



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

—
Integraal verslag

—
Compte rendu intégral

—
**Plenaire vergadering van
VRIJDAG 17 JULI 2015**

—
**Séance plénière du
VENDREDI 17 JUILLET 2015**

(Namiddagvergadering)

(Séance de l'après-midi)

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

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

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

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

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

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

INHOUD

VERONTSCHULDIGD	13
DRINGENDE VRAGEN	13
Dringende vraag van de heer Bruno De Lille	13
aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,	
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
en aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,	
betreffende "de uitwerking van een nieuwe milieuvergunning voor Docks Brussel".	
Toegevoegde dringende vraag van de heer Arnaud Pinxteren,	14
betreffende "de wijziging van de vergunningen voor Docks Brussel".	
Toegevoegde dringende vraag van mevrouw Cieltje Van Achter,	14
betreffende "de mobiliteitsproblematiek en toekenning van vergunningen voor Docks Brussel".	
Dringende vraag van de heer Dominiek Lootens-Stael	19

SOMMAIRE

EXCUSÉS	13
QUESTIONS D'ACTUALITÉ	13
Question d'actualité de M. Bruno De Lille	13
à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,	
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
et à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,	
concernant "l'élaboration d'un nouveau permis d'environnement pour Docks Brussel".	
Question d'actualité jointe de M. Arnaud Pinxteren,	14
concernant "la modification des permis relatifs au projet Docks Brussel".	
Question d'actualité jointe de Mme Cieltje Van Achter,	14
concernant "les problèmes de mobilité et octroi de permis pour Docks Brussel".	
Question d'actualité de M. Dominiek Lootens-Stael	19

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

betreffende "de steun van de Brusselse regering aan de campagne 'Racism, game over'".

Dringende vraag van de heer Arnaud Verstraete 21

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

en aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de gewestelijke financiering voor de bouw van de parking van het toekomstig nationaal stadion".

Toegevoegde dringende vraag van de heer Johan Van den Driessche, 22

betreffende "de financiering van de nieuwe ondergrondse parking van het toekomstig nationaal stadion".

Toegevoegde dringende vraag van mevrouw Céline Delforge, 22

betreffende "de financiering van de parking van 11.000 plaatsen naast het toekomstig nationaal stadion".

Dringende vraag van de heer Emmanuel De Bock 28

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen,

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

concernant "le soutien du gouvernement bruxellois à la campagne 'Racism, game over'".

Question d'actualité de M. Arnaud Verstraete 21

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

et à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "le financement régional pour la construction du parking du futur stade national".

Question d'actualité jointe de M. Johan Van den Driessche, 22

concernant "le financement du nouveau parking souterrain du futur stade national".

Question d'actualité jointe de Mme Céline Delforge, 22

concernant "le financement du parking de 11.000 places à côté du futur stade national".

Question d'actualité de M. Emmanuel De Bock 28

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du

Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,

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

betreffende "de gevolgen voor het Brussels Gewest van de vernietiging door het Grondwettelijk Hof van de taks ingevoerd door het Waals Gewest op de gsm-masten".

Dringende vraag van de heer Youssef Handichi 32

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de eventuele overname door de MIVB van de buslijn 620 van De Lijn die Brussel verbindt met de luchthaven Brussel-Nationaal".

Toegevoegde dringende vraag van de heer Paul Delva, 32

betreffende "de bereikbaarheid van Brussels Airport en eventuele alternatieven voor buslijn 620 van De Lijn".

Dringende vraag van de heer Fabian Maingain 35

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

betreffende "de omkadering van het beheer van de Airbnb's in het Brussels Gewest".

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

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

concernant "les conséquences pour la Région bruxelloise de l'annulation par la Cour constitutionnelle de la taxe instaurée par la Région wallonne sur les antennes gsm".

Question d'actualité de M. Youssef Handichi 32

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "la reprise éventuelle par la STIB de la ligne de bus 620 de De Lijn reliant Bruxelles à l'aéroport de Bruxelles-National".

Question d'actualité jointe de M. Paul Delva, 32

concernant "l'accessibilité de l'aéroport de Bruxelles-National et les alternatives éventuelles à la ligne 620 de De Lijn".

Question d'actualité de M. Fabian Maingain 35

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

concernant "l'encadrement de la gestion des Airbnb en Région bruxelloise".

ONTWERPEN VAN ORDONNANTIE, VOORSTEL VAN ORDONNANTIE EN VOORSTELLEN TOT WIJZIGING VAN HET REGLEMENT	38	PROJETS D'ORDONNANCE, PROPOSITION D'ORDONNANCE ET PROPOSITIONS DE MODIFICATION DU RÈGLEMENT	38
Ontwerp van ordonnantie tot invoering van een kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg, ter vervanging van het Eurovignet (nrs. A-183/1 en 2 – 2014/2015).	38	Projet d'ordonnance introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l'Eurovignette (nos A-183/1 et 2 – 2014/2015).	38
Algemene bespreking – Sprekers:	38	Discussion générale – Orateurs :	38
De heer Stefan Cornelis (Open Vld), rapporteur		M. Stefan Cornelis (Open Vld), rapporteur	
De heer Willem Draps (MR)		M. Willem Draps (MR)	
De heer Michaël Verbauwhede (PTB*PVDA-GO!)		M. Michaël Verbauwhede (PTB*PVDA-GO!)	
Mevrouw Zoé Genot (Ecolo)		Mme Zoé Genot (Ecolo)	
De heer Bruno De Lille (Groen)		M. Bruno De Lille (Groen)	
De heer Julien Uyttendaele (PS)		M. Julien Uyttendaele (PS)	
De heer Emmanuel De Bock (FDF)		M. Emmanuel De Bock (FDF)	
Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)		Mme Cieltje Van Achter (N-VA)	
De heer Benoît Cerexhe (cdH)		M. Benoît Cerexhe (cdH)	
De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang)		M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang)	
De heer Jef Van Damme (sp.a)		M. Jef Van Damme (sp.a)	
De heer Paul Delva (CD&V)		M. Paul Delva (CD&V)	
De heer Guy Vanhengel, minister		M. Guy Vanhengel, ministre	
Artikelsgewijze bespreking	59	Discussion des articles	59
Voorstel van ordonnantie van de heren René Coppens, Sevket Temiz, Fabian Maingain, André du Bus de Warnaffe en Paul Delva tot wijziging van artikel_21, III, van het Wetboek der Successierechten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (nrs. A-120/1 en 2 – 2014/2015).	59	Proposition d'ordonnance de MM. René Coppens, Sevket Temiz, Fabian Maingain, André du Bus de Warnaffe et Paul Delva modifiant l'article_21, III, du Code des droits de succession en Région de Bruxelles-Capitale (nos A-120/1 et 2 – 2014/2015).	59
Algemene bespreking – Sprekers:	59	Discussion générale – Orateurs :	59
De heer Emmanuel De Bock, rapporteur		M. Emmanuel De Bock, rapporteur	
De heer Olivier de Clippele (MR)		M. Olivier de Clippele (MR)	
De heer Johan Van den Driessche (N-VA)		M. Johan Van den Driessche (N-VA)	
De heer René Coppens (Open Vld)		M. René Coppens (Open Vld)	
Artikelsgewijze bespreking	61	Discussion des articles	61

Ontwerp van ordonnantie houdende instemming met de overeenkomst tussen de Europese Unie en haar Lidstaten, enerzijds, en IJsland, anderzijds, betreffende de deelname van IJsland aan de gezamenlijke nakoming van de verbintenissen van de Unie, haar Lidstaten, en IJsland voor de tweede verbintenisperiode van het Protocol van Kyoto bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (nrs. A-193/1 en 2 – 2014/2015).	62	Projet d'ordonnance portant assentiment à l'accord entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et l'Islande, d'autre part, concernant la participation de l'Islande à l'exécution conjointe des engagements de l'Union européenne, de ses États membres et de l'Islande au cours de la deuxième période d'engagement du Protocole de Kyoto à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (nos A-193/1 et 2 – 2014/2015).	62
Algemene bespreking – Sprekers:	62	Discussion générale – Orateurs :	62
Mevrouw Annemie Maes, rapporteur Mevrouw Céline Fremault, minister		Mme Annemie Maes, rapporteuse Mme Céline Fremault, ministre	
Artikelsgewijze bespreking	64	Discussion des articles	64
Ontwerp van ordonnantie houdende oprichting van het Brussels Planningsbureau (nrs. A-191/1 en 2 – 2014/2015).	65	Projet d'ordonnance portant création du Bureau bruxellois de la planification (nos A-191/1 et 2 – 2014/2015).	65
Ontwerp van ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 20 juli 2005 betreffende de Maatschappij voor de Verwerving van Vastgoed en tot oprichting van de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (nrs. A-192/1 en 2 – 2014/2015).	65	Projet d'ordonnance modifiant l'ordonnance du 20 juillet 2005 relative à la Société d'acquisition foncière et créant la Société d'aménagement urbain (nos A-192/1 et 2 – 2014/2015).	65
Samengevoegde algemene bespreking – Sprekers:	65	Discussion générale conjointe – Orateurs :	65
Mevrouw Catherine Moureaux, rapporteur De heer Arnaud Verstraete (Groen) De heer Rudi Vervoort, minister-president De heer Arnaud Verstraete (Groen) De heer Willem Draps (MR) De heer Mohamed Azzouzi (PS) Mevrouw Evelyne Huytebroeck (Ecolo) Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V) De heer Fabian Maingain (FDF) Mevrouw Zoé Genot (Ecolo)		Mme Catherine Moureaux, rapporteuse M. Arnaud Verstraete (Groen) M. Rudi Vervoort, ministre-président M. Arnaud Verstraete (Groen) M. Willem Draps (MR) M. Mohamed Azzouzi (PS) Mme Evelyne Huytebroeck (Ecolo) Mme Brigitte Grouwels (CD&V) M. Fabian Maingain (FDF) Mme Zoé Genot (Ecolo)	
Artikelsgewijze bespreking	82	Discussion des articles	82

Voorstellen tot wijziging van het reglement (nr. A-188/1 – 2014/2015).	83	Propositions de modification du règlement (n° A-188/1 – 2014/2015).	83
Interparlementaire commissie en goedkeuringsprocedure van ontwerpen en voorstellen van gezamenlijke decreet en ordonnantie, alsook van voorstellen en ontwerpen van gezamenlijke ordonnantie.		Commission interparlementaire et procédure d'adoption des projets et propositions de décret et d'ordonnance conjoints, ainsi que des propositions et projets d'ordonnance conjointe.	
Algemene bespreking – Sprekers:	84	Discussion générale – Orateurs :	84
De heer René Coppens, rapporteur Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA)		M. René Coppens, rapporteur Mme Liesbet Dhaene (N-VA)	
Artikelsgewijze bespreking	85	Discussion des articles	85
MONDELINGE VRAGEN	86	QUESTIONS ORALES	86
Mondelinge vraag van mevrouw Elke Roex		Question orale de Mme Elke Roex	
aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,		à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,	
betreffende "het aandeel Brusselsaars tewerkgesteld in het Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling".		concernant "la proportion de Bruxellois employés à l'Agence de Développement Territorial".	
Mondelinge vraag van mevrouw Elke Roex		Question orale de Mme Elke Roex	
aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,		à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,	
betreffende "het aandeel Brusselsaars tewerkgesteld in de gewestelijke instelling Visit Brussels".		concernant "la proportion de Bruxellois employés au sein de l'organisme régional Visit Brussel".	

Mondelinge vraag van mevrouw Elke Roex

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

betreffende "het aandeel Brusselaars tewerkgesteld bij de Haven van Brussel".

Mondelinge vraag van mevrouw Elke Roex

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

betreffende "het aandeel Brusselaars tewerkgesteld bij Citydev Brussels".

Mondelinge vraag van mevrouw Elke Roex

aan de heer Didier Gosuin, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Tewerkstelling, Economie en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

betreffende "het aandeel Brusselaars tewerkgesteld bij de Gewestelijke Investeringsmaatschappij voor Brussel".

Mondelinge vraag van mevrouw Elke Roex

aan de heer Didier Gosuin, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Tewerkstelling, Economie en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

betreffende "het aandeel Brusselaars tewerkgesteld bij Impulse Brussels".

Question orale de Mme Elke Roex

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

concernant "la proportion de Bruxellois employés au Port de Bruxelles".

Question orale de Mme Elke Roex

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

concernant "la proportion de Bruxellois employés au sein de citydev.brussels".

Question orale de Mme Elke Roex

à M. Didier Gosuin, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Économie et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente,

concernant "la proportion de Bruxellois employés par la Société régionale d'Investissement de Bruxelles".

Question orale de Mme Elke Roex

à M. Didier Gosuin, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Économie et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente,

concernant "la proportion de Bruxellois employés par impulse.brussels".

Mondelinge vraag van mevrouw Elke Roex

aan de heer Didier Gosuin, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Tewerkstelling, Economie en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

betreffende "het aandeel Brusselaars tewerkgesteld bij Atrium Brussels".

Mondelinge vraag van mevrouw Elke Roex

aan de heer Didier Gosuin, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Tewerkstelling, Economie en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

betreffende "het aandeel Brusselaars tewerkgesteld bij Citydev Brussels".

