geboden bij de interpretatie van deze studie, wat niet wegneemt dat we er iets van kunnen opsteken.*

*Over de methodologie die ze hanteren om wereldsteden in een klassement onder te brengen, geven de auteurs zo weinig vrij, dat wij er niet over kunnen oordelen. Er bestaan heel wat indexen waarin de grote steden van de wereld worden gerangschikt. Iedere studie zal wel haar sterktes en zwaktes hebben. Klassementen kunnen sterk variëren naargelang van de gebruikte onderzoeksmethode en van de onderzochte steden en factoren.*

*Laten we dus de resultaten van deze specifieke studie niet overroepen. Daarin komen we na Delhi, Riyad, Boedapest en Sao Paulo, maar vóór zeer goed aangeschreven steden als Helsinki, Lyon, Ottawa en Auckland. Zegt dat niet iets over de kwaliteit van de studie?*

*Om te oordelen over de studie beschikken we over te weinig informatie. We weten welke zes grote onderzoekscategorieën ze gehanteerd hebben, maar we weten niet hoe de gegevens verzameld werden. Zijn de gebruikte indicatoren wel objectiveerbaar en vergelijkbaar?*

*Zo verliest Brussel veel plaatsen omdat het slecht scoort inzake weer, veiligheid, aanbevolen wijken en parken op TripAdvisor*

En effet, par exemple, Bruxelles, comme Helsinki, Ottawa et Lyon, est tirée vers le bas par sa 247<sup>e</sup> position pour ce qui concerne la catégorie "Place" dont les critères sont : la météo, la sécurité, le nombre de quartiers recommandés sur TripAdvisor, le nombre de parcs recommandés sur TripAdvisor et le nombre de cas de Covid-19 au niveau national.

Nous avons malheureusement assez peu de leviers pour améliorer le critère de la météo ! En ce qui concerne le critère de l'épidémie, vous le savez, il est extrêmement difficile de comparer les chiffres au niveau mondial, chaque État appliquant une méthodologie de comptage différente.

De nombreux critères de ce classement se basent également sur les réseaux sociaux et les sites d'avis comme TripAdvisor. Si les réactions sur les réseaux sociaux et les sites d'avis sont instructives et fournissent de bonnes informations sur les préférences des clients et des visiteurs potentiels, cette seule méthodologie est tout de même contestable pour obtenir des données de recherche.

En conclusion, il est bon de mentionner que visit.brussels dispose également d'indicateurs et est équipé pour mesurer la satisfaction des visiteurs : 535 enquêtes remplies en 2019 révèlent un taux de satisfaction de 91 %.

En ce qui concerne votre remarque sur la mobilité catastrophique à Bruxelles, celle-ci constitue évidemment un défi permanent. Ce gouvernement en fait une priorité.

<sup>2143</sup> En ce qui concerne l'image de Bruxelles, le partenaire public pour la promotion de Bruxelles avec lequel le gouvernement coopère est visit.brussels, institution dotée d'un accord de gestion, d'une note d'orientation pluriannuelle et de plans d'action annuels. Les objectifs stratégiques et opérationnels de visit.brussels sont expliqués et élaborés dans ces plans, qui sont accessibles à toutes et tous.

Les budgets prévus pour visit.brussels en 2019 et 2020 étaient les suivants :

- 2019 : près de 29 millions d'euros ;
- 2020 : un peu plus que 34 millions d'euros, dont 8 millions d'euros de subsides liés au Covid-19.

Il est clair que l'action menée par cet organisme régional jusqu'au déclenchement de la crise sanitaire portait ses fruits, puisque l'année 2019 a été une année record dans tous les domaines :

- 9,4 millions de nuitées (+ 6 % par rapport à 2018) ;
- un taux d'occupation de 76,5 % (+ 2 points par rapport à 2018) ;

*en coronagevallen op nationaal niveau. Hoe we het weer kunnen veranderen, weet ik ook niet! En coronacijfers vergelijken is ook heel moeilijk, aangezien elk land andere tellingscriteria hanteert.*

*Het klassemment steunt ook herhaaldelijk op sociale media en op reizigerssites als TripAdvisor. De adviezen en tips daarop kunnen heel nuttig zijn voor potentiële reizigers en klanten, maar als methode van gegevensinzameling voor een objectieve meting is het toch bedenkelijk.*

*Gelukkig beschikt visit.brussels zelf ook over indicatoren om de tevredenheid van bezoekers te meten. De ruim vijfhonderd ingevulde enquêtes in 2019 wijzen op een tevredenheid van 91%.*

*Inzake de rampzalige mobiliteit hebt u gelijk. Dat blijft een grote uitdaging en daarom heeft de regering er een prioriteit van gemaakt.*

*Voor de promotie van Brussel werken we samen met visit.brussels, dat gebonden is door een beheerscontract, een meerjarige oriëntatienota en jaarlijkse actieplannen. Iedereen kan die raadplegen.*

*Het budget voor visit.brussels bedroeg bijna 29 miljoen euro in 2019 en ruim 34 miljoen in 2020, waarvan 8 miljoen subsidies in verband met Covid-19.*

*Voor de gezondheids crisis was het beleid van visit.brussels bijzonder succesvol, aangezien in 2019 heel wat toeristische records werden gebroken: 9,4 miljoen overnachtingen, een bezettingsgraad van 76,5%, een eerste plaats binnen Europa wat de organisatie van congressen betreft, 5 miljoen bezoekers voor de musea en attracties. Die cijfers waren iedere keer een significante stijging ten opzichte van 2018.*

*Om Brussel nog meer te laten schitteren, bereiden we nu de kandidatuur voor als Culturele Hoofdstad van Europa in 2030. Alle krachten uit de culturele sector moeten daarvoor gebundeld worden, in Brussel en in de andere gewesten.*

*Kortom, we moeten openstaan voor kritiek, maar er bestaan genoeg andere klasseringen waarin Brussel veel beter scoort dan bij Resonance Consultancy.*

- une première place européenne au classement de l'Union des associations internationales (UIA), qui représente les congrès associatifs ;

- plus de 5 millions de visiteurs dans nos musées et attractions (+ 14,5 % par rapport à 2018).

Pour conclure, dans les grands projets destinés à faire rayonner Bruxelles, je mentionnerai la préparation de la candidature au projet Bruxelles, capitale européenne 2030, qui fédérera les forces vives de l'ensemble des secteurs culturels et touristiques de Bruxelles et des autres Régions. Pour le reste, les choix stratégiques se retrouvent bien dans les plans d'action de [visit.brussels](http://visit.brussels).

S'il faut demeurer critique, voire autocritique, il existe heureusement d'autres classements dans lesquels Bruxelles est positionnée différemment que dans le classement de Resonance Consultancy.

<sup>2145</sup> **Mme Alexia Bertrand (MR).** - Je comprends que vous critiquiez la méthodologie, mais, comme vous l'avez dit, il s'agit d'une méthode de marketing. Or, selon cette méthode, ce sont l'impact et la perception qui comptent.