Mondelinge vraag van mevrouw Elke Roex

aan de heer Didier Gosuin, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Tewerkstelling, Economie en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

betreffende "het aandeel Brusselaars tewerkgesteld in Evoliris".

Mondelinge vraag van de heer Jef Van Damme

aan mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,

betreffende "het beleid inzake de registratie van de uitstoot van broeikasgassen".

Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein

aan mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,

Question orale de Mme Elke Roex

à M. Didier Gosuin, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Économie et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente,

concernant "la proportion de Bruxellois employés par Atrium Brussels".

Question orale de Mme Elke Roex

à M. Didier Gosuin, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Économie et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente,

concernant la proportion de Bruxellois employés au sein de citydev.brussels".

Question orale de Mme Elke Roex

à M. Didier Gosuin, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Économie et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente,

concernant la proportion de Bruxellois employés par Evoliris".

Question orale de M. Jef Van Damme

à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,

concernant "la politique en matière d'enregistrement des émissions de gaz à effet de serre".

Question orale de M. Marc Loewenstein

à Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la

belast met Openbare Netheid, Vuilnisophaling en -verwerking, Wetenschappelijk Onderzoek, Gemeentelijke Sportinfrastructuur en Openbaar Ambt,

betreffende "de behandeling van organisch afval".

Mondelinge vraag van mevrouw Liesbet Dhaene

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

betreffende "de verplichte opleiding dierenwelzijn voor slachters tijdens het Offerfeest".

Mondelinge vraag van mevrouw Elke Roex

aan mevrouw Cécile Jodogne, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

betreffende "het aandeel Brusselaars tewerkgesteld bij de Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

VOTES NOMINATIFS

89

over het geheel van het ontwerp van ordonnantie tot invoering van een kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg, ter vervanging van het Eurovignet (nrs. A-183/1 en 2 – 2014/2015).

89

Propreté publique et de la Collecte et du Traitement des déchets, de la Recherche scientifique, des Infrastructures sportives communales et de la Fonction publique,

concernant "le traitement des déchets organiques".

Question orale de Mme Liesbet Dhaene

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

concernant "l'obligation pour les sacrificateurs qui officient pendant l'Aïd-el-Kébir de suivre une formation relative au bien-être animal".

Question orale de Mme Elke Roex

à Mme Cécile Jodogne, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Commerce extérieur et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente,

concernant "la proportion de Bruxellois employés au Service d'incendie et d'aide médicale urgente de la Région de Bruxelles-Capitale".

NAAMSTEMMINGEN

89

sur l'ensemble du projet d'ordonnance introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l'Eurovignette (nos A-183/1 et 2 – 2014/2015).

89

over het geheel van het voorstel van ordonnantie van de heren René Coppens, Sevket Temiz, Fabian Maingain, André du Bus de Warnaffe en Paul Delva tot wijziging van artikel 21, III, van het Wetboek der Successierechten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (nrs. A-120/1 en 2 – 2014/2015).	90	sur l'ensemble de la proposition d'ordonnance de MM. René Coppens, Sevket Temiz, Fabian Maingain, André du Bus de Warnaffe et Paul Delva modifiant l'article 21, III, du Code des droits de succession en Région de Bruxelles-Capitale (nos A-120/1 et 2 – 2014/2015).	90
over het geheel van het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met de overeenkomst tussen de Europese Unie en haar Lidstaten, enerzijds, en IJsland, anderzijds, betreffende de deelname van IJsland aan de gezamenlijke nakoming van de verbintenissen van de Unie, haar Lidstaten, en IJsland voor de tweede verbintenisperiode van het Protocol van Kyoto bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (nrs. A-193/1 en 2 – 2014/2015).	90	sur l'ensemble du projet d'ordonnance portant assentiment à l'accord entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et l'Islande, d'autre part, concernant la participation de l'Islande à l'exécution conjointe des engagements de l'Union européenne, de ses États membres et de l'Islande au cours de la deuxième période d'engagement du Protocole de Kyoto à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (nos A-193/1 et 2 – 2014/2015).	90
over het geheel van het ontwerp van ordonnantie houdende oprichting van het Brussels Planningsbureau (nrs. A-191/1 en 2 – 2014/2015).	91	sur l'ensemble du projet d'ordonnance portant création du Bureau bruxellois de la planification (nos A-191/1 et 2 – 2014/2015).	91
over het geheel van het ontwerp van ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 20 juli 2005 betreffende de Maatschappij voor de Verwerving van Vastgoed en tot oprichting van de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (nrs. A-192/1 en 2 – 2014/2015).	91	sur l'ensemble du projet d'ordonnance modifiant l'ordonnance du 20 juillet 2005 relative à la Société d'acquisition foncière et créant la Société d'aménagement urbain (nos A-192/1 et 2 – 2014/2015).	91
over de voorstellen tot wijziging van het reglement (nr. A-188/1 – 2014/2015).	91	sur les propositions de modification du règlement (n° A-188/1 – 2014/2015).	91
DETAIL VAN DE NAAMSTEMMINGEN	93	DÉTAIL DES VOTES NOMINATIFS	93

**VOORZITTERSCHAP: DE HEER CHARLES PICQUÉ, VOORZITTER.
PRÉSIDENCE : M. CHARLES PICQUÉ, PRÉSIDENT.**

- De vergadering wordt geopend om 14.32 uur.

VERONTSCHULDIGD

De voorzitter.- Verontschuldigen zich voor hun afwezigheid:

- de heer Hervé Doyen;
- mevrouw Simone Susskind, op buitenlandse missie;
- de heer Eric Bott;
- mevrouw Mahinur Ozdemir;
- de heer Jamal Ikazban.

DRINGENDE VRAGEN

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

**DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER
BRUNO DE LILLE**

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

AAN DE HEER PASCAL SMET,

- La séance est ouverte à 14h32.

EXCUSÉS

M. le président.- Ont prié d'excuser leur absence :

- M. Hervé Doyen ;
- Mme Simone Susskind, en mission à l'étranger ;
- M. Eric Bott ;
- Mme Mahinur Ozdemir ;
- M. Jamal Ikazban.

QUESTIONS D'ACTUALITÉ

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

**QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. BRUNO
DE LILLE**

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

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU

**MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,**

**EN AAN MEVROUW CÉLINE
FREMAULT, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET
HUISVESTING, LEVENSKWALITEIT,
LEEFMILIEU EN ENERGIE,**

betreffende "de uitwerking van een nieuwe
milieuvergunning voor Docks Brussel".

**TOEGEVOEGDE DRINGENDE VRAAG VAN
DE HEER ARNAUD PINXTEREN,**

betreffende "de wijziging van de
vergunningen voor Docks Brussel".

**TOEGEVOEGDE DRINGENDE VRAAG VAN
MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,**

betreffende "de mobiliteitsproblematiek en
toekenning van vergunningen voor Docks
Brussel".

De voorzitter.- Minister Céline Fremault zal de
dringende vragen beantwoorden.

De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Een paar jaar
geleden werd het dossier van Docks Brussel
voorgelegd aan de toenmalige regering. Ook al gaf
die groen licht, toch drukte zij haar bezorgdheid uit
over de mogelijke concurrentie met
shoppingcenters als City 2 of de winkels in het
stadscentrum, en over eventuele
mobiliteitsproblemen. Bovendien vond ze dat de
milieunormen wat strenger mochten zijn dan wat
Docks Brussel zichzelf oplegde. De regering
voegde bijgevolg een aantal voorwaarden aan de
vergunningen toe. Sindsdien zijn wij in blijde
verwachting van de realisatie van Docks Brussel.

Wat blijkt nu? De socio-economische vergunning
werd door de Raad van State vernietigd, waarna de
regering een nieuwe, eigenlijk identieke vergunning
toekende. Nu wordt ook de milieuvergunning met
de strenge mobiliteitsvoorwaarden door de auditeur

**GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE
LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX
PUBLICS,**

**ET À MME CÉLINE FREMAULT,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DU LOGEMENT, DE LA
QUALITÉ DE VIE, DE
L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ÉNERGIE,**

concernant "l'élaboration d'un nouveau permis
d'environnement pour Docks Brussel".

**QUESTION D'ACTUALITÉ JOINTE DE M.
ARNAUD PINXTEREN,**

concernant "la modification des permis relatifs
au projet Docks Brussel".

**QUESTION D'ACTUALITÉ JOINTE DE
MME CIELTJE VAN ACHTER,**

concernant "les problèmes de mobilité et octroi
de permis pour Docks Brussel".

M. le président.- La ministre Céline Fremault
répondra aux questions d'actualité.

La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).-
*Bien qu'il ait donné son feu vert à l'époque, le
gouvernement précédent s'était préoccupé de la
concurrence et des problèmes de mobilité que
Docks Brussel pourrait engendrer. En outre, il
avait estimé que les normes environnementales
pouvaient être plus strictes que celles que Docks
Brussel s'était imposées. Il avait donc ajouté une
série de conditions aux permis.*

*Depuis lors, le permis socio-économique a été
annulé par le Conseil d'État, à la suite de quoi le
gouvernement a octroyé un nouveau permis
identique. À présent, l'auditeur du Conseil d'État a
émis un avis négatif sur le permis
d'environnement.*

*Le gouvernement a manifestement choisi de céder
sur toute la ligne et de laisser le promoteur*

van de Raad van State met een negatief advies onderuitgehaald.

De regering kan op twee manieren reageren. Ze kan ervan uitgaan dat, als de projectontwikkelaar niet aan de opgelegde strenge voorwaarden kan voldoen, hij zijn project maar moet stopzetten. Of ze kan over de hele lijn toegeven en de projectontwikkelaar volledig zijn zin laten doen. Blijkbaar kiest de regering voor de tweede weg.

Minister Fremault, klopt het dat u al een nieuwe milieuvergunning laat opstellen, ook al heeft de Raad van State zich nog niet uitgesproken? Die nieuwe milieuvergunning zou bovendien een stuk minder streng zijn dan de eerste versie. Kunt u de inhoud van de nieuwe vergunning toelichten? Hoe zult u ervoor zorgen dat Docks Brussel enerzijds economisch leefbaar is en anderzijds tot minder milieuproblemen leidt in de stad?

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

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (*in het Frans*).- *De vorige regering verstrekke een milieuvergunning voor Docks Brussel op voorwaarde dat aan een reeks voorwaarden inzake commerciële bestemming en mobiliteit voldaan zou worden.*

Vorige week deelde de regering ons mee dat ze werkte aan een wijziging van de milieuvergunning. Is dat ook het geval voor de stedenbouwkundige vergunning?

Zult u de mobiliteitsvoorwaarden afzwakken of zult u ze net handhaven?

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord voor haar toegevoegde dringende vraag.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De auditeur van de Raad van State is vernietigend over

réaliser son projet.

Mme Fremault, est-il exact que vous avez déjà fait rédiger un nouveau permis d'environnement alors que le Conseil d'État ne s'est pas encore prononcé ? Ce nouveau permis serait en outre légèrement moins strict que le précédent. Pouvez-vous nous en donner la teneur ? Comment veillerez-vous à ce que Docks Brussel soit à la fois économiquement viable et entraîne moins de problèmes environnementaux à Bruxelles ?

M. le président.- La parole est à M. Pinxteren pour sa question d'actualité jointe.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Le gouvernement précédent avait assorti la délivrance des permis d'urbanisme et d'environnement pour le projet Docks Brussel - un énième projet de centre commercial au pied du pont Van Praet - d'une série de conditions en termes d'affectation commerciale et de mobilité. L'objectif était que le projet ne provoque pas l'asphyxie du centre-ville de Bruxelles, ni l'étouffement de la zone où il sera implanté.

La semaine passée, le gouvernement nous apprenait qu'il travaillait sur une modification du permis d'environnement, et je ne sais si c'était aussi le cas du permis d'urbanisme. Qu'en est-il ?

Visez-vous un ajustement des conditions d'octroi imposées pour éviter les problèmes de congestion et de concurrence ? Travaillez-vous sur des ajustements à la baisse, ou, au contraire, comptez-vous maintenir les contraintes fortes imposées au projet pour qu'il nuise le moins possible au développement de cette zone ?

M. le président.- La parole est à Mme Van Achter pour sa question d'actualité jointe.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *L'auditeur du Conseil d'État est*

de mobiliteitsproblemen rond Docks Brussel. Ik heb het verslag gelezen en het is heel duidelijk dat hij vindt dat de mobiliteit niet wordt aangepakt. Ik heb de minister vorige maandag in de commissie nog gevraagd wat er zou gebeuren. Ik was bijzonder verbaasd, want van de voetgangerstunnel tussen het station van Schaarbeek en Docks Brussel is er hoogstwaarschijnlijk geen sprake meer, noch van de tramhaltes die verplaatst zouden moeten worden.

Ik heb gesproken met de journalist die achterhaald heeft dat er blijkbaar een nieuwe milieuvergunning in de maak is en die u daarover aangesproken heeft. Hallucinant is dat hij zegt dat de regering die vergunning iets meer zal motiveren, omdat de Raad van State heeft gezegd dat ze slecht gemotiveerd was. Dat staat echter niet in het verslag van de auditeur van de Raad van State. Mooiere woorden gebruiken of iets zeggen in tien zinnen in plaats van in drie, zal de mobiliteit rond Dockx niet verbeteren. Dat is een andere verpakking voor hetzelfde probleem.