Je vous avoue que, quand M. Pitseys et vous-même critiquez le fait que l'étude est basée sur des analyses d'Instagram, de TripAdvisor et autres réseaux sociaux, je tombe de ma chaise. Malheureusement - ou heureusement ? - beaucoup de gens choisissent leur lieu de destination ou leur restaurant sur la base précisément de ces réseaux sociaux. Les guides Gault & Millau ou Michelin ne sont plus utilisés par tout le monde.

Critiquer la méthodologie, c'est une chose. Mais quand vous mentionnez les propos de votre ancien patron, M. Pitseys, je pense à ce que me disait mon beau-père : "Au royaume des aveugles, le borgne est roi". En effet, nous pourrions toujours nous consoler en nous comparant à ceux moins bien classés que nous.

Plutôt que cette comparaison avec X ou Y, j'aurais aimé entendre dans la réponse que vous alliez examiner les critères de classement, contacter cette entreprise pour lui signaler des erreurs et que vous essayeriez de faire mieux l'année prochaine afin de redorer notre image.

Je retiendrai de l'intervention de mon collègue John Pitseys qu'il a cité un critère basé sur le PIB. Cela fait du bien d'entendre que, pour lui aussi, le PIB est important. Je vois qu'il retient des indicateurs au moment le plus opportun, mais j'ai encore un brin d'espoir.

J'espère, M. Gatz, que vous transmettez au ministre-président cette recommandation : plutôt que de s'en tenir à une comparaison de classement et à une critique de la méthodologie d'une étude, la question fondamentale est de connaître l'impact d'une étude, indépendamment des autres. Cet impact pourrait être faible. Mais, s'il est important et pris en considération par

**Mevrouw Alexia Bertrand (MR)** *(in het Frans).* - *Ik begrijp dat u kritiek hebt op de methode, maar zoals u zei, komt die uit de marketing en daar tellen de impact en de perceptie.*

*Ik val van mijn stoel als u en de heer Pitseys kritiek hebben op het feit dat het onderzoek is gebaseerd op de analyse van Instagram, TripAdvisor en andere sociale netwerken. Heel veel mensen kiezen immers hun bestemming op basis daarvan.*

*Als u de woorden van uw voormalige werkgever aanhaalt, mijnheer Pitseys, denk ik aan wat mijn schoonvader zei: "In het land der blinden is een oog koning". We kunnen ons immers altijd troosten door naar steden te kijken die nog slechter scoren.*

*In plaats van een vergelijking met X of Y had ik van u willen horen of u de criteria ging bekijken, het bedrijf op zijn fouten wijzen en wat zou ondernemen om ons blazoen tegen volgend jaar op te poetsen.*

*Anderzijds verheugt het me dat collega Pitseys blijkbaar toch ook belang hecht aan criteria op basis van het bruto binnenlands product (bbp).*

*Ik hoop dat u de minister-president aanraadt om zich niet te beperken tot vergelijkingen met andere steden en kritiek op de methode, maar uit te zoeken welke impact het onderzoek heeft en bij de organisatie te lobbyen voor een betere ranking volgend jaar.*

de nombreuses personnes, il est de la compétence du ministre-président, dans son rôle de responsable politique de l'image et de la promotion de Bruxelles, de rectifier le tir. Le ministre-président devrait faire du lobbying auprès de cette organisation pour lui expliquer son erreur et que Bruxelles devrait être mieux classée l'année prochaine.

Et, l'année prochaine, je me réjouirai quand nous serons dans les vingt premières places du classement. Je ne pourrai qu'en conclure que ce sera grâce à votre intervention, M. Gatz, auprès du ministre-président, et à ses efforts auprès de Resonance Consultancy.

2147 **M. John Pitseys (Ecolo).**- Quand on essaie d'évaluer l'image d'une ville sur la base d'une étude, il est préférable de choisir une étude bien réalisée avec des critères méthodologiques valables. La présente étude ne réunit pas ces conditions, mais tel n'est pas le but recherché, car il s'agit effectivement d'une étude marketing.

De nombreuses autres études conviendraient au groupe MR ; j'ai d'ailleurs cité ces quelques exemples pour lui faire plaisir. Je pourrais sans nul doute citer des chiffres qui me feraient davantage plaisir. C'est là l'éternel problème avec les études : on cite les chiffres qui nous arrangent. Je regrette toutefois que la discussion de ces quinze dernières minutes ne se soit pas déroulée sur des bases plus favorables à un débat.

- *L'incident est clos.*

2151 **QUESTION ORALE DE MME CLÉMENTINE BARZIN**

2151 **à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,**

2151 **concernant "la manifestation du non-marchand à Bruxelles".**

2153 **Mme Clémentine Barzin (MR).**- La crise sanitaire liée au Covid-19 a mis en évidence l'importance du secteur non marchand dans notre société, avec, en première ligne, les professions de la santé ainsi que les professions logistiques et techniques de la santé, qui ont montré leur caractère indispensable dans la gestion de crise, mais également l'ensemble des secteurs du non-marchand privé et public, dont l'aide sociale, l'aide aux personnes, à l'enfance, ou encore à la jeunesse.

Nombreux sont les travailleurs, plus particulièrement le personnel soignant, qui continuent d'assurer leurs services d'intérêt général, et beaucoup se sentent dépassés. Les héros sont fatigués, mais bien plus encore, ils ne veulent plus jouer les héros, a notamment indiqué le front commun syndical.

**De heer John Pitseys (Ecolo) (in het Frans).**- *Wie het imago van een stad wil evalueren aan de hand van een onderzoek, kan maar beter een onderzoek met een onderbouwde methode kiezen, iets wat in dit geval ontbreekt, maar het is dan ook een marketingonderzoek.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CLÉMENTINE BARZIN**

**aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,**

**betreffende "de betoging van de non-profitsector in Brussel".**

**Mevrouw Clémentine Barzin (MR) (in het Frans).**- *De gezondheids crisis als gevolg van Covid-19 heeft het belang aangetoond van de non-profitsector in onze samenleving. Veel zorgpersoneel blijft zich inzetten voor het algemeen belang. De helden zijn evenwel moe en willen geen helden meer zijn, aldus het gemeenschappelijk vakbondsfront.*

*Op 13 november organiseerde het gemeenschappelijk vakbondsfront een eerste manifestatie coronaproof om meer middelen te vragen voor de werknemers van de sector.*

*De Brusselse regering betaalt in 2020 een premie van 985 euro bruto aan de werknemers uit de sociale sector en de gezondheidssector in Brussel. Voorts maakt zij 7,5 miljoen euro in 2021, 15 miljoen in 2022, 22,5 miljoen in 2023 en 30 miljoen*

Le vendredi 13 novembre, ce front commun syndical a organisé une manifestation adaptée à la situation sanitaire afin de réclamer plus de moyens pour les travailleurs du secteur aux gouvernements bruxellois et de la Fédération Wallonie-Bruxelles.