Welke maatregelen plant de regering bovenop de huidige maatregelen, die de Raad van State onvoldoende vindt? Die maatregelen moeten niet alleen voldoende zijn, maar ze moeten ook gerealiseerd kunnen worden. Ook dat is een belangrijk criterium voor de Raad van State. Het volstaat niet om te hopen en te zeggen dat het Brusselse verkeer ooit wel eens zal afnemen.

Klopt de informatie van de journalist en komt er, om tijd te winnen, eerst een betere motivering? De kans bestaat dat er uiteindelijk dan toch een shoppingcenter komt, zonder begeleidende maatregelen en met de nodige overlast en verkeersproblemen van dien.

Hoe zal de regering deze kwestie aanpakken?

De voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault, minister.- Uw vraag gaat over de ontwikkeling van het dossier inzake de milieuvergunning voor Docks Brussel.

Met het besluit van 20 juni 2013 verleende de vorige Brusselse regering een milieuvergunning voor het project.

impitoyable à propos des problèmes de mobilité aux abords de Docks Brussel. J'ai été très étonnée d'apprendre en commission lundi dernier qu'il n'était plus que probablement plus question du tunnel piétonnier reliant la gare de Schaerbeek et Docks Brussel, ni du déplacement des arrêts de tram.

En outre, d'après le journaliste qui a découvert l'existence d'un nouveau permis d'environnement en préparation, le gouvernement entend motiver davantage le permis afin de répondre à la critique du Conseil d'État portant sur la motivation médiocre. Or, ce point ne figure pas dans le rapport de l'auditeur. Un texte plus éloquent n'améliorera pas la mobilité aux abords de Docks Brussel.

Quelles mesures supplémentaires le gouvernement envisage-t-il de prendre ? Il faudra non seulement qu'elles soient suffisantes, mais aussi réalisables. Il s'agit de critères importants pour le Conseil d'État.

L'information du journaliste est-elle exacte et le nouveau permis est-il avant tout mieux motivé ? Il risque d'y avoir quand même un centre commercial, dépourvu de mesures d'accompagnement, mais synonyme de nuisances et d'embouteillages.

Comment le gouvernement va-t-il régler cette question ?

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

Mme Céline Fremault, ministre (en néerlandais).- *Le gouvernement précédent a accordé un permis d'environnement à Docks Brussel par arrêté le 20 juin 2013.*

(poursuivant en français)

Comme vous l'avez tous souligné, l'arrêté a fait

(verder in het Frans)

Verscheidene buurtbewoners en verenigingen dienden met betrekking tot dat besluit echter een verzoekschrift tot nietigverklaring in bij de Raad van State.

(verder in het Nederlands)

De auditeur van de Raad van State heeft eind mei verslag uitgebracht over het dossier. Zijn conclusie is negatief. Hij vraagt de vernietiging van het besluit, met als argument dat er een slechte motivering was inzake de mobiliteitsaspecten en de aspecten met betrekking tot de stedenbouwkundige regelgeving.

(verder in het Frans)

Op 24 februari had de Raad van State om gelijkaardige redenen al de sociaaleconomische vergunning voor Dockx Brussel nietig verklaard

(verder in het Nederlands)

Om die redenen heeft de regering op 2 juli beslist om de oorspronkelijke milieuvergunning, die werd goedgekeurd met het besluit van 20 juni 2013, in te trekken en een nieuwe, beter gemotiveerde milieuvergunning te verstrekken.

(verder in het Frans)

In de nieuwe milieuvergunning is inhoudelijk gezien niets fundamenteels veranderd. Zo werden alle mobiliteitsvoorwaarden behouden en werden er geen nieuwe voorwaarden toegevoegd.

(verder in het Nederlands)

De Brusselse regering heeft enkel een motivering aan de vergunning toegevoegd om in te gaan op de kritiek van de auditeur van de Raad van State.

(verder in het Frans)

Het is dus niet meer dan een procedurekwestie.

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Wij zijn natuurlijk blij dat de voorwaarden gehandhaafd worden in de nieuwe vergunning, waarvan we

l'objet d'un recours en annulation du Conseil d'État par plusieurs riverains et associations.

(poursuivant en néerlandais)

L'auditeur du Conseil d'État a remis son rapport fin mai. Il a demandé l'annulation de l'arrêté au motif que les aspects relatifs à la mobilité et à la réglementation urbanistique étaient mal motivés.

(poursuivant en français)

Vous n'êtes pas sans savoir que le Conseil d'État a déjà annulé par son arrêt du 24 février 2015 le permis socio-économique de Docks Brussel, pour des motifs similaires à ceux repris dans le rapport de l'auditeur.

(poursuivant en néerlandais)

Pour ces raisons, le gouvernement a décidé le 2 juillet de remplacer le permis d'environnement original par un nouveau permis d'environnement mieux motivé.

(poursuivant en français)

Il s'agit donc d'un retrait de l'ancien permis afin d'accorder un nouveau permis à partir d'une meilleure motivation. Sur le fond, le nouveau permis d'environnement est identique à l'ancien. Par conséquent, toutes les conditions qui assortissaient l'ancien permis notamment en matière de mobilité ont été reprises à l'identique dans le nouveau permis. Aucune nouvelle condition n'a été ajoutée.

(poursuivant en néerlandais)

Le gouvernement bruxellois a ajouté une motivation au permis uniquement pour donner suite à la critique de l'auditeur du Conseil d'État.

(poursuivant en français)

La réponse est une question de procédure et uniquement de procédure.

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Nous sommes naturellement satisfaits du maintien des conditions dans le nouveau permis, mais il*

hopen dat ze overeind blijft.

Met de vergunning legt de regering niet alleen bepaalde voorwaarden op. Zij engageert zich ook tot het nemen van een aantal maatregelen. Dan moet zij er ook op toezien dat die tegen 2016 worden uitgevoerd. Sommige werkzaamheden zijn nog niet eens van start gegaan. Als daar niet dringend werk van wordt gemaakt, worden de projectontwikkelaars van Docks Brussel voor het lapje gehouden, want het shoppingcenter zal dan niet in 2016 kunnen openen.

Kortom, het is een goede zaak dat u de strenge voorwaarden behoudt, maar u moet er ook op toezien dat eraan wordt voldaan. Daarover zullen we de regering blijven interpellieren.

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (*in het Frans*).- *Uw antwoord stelt me deels gerust, aangezien de milieuvorwaarden identiek blijven.*

Ik wil het even hebben over een aspect dat onder de sociaal-economische vergunning valt. Docks Brussel mag conform de gestelde stedenbouwkundige voorwaarden enkel aan grote winkelketens en grote gespecialiseerde winkels onderdak verschaffen. In een vorig debat zei de minister-president dat de vervulling van die voorwaarde zou gecontroleerd worden zodra het project vorm had gekregen.

Hopelijk zal de regering in verband met de milieuvorwaarden niet eenzelfde afwachtende houding aannemen.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cielkje Van Achter (N-VA).- Dit is een verontrustend antwoord. U zegt dat de Raad van State stelt dat de voorwaarden onvoldoende zijn en dat het niet vaststaat of ze zullen worden gerealiseerd. U wilt die voorwaarden nu gewoon beter motiveren. De buurtbewoners, de Brusselaars en iedereen die langs Docks Brussel moet passeren, zullen in de file staan. Het mobiliteitsprobleem wordt niet opgelost.

faudra en assurer le respect.

Par le biais de ce permis, le gouvernement s'engage aussi à prendre des mesures qui devront être mises en œuvre pour 2016. Faute d'action rapide, le centre commercial ne pourra pas ouvrir en 2016.

Je ne manquerai pas d'interpeller à nouveau le gouvernement à propos des conditions et de leur respect.

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

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Merci pour cette réponse partiellement rassurante, puisque les conditions environnementales sont les mêmes.

Je voudrais néanmoins attirer l'attention du gouvernement sur le fait que, dans un échange précédent avec le ministre-président sur le volet socio-économique du permis, j'ai rappelé que le projet Docks Brussel était un centre commercial particulier: les conditions urbanistiques fixées précisent qu'il doit s'agir de grandes enseignes, de grands magasins spécialisés. Le ministre-président m'avait dit, à l'époque, qu'il serait temps de voir, une fois le projet mis en place, quels types d'enseignes s'y installeraient. J'espère qu'en matière d'environnement, on ne fera pas comme en matière d'urbanisme, et que vous n'attendrez pas que ce centre ouvre pour vérifier que les conditions environnementales sont bien rencontrées.

M. le président.- La parole est à Mme Van Achter.

Mme Cielkje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Votre réponse est inquiétante. Vous dites que le Conseil d'État estime que les conditions sont insuffisantes et qu'il n'est pas certain qu'elles seront réalisées. Vous voulez maintenant mieux motiver ces conditions, mais les problèmes de mobilité ne seront pas résolus pour autant.*

De regering moet haar verantwoordelijkheid nemen, naar de Raad van State luisteren en voorwaarden opleggen aan projectontwikkelaar Equilis zodat er bijvoorbeeld een voetgangerstunnel komt. Ze moet het dossier ernstig nemen en mag het niet op zijn beloop laten. Als de regering de voorwaarden beter motiveert, moet u misschien een nieuwe advocaat nemen. U zult immers ongetwijfeld opnieuw problemen krijgen. Hetzelfde geldt voor de sociaal-economische vergunning, waartegen ook al een nieuw beroep is ingediend. U lost de problemen niet op! U blijft gewoon blind voor de situatie. Dat is heel erg.

**DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER
DOMINIEK LOOTENS-STAEL**

**AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS,
STAATSSECRETARIS VAN HET
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GE-
WEST, BELAST MET ONT-
WIKKELINGSSAMENWERKING, VER-
KEERSVEILIGHEIDSBELEID, GE-
WESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE
INFORMATICA EN DIGITALISERING,
GELIJKEKANSENBELEID EN
DIERENWELZIJN,**

betreffende "de steun van de Brusselse regering aan de campagne 'Racism, game over'".

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

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- De Brusselse regering heeft beslist om de campagne 'Racism, game over' te ondersteunen. Dat is op zich een goede zaak, want er bestaan heel wat uitingen van racisme, weliswaar in alle richtingen. Ik heb in deze stad al meermaals "sale Flamand" naar het hoofd geslingerd gekregen, en werd ook al wel voor "sale blanc" uitgekreten. Racisme doet zich dus wel degelijk voor onder heel wat vormen en varianten.

Deze campagne wil niet alleen het racisme, maar ook alle vormen van discriminatie bestrijden. Dat gebeurt in samenwerking met de grote vakbonden. Engageren die vakbonden zich dan ook zelf om alle vormen van discriminatie een halt toe te roepen? Ook zij bezondigen zich daar immers aan tegenover mensen met een bepaalde politieke overtuiging.

Le gouvernement doit prendre ses responsabilités, écouter le Conseil d'État et imposer des conditions à Equilis de telle sorte, par exemple, qu'il y ait un tunnel destiné aux piétons.

Si le gouvernement motive mieux les conditions, vous devriez peut-être prendre un nouvel avocat, car vous aurez certainement à nouveau des problèmes. Il en va de même pour le permis socio-économique, contre lequel un nouveau recours a été introduit. Vous ne résolvez pas les problèmes !

**QUESTION D'ACTUALITÉ DE M.
DOMINIEK LOOTENS-STAEL**

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

concernant "le soutien du gouvernement bruxellois à la campagne 'Racism, game over'".

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

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) *(en néerlandais).*- *Le gouvernement bruxellois a décidé de soutenir la campagne "Racism, game over" qui entend lutter non seulement contre le racisme, mais également contre toutes formes de discriminations.*

Cette campagne est menée en collaboration avec les grands syndicats du pays. Ces syndicats s'engagent-ils dès lors à mettre fin eux-mêmes à toutes formes de discrimination, également à celles fondées sur des convictions politiques ? Car les syndicats licencient parfois sur-le-champ des personnes qui défendent ardemment certaines idées politiques.

Cette campagne se concentrera-t-elle également sur les médias flamands de Bruxelles pour que

Mensen worden door de vakbonden soms op staande voet ontslagen, als ze bepaalde politieke ideeën aanhangen.

Zal de campagne zich ook richten op de Vlaams-Brusselse media om er de discriminatie op basis van politieke overtuiging de wereld uit te helpen?

Zal de regering zelf het voorbeeld geven en zich niet meer bezondigen aan positieve discriminatie? Positieve discriminatie is ook een vorm van discriminatie: als je iemand positief discrimineert, meestal op basis van afkomst, nationaliteit of ras, dan discrimineer je onvermijdelijk iemand anders negatief.

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris.- Het is een goede zaak dat de problematiek van discriminatie op de werkvloer wordt aangepakt. Vorig jaar alleen al werden er 1.670 meldingen genoteerd door het Interfederaal Gelijkekansencentrum. Liefst 24% daarvan had betrekking op discriminatie op de werkvloer.

Ik ben verheugd over de positieve dynamiek waarmee de vakbonden (ACV, ABVV en ACLVB) dit fenomeen willen bestrijden. De klemtoon ligt daarbij op de toestand in privéondernemingen. De campagne is erop gericht vakbondsafgevaardigden te sensibiliseren, maar ook werknemers en werkzoekenden, met de bedoeling dat de werknemers ambassadeurs op het gebied van gelijke kansen zouden worden. Ook ondernemingsraden worden erbij betrokken: zij moeten niet alleen meer divers worden op het gebied van geslacht, maar ze moeten ook meer opengesteld worden voor mensen met een allochtone afkomst of een beperking.