Une prime de 985 euros brut pour les travailleurs du social et de la santé à Bruxelles a été dégagée par la Région pour cette année 2020. "Uniquement pour cette année 2020", déplorent les syndicats, qui souhaitent une revalorisation structurelle à hauteur de 100 millions d'euros annuels.

En réalité, les syndicats réunis - CNE-GNC, Setca, CGSLB - pointent les 30 millions d'euros prévus par le gouvernement bruxellois de 2021 à 2024, à savoir 7,5 millions d'euros en 2021, 15 millions en 2022, 22,5 millions en 2023 et 30 millions en 2024, en comparaison avec les 100 millions d'euros jugés nécessaires annuellement. En Wallonie, "100 millions d'euros sont prévus dès l'an prochain pour les travailleurs du non-marchand ; à Bruxelles, on parle toujours de 7,5 millions d'euros", soulignent-ils.

Une deuxième action, symbolique cette fois, a eu lieu le 7 décembre dernier devant le siège d'Iriscare. Saint Nicolas apportait des cacahuètes de la part du gouvernement bruxellois.

<sup>2155</sup> Un préavis de grève a été déposé pour le 15 janvier prochain.

Quels sont les budgets totaux avancés à ce jour par la Région bruxelloise pour le non-marchand et quelle est leur répartition entre la Région de Bruxelles-Capitale, la Commission communautaire commune (Cocom) et la Commission communautaire française (Cocof) ?

Quelle est leur répartition entre le non-marchand privé et public ?

Quelle part sera-t-elle attribuée aux différents secteurs du non-marchand ? Est-il prévu d'accorder des moyens budgétaires supplémentaires aux métiers de la santé pour répondre à la pénurie ou prévenir une pénurie en cas de troisième vague ?

Il apparaît que le gouvernement a reçu les représentants du secteur le 7 décembre. Quels ont été les sujets débattus à cette occasion ?

Quelles perspectives en ressort-il ?

Un calendrier de négociations aurait été fixé à partir du 21 janvier. Avec quel cadre et quels objectifs pour le gouvernement ?

Comment analysez-vous le maintien du préavis de grève après la rencontre du 7 décembre ?

Un cahier des charges a été déposé il y a plusieurs années. En matière de jours de congé, il semble avoir été intégré, puisque ceux-ci s'élèvent à présent à 25. En revanche, qu'en est-il de la demande de remboursement à 100 % des frais de transport

*in 2024 vrij, tegenover de 100 miljoen euro die de vakbonden jaarlijks en structureel nodig achten.*

*Op 7 december 2020 vond er een tweede actie plaats en er is een stakingsaanzegging ingediend voor 15 januari 2021.*

*Hoeveel middelen heeft het Brussels Gewest al voor de non-profitsector ter beschikking en hoe worden ze verdeeld tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie (GGC) en de Franse Gemeenschapscommissie (Cocof)?*

*Hoe worden ze verdeeld tussen de privésector en de openbare sector en tussen de instellingen onderling?*

*Heeft het gewest extra middelen klaar om het tekort aan zorgverstrekkers weg te werken?*

*De regering zou vertegenwoordigers van de sector op 7 december hebben ontvangen. Welke onderwerpen zijn besproken?*

*Er zouden vanaf 21 januari onderhandelingen plaatsvinden. Welke doelen heeft de regering voor ogen?*

*Waarom is er nog altijd een stakingsaanzegging na de ontmoeting op 7 december?*

*Hoe staat het met eis om de kosten voor openbaar vervoer 100% terug te betalen? Is dat budget vrijgemaakt? Zo ja, voor welk bedrag en welke doelgroep?*

*De vakbonden vragen om de loonbarema's in de woonzorgcentra zo dicht mogelijk bij die van de ziekenhuizen te laten aansluiten, anders bestaat het gevaar dat personeel van de Brusselse woonzorgcentra overstapt naar de ziekenhuizen of Waalse of Vlaamse woonzorgcentra.*

en commun, ce qui représente environ 500 euros par équivalent temps plein (ETP). Ce budget est-il débloqué ? Le cas échéant, pour quelle cible et quel montant ?

Un autre grand volet a trait à la mise en place de nouveaux barèmes dans le non-marchand, à commencer par de nouveaux barèmes dans les maisons de repos. Les syndicats demandent de dégager les montants nécessaires pour les barèmes de l'Institut de classification de fonctions (IFIC) se rapprochant le plus possible de ceux des hôpitaux. Les moyens évoqués dans le protocole d'accord du non-marchand de 2018 ne semblent pas combler la différence.

Or l'enjeu est important, d'autant plus en temps de crise sanitaire. En effet, du personnel de maisons de repos bruxelloises pourrait quitter celles-ci pour des hôpitaux ou des maisons de repos wallonnes ou flamandes. Quelle réponse apportez-vous à cette demande ?

Au-delà de la prime de 985 euros brut, les représentants du secteur demandent un réel treizième mois. Cette mesure est-elle prévue ?

D'autres avantages extralégaux sont-ils également au programme ?

La plate-forme "Je prends soin de Bruxelles" a été mise en place sur le site d'Actiris, visant à connecter les chercheurs d'emploi aux employeurs du secteur non marchand. Quel bilan en dressez-vous ? Y a-t-il des avantages, notamment en matière de rémunération, à passer par cette plate-forme ?

Le personnel est en attente de concrétisations, notamment après les engagements pris lors de précédentes réunions.

<sup>2157</sup> **M. Sven Gatz, ministre.**- Je vous donne lecture de la réponse du ministre-président, M. Vervoort.

Le 13 novembre, une délégation syndicale a bien été reçue par le chef de mon cabinet, mon chef de cabinet adjoint, un conseiller ainsi qu'un représentant du cabinet de Mme Trachte. Je n'avais pas été en mesure de me libérer ce jour-là, car ma présence était requise au parlement. Mme Trachte, présidente de la Commission communautaire française (Cocof), n'avait pas pu se libérer non plus.

Cette rencontre a permis de clarifier le budget réservé à la revalorisation barémique de l'Institut de classification de fonctions (IFIC) et aux mesures visant à améliorer les conditions de travail et le bien-être du personnel. Les montants des autres Régions seront également injectés dans des mesures de restructuration du secteur non marchand.

Pour ce dossier, le gouvernement bruxellois a prévu un budget total de 75 millions d'euros qui sera réparti sur quatre ans. À la fin de cette législature, il y aura donc une revalorisation d'environ 6 %, voire 7 %, pour le personnel du secteur non marchand concerné. Une étude se penche sur la question. S'agissant des

*Naast de premie van 985 euro bruto vragen de vertegenwoordigers van de sector een dertiende maand. Komt u daaraan tegemoet?*

*Zijn er nog andere extralegale voordelen gepland?*

*Wat is het resultaat van het platform 'Ik zorg voor Brussel' op de website van Actiris, dat werkzoekenden in contact moet brengen met werkgevers in de non-profitsector?*

*Het personeel verwacht dat de verbintenissen die tijdens de vorige vergaderingen werden beloofd, nu hard worden gemaakt.*

**De heer Sven Gatz, minister** (in het Frans).- *Minister-president Vervoort wijst erop dat tijdens het onderhoud met zijn kabinetschef op 13 november duidelijkheid werd verschaft aan de vakbondsdelegatie over het budget voor de opwaardering van de barema's en de maatregelen voor betere arbeidsomstandigheden. De Brusselse regering heeft daarvoor een totaalbudget van 75 miljoen euro uitgetrokken, dat over vier jaar zal worden verdeeld. Aan het einde van deze legislatuur zal er dus een herwaardering met ongeveer 6%, zelfs 7% zijn voor het personeel van de non-profitsector.*

*Aan het eind van die vergadering werd een nieuwe afspraak vastgelegd op 7 december om kennis te nemen van de vakbondseisen. De volgende vergadering is vastgelegd op 21 januari 2021.*

nouveaux barèmes, dès 2021, les premières étapes du processus relatif à l'IFIC seront appliquées et des évolutions, calquées sur le rythme fédéral, seront prévues, dans les limites des budgets disponibles.

À la suite de cette réunion, il a été convenu de se retrouver le lundi 7 décembre afin de prendre connaissance du contenu du cahier des demandes syndicales. Ce cahier des charges se réfère au cahier des revendications du front commun syndical du 12 juin 2020. La prochaine réunion a été fixée le 21 janvier 2021.

<sup>2159</sup> Par ailleurs, le gouvernement régional a pris la décision, le 4 décembre 2020, d'octroyer une prime régionale d'encouragement aux secteurs d'aide et de soins connus de l'accord non marchand. La décision du gouvernement spécifie en détail les secteurs concernés qui relèvent de la Commission communautaire commune (Cocom), de la Commission communautaire française (Cocof) et de la Région bruxelloise. Une partie du budget est également destinée à la Commission communautaire flamande (Vlaamse Gemeenschapscommissie, VGC). Le montant de la prime régionale s'élève à 985 euros brut, auquel il faut ajouter des charges patronales que le gouvernement prend également à sa charge. Le budget total alloué à cette prime est de 22,4 millions d'euros. Près de 17.000 membres du personnel pourront en bénéficier.

La partie destinée à la Cocom comprend les secteurs privé, public et associatif. Pour la Cocom et la Cocof, il s'agit des institutions de revalidation, de la maison de répit de la Région de Bruxelles-Capitale, des équipes palliatives multidisciplinaires, des maisons de repos privées et publiques, des centres de soins de jour privés et publics, des maisons de soins psychiatriques, des initiatives d'habitations protégées (IHP), des IHP mère-enfant, des centres de jour pour personnes âgées, des services d'aide à domicile privés et publics, des institutions pour personnes handicapées, de l'habitat accompagné pour personnes handicapées, des services d'aide aux actes de la vie journalière des personnes handicapées et des asbl actives en matière de politique familiale (centres de planning familial) et de tout le personnel du secteur du sans-abrisme, y compris le Samusocial, les services sociaux, les soins à domicile, la santé mentale, la cohésion sociale et le secteur de l'insertion socioprofessionnelle.

<sup>2161</sup> Au niveau de la Région de Bruxelles-Capitale, il s'agit des agents des missions locales non subventionnés par la Cocof.

Le montant alloué à la Cocof est de 9,45 millions d'euros pour 7.000 travailleurs, et celui accordé à la Cocom s'élève à 13,39 millions d'euros pour 10.000 travailleurs. À cela s'ajoutent encore environ 2 millions d'euros destinés à la VGC.

Le plan de relance comprend plusieurs décisions qui ont pour but de renforcer les secteurs du social et de la santé. Un tiers du budget de près de 500 millions d'euros consacré à la relance dans la Région de Bruxelles-Capitale est réservé au secteur social. Pour rappel, le gouvernement a décidé d'octroyer

*Voorts heeft de Brusselse regering op 4 december beslist om een aanmoedigingspremie ten belope van 985 euro bruto toe te kennen aan de instellingen van welzijn en zorgsector die vallen onder de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie (GGC), de Franse Gemeenschapscommissie (Cocof) en het Brussels Gewest. Een deel van het budget komt ook instellingen die ressorteren onder de Vlaamse Gemeenschapscommissie (VGC), ten goede. Bovendien neemt de regering ook de werkgeversbijdragen voor haar rekening.*

*Voor de GGC en de Franse Gemeenschapscommissie slaat het budget op onder andere het personeel van revalidatie-instellingen, de multidisciplinaire palliatieve teams, het personeel van dagcentra en woonzorgcentra en de hele sector van de daklozen.*

*Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gaat het om de personeelsleden van de werkwinkels die niet worden gesubsidieerd door de Franse Gemeenschapscommissie.*

*Voor de Franse Gemeenschapscommissie gaat het om 9,45 miljoen euro voor 7.000 werknemers, voor de GGC om 13,39 miljoen euro voor 10.000 werknemers en nog ongeveer 2 miljoen euro voor de VGC.*

*Bovendien is een derde van het budget voor het herstelplan voor het gewest ten belope van 500 miljoen euro voor de sociale sector en de gezondheidssector, waarvan 30 miljoen euro werd toegekend in het kader van het noodplan van 26 maart, 30*



- 30 millions d'euros dans le cadre du plan d'urgence du 26 mars ;
- 23 millions d'euros ont été accordés le 28 avril ;
- 26 millions d'euros fin mai ;
- 30 millions d'euros, le 4 juin (aide spécifique pour les CPAS) et
- 42 millions d'euros, le 2 juillet, en vue du plan de relance 2020-2021.

Quatre secteurs sont concernés par ce plan de relance social : l'aide à domicile, la santé mentale, le sans-abrisme et les maisons de repos. L'objectif est de soutenir ces secteurs et d'y maintenir l'emploi.

En ce qui concerne la santé mentale, le gouvernement veillera au financement adéquat des équipes en place, instaurera et généralisera un modèle intégré d'aide et de soins de proximité par quartier et garantira aux bénéficiaires la qualité de la formation du personnel intervenant à domicile.

Le gouvernement soutiendra également les aidants proches, en particulier les plus jeunes, par l'aide des professionnels de première et deuxième lignes, l'accompagnement dans le bien-être et le développement de solutions de répit.

Le gouvernement s'engage enfin à prévoir progressivement les moyens humains et financiers nécessaires à la mise en œuvre de l'ordonnance relative à l'aide d'urgence et à l'insertion des personnes sans abri.

<sup>2163</sup> Toutes ces mesures ont un coût qui n'est pas pris en compte dans le montant global de 75 millions d'euros dont je vous ai parlé au début de mon exposé.

À la fin du mois de janvier 2021, les administrations de la Cocom et de la Cocof fourniront au front commun syndical et aux membres du gouvernement un tableau synthétique qui leur offrira une vue d'ensemble des mesures liées, d'une part, à la revalorisation barémique et, d'autre part, au soutien et à la création d'emplois.