Er bestaat in ons gewest een wettelijk kader om vormen van discriminatie te bestrijden en de diversiteit te bevorderen. Het gaat om omzettingen van Europese richtlijnen. Eenieder die zich gediscrimineerd voelt op basis van een van de gronden die wettelijk bepaald zijn, kan zich altijd richten tot het Interfederaal Gelijkekansencentrum.

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

cesse la discrimination fondée sur les convictions politiques ?

Le gouvernement donnera-t-il lui-même l'exemple en ne pratiquant plus la discrimination positive, qui est une forme de discrimination, puisqu'elle lèse inévitablement d'autres personnes ?

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

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État (en néerlandais).- *Il est positif que la discrimination au travail soit appréhendée. Pour la seule année 2014, elle représentait en effet 24% des 1.670 déclarations actées par le Centre interfédéral pour l'égalité des chances.*

Je me réjouis de la dynamique positive avec laquelle les principaux syndicats du pays veulent combattre ce phénomène, en particulier dans les entreprises du secteur privé. Cette campagne vise à sensibiliser les délégués syndicaux, les travailleurs et les demandeurs d'emploi, mais aussi les conseils d'entreprise à la question de l'égalité des chances.

Notre Région possède un cadre légal pour lutter contre la discrimination et favoriser la diversité. Toute personne qui s'estime discriminée sur cette base peut s'adresser au Centre interfédéral pour l'égalité des chances.

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

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- U spreekt over ongeveer 1.700 meldingen. Meldingen zijn niet altijd aangetoonde of bewezen feiten. Daarmee wil ik uiteraard niet ontkennen dat er discriminatie op de werkvloer is, net als bij de aanwerving. Het kan echter ook niet de bedoeling zijn om bedrijven ertoe aan te zetten om mensen in dienst te nemen op basis van huidskleur of op basis van afkomst. Het bedrijfsleven is erbij gebaat om mensen in dienst te nemen op basis van de noden van het bedrijf. Dat zal er in de meeste gevallen hopelijk toe leiden dat mensen geselecteerd worden op basis van kwaliteit en niet op basis van achtergrond, afkomst of huidskleur.

Uiteraard zijn er uitzonderingen die de regel bevestigen, en daar moet u tegen optreden.

De vakbonden, die in deze campagne het voortouw nemen en die privéondernemingen zijn, helaas zonder rechtspersoonlijkheid, zouden het voorbeeld moeten geven en niemand discrimineren op welke basis dan ook, zeker niet op basis van politieke overtuiging.

Ik roep ten slotte de Brusselse regering op om een halt toe te roepen aan positieve discriminatie, die ook een vorm is van discriminatie, en zich bijvoorbeeld bij de aanwerving van personeel te baseren op kwaliteit, integriteit en inzetbaarheid. Als iedereen zijn beste beentje voorzet, zal de discriminatie vanzelf verdwijnen.

*(Applaus bij PTB*PVDA-GO! en de sp.a)*

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD VERSTRAETE

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

EN AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de gewestelijke financiering

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) *(en néerlandais).*- *Vous parlez d'environ 1.700 déclarations, mais il ne s'agit pas toujours de faits prouvés. Je ne nie pas qu'il y ait discrimination au travail et à l'embauche. Mais il ne faut pas non plus inciter les entreprises à embaucher des personnes sur la base de leur couleur de peau ou de leurs origines, sans qu'elles répondent à leurs besoins. Il est à espérer que la sélection s'effectue dans la plupart des cas sur la base des qualités et non pas des origines.*

Bien sûr, il existe des exceptions qui confirment la règle et qui exigent votre intervention.

Les syndicats et ces entreprises privées devraient montrer l'exemple et ne discriminer personne sur quelque base que ce soit, et certainement pas pour des convictions politiques.

J'appelle enfin le gouvernement bruxellois à cesser toute discrimination positive et à fonder les recrutements sur les qualités, l'intégrité et l'employabilité des postulants. Si chacun fait de son mieux, la discrimination disparaîtra d'elle-même.

*(Applaudissements sur les bancs du PTB*PVDA-GO ! et du sp.a)*

QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. ARNAUD VERSTRAETE

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

ET À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "le financement régional pour la

voor de bouw van de parking van het toekomstig nationaal stadion".

TOEGEVOEGDE DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER JOHAN VAN DEN DRIESSCHE,

betreffende "de financiering van de nieuwe ondergrondse parking van het toekomstig nationaal stadion".

TOEGEVOEGDE DRINGENDE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE,

betreffende "de financiering van de parking van 11.000 plaatsen naast het toekomstig nationaal stadion".

De voorzitter.- Minister Guy Vanhengel zal de dringende vragen beantwoorden.

De heer Verstraete heeft het woord.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Maandag kondigde u in de commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken aan dat er niets op papier staat over de engagementen van het Brussels Gewest in het kader van het dossier over het nieuwe stadion. Gisteren lasen we in de pers dat er een akkoord zou zijn over steun voor de bouw van een parking onder het stadion. Daarvoor zou het gewest 40 miljoen euro betalen, de stad Brussel 40 miljoen euro en de privépartner 85 miljoen euro. Er is ook nog sprake van een bijkomend bedrag van 2 miljoen euro per jaar. Er is niet vermeld hoe lang dat betaald moet worden.

Klopt die informatie? Zo niet, wat zijn de juiste cijfers? Wie zijn de privépartners die bij de parking betrokken zijn? Hoe worden de kosten verantwoord? Hoe worden de opbrengsten verdeeld tussen de overheden en de privépartners?

Welke rol speelt RSC Anderlecht inzake de kosten en opbrengsten van die parking?

De voorzitter.- De heer Van den Driessche heeft het woord voor zijn toegevoegde dringende vraag.

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- Er werd een akkoord gesloten over de financiering van de ondergrondse parking op het terrein van parking C. Wat is de inbreng van Neo, van de stad

construction du parking du futur stade national".

QUESTION D'ACTUALITÉ JOINTE DE M. JOHAN VAN DEN DRIESSCHE,

concernant "le financement du nouveau parking souterrain du futur stade national".

QUESTION D'ACTUALITÉ JOINTE DE MME CÉLINE DELFORGE,

concernant "le financement du parking de 11.000 places à côté du futur stade national".

M. le président.- Le ministre Guy Vanhengel répondra aux questions d'actualité.

La parole est à M. Verstraete.

M. Arnaud Verstraete (Groen) (*en néerlandais*).- Hier, la presse a annoncé qu'il y aurait un accord à propos de la construction d'un parking sous le stade et que la Région paierait 40 millions d'euros et le partenaire privé 85 millions d'euros. Il est aussi question d'un montant supplémentaire de deux millions d'euros par an.

Cette information et ces chiffres sont-ils exacts ? Quels sont les partenaires privés ? Comment les coûts sont-ils justifiés ? Comment les revenus seront-ils partagés entre les pouvoirs publics et les partenaires privés ?

Quel est le rôle du RSC Anderlecht par rapport aux coûts et recettes de ce parking ?

M. le président.- La parole est à M. Van den Driessche pour sa question d'actualité jointe.

M. Johan Van den Driessche (N-VA) (*en néerlandais*).- Un accord a été conclu concernant le financement du parking souterrain sur le site du parking C. Quels sont les apports de Neo, de la

Brussel en van het Brussels Gewest?

Welke bijkomende omgevingswerkzaamheden worden er nog gepland? Hoeveel zullen die kosten?

Blijkbaar moet er in de buurt nog een gaspijplijn verlegd worden. Hoeveel zal dat kosten en wie zal dat betalen?

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord voor haar toegevoegde dringende vraag.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (*in het Frans*).- *Kunt u een stand van zaken geven over de financiering van het nieuwe stadion, en meer bepaald over wat er gisteren werd beslist inzake de eenmalige en de jaarlijkse bijdragen van het Brussels Gewest en de eventuele belasting op de parkeerplaatsen?*

Ik vernam dat 3.000 parkeerplaatsen als overstapparkeerplaatsen bedoeld zijn en dat er nog 8.000 andere parkeerplaatsen komen. Kunt u het verschil toelichten? Zullen pendelaars enkel de overstapparkeerplaatsen kunnen gebruiken? Wellicht zullen de overige parkeerplaatsen dan vaak leegstaan.

Worden alle parkeerplaatsen betalend? Zo ja, komt er een prijsverschil tussen de verschillende soorten parkeerplaatsen?

De voorzitter.- De heer Vanhengel heeft het woord.

De heer Guy Vanhengel, minister.- Zoals ik vorige week al heb gezegd tijdens het lange commissiedebat over dit onderwerp, moet er een onderscheid worden gemaakt tussen de infrastructuurwerkzaamheden voor de herinrichting van de Heizelvlakte en het voetbalstadion. Enerzijds is er het stadion, dat op zichzelf staat, anderzijds de parking.

De parking, die goed is voor 10.000 tot 11.000 plaatsen, wordt aangelegd door een vennootschap van privépartners en van Neo, de instantie die de herinrichting van de Heizelvlakte in goede banen leidt. De participatie van Neo in de uitbating van de

Ville de Bruxelles et de la Région bruxelloise ?

Quels travaux supplémentaires sont-ils encore prévus dans les environs ? Combien coûteront-ils ?

Une conduite de gaz doit être déplacée dans le voisinage. Combien cela coûtera-t-il et qui paiera ?

M. le président.- La parole est à Mme Delforge pour sa question d'actualité jointe.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- La question principale relative au financement du stade porte, bien sûr, sur ce qui a été décidé hier : l'état du dossier et le montant que la Région va mettre sur la table, en frais d'investissement (one shot), en frais annuels et en matière de taxes éventuelles sur les parkings.

Par ailleurs, on entend parler de 3.000 places de parking de transit et de 8.000 autres places. Quelle est la différence de statut entre les deux types de places ? Cela signifierait-t-il qu'un navetteur aurait le droit d'occuper l'une des 3.000 places de transit, mais pas les 8.000 autres places qui, pourtant, ne seront sans doute pas occupées en permanence, surtout aux heures de bureau.

Toutes les places seront-elles payantes ? Si oui, le prix sera-t-il identique pour tout le monde, vu la différence de statut entre "place pour navetteur" et "place autre" ? Ou alors le parking sera-t-il gratuit pour tout le monde ?

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

M. Guy Vanhengel, ministre (*en néerlandais*).- *Comme je l'ai déjà dit la semaine dernière en commission, il faut distinguer les travaux d'infrastructure pour réaménager le Heysel, dont fait partie le parking, du stade de football.*

Le parking, qui comportera environ 10.000 places, sera aménagé par une association de partenaires privés et de Neo. La participation de Neo dans l'exploitation du parking est possible grâce à une capitalisation de Neo à hauteur de maximum 40 millions d'euros par la Région de Bruxelles-Capitale et de 40 millions d'euros par la Ville de Bruxelles. Le coût total de l'aménagement du

parking wordt mogelijk dankzij een kapitalisatie van Neo ten belope van maximaal 40 miljoen euro door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en 40 miljoen euro door de stad Brussel. De totale kostprijs voor de aanleg van de parking bedraagt naar schatting ongeveer 165 miljoen euro.

Naar verwachting zal de uitbating van de parking na ongeveer drie jaar winst opleveren die uiteraard zal worden verdeeld onder de aandeelhouders van de vennootschap die de exploitatie voor haar rekening neemt.

RSC Anderlecht is als huurder van het stadion niet betrokken bij de financiering, constructie of uitbating van de parking.

Het was al langer geweten dat er een gaspijpleiding verlegd moet worden. Die kwestie wordt geregeld door Ghelamco, de bouwer van het stadion, enerzijds en Eandis en Sibelga anderzijds.

Een deel van de parking wordt een overstapparking. Vandaar de betrokkenheid van de minister van Mobiliteit. De Brusselse regering heeft, zoals bekend, een plan opgesteld om overstapparkings te ontwikkelen bij de gewestgrens.

Nu er een comfortabele, goed uitgeruste parking wordt aangelegd vlak naast de Ring, zou het jammer zijn om die niet te benutten als transitparking. Ik heb het nu niet meer over de bouw van de parking, maar over de exploitatie ervan. Op termijn is het de bedoeling om ongeveer 3.000 plaatsen te gebruiken voor de overstapparking. Net zoals bij alle andere overstapparkings zal op dat ogenblik de exploitant van de parking moeten samenwerken met de maatschappijen van openbaar vervoer in Brussel. Ze moeten tot een akkoord komen over de randvoorwaarden voor de uitbating van de overstapparking.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Als ik het juist begrijp, is het bedrag van 2 miljoen euro waarvan sprake was in de pers, niet juist. Er wordt blijkbaar geen jaarlijks bedrag uitgetrokken voor de exploitatie.

De heer Guy Vanhengel, minister.- De beslissing die de Brusselse regering gisteren heeft genomen, is heel eenvoudig. We trekken maximaal 40 miljoen euro uit voor de kapitalisatie van Neo. Met dat geld

parking est estimé à environ 165 millions d'euros.

L'exploitation du parking générera des bénéfices après environ trois ans et ceux-ci seront répartis entre les actionnaires de la société qui prendra l'exploitation à son compte.