La plate-forme "Je prends soin de Bruxelles" a été mise en place par Actiris il y a trois semaines. Vous comprendrez dès lors qu'il est prématuré de réaliser un bilan des actions et résultats obtenus par ce biais. Je vous invite à poser vos questions sur le sujet à mon collègue Bernard Clerfayt d'ici quelques semaines.

Cette plate-forme a bénéficié de toute l'expertise des services informatiques d'Actiris, tant en matière de communication qu'au niveau de sa configuration. Elle vise bien à accélérer les correspondances entre les offres et les demandes d'emploi dans le secteur des soins et de l'aide aux personnes, afin de réduire

*miljoen euro op 4 juni als specifieke steun voor de OCMW's en 42 miljoen euro op 2 juli voor het herstelplan 2020-2021.*

*Het sociale herstelplan heeft betrekking op de thuiszorg, de geestelijke gezondheidszorg met adequate financiering van de bestaande teams, het geïntegreerd buurthulp- en zorgmodel per wijk en kwaliteitsvolle opleidingen, en op de sectoren van de daklozen en de woonzorgcentra. De regering zal ook de mantelzorgers ondersteunen, onder meer via professionele hulp van de eerste en de tweede lijn.*

*Ten slotte verbindt de regering zich ertoe progressief in middelen te voorzien voor de uitvoering van de ordonnantie betreffende de noodhulp aan en de inschakeling van daklozen.*

*Al die maatregelen hebben een kostprijs, die niet is inbegrepen in het totaalbedrag van 75 miljoen euro.*

*Eind januari 2021 zullen de administraties van de GGC en de Franse Gemeenschapscommissie aan het gemeenschappelijk vakbondsfront en de leden van de regering een tabel bezorgen met een overzicht van de maatregelen.*

*Actiris heeft drie weken geleden het platform 'Ik zorg voor Brussel'. Het is dus nog te vroeg om al een balans op te maken.*

*Voorts begeleidt het nauwgezet werkzoekenden uit de horeca in samenwerking met werkgevers om hen te herscholen naar een beroep als zorgkundige. Daarvoor is de competentie-inventaris een belangrijk instrument. Ook hierover kunt u vragen stellen aan de minister van Werk.*

autant que possible les effets de la crise sur ces secteurs durement touchés.

Concernant l'accompagnement des chercheurs d'emploi issus du secteur horeca et nouvellement inscrits chez Actiris à la suite de la crise du Covid-19, je puis vous assurer que les conseillers accompagnent ces chercheurs d'emploi au quotidien, en étroite collaboration avec les consultants chargés des employeurs. Contrairement à ce que l'on peut penser, les compétences demandées au personnel de chambre de l'hôtellerie ne sont pas équivalentes à celles requises pour les aides-soignants, et vice-versa.

Le bilan de compétences est donc un outil majeur pour que ces accompagnements aboutissent à un reclassement professionnel rapide et de qualité, tant pour le chercheur d'emploi que pour l'employeur. À nouveau, je vous invite à interroger mon collègue le ministre de l'emploi à ce sujet.

2165 **Mme Clémentine Barzin (MR).**- Dans ses réponses détaillées, le ministre évoque une évolution des barèmes calquée sur celle de l'État fédéral. Cette augmentation se fera par étapes à partir de 2021 et en fonction des capacités budgétaires de la Région. Dès lors, de quel montant s'agit-il et quel sera le délai ?

Le ministre a également précisé tous les montants alloués qui faisaient notamment partie du plan de relance. Toutefois, il existe un fossé entre ces montants et ceux souhaités par le secteur en termes de revalorisation. Je crains donc la réaction des syndicats, et je continuerai à suivre ce dossier de près.

- *L'incident est clos.*

2169 **QUESTION ORALE DE M. JULIEN UYTTENDAELE**

2169 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,**

2169 **et à M. Sven Gatz, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des finances, du budget, de la fonction publique, de la promotion du multilinguisme et de l'image de Bruxelles,**

2169 **concernant "la gestion des données relatives à la taxation en zone LEZ".**

2171 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- Temporairement suspendues en raison du Covid-19, les amendes pour non-respect des critères d'accès à la zone de basse émission (LEZ) de la Région bruxelloise ont repris depuis 1er juillet 2020. Et les erreurs concernant les amendes liées à la LEZ auraient repris également.

La presse relate que des automobilistes seraient verbalisés sur la base des données de leur ancienne voiture, qu'ils ne possèdent plus. En cause, la direction de l'immatriculation des

**Mevrouw Clémentine Barzin (MR)** (in het Frans).- *Ten eerste, ik noteer dat de verhoging van de barema's om die dichter te doen aansluiten bij die van de federale overheid, vanaf 2021 in fasen zal gebeuren, afhankelijk van wat budgettair mogelijk is. Over welk bedrag gaat het en binnen welke termijn?*

*Ten tweede, er blijft een kloof tussen wat er in het herstelplan aan middelen wordt uitgetrokken, en de door de sector gevraagde herwaardering. Ik vrees dus voor de reactie van de vakbonden en zal het dossier nauwgezet blijven volgen.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE**

**aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

**en aan de heer Sven Gatz, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, de Promotie van Meertaligheid en van het Imago van Brussel,**

**betreffende "het beheer van de gegevens inzake de belastingheffing in de LEZ".**

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** (in het Frans).- *De boetes voor inbreuken op de lage-emissiezone (LEZ), die tijdelijk waren opgeschort wegens de Covid-19-crisis, zijn opnieuw van toepassing sinds 1 juli 2020. Ook duiken er opnieuw fouten op met deze boetes.*

*De pers meldt immers dat sommigen een boete krijgen voor een voertuig dat ze niet langer bezitten. Dat komt doordat Brussel Fiscaliteit de gegevens van de dienst voor Inschrijving*

véhicules (DIV) et le service du service public régional de Bruxelles Fiscalité (SPRBF) chargé d'appliquer les sanctions, qui partagent les données avec retard. Le SPRBF continuerait donc à verbaliser sur la base d'immatriculations qui n'ont pas encore été supprimées de ses bases de données.

Si, pour différentes raisons techniques, légales ou liées à la sécurité, l'utilisation de bases de données communes peut être rendue impossible, l'échange de données sécurisé et fiable est, quant à lui, tout à fait possible, en lançant des traitements de données par lots automatisés et sécurisés (batch), à fréquence quotidienne.

Bien que le stockage et la manipulation de données demeurent un domaine complexe nécessitant une analyse en amont, il est également possible de faire cohabiter et de réaliser des transferts de données entre des systèmes différents.

Quelle est la fréquence des mises à jour des données échangées entre la DIV et le SPRBF ? Les échanges sont-ils automatisés et sécurisés ? Le problème du temps de latence concernant les mises à jour fait-il l'objet d'une étude particulière ? Quelle est la cause du délai ? Afin de limiter les besoins au niveau de la centralisation des données et les problèmes inhérents à leur manipulation, la possibilité d'utiliser la technologie de la chaîne de blocs (blockchain) a-t-elle été évoquée ou est-elle à l'étude ?