En tant que locataire du stade, le RSC Anderlecht n'est impliqué ni dans le financement, ni dans la construction ou l'exploitation du parking.

Cela fait longtemps que nous savions qu'une conduite de gaz devait être déplacée. Cette question est réglée par Ghelamco, le constructeur du stade, d'une part, et Eandis et Sibelga, d'autre part.

Une partie du parking sera un parking de dissuasion, d'où l'implication du ministre chargé de la Mobilité.

À terme, l'objectif est d'utiliser 3.000 places de ce parking bien équipé et situé à proximité du ring pour du parking de dissuasion. Comme dans presque tous les parkings de dissuasion, l'exploitant du parking devra collaborer avec les sociétés de transports publics. Ils doivent trouver un accord sur les conditions annexes de l'exploitation du parking de dissuasion.

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).*- *Si je comprends bien, le montant de 2 millions dont parlait la presse n'était pas exact. Il n'y a manifestement pas de montant annuel pour l'exploitation.*

M. Guy Vanhengel, ministre *(en néerlandais).*- *La décision que le gouvernement bruxellois a prise hier est très simple. Nous sortons un maximum de 40 millions d'euros pour capitaliser Neo et cet*

moet het mogelijk worden om de vennootschap op te richten die de parking zal bouwen.

De begeleidende werken verlopen stap voor stap, en maken voor een deel ook onderdeel uit van de constructie van de parking zelf, bijvoorbeeld de aanleg van de toegangsweg. Er wordt nog volop gewerkt aan andere korte stukjes weg.

De voorzitter.- De heer Verstraete heeft het woord.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ik herinner mij nog dat u zei dat de bouw van het stadion en de aanleg van de parking de belastingbetaler geen geld zou kosten.

De heer Guy Vanhengel, minister.- Dat klopt nog steeds.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- U blijft dat volhouden, maar we stellen ondertussen vast dat de stad Brussel 120 miljoen euro moet bijdragen. Dat is weliswaar niet uw bevoegdheid, maar de Brusselaar zal er wel voor moeten betalen.

Nu valt er nog een nieuwe factuur van 80 miljoen euro voor de parking in de bus. Die heeft volgens u niets te maken met het stadion. Maar als het van de stadionbouwer had afgehangen, was er geen parking en was het stadion alleen maar met het openbaar vervoer en de fiets bereikbaar.

De heer Guy Vanhengel, minister.- Dat klopt niet. U probeert moedwillig verwarring te zaaien.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Dat doe ik niet.

De voorzitter.- Dit is een dringende vraag. U mag geen uitgebreid debat voeren over dit onderwerp.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ik leg gewoon uit dat de kosten voor de burger inzake het stadion steeds meer toenemen. Het is belangrijk dat u zo snel mogelijk transparantie schept.

De heer Guy Vanhengel, minister.- Dat heb ik afgelopen week urenlang gedaan tijdens de commissievergadering.

argent permet de constituer la société qui va construire le parking.

Les travaux concomitants se font étape par étape, et font aussi partiellement partie de la construction du parking, comme l'aménagement des voies d'accès.

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

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).*- *Je me rappelle que vous aviez dit que la construction du stade et l'aménagement du parking ne coûteraient rien aux contribuables.*

M. Guy Vanhengel, ministre *(en néerlandais).*- *C'est toujours exact.*

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).*- *Vous persistez à l'affirmer, mais nous constatons que la Ville de Bruxelles doit contribuer à hauteur de 120 millions. Ce n'est certes pas de votre compétence, mais les Bruxellois devront payer.*

Et maintenant, il y a une nouvelle facture de 80 millions d'euros pour le parking. D'après vous, cela n'aurait rien à voir avec le stade, mais si cela n'avait dépendu que du constructeur du stade, il n'y aurait pas eu de parking et le stade n'aurait été accessible qu'en transports en commun et à vélo.

M. Guy Vanhengel, ministre *(en néerlandais).*- *Ce n'est pas exact. Vous essayez de semer le trouble.*

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).*- *Non.*

M. le président.- Il s'agit d'une question d'actualité. Vous ne pouvez pas vous lancer dans un débat approfondi.

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).*- *J'explique juste que le coût du stade augmente pour les citoyens. Il faut que vous jouiez la transparence au plus vite.*

M. Guy Vanhengel, ministre *(en néerlandais).*- *C'est ce que j'ai fait pendant des heures en commission la semaine dernière.*

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Eigenlijk leren we niet veel nieuws. Het was al duidelijk welke bijdrage het Brussels Gewest zou leveren.*

De heer Guy Vanhengel, minister *(in het Frans).*- *Het Brussels Gewest investeert.*

De heer Rudi Vervoort, minister-president *(in het Frans).*- *Tijdens de vorige regeerperiode werd al beslist dat het Brussels Gewest in Neo zou investeren.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Mag ik misschien uitspreken? U onderbreekt de oppositie voortdurend.*

De voorzitter.- Ga uw gang, mevrouw Delforge.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *We wisten al dat het Brussels Gewest in een eerste fase 40 miljoen euro zou investeren. Over wat er daarna zal gebeuren, tasten we nog in het duister.*

Het is eigenlijk onvoorstelbaar dat het Brussels Gewest betaalt voor parkings om wagens tot de rand van de stad te brengen.

De heer Rudi Vervoort, minister-president *(in het Frans).*- *U weet toch dat we ook hebben beslist om 15 miljoen euro te investeren in een ondergrondse parking op het Koningin Astridplein in Jette? En daar zegt u niets over!*

(Rumoer)

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Ik wil het best eens hebben over alle parkings in het Brussels Gewest!*

De heer Rudi Vervoort, minister-president *(in het Frans).*- *Waarom zegt u niet gewoon dat u niet mee de verantwoordelijkheid wilt dragen voor het nieuwe stadion?*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Waarom laat u me niet uitspreken? Blijkbaar*

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Nous n'avons pas obtenu beaucoup plus de réponses. Nous avons bien compris ce que la Région allait mettre d'office sur la table dans un premier temps.

M. Guy Vanhengel, ministre.- La Région investit.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Nous avons décidé ensemble d'investir dans le projet Neo et ce, dès la précédente législature.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Est-il possible de laisser un député Ecolo s'exprimer sans l'interrompre systématiquement ? Votre incapacité à laisser parler l'opposition est assez impressionnante !

M. le président.- Avancez, Mme Delforge.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- On a bien compris que, dans un premier temps, la Région investissait 40 millions d'euros. Pour la suite, on verra...

En revanche, ce qui est assez piquant de remarquer, c'est que pendant que la Région finance des parkings pour que les voitures continuent à affluer aux portes de Bruxelles...

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Savez-vous que, pas plus tard qu'hier, nous avons décidé d'investir 15 millions d'euros dans la construction d'un parking public souterrain à la place du Miroir à Jette ? Et de cela, vous n'en dites pas un mot !

(Rumeurs)

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Ça tombe assez bien, j'étais en train de parler du parking à côté du stade. Si vous voulez, on peut reparler des parkings de toute la Région !

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Dites que vous n'assumez pas le stade, c'est tout !

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Où est le problème ? Pourquoi ne me laissez-vous pas

spreekt u niet graag over de investering van 40 miljoen euro en de onzekere toekomst van het dossier!

De heer Rudi Vervoort, minister *(in het Frans).*- *Weet u hoeveel we in Neo investeren?*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Aanvankelijk werd gezegd dat het nieuwe stadion de overheid geen cent zou kosten. Nu zitten we al aan 40 miljoen euro!*

De heer Guy Vanhengel, minister *(in het Frans).*- *Mevrouw Delforge, u verdraait de feiten.*

De heer Rudi Vervoort, minister-president *(in het Frans).*- *De investeerder zei de parking volledig te zullen betalen.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *U verdraait de feiten door te doen alsof het voetbalstadion niets zal kosten.*

De heer Guy Vanhengel, minister *(in het Frans).*- *Het stadion zal de belastingbetaler niets kosten.*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Ik vind het onaanvaardbaar dat er wordt geïnvesteerd in een parking die alleen dient om mensen naar Brussel te brengen. Geen enkele Brusselaar zal zijn auto daar parkeren om met het openbaar vervoer verder te reizen naar de Rand.*

(Samenspraak)

Ondertussen krijgen we te horen dat De Lijn een nachtbus van Brussel naar de luchthaven wil schrappen. Ik krijg de indruk dat Brussel alleen goed is om te betalen voor ondergrondse parkings buiten het Brussels Gewest.

De heer Guy Vanhengel, minister *(in het Frans).*- *Maar parking C bestaat al lang. Hij is eigendom van Brussel-Stad en ligt net buiten het Brussels Gewest.*

(Rumoer)

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- *Mocht die 80 miljoen euro worden geïnvesteerd in het Koning Boudewijnstadion, dan hadden we ook*

terminer ? Qu'est-ce qui vous dérange ? Manifestement, vous n'avez pas envie de parler de certaines choses et vous n'avez pas envie de parler du fait qu'on s'engage dans un premier temps pour 40 millions d'euros et qu'on ne sait pas vers où on va.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- *Et sur Neo, à combien on s'engage ?*

Mme Céline Delforge (Ecolo).- *Et c'est assez piquant de constater que le stade qui, au départ, n'allait rien coûter aux pouvoirs publics, va déjà leur coûter 40 millions d'euros rien qu'en parkings.*

M. Guy Vanhengel, ministre.- *Ça, c'est de la désinformation, Mme Delforge.*

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- *L'investisseur prenait en charge 100% des coûts de l'investissement du parking.*

Mme Céline Delforge (Ecolo).- *Je suis d'accord avec vous, c'est de la désinformation d'avoir dit que ce stade ne coûterait rien.*

M. Guy Vanhengel, ministre.- *Ce stade ne coûtera rien aux contribuables.*

Mme Céline Delforge (Ecolo).- *Par contre, je trouve extrêmement piquant qu'on soit en train d'investir autant dans un parking souterrain qui ne fonctionnera que dans un sens. Je ne connais aucun Bruxellois qui va aller garer sa voiture là pour prendre le métro et quitter la Région.*

(Colloques)

Je trouve étonnant qu'on fasse cet investissement au moment où justement De Lijn supprime une ligne de nuit dans Bruxelles. Je commence à croire que Bruxelles est en fait là pour financer des parkings souterrains en dehors de la Région.

M. Guy Vanhengel, ministre.- *Mais ce parking existait déjà, était propriété de la Ville de Bruxelles et se situait en dehors de Bruxelles.*

(Rumeurs)

M. Johan Van den Driessche (N-VA) *(en néerlandais).*- *Si ces 80 millions étaient investis dans le stade Roi Baudouin, nous aurions aussi un*

een voetbalstadion, moesten we niet investeren in een dure ondergrondse parking en zou er een oplossing zijn voor de organisatie van het EK voetbal en voor de Memorial Van Damme. Die optie is bovendien beter voor het milieu. Ik betreur dat dat alternatief systematisch wordt weggewuifd. Ik vraag me echt af wat daar achter zit.

De heer Guy Vanhengel, minister.- En ik vraag me af wat er achter zit wanneer de heer Van den Driessche voortdurend dit dossier te berde brengt. Onze motieven zijn bekend, de uwe daarentegen niet! Deel ze ons eens mee!

(Rumoer)

Van wie hier zit, wordt verwacht dat ze de Brusselaars en hun belangen verdedigen. De heer Van den Driessche heeft duidelijk andere bedoelingen! Hij zit hier om iets anders te verdedigen. Dat is de realiteit!

(Rumoer en applaus)

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER EMMANUEL DE BOCK

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

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

betreffende "de gevolgen voor het Brussels Gewest van de vernietiging door het Grondwettelijk Hof van de taks ingevoerd door het Waals Gewest op de gsm-masten".

stade de football, nous ne devrions pas investir dans un parking souterrain onéreux et il y aurait une solution pour l'organisation de l'Euro et pour le Mémorial Van Damme. Ce serait en outre préférable pour l'environnement. Je regrette que cette alternative soit systématiquement écartée. Je me demande ce que cela cache.

M. Guy Vanhengel, ministre *(en néerlandais).*- *Et je me demande ce que M. Van den Driessche a derrière la tête lorsqu'il remet en permanence ce dossier sur le tapis. Nos motivations sont connues. Les vôtres ne le sont par contre pas !*

(Rumeurs)

Il est attendu de ceux qui siègent ici qu'ils défendent les Bruxellois et leurs intérêts. M. Van den Driessche a manifestement d'autres intentions.

(Rumeurs et applaudissements)

QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. EMMANUEL DE BOCK

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

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

concernant "les conséquences pour la Région bruxelloise de l'annulation par la Cour constitutionnelle de la taxe instaurée par la Région wallonne sur les antennes gsm".

De voorzitter.- Minister-president Rudi Vervoort zal de dringende vraag beantwoorden.

De heer De Bock heeft het woord.

De heer Emmanuel De Bock (FDF) *(in het Frans).*- *Het Grondwettelijk Hof heeft de belasting op gsm-antennes die de Waalse regering had ingevoerd, vernietigd. Afgelopen maandag zei minister Vanhengel dat zijn diensten alle recente gerechtelijke vonnissen over gsm-antennes in België en het buitenland zouden bestuderen. Hij merkte op dat het Grondwettelijk Hof nog verscheidene andere procedures tegen Waalse wetgeving en belastingen over gsm-antennes behandelde.*

Het Grondwettelijk Hof heeft het Waalse decreet vernietigd omdat, conform de Grondwet, enkel de federale overheid inzake gemeentebelastingen uitzonderingen mag maken. Als de Waalse overheid de gemeentelijke autonomie op fiscaal gebied beperkt, begeeft ze zich op federaal terrein.

Het Grondwettelijk Hof houdt rekening met de financiële gevolgen en laat de beslissing niet retroactief gelden, maar voor de toekomst is er wel een probleem.

Welk standpunt zal het Brussels Gewest in deze innemen? Ik wijs erop dat Proximus al heeft aangekondigd zijn juridische strijd te zullen voortzetten.

De opbrengsten van belastingen op gsm-antennes zijn al ingeschreven in de begrotingen: 17 miljoen euro voor de gemeenten en 10 miljoen euro voor het Brussels Gewest.

Heeft de uitspraak van het Grondwettelijk Hof gevolgen voor de ordonnantie die u voorbereidt? Moeten we de begrotingen niet aanpassen?

Misschien moeten we de zaak eens bekijken vanuit het oogpunt van het kadastraal inkomen? We moeten alleszins voor rechtszekerheid zorgen. De gsm-operatoren zijn bereid alle juridische middelen uit de kast te halen om gemeente- of gewestbelastingen op gsm-antennes aan te vechten.

M. le président.- Le ministre-président Rudi Vervoort répondra à la question d'actualité.

La parole est à M. De Bock.

M. Emmanuel De Bock (FDF).- Un arrêt de la Cour constitutionnelle annule la taxe sur les antennes gsm imposée par le gouvernement wallon. Lors d'un débat sur le sujet, lundi en commission, M. Vanhengel a répondu : "Nous ne manquons pas d'examiner tous les jugements récemment prononcés en Belgique et à l'étranger, et tous les moyens juridiques invoqués par les intéressés dans les nombreuses procédures antérieures ou pendantes. Ainsi, plusieurs recours en annulation du décret wallon et de la taxe régionale sur les pylônes sont toujours en cours d'examen à la Cour constitutionnelle belge. Il en va de même pour une nouvelle affaire dans le cadre d'une question préjudicielle posée par la Cour d'appel de Mons".

L'arrêt vient de tomber. La Cour constitutionnelle reconnaît que la Constitution réserve au législateur fédéral, en ce qui concerne les impôts communaux, les exceptions dont la nécessité est démontrée. Dès lors, en limitant l'autonomie fiscale communale, le législateur décentral wallon porte atteinte à une compétence réservée au législateur fédéral.

La Cour constitutionnelle tient compte de l'impact budgétaire en n'annulant pas les dispositions pour le passé. Cela étant, sa décision pose problème pour le futur.

Quelle position allons-nous adopter, compte tenu de ce nouvel arrêt de la Cour constitutionnelle et sachant que Proximus a d'ores et déjà annoncé vouloir continuer son combat avec les autres opérateurs pour lutter contre toute taxe, quelle qu'elle soit ?

Or, vous savez que des montants sont inscrits dans nos budgets, tant communaux que régionaux : 17 millions d'euros pour les communes et 10 millions d'euros pour la Région. Ce n'est pas rien.

Quel impact peut avoir cette décision sur l'ordonnance que vous préparez ? Ne devrions-nous pas changer notre fusil d'épaule par rapport à nos budgets respectifs, communaux et régionaux ?

De voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president (*in het Frans*).- *Het Grondwettelijk Hof heeft deze week inderdaad de knoop doorgemaakt en het Waalse decreet vernietigd.*

Dat decreet is echter niet helemaal hetzelfde als de regelgeving die we in Brussel willen invoeren. Wij willen veeleer voor gemeentelijke opcentiemen kiezen. Dat is veiliger, want de gemeentelijke autonomie op fiscaal gebied is een heilig huisje. We willen een systeem uitwerken dat niet gemakkelijk aangevochten kan worden.

Aanvankelijk deed het probleem zich op het niveau van de gemeenten voor, die het risico liepen enorme bedragen te begroten uit belastingen die door de gsm-operatoren aangevochten werden.

Ook voor de gsm-operatoren willen we voor rechtszekerheid zorgen. We willen vermijden dat ze in elk van onze gemeenten met andere regels of belastingen worden geconfronteerd.

We volgen de situatie inzake het vonnis van het Grondwettelijk Hof op de voet, maar gaan niet overhaast te werk.

De gsm-operatoren hebben voor het overleg topadvocaten ingeschakeld. Hun visie is gekleurd door hun verplichtingen en bijdragen voor de federale schatkist.

Eigenlijk zouden we ons veeleer moeten buigen over de vraag hoeveel elke betrokken instantie van de situatie kan profiteren. Het Brussels Gewest staat er trouwens goed voor.

Ne faudrait-il pas passer par le revenu cadastral ? Il nous faut en tout cas rechercher à tout prix la sécurité juridique, sachant que cette sainte alliance entre opérateurs ne lésine pas sur les moyens de défense, allant jusqu'à la Cour constitutionnelle et la Cour de justice de l'Union européenne pour combattre les taxes locales ou régionales prévues.

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

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- Il exact que l'arrêt de la Cour constitutionnelle est tombé cette semaine. Quelques informations nous avaient laissé penser qu'on se dirigeait vers une annulation du décret wallon.

De toute façon, ledit décret wallon n'est pas tout à fait comparable au système que nous imaginions puisque nous avons davantage opté pour un système proche de l'additionnel, précisément en fonction d'une jurisprudence déjà ancienne dans d'autres domaines. Par exemple, il y a de nombreuses années, la ville de Huy avait attaqué la Région wallonne selon le principe qu'on ne peut pas priver les communes de la capacité de créer des taxes. L'autonomie fiscale des communes étant un principe absolu en Belgique, notre objectif n'était pas du tout d'aller à l'encontre de celui-ci.

Nous allons donc entamer une réflexion au sein de nos deux cabinets afin de déterminer comment mettre sur pied un système harmonisé moins discutable. Rappelons que l'intention de base était de résoudre un problème communal récurrent qui touchait les finances communales puisqu'on provisionnait des montants qui pouvaient s'avérer au fil du temps colossaux bien que contestés.

C'est aussi l'un des objectifs que nous poursuivons en matière fiscale : assurer aux opérateurs une certaine sécurité juridique pour faire en sorte que, quelle que soit la commune dans laquelle nous intervenons, nous sachions à quoi nous attendre. Pour ce faire, il nous faut empêcher que les communes soient soumises à des régimes ou fiscalités différentes.

Au regard de l'arrêt de la Cour constitutionnelle, nous examinerons la situation avec attention et prendrons les mesures utiles et efficaces, mais pas dans la précipitation. Cela nécessite un examen approfondi.

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

De heer Emmanuel De Bock (FDF) *(in het Frans).*- *Het is goed dat u de tijd neemt om het vonnis van het Grondwettelijk Hof te bestuderen.*

U moet een nieuw belastingsysteem overwegen dat met voldoende rechtszekerheid gepaard gaat. Er staan immers niet minder dan 2.000 gsm-antennes in het Brussels Gewest.

De heer Rudi Vervoort, minister-president *(in het Frans).*- *Als de 5G-technologie wordt ingevoerd, zullen er nog meer antennes bijkomen. Sommige politici lijken een probleem te hebben met technologische vooruitgang.*

De heer Alain Maron (Ecolo) *(in het Frans).*- *Het wordt moeilijk om al die gsm-technologie naast elkaar te laten bestaan. Maar misschien zal de nieuwe technologie de oude verdringen?*

De heer Emmanuel De Bock (FDF) *(in het Frans).*- *Destijds verzette het Vlaams Gewest er zich tegen dat de federale regering de mensen toestond inkomsten uit de verhuur van daken om er een gsm-antenne te plaatsen, als 'diverse inkomsten' aan te geven. Volgens het Grondwettelijk Hof gaat het immers om onroerende inkomsten.*

We moeten een debat over alle fiscale aspecten van het dossier voeren. Naast de inning van belastingen op gsm-antennes is er ook de mogelijkheid om het kadastraal inkomen aan te passen.

Les opérateurs ont eu recours à des avocats de haut niveau pour les concertations. En fonction de leurs obligations et contributions au budget fédéral, ils vous expliquent des choses différentes. C'est un débat intéressant par rapport à la répartition entre les différents niveaux de pouvoir.

Lorsque l'on examine les contraintes, avantages et inconvénients liés à de telles questions, force est de constater qu'une réflexion plus poussée serait intéressante à avoir : quelle est la part d'avantages que chacun peut retirer de cette situation ? D'autant que Bruxelles est avantagée en la matière.

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

M. Emmanuel De Bock (FDF).- Je vous remercie pour votre réponse conjointe, qui était particulièrement intéressante. Je suis content qu'on prenne le temps d'analyser cet arrêt qui présente de bons et de mauvais aspects. Cela remet en cause le système actuel pour l'avenir.

Un nouveau système, garant de la sécurité juridique, doit être envisagé. Le territoire de la Région compte plus de 1.000 sites et 2.000 antennes, ce qui n'est pas négligeable.

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- L'introduction future de la 5G va amener une densification encore plus importante. La conception du progrès pose, il est vrai, un problème fondamental à certains.

M. Alain Maron (Ecolo).- Faire coexister cinq technologies, cela va devenir compliqué. Est-ce qu'il faut les maintenir toutes ensemble ou est-ce que les nouvelles technologies chassent les anciennes à un moment donné ? Vous avez troqué votre trottinette pour une voiture, M. Vervoort !

M. Emmanuel De Bock (FDF).- La Flandre, à l'époque, avait attaqué un certain nombre de prérogatives qu'avait prises l'État fédéral en la matière. Au sujet de la taxation, elle avait considéré qu'on empiétait sur ses compétences en autorisant les gens qui louaient leur toit pour des antennes à déclarer ces revenus en tant que revenus divers, qui sont taxés seulement à 25%.

Il y a tout un débat fiscal à ce sujet, qui doit être équitable. Cela dépasse la taxation des antennes gsm. L'arrêt de la Cour constitutionnelle considère qu'il s'agit de revenus immobiliers. Le critère de

**DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER
YOUSSEF HANDICHI**

**AAN DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,**

**betreffende "de eventuele overname door de
MIVB van de buslijn 620 van De Lijn die
Brussel verbindt met de luchthaven Brussel-
Nationaal".**

**TOEGEVOEGDE DRINGENDE VRAAG VAN
DE HEER PAUL DELVA,**

**betreffende "de bereikbaarheid van Brussels
Airport en eventuele alternatieven voor
buslijn 620 van De Lijn".**

De voorzitter.- De heer Handichi heeft het woord.

**De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) (in
het Frans).**- *Ik heb vernomen dat buslijn 620 van
De Lijn, die 's nachts van Brussel naar de
luchthavenzone rijdt, wordt afgeschaft. Die buslijn
zou 600.000 euro kosten. Volgens PS'er Ridouane
Chahid zou een overname door de MIVB te duur
zijn. Ik hoop dat u er anders over denkt.*

*Een lid van de raad van bestuur van de MIVB heeft
erop gewezen dat door de groei van
budgetluchtvaartmaatschappijen steeds meer
vluchten in de vroege ochtend vertrekken, wanneer
de bussen van de MIVB en de treinen naar de
luchthaven nog niet rijden.*

*Ik heb heel wat vrienden die bus 620 nemen.
Sommige mensen kunnen niet meer naar hun werk
als die bus wordt afgeschaft.*

*Brussel heeft een nachtbus naar de luchthaven
nodig.*

*Zult u de MIVB vragen om daarvoor te zorgen?
Kan de MIVB niet met De Lijn samenwerken?*

rattachement par rapport à l'article 473 du Code des impôts sur les revenus peut être intéressant, pour tenir compte de l'évaluation dans le revenu cadastral.

**QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. YOUSSEF
HANDICHI**

**À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE
LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX
PUBLICS,**

**concernant "la reprise éventuelle par la STIB
de la ligne de bus 620 de De Lijn reliant
Bruxelles à l'aéroport de Bruxelles-
National".**

**QUESTION D'ACTUALITÉ JOINTE DE M.
PAUL DELVA,**

**concernant "l'accessibilité de l'aéroport de
Bruxelles-National et les alternatives
éventuelles à la ligne 620 de De Lijn".**

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

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- Nous avons appris par la presse que la société De Lijn voulait cesser l'exploitation de la ligne 620, laquelle coûterait plus de 600.000 euros. Selon M. Ridouane Chahid, si ce montant est trop élevé pour De Lijn, il l'est aussi pour la STIB. J'espère que vous ne partagez pas ce point de vue.

Dans le même article, un administrateur de la STIB ajoutait : "Avec l'augmentation du low cost, il y aura de plus en plus de vols tôt, à l'heure où les bus 12 et 21 de la STIB ne roulent pas encore, idem pour les trains. L'aéroport de la capitale pas accessible en transports publics, ça fait mauvais genre !"