<sup>2173</sup> **M. Sven Gatz, ministre.**- Comme indiqué en réponse à la question écrite n° 199, Bruxelles Fiscalité reçoit de nouvelles données de la DIV en principe sur une base hebdomadaire, données dont elle tient compte lors de la détection des infractions dans le cadre de la zone de basse émission (LEZ).

L'intégrateur de services régional Fidus est le gestionnaire légal des échanges électroniques de données depuis et vers les institutions de la Région bruxelloise, pour autant qu'il s'agisse de données provenant de sources authentiques. Fidus veille donc à ce que le transfert de ces données se fasse de manière sécurisée.

Cependant, depuis mai 2020, en raison de problèmes techniques liés au transfert de ces données via Fidus, celui-ci se fait sur une base mensuelle, et non plus hebdomadaire. On m'a assuré qu'une solution était en cours d'élaboration.

Dans la même réponse, j'ai indiqué que l'article de presse et le cas que vous évoquez dans votre question sont connus de Bruxelles Fiscalité. Cependant, mon administration fiscale précise que cette anomalie n'a rien à voir avec la fréquence de mise à jour des données de la DIV. En effet, Bruxelles Fiscalité disposait des données d'immatriculation actualisées du véhicule, mais un conflit de données a entraîné l'envoi de l'amende liée à la LEZ.

La plus récente norme Euro du véhicule en question ne figurait pas dans le tableau des données du système de gestion informatique de Bruxelles Fiscalité. Pour une bonne compréhension, la norme Euro 6 se compose de plus de dix sous-normes différentes et a donc subi diverses évolutions. Dès lors, la mutation n'a pas été automatiquement acceptée.

*van Voertuigen (DIV) te laat ontvangt. Het is nochtans perfect mogelijk om op een veilige en betrouwbare manier dagelijks gegevens uit te wisselen.*

*Hoe vaak wisselen de DIV en Brussel Fiscaliteit updates uit? Verlopen die gegevensuitwisselingen geautomatiseerd en beveiligd? Wordt het probleem van de te trage gegevensuitwisseling onderzocht? Wat is de oorzaak ervan? Wordt de mogelijkheid onderzocht om gebruik te maken van blockchaintechnologie?*

**De heer Sven Gatz, minister** (in het Frans).- *Dit alles vindt u ook in mijn antwoord op schriftelijke vraag nr. 199. Wekelijks krijgt Brussel Fiscaliteit gegevens van de dienst voor Inschrijving van Voertuigen (DIV) en het houdt daarmee rekening bij het opsporen van inbreuken op de lage-emissiezone (LEZ).*

*De gewestelijke dienstenintegrator fidus.brussels regelt de elektronische gegevensuitwisseling van en naar de gewestinstellingen en waakt over de beveiliging van die overdracht. Door technische problemen worden de gegevens sinds mei 2020 echter maandelijks uitgewisseld in plaats van wekelijks. Er is een oplossing in de maak.*

*Brussel Fiscaliteit is op de hoogte van het persartikel en van dit specifieke geval. Volgens de dienst heeft dat echter niets te maken met de frequentie van de updates van de DIV-gegevens. Brussel Fiscaliteit beschikte immers wel degelijk over de geactualiseerde inschrijvingsgegevens van het voertuig, maar door een gegevensconflict werd de LEZ-boete toch verstuurd.*

*De meest recente Euronorm van het desbetreffende voertuig kwam niet voor op de gegevenstabel van Brussel Fiscaliteit. Euro 6 is een ingewikkelde norm, met tien verschillende subnormen, waardoor de omschakeling niet automatisch herkend werd. We proberen natuurlijk om over zo gestructureerd mogelijke gegevens te beschikken.*

L'objectif consiste en effet à disposer d'ensembles de données aussi structurés que possible.

Par conséquent, le système de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (automatic number plate recognition, ANPR) était lié aux caractéristiques de l'ancien véhicule. Outre cette explication technique, il est important de retenir qu'entre-temps, l'amende en question a été annulée et l'anomalie a été rectifiée.

2175 J'ai également demandé à mon administration fiscale de mettre tout en œuvre pour éviter qu'un problème similaire ne se reproduise.

Enfin, pour répondre à votre question sur l'utilisation de la technologie "blockchain", je rappelle que Fidus est responsable du transfert sécurisé des données. Bruxelles Fiscalité dépend donc de la manière dont la DIV gère sa source authentique et sa structure, ainsi que du mode de transfert des données choisi par Fidus.

2177 **M. Julien Uyttendaele (PS).**- J'ai été surpris de vous entendre parler d'un transfert de données sur une base hebdomadaire, et encore plus d'un transfert sur une base mensuelle. Dans le premier cas, si une personne change de voiture un lundi, pendant une semaine, le contrôle par les caméras ANPR dans la LEZ transmettra de fausses informations.

Ne pourriez-vous pas envisager un transfert de données instantané ? Cela me semble possible sur le plan technique.

2179 **M. Sven Gatz, ministre.**- Votre question sur le transfert des données, effectué sur une base journalière, hebdomadaire, voire mensuelle, est pertinente. Elle est liée au changement de l'immatriculation et au moment du contrôle. Vu la technicité de la procédure utilisée par Fidus et Bruxelles Fiscalité pour gérer ces situations, je vous transmettrai la réponse par écrit. Si la situation ne s'améliore pas, vous pourrez, bien sûr, m'interroger à nouveau.

- *L'incident est clos.*

2183 **QUESTION ORALE DE MME LATIFA AÏT BAALA**

2183 à **M. Sven Gatz, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des finances, du budget, de la fonction publique, de la promotion du multilinguisme et de l'image de Bruxelles,**

2183 **concernant "le lancement de l'appel à projets BeTalky".**

2185 **Mme Latifa Aït Baala (MR).**- Le 26 septembre 2020 s'est tenue la première Journée bruxelloise du multilinguisme, au cours de laquelle le Conseil bruxellois pour le multilinguisme a été officiellement créé et présenté. De plus, ce jour-là, vous lanciez également BeTalky, un appel à projets pour le multilinguisme à

*Daardoor was de automatische nummerplaatherkenning nog gelinkt aan het oude voertuig. De boete werd natuurlijk geannuleerd en de anomalie werd rechtgezet.*

*Ik heb Brussel Fiscaliteit ook verzocht alles in het werk te stellen om te voorkomen dat een soortgelijk probleem nog opduikt.*

*Wat de blockchaintechnologie betreft, herinner ik eraan dat fidus.brussels verantwoordelijk is voor de beveiliging van de gegevensoverdracht. Brussel Fiscaliteit hangt dus af van de manier waarop de DIV en fidus.brussels de gegevens beheren en overdragen.*

**De heer Julien Uyttendaele (PS)** (in het Frans).- *Ik ben verbaasd dat de gegevensoverdracht slechts wekelijks en zelfs maandelijks gebeurt. Zo dreigen er immers nog veel onterechte LEZ-boetes verstuurd te worden. Is het technisch niet mogelijk om dat realtime te doen?*

**De heer Sven Gatz, minister** (in het Frans).- *Dat is een terechte vraag. Gezien de techniciteit van de procedure die fidus.brussels en Brussel Fiscaliteit hanteren, zal ik u hierover een schriftelijk antwoord bezorgen.*

- *Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW LATIFA AÏT BAALA**

**aan de heer Sven Gatz, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, de Promotie van Meertaligheid en van het Imago van Brussel,**

**betreffende "de lancering van de projectoproep BeTalky".**

**Mevrouw Latifa Aït Baala (MR)** (in het Frans).- *Op 26 september 2020 vond de eerste Brusselse Dag van de Meertaligheid plaats. Op die dag werd de Raad voor Meertaligheid opgericht en ging BeTalky, een projectoproep voor meertaligheid in Brussel, van start. De oproep is gericht*

Bruxelles. Cet appel à projets s'adresse à toutes les organisations de la Région bruxelloise qui réalisent une valeur sociale ajoutée dans le domaine du multilinguisme dans des secteurs tels que l'éducation, le travail, la culture, la jeunesse, le sport et le bien-être.

À ce jour, combien d'organisations et d'associations ont-elles proposé des projets ? Avez-vous ciblé l'une ou l'autre organisation qui pourrait correspondre aux critères de recherche ?

L'appel à projets s'adresse à toutes les Bruxelloises et tous les Bruxellois. Quelles sont les campagnes de sensibilisation mises en place afin de s'assurer d'une large participation ?

Avez-vous fixé un objectif à atteindre pour 2024, tant en termes d'organisations que de nombre de Bruxellois concernés ? Dans l'affirmative, comment cet objectif se traduit-il ?

Parmi les critères de sélection, il est important que les initiatives favorisent la rencontre et le dialogue entre les Bruxellois qui parlent des langues domestiques différentes. Quelles sont les démarches stratégiques choisies qui permettront le renforcement des dites langues ? Avez-vous déjà discuté de la manière dont vous alliez procéder ? Dans l'affirmative, pourrions-nous avoir un bref exposé du travail qui sera réalisé ?

Quelles sont les initiatives adoptées afin qu'une attention particulière soit accordée aux groupes cibles les plus vulnérables et difficiles à atteindre ?

<sup>2187</sup> Vous souhaiteriez en outre, à travers cet appel, honorer un certain nombre de projets qui stimulent la rencontre et le dialogue entre les Bruxellois, dans le but de renforcer la cohésion sociale. En avez-vous déjà distingué certains ? Dans l'affirmative, lesquels et par qui sont-ils portés ?

Par ailleurs, sur une proposition du comité de sélection mis en place en accord avec le Conseil bruxellois pour le multilinguisme, le gouvernement bruxellois décidera des projets à approuver au plus tard le 15 mars 2021, et qui débiteront au plus tôt le 1er avril 2021. Pour plus de clarté, pourriez-vous nous dire ce qui motive cette décision ?

<sup>2189</sup> **M. Sven Gatz, ministre.**- L'appel à projets BeTalky a été lancé le 19 novembre dernier. Le projet s'adresse à toutes les organisations bruxelloises qui apportent une valeur sociale ajoutée dans le domaine du multilinguisme et qui sont actives dans des domaines divers et variés tels que l'enseignement, l'emploi, la culture, la jeunesse, le sport, le bien-être et bien d'autres.

Les activités liées au projet doivent être organisées sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et/ou être destinées aux Bruxellois. Chaque proposition de projet doit répondre à un certain nombre de critères de sélection afin de pouvoir bénéficier d'un financement.

*aan alle organisaties in het Brussels Gewest die aan de hand van meertaligheid maatschappelijke meerwaarde creëren in sectoren zoals onderwijs, werk, cultuur, jeugd, sport en welzijn.*

*Hoeveel organisaties hebben projecten ingediend? Hebt u zich tot een of andere organisatie gericht die aan de onderzoekscriteria kan voldoen?*

*Hoe hebt u gecommuniceerd om zo veel mogelijk interesse op te wekken?*

*Is er een doelstelling die tegen 2024 moet zijn waargemaakt?*

*Een van de selectiecriteria is het stimuleren van gesprekken tussen Brusselaars die verschillende thuistalen spreken. Welke strategische keuzes hebt u gemaakt om die taalkennis te verbeteren?*

*Op welke manier besteedt u bijzondere aandacht aan de kwetsbaarste en moeilijkst bereikbare groepen?*

*Hebt u al projecten ontvangen die de sociale cohesie ten goede komen?*

*Op voorstel van het selectiecomité zal de Brusselse regering beslissen over projecten die uiterlijk op 15 maart 2021 moeten worden goedgekeurd om op 1 april van start te gaan. Waarop is die beslissing gebaseerd?*

**De heer Sven Gatz, minister (in het Frans).**- *De projectoproep voor BeTalky ging op 19 november 2020 van start.*

*De activiteiten moeten georganiseerd worden op het grondgebied van het Brussels Gewest of bedoeld zijn voor de Brusselaars. Elk voorstel moet voldoen aan een aantal selectiecriteria om financiering te krijgen.*

*Ten laatste tegen 15 maart kiest de Brusselse regering de projecten, op voorstel van het selectiecomité, dat samengesteld is uit vier leden van de Brusselse Raad voor Meertaligheid en een lid van mijn kabinet. Later komt er een vergadering waarin de organisaties feedback krijgen en ervaringen kunnen uitwisselen.*

Sur proposition du comité de sélection composé de quatre membres du Conseil bruxellois pour le multilinguisme et d'un représentant de mon cabinet, le gouvernement bruxellois décidera des projets qui seront sélectionnés au plus tard le 15 mars. À un stade ultérieur, une réunion de retour d'information sera également organisée avec les organisations participantes. Au cours de cette journée, les organisations pourront échanger leurs expériences et, si nécessaire, contribuer à l'élaboration de la politique future.

Les projets devant être soumis au plus tard le 20 janvier 2021, je ne suis pas en mesure de dire à ce stade combien et quel type d'associations ou d'organisations participeront à cet appel à projets.

Toutes les informations concernant l'appel à projets se trouvent sur le site web [betalky.brussels](https://betalky.brussels). En outre, l'appel est également diffusé via d'autres canaux. Par exemple, toutes les organisations qui ont été reprises dans notre base de données de contacts au cours des derniers mois ont été informées. Cela concerne tout de même un large éventail d'organisations issues de différents domaines de la société.

<sup>2191</sup> Dans le cadre de l'étude du Brussels Study Institute (BSI), un inventaire des principaux acteurs dans le domaine du multilinguisme a été réalisé. Ces organisations ont, bien entendu, également été informées. Un courriel a également été envoyé aux secrétaires communaux des dix-neuf communes bruxelloises pour leur demander de diffuser également l'appel à projets au sein de leur réseau. L'administration bruxelloise a également publié l'appel à projets sur son site web <https://be.brussels/> sous la rubrique Nouvelles de votre Région.