Mauvais genre ou pas, peu importe. Bon nombre de mes amis empruntent la ligne 620. Certains ont acheté un vélo pour la rejoindre et se rendre à l'aéroport. Si cette ligne est supprimée, ils ne pourront plus se rendre à leur travail. Quand j'étais employé à la STIB, j'ai rencontré des travailleurs qui se rendaient à vélo de Zaventem au dépôt de Haren pour prendre les lignes interdépôts, supprimées à votre époque et remplacées par le

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord voor zijn toegevoegde dringende vraag.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik weet dat de minister veel belang hecht aan de bereikbaarheid van de luchthaven vanuit Brussel. In januari hebben we dat onderwerp in de commissie besproken. In de luchthavenregio is er veel werkgelegenheid, ook voor laaggeschoolden. Er werken echter te weinig Brusselaars. Het is de bedoeling dat dat aantal toeneemt. Ik denk dat heel wat Brusselaars daar graag zouden werken. In januari zei de minister dat hij een bijkomende buslijn en eventueel ook een nachtbus vanuit Brussel overwoog.

We hebben vernomen dat buslijn 620 van De Lijn in vraag wordt gesteld. Dat is jammer. Steeds meer mensen maken immers gebruik van die lijn. Gemiddeld zijn er dat op dit moment 90 per nacht. In de beginjaren waren er dat veel minder, maar ik denk dat de lijn nu echt haar nut bewijst. De Lijn denkt er echter aan om taxi's in te schakelen of om een samenwerking met de MIVB op te zetten.

Hoe ziet u de toekomst van buslijn 620? Hebben u of de MIVB contact opgenomen met De Lijn? Hoe staat het met uw plannen voor een nieuwe nachtbus Brussel-Zaventem?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Zowel het Brussels Gewest als de luchthaven van Brussel hebben er belang bij dat zoveel mogelijk Brusselaars in de luchthaven kunnen werken. Het probleem is dat het vaak om nachtwerk gaat. Voor wie geen auto heeft, is dat moeilijk.*

Het is dan ook noodzakelijk om maatregelen te nemen op het vlak van mobiliteit. In april 2015 kreeg ik van de algemene directeur van de luchthaven te horen dat hij veel meer Brusselaars in dienst zou willen nemen. Overigens vind ik dat

système Collecto.

Nombre de travailleurs utilisent cette ligne et, de son côté, Bruxelles a besoin d'une ligne de nuit rejoignant l'aéroport.

Pensez-vous demander à la STIB d'exploiter cette ligne, éventuellement conjointement avec De Lijn ?

M. le président.- La parole est à M. Delva pour sa question d'actualité jointe.

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).*- *Je sais que le ministre accorde une grande importance à l'accessibilité de la zone aéroportuaire depuis Bruxelles, puisqu'elle est une source importante d'emplois, également pour les personnes peu qualifiées. L'objectif est donc d'augmenter le nombre de Bruxellois, encore trop peu nombreux, qui y travaillent. En janvier, le ministre a signalé qu'il envisageait une ligne de bus supplémentaire, voire également un bus de nuit depuis Bruxelles.*

De Lijn remet donc en question la ligne de bus 620 et pense faire appel à des taxis ou à mettre sur pied une collaboration avec la STIB. C'est dommage, car de plus en plus d'usagers empruntent cette ligne dont l'utilité est aujourd'hui avérée.

Comment voyez-vous l'avenir de la ligne de bus 620 ? La STIB ou vous-même avez-vous déjà pris contact avec De Lijn ? Qu'en est-il des projets d'un nouveau bus de nuit reliant Bruxelles à Zaventem ?

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

M. Pascal Smet, ministre.- Vos questions me donnent l'occasion de mettre les points sur les i.

C'est tant dans l'intérêt de Bruxelles que dans celui de l'aéroport de permettre à de nombreux Bruxellois, souvent peu qualifiés, de travailler à l'aéroport de Bruxelles National. Aujourd'hui, ce n'est pas le cas puisque ces missions sont essentiellement nocturnes. Or, la nuit, les Bruxellois ne peuvent se rendre facilement à cet endroit sans voiture.

de Brusselse parlementsleden eens een werkbezoek aan de luchthaven zouden moeten brengen.

In april heb ik vertegenwoordigers van de MIVB, De Lijn en Brussels Airport ontmoet om het nachtelijk openbaar vervoer naar de luchthaven te bespreken. Voorts heb ik de MIVB verzocht om alle mogelijkheden in een nota toe te lichten en vervolgens te analyseren. Ik overloop ze even:

- ofwel zorgt de MIVB zelf voor een nachtbus;

- ofwel wordt de nachtbus van De Lijn versterkt, wat niet zo eenvoudig is omdat het Vlaams Gewest De Lijn dwingt om te besparen;

- ofwel komt er een Collecto-dienst, wat niet per se een slechte oplossing zou zijn, al moeten het Brussels en het Vlaams Gewest dan wel goede afspraken maken;

- ofwel baten De Lijn en de MIVB gezamenlijk een buslijn uit, wat zou betekenen dat de dienstverlening uitgebreid kan worden.

Ik verwacht de nota van de MIVB deze zomer. Daarna komt er een nieuwe vergadering met De Lijn, de MIVB, Brussels Airport en mijn kabinet.

Vergeeten we niet dat de nachtbus naar de luchthaven voorlopig nog rijdt.

Par conséquent, il est indispensable, tant pour moi que pour la direction de Brussels Airport, d'assurer de bonnes conditions de mobilité. En avril 2015, après une visite de l'aéroport à laquelle le ministre-président a participé, j'ai bien compris que le directeur général de Brussels Airport était demandeur d'engager beaucoup plus de Bruxellois. Je trouve d'ailleurs pertinent que les députés puissent, eux aussi, faire une pareille visite des lieux, somme toute très proches de Bruxelles.

J'ai donc organisé une réunion en avril avec la STIB, De Lijn et l'aéroport, afin d'étudier comment la desserte nocturne entre Bruxelles et l'aéroport pouvait être améliorée. Nous avons également chargé la STIB de préparer une note énumérant toutes les possibilités :

- prise en charge de cette navette par la STIB elle-même ;

- renforcement de la ligne de De Lijn. Rappelons que De Lijn rencontre déjà des problèmes car, contrairement à la Région bruxelloise, la Flandre n'investit plus dans les transports en commun. La société De Lijn doit donc opérer des économies, et c'est dans ce contexte qu'elle étudie la rentabilité de chacune de ses lignes. Signalons que De Lijn n'a pas aboli cette ligne et qu'il n'entre pas dans ses intentions de le faire à court terme ;

- mise en place d'un système Collecto. Bien sûr, cela pose des problèmes qu'il faut régler entre les Régions, mais cela ne signifie pas forcément que Collecto est une mauvaise solution pour les personnes qui travaillent à l'aéroport ;

- exploitation conjointe de cette ligne par De Lijn et la STIB. La ligne existante pourrait être élargie et desservir davantage de quartiers qu'elle ne le fait actuellement.

J'ai chargé la STIB d'étudier toutes ces options.

J'attends pour cet été la note de la STIB. Nous allons l'analyser et organiser une nouvelle réunion avec De Lijn, la STIB, Brussels Airport et mon cabinet, pour favoriser l'augmentation du nombre de Bruxellois travaillant à l'aéroport.

Pour le moment, la ligne existe toujours et nous étudions les possibilités de la renforcer.

De voorzitter.- De heer Handichi heeft het woord.

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) (in het Frans).- *Staat in uw nieuwe Taxiplan niet dat u Collecto wilt afschaffen?*

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Nee, dat hebt u niet goed gelezen. Volgens mijn Taxiplan wordt Collecto uitgebreid, zodat de dienst dag en nacht beschikbaar wordt en alle taxichauffeurs ervoor kunnen werken.*

De heer Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!) (in het Frans).- *Ik ben blij dat u van plan bent om de nachtbus naar de luchthaven te behouden en eventueel zelfs de dienstverlening uit te breiden.*

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Een gemeenschappelijke uitbating van lijn 620 door de MIVB en De Lijn is een interessante optie. Eerder dit jaar had de minister al voorgesteld dat de MIVB een eigen lijn naar de luchthaven zou inleggen om mensen van en naar Brussel te vervoeren die op de luchthaven in nachtploegen werken. Ik reken op het behoud van de huidige lijn 620, maar daarnaast moedig ik de minister aan om werk te maken van een mogelijke tweede lijn vanuit Brussel. Tal van Brusselaars en de luchthaven zelf zijn daarvoor alleszins vragende partij.

DRINGENDE VRAAG VAN DE HEER FABIAN MAINGAIN

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

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

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- M. le ministre, je vous remercie pour vos réponses rassurantes. Vous oubliez le service Collecto. Même dans votre Plan taxis, vous êtes en train de le supprimer.

M. Pascal Smet, ministre.- Non. Le Plan taxis prévoit un système Collecto de jour et de nuit. Vous n'avez pas bien lu. On veut élargir le système Collecto à la journée et l'ouvrir à l'ensemble des chauffeurs de taxi.

M. Youssef Handichi (PTB*PVDA-GO!).- On a ici deux opérateurs, la STIB et De Lijn, ainsi qu'une ligne qui existe et qui fonctionne. Je suis rassuré par votre souhait de conserver cette ligne et peut-être de développer une offre plus large pour que les travailleurs bruxellois puissent atteindre l'aéroport de Zaventem.

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

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Une exploitation commune de la ligne 620 par la STIB et De Lijn est une option intéressante. Le ministre avait déjà proposé que la STIB aménage une ligne à destination de l'aéroport pour les personnes qui travaillent la nuit. Je compte sur le maintien de la ligne 620 actuelle, tout en encourageant le ministre à étudier une seconde ligne éventuelle depuis Bruxelles, dont tant l'aéroport que les Bruxellois sont demandeurs.*

QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. FABIAN MAINGAIN

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

betreffende "de omkadering van het beheer van de Airbnb's in het Brussels Gewest".

De voorzitter.- De heer Maingain heeft het woord.

De heer Fabian Maingain (FDF) *(in het Frans).*- *We vernamen deze ochtend in de pers dat de regering het beheer van de Airbnb-kamers wil omkaderen en een registratieplicht wil invoeren. Hoe zal die registratie precies verlopen?*

Wij hebben onlangs een ordonnantie goedgekeurd om het beheer van klein toeristisch logies, waaronder Airbnb-kamers, te vereenvoudigen.

Heeft de regering naast de registratieplicht nog andere voorwaarden opgelegd voor de toeristische exploitatie van privéwoningen? Het is in het belang van de Brusselaars dat wij formules als Airbnb bevorderen en de procedures niet te ingewikkeld maken.

De voorzitter.- De heer Vervoort heeft het woord.

De heer Rudi Vervoort, minister-president *(in het Frans).*- *De geest van de ordonnantie blijft behouden. Doel is vooral om rekening te houden met de nieuwe technologieën. Het heeft geen zin om vooruitgang trachten tegen te houden.*

Daarnaast moeten wij er echter ook voor zorgen dat de principes en regels voor de toeristische sector worden nageleefd. Zo vragen we dat bepaalde documenten elektronisch worden meegedeeld om de kwaliteit van het onthaal te kunnen controleren en te vermijden dat bepaalde woningen enkel voor dit soort logies worden gebruikt. In de Maraiswijk in Parijs zijn Airbnb-kamers bijvoorbeeld een structureel fenomeen geworden. Er wonen alsmaar minder Parijzenaren.

Dit nieuw soort logies is een positief fenomeen, maar er moeten wel een aantal minimumeisen

concernant "l'encadrement de la gestion des Airbnb en Région bruxelloise".

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

M. Fabian Maingain (FDF).- La presse se faisait l'écho, ce matin, de la volonté du gouvernement d'encadrer la gestion des locations Airbnb.

Nous avons voté, il y a quelques temps, une proposition d'ordonnance facilitant la gestion des petits hébergements touristiques dont les logements Airbnb font partie. Nous attendions que le gouvernement prenne un certain nombre de dispositions complémentaires par rapport à l'ordonnance que nous avons votée, mais sa philosophie était d'aller vers une simplification.

J'ai lu que nous allions procéder à l'enregistrement de ces logements Airbnb. Cela me semble être une procédure saine pour permettre de vérifier les conditions dans lesquelles les touristes sont accueillis. Quelles sont les modalités de cet enregistrement ? Y a-t-il d'autres conditions qui auraient été ajoutées à l'exploitation touristique d'un lieu privé ?

J'aimerais connaître les dispositions que vous avez prises pour être assuré que nous continuons, dans l'intérêt de nombreux citoyens, à mener une politique qui favorise les locations Airbnb en Région bruxelloise.

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

M. Rudi Vervoort, ministre-président.- La philosophie ne change pas. L'objectif est, tout d'abord, de prendre en compte l'émergence de nouvelles technologies. Tout le monde sera d'accord pour dire que cela ne sert à rien de lutter contre des phénomènes qui s'imposent à tous et sont, en soi, porteurs de progrès.

Il faut cependant s'assurer que, sous l'apparence du progrès, il y ait le déploiement de principes et de règles que nous avons déterminés pour tout le secteur de l'hébergement touristique.

Nous voulons donc concilier la souplesse et la simplification dans les mesures que nous allons mettre en œuvre : l'enregistrement par voie électronique et un enregistrement préalable qui n'empêche pas l'exploitation. On demande, en revanche, que certains documents soient produits

worden nageleefd, bijvoorbeeld op het vlak van veiligheid. De toerist mag niet uit Brussel vertrekken met het gevoel dat hij opgelicht werd.

Om die reden vragen wij bepaalde informatie, zoals de identiteit van de exploitant en van de persoon die belast is met het dagelijks beheer, het bewijs dat de exploitant de eigenaar is of het schriftelijk akkoord van de eigenaar als de exploitant niet de eigenaar is, het verzekeringscontract, een uittreksel uit het strafregister, een brandveiligheidsattest, een plan en foto's.

Die informatie zal elektronisch worden geregistreerd. De administratieve last blijft dus beperkt. Wij willen enkel een minimale omkadering invoeren om ervoor te zorgen dat het imago van Brussel niet wordt aangetast.

De regering heeft het uitvoeringsbesluit gisteren in eerste lezing goedgekeurd. Wij wachten nu op het advies van de Raad van State.

Aan de tekst is overleg met de sector voorafgegaan, en dat overleg zal worden voortgezet.

De voorzitter. - De heer Maingain heeft het woord.

pour garantir, de l'autre côté, la qualité de l'accueil et éviter que certains logements ne soient plus affectés qu'à ce type d'hébergement.

Dans le quartier du Marais, à Paris, en observant les chiffres, on constate un phénomène qui devient structurel : il y a de moins en moins d'habitants. Les nouvelles technologies aidant, les investisseurs ne visent plus que l'exploitation de ce nouveau type d'hébergement.

À Bruxelles, nous devons prendre en compte cette réalité positive, porteuse d'échanges, mais aussi que ceux qui visent ce type d'exploitation se situent dans un autre registre. Il y a aussi des règles minimales à respecter, par exemple en termes de sécurité, et le touriste qui arrive ici ne doit pas repartir de Bruxelles avec l'impression d'avoir été arnaqué.

À côté de la souplesse nécessaire, nous nous assurons du respect d'un certain nombre de règles, comme l'identité de l'exploitant, la preuve de la désignation de la personne physique chargée de la gestion journalière, l'attestation que celui qui loue est bien propriétaire, le contrat d'assurance, l'attestation de propriété ou l'accord écrit du propriétaire si l'exploitant n'est pas propriétaire, l'extrait du casier judiciaire, une attestation de sécurité incendie, un plan, des photos...

Tout cela s'enregistrera de façon électronique, loin des procédures administratives lourdes, mais il faut garantir un minimum d'encadrement pour s'assurer que l'image de Bruxelles ne sera pas ternie.

Le gouvernement a donc approuvé hier, en première lecture, l'arrêté d'exécution concernant cette matière. Il est soumis au Conseil d'État et nous attendons son avis avant d'aller plus loin.

Un processus de concertation a déjà eu lieu en amont et se poursuivra. Nous discutons avec l'ensemble du réseau, au-delà d'Airbnb seul, afin de trouver un équilibre entre la prise en compte des nouvelles technologies et des avantages qui y sont liés et le maintien d'un minimum de contrôle afin que les touristes ne soient pas grugés lorsqu'ils visitent Bruxelles.

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

De heer Fabian Maingain (FDF) (*in het Frans*).- *Het verheugt mij dat u niet tegen het opzet van Airbnb ingaat, en dat de eenvoud van de formule behouden blijft. Het is goed dat Brussel dit nieuw soort logies erkent en voor de nodige omkadering zorgt om de veiligheid van de gebruikers te waarborgen. Uw besluit heeft dan ook onze steun.*

De voorzitter.- Dit onderwerp zou kunnen worden toegevoegd aan het colloquium over de regulering, dat het Bureau van plan is te organiseren. Daarop zullen niet alleen de bestaande reguleringsinstrumenten aan bod komen, maar ook de nieuwe initiatieven die een omkadering door de overheid vereisen.

ONTWERPEN VAN ORDONNANTIE, VOORSTEL VAN ORDONNANTIE EN VOORSTELLEN TOT WIJZIGING VAN HET REGLEMENT

**ONTWERP VAN ORDONNANTIE TOT
INVOERING VAN EEN
KILOMETERHEFFING IN HET BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK GEWEST VOOR
ZWARE VOERTUIGEN BEDOELD OF
GEBRUIKT VOOR HET VERVOER VAN
GOEDEREN OVER DE WEG, TER
VERVANGING VAN HET EUROVIGNET
(nrs. A-183/1 en 2 – 2014/2015).**

Algemene bespreking

De voorzitter.- De algemene bespreking is geopend.

De heer Cornelis, rapporteur, heeft het woord.

De heer Stefan Cornelis (Open Vld), rapporteur.- Dit ontwerp van ordonnantie betreft de uitvoering van een samenwerkingsakkoord waarmee het Brussels parlement op 5 juni 2015 heeft ingestemd. Het beoogt de invoering van een kilometerheffing voor zware vrachtoertuigen op het volledige grondgebied van het Brussels

M. Fabian Maingain (FDF).- Je suis rassuré de constater qu'on s'oriente vers la philosophie d'Airbnb qui mise sur la simplicité. Il faut que la Région bruxelloise prenne acte de l'existence de ce nouveau type d'hébergement touristique et accompagne le mouvement afin de garantir la sécurité de ceux qui sont hébergés et qui découvrent Bruxelles. Votre action va donc dans le bon sens et a tout notre soutien.

M. le président.- J'attire l'attention du ministre-président sur la décision du Bureau d'organiser un colloque consacré à la régulation. Nous y aborderons des outils de régulation que nous connaissons bien, mais également ces nouvelles initiatives qui exigent un encadrement par les pouvoirs publics. Voilà donc un bon sujet à ajouter au programme de ce colloque.

PROJETS D'ORDONNANCE, PROPOSITION D'ORDONNANCE ET PROPOSITIONS DE MODIFICATION DU RÈGLEMENT

**PROJET D'ORDONNANCE INTRODUISANT
UN PRÉLÈVEMENT KILOMÉTRIQUE EN
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE SUR
LES POIDS LOURDS PRÉVUS OU
UTILISÉS POUR LE TRANSPORT PAR
ROUTE DE MARCHANDISES, EN
REPLACEMENT DE L'EUROVIGNETTE
(n^{os} A-183/1 et 2 – 2014/2015).**

Discussion générale

M. le président.- La discussion générale est ouverte.

La parole est à M. Cornelis, rapporteur.

M. Stefan Cornelis (Open Vld), rapporteur (*en néerlandais*).- *Ce projet d'ordonnance, qui concerne la mise en œuvre d'un accord de coopération voté le 5 juin 2015 par le parlement bruxellois, vise l'introduction, au 1^{er} avril 2016, d'un prélèvement kilométrique pour poids lourds sur l'ensemble du territoire de la Région de*

Hoofdstedelijk Gewest vanaf 1 april 2016.

Een privépartner zal instaan voor de voorlopige financiering van de nodige infrastructuur en die bouwen en onderhouden. Deze dienstverlener zal de heffingen ook factureren en innen voor de drie gewesten. De investerings-, onderhouds- en exploitatievergoedingen worden gedekt door een beschikbaarheidsvergoeding. De eerste twaalf jaar bedraagt deze door de drie gewesten te betalen vergoeding in totaal 140,5 miljoen euro per jaar, waarvan 3,2 miljoen euro per jaar voor rekening is van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De gewesten vergoeden de dienstverlener via een mijlpaalvergoeding die in totaal 166 miljoen euro bedraagt. Het Brussels aandeel in deze eenmalige vergoeding bedraagt 2,18%, of 3,6 miljoen euro.

De jaarlijkse werkingsdotatie voor Viapass, de interregionale instantie die toeziet op de correcte uitvoering van de overeenkomst door de dienstverlener en het overleg tussen de gewesten coördineert, bedraagt 2 miljoen euro. Het Brusselse aandeel hierin bedraagt 6% of 120.000 euro per jaar.

Daarnaast zal het Brussels Gewest investeren in personeel, IT en controlevoertuigen. Er wordt voorzien in 27 voltijdse equivalenten, waarvan 12 administratieve medewerkers voor Brussel Fiscaliteit en 15 voor Brussel Mobiliteit. Zij bemannen de mobiele controleploegen die fraudeurs kunnen onderscheppen.

Op basis van een nieuwe, dubbele tariefstructuur (één voor de snelweg, overeenstemmend met het tarief van het Vlaamse gewest, en één voor de binnenstad), wordt de jaarlijkse bruto opbrengst geraamd op 30,1 miljoen euro.

Volgens de minister werd op fiscaal vlak beslist dat, afgezien van het afvoeren van het eurovignet, de kilometerheffing aftrekbaar is in de vennootschapsbelasting en dat de verkeersbelasting voor vrachtwagens zoveel mogelijk zal worden verlaagd, conform de Europese regels.

Verder engageert de Brusselse regering zich om de goederenstromen te optimaliseren en efficiënter te laten verlopen. De minister van Mobiliteit en Openbare Werken werd alvast gevraagd om tegen 1 april 2016 en in nauw overleg met de sector en de sociale partners, de prioritaire maatregelen voor de

Bruxelles-Capitale.

Un partenaire privé assurera le financement provisoire, la construction et l'entretien des infrastructures nécessaires. En outre, il facturera et percevra les redevances pour les trois Régions. Les indemnités d'investissement, d'entretien et d'exploitation seront couvertes par une indemnité de disponibilité qui s'élèvera, durant les douze premières années, à un total de 140,5 millions d'euros par an pour les trois Régions, dont 3,2 millions d'euros à charge de la Région bruxelloise.

Les Régions effectueront un paiement d'étape d'un montant total de 166 millions d'euros au partenaire, dont 3,6 millions (2,18%) devront être réglés à titre unique par la Région bruxelloise.

La dotation annuelle à Viapass, l'entité interrégionale chargée de contrôler l'exécution correcte de la convention par le prestataire de services et de coordonner la concertation entre les Régions, s'élèvera à 2 millions d'euros et Bruxelles devra s'acquitter, pour sa part, de 6% de ce montant, soit 120.000 euros par an.

Par ailleurs, la Région bruxelloise investira dans le personnel, l'informatique et les véhicules de contrôle et devrait engager douze collaborateurs administratifs pour Bruxelles Fiscalité et quinze agents pour les équipes mobiles de contrôle de Bruxelles Mobilité qui intercepteront les camions fraudeurs, soit au total 27 ETP.

La double grille tarifaire devrait générer une recette brute de 30,1 millions d'euros par an pour la Région.

Le ministre indique que le prélèvement kilométrique sera déductible à l'impôt des sociétés et que la taxe de circulation des poids lourds sera diminuée au maximum, conformément aux règles européennes.

Par ailleurs, le gouvernement bruxellois s'engage à optimiser le flux de marchandises et le ministre de la Mobilité a déjà été chargé de définir, pour le 1^{er} avril 2016, les actions prioritaires en matière de logistique urbaine.

Enfin, le ministre signale que les remarques particulières et techniques du Conseil d'État ont été intégrées dans le texte et que l'on œuvre déjà à

stedelijke logistiek te bepalen.

Ten slotte werden nog volgens de minister de bijzondere en technische opmerkingen van de Raad van State bij dit ontwerp van ordonnantie opgenomen in de tekst, terwijl er reeds volop wordt gewerkt om tijdig gevolg te geven aan de algemene opmerking van de Raad van State om minstens zes maanden voor de toepassing van de nieuwe regeling een nieuwe, verplichte vraag om advies bij de Europese Commissie in te dienen.

Bij de bespreking merkte de fractieleider van MR erop dat hij om drie redenen gekant is tegen de kilometerheffing. Ten eerste heeft de regering niet genoeg gegevens verstrekt om de invoering van een kilometerheffingssysteem objectief te beoordelen. Ten tweede komt het ontwerp van de regering niet tegemoet aan de verzuchtingen van de sector. Er werden Vlaamse en Waalse voorbeelden aangehaald. Ten slotte zal de belasting worden doorgerekend in de prijs van consumptiegoederen. De Brusselse consumenten zullen bijgevolg worden benadeeld zonder enig positief effect, want de mobiliteitsproblemen worden volgens de heer De Wolf hoofdzakelijk veroorzaakt door personenwagens, en niet door het goederentransport.

In het licht van de Brusselse gezondheid en het Brusselse leefmilieu moet volgens mevrouw Genot de overgang naar een systeem waarmee de reële prijs van transport wordt aangerekend, worden toegejuicht. Een te duur inningssysteem moet echter worden vermeden. Het nieuwe systeem moet dan ook een efficiënt instrument voor de Brusselse overheden worden.

Ook de heer Cerexhe vindt de invoering van de belasting zeer positief. Het gaat om een intergewestelijke overeenkomst, die in de lijn ligt van de Europese richtlijnen over het onderwerp. Hij verwijst wel naar de opmerking van de Union des classes moyennes (UCM), die betreurt dat de regering geen overleg met de sector gevoerd zou hebben. Hij vraagt voorts hoever het staat met het transportcentrum aan Schaarbeek-Vorming, waar zware ladingen overgeladen zouden worden op kleinere voertuigen, om in Brussel te worden verdeeld. Het cdH is sterk gekant tegen de uitbreiding van de kilometerheffing naar personenwagens.

De heer Uyttendaele bevestigt dat het ontwerp van

donner suite en temps opportun à la remarque générale du Conseil d'État sur l'obligation d'introduire une demande d'avis auprès de la Commission européenne au moins six mois avant la mise en œuvre