Étant donné que les établissements d'enseignement sont également éligibles à une aide, ceux-ci ont également été informés par les canaux prévus à cet effet.

Mme Aït Baala, comme vous pouvez le constater, nous avons essayé de diffuser l'appel à projets le plus largement possible afin de toucher une grande diversité de profils. Comme je l'ai mentionné dans ma note d'orientation, notre politique du multilinguisme ne doit pas ignorer le fait que tout le monde n'a pas les compétences et/ou la possibilité d'apprendre plusieurs langues aussi rapidement. Des études montrent que les enfants issus d'une classe socio-économique supérieure connaissent un meilleur développement du langage que les enfants issus d'une classe "inférieure".

Il est important que nous continuions à y prêter attention dans l'élaboration de notre politique, afin de toucher un public aussi large que possible. Pour cette raison, l'appel demande explicitement qu'une attention particulière soit accordée aux groupes vulnérables ou difficiles à atteindre.

<sup>2193</sup> Enfin, en choisissant le calendrier proposé, nous nous sommes assurés que les organisations intéressées disposeraient du temps suffisant, soit deux mois, pour soumettre une proposition de projet de qualité. Après la date limite du 20 janvier 2021, une

*Aangezien de projectvoorstellen pas op 20 januari 2021 ingediend moeten worden, kan ik nu niet meer zeggen over hoeveel en welke organisaties gereageerd hebben op de oproep.*

*Alle informatie staat op [betalky.brussels](https://betalky.brussels), maar de projectoproep is ook verspreid via andere kanalen. Zo werd de informatie ook verstuurd naar alle organisaties die de jongste maanden in ons databestand opgenomen zijn.*

*In het kader van de studie van het Brussels Study Institute (BSI) is een inventaris opgesteld van de voornaamste actoren op het gebied van meertaligheid. Die organisaties zijn uiteraard op de hoogte gebracht. Ook is een e-mail verstuurd naar de negentien gemeenten met het verzoek om de projectoproep te verspreiden in hun netwerk. De oproep werd ook bekendgemaakt op de website <https://be.brussels/>.*

*Aangezien onderwijsinstellingen ook in aanmerking komen, zijn zij geïnformeerd via de gebruikelijke kanalen.*

*We hebben dus geprobeerd de projectoproep zo veel mogelijk te verspreiden om een grote diversiteit van profielen te bereiken. Niet iedereen heeft de vaardigheden of de mogelijkheid om snel meerdere talen te leren. We moeten daar rekening mee houden bij de uitwerking van ons beleid. Daarom wordt in de projectoproep uitdrukkelijk gevraagd dat bijzondere aandacht uitgaat naar kwetsbare of moeilijk te bereiken groepen.*

*Met de voorgestelde planning zorgen we ervoor dat de geïnteresseerde organisaties over voldoende tijd beschikken om een kwaliteitsvol voorstel in te dienen. Na de deadline van 20*

période de deux mois est prévue pour traiter et évaluer les propositions de projets soumises.

Une décision sera prise par le gouvernement bruxellois le 15 mars au plus tard et les organisations concernées seront informées. Les projets commenceront au plus tôt le 1er avril. Ainsi, les organisations dont la demande a été acceptée auront-elles tout le temps nécessaire pour se préparer.

<sup>2195</sup> **Mme Latifa Aït Baala (MR).**- Il va sans dire que, dans notre capitale, qui est non seulement une capitale européenne mais aussi une capitale internationale des langues - puisqu'on y parle pas moins de 100 langues -, on ne peut que se réjouir de votre initiative. En effet, il est important non seulement de maîtriser les langues nationales, mais aussi de pouvoir s'exprimer dans d'autres langues, que ce soit pour des raisons économiques et professionnelles ou, tout simplement, pour des raisons culturelles. Par ailleurs, le multilinguisme s'inscrit dans le cadre de l'objectif de cohésion sociale que nous poursuivons et contribue au vivre ensemble.

Aujourd'hui, ces langues revêtent une importance plus grande que jamais dans notre quotidien, car la mondialisation est désormais une réalité et les nouvelles générations y sont particulièrement sensibles. Comme vous l'avez souligné dans votre réponse, nous devons veiller à ce que les populations les plus fragilisées puissent bénéficier de ce projet, en particulier dans les quartiers en difficulté.

Par ailleurs, la dimension de genre fait-elle partie de la grille d'analyse ?

Enfin, il est dit sur le site que la subvention s'élève à tout au plus 30.000 euros par projet. Quel est le budget total affecté aux subventions ?

<sup>2197</sup> **M. Sven Gatz, ministre.**- Nous prendrons certainement en compte le critère du genre et misons résolument sur des projets innovants.

Le budget est limité, pour le moment, à 200.000 euros. Nous prévoyons des budgets de 30.000 euros pour certains projets et, peut-être, d'autres budgets pour des plus petits acteurs.

Nous misons principalement sur des perspectives et des approches innovantes. Après la sélection, j'espère être en mesure de vous fournir des informations sur une panoplie de projets susceptibles d'influencer positivement le développement du multilinguisme dans notre Région.

- *L'incident est clos.*

*januari 2021 is voorzien in een periode van twee maanden om de ingediende voorstellen te verwerken en te beoordelen.*

*Uiterlijk op 15 maart zal de Brusselse regering een beslissing nemen, waarover de betrokken organisaties zullen worden geïnformeerd. De projecten zullen ten vroegste starten op 1 april. Dat geeft de geselecteerde organisaties ook voldoende voorbereidingstijd.*

**Mevrouw Latifa Aït Baala (MR)** (in het Frans).- *In Brussel worden maar liefst honderd talen gesproken. Daarom kunnen we dit initiatief alleen maar toejuichen. Het is immers niet alleen belangrijk de nationale talen te beheersen, maar ook om zich in andere talen te kunnen uitdrukken. Dat bevordert ook de sociale cohesie.*

*Tegenwoordig zijn deze talen belangrijker dan ooit in ons dagelijks leven, want de globalisering is een feit. Zoals u in uw antwoord hebt benadrukt, moeten we ervoor zorgen dat dit project ten goede komt aan de meest kwetsbare burgers.*

*Speelt de genderdimensie ook een rol in de beoordeling van de projecten?*

*Op de website staat ten slotte dat de subsidie maximaal 30.000 euro bedraagt per project. Wat is het totale budget?*

**De heer Sven Gatz, minister** (in het Frans).- *De genderdimensie behoort inderdaad tot de criteria en we mikken resoluut op innoverende projecten.*

*Het totale budget blijft voorlopig beperkt tot 200.000 euro.*

*Na de selectie hoop ik u informatie te kunnen geven over een waaier van projecten die de meertaligheid in Brussel kunnen stimuleren.*

- *Het incident is gesloten.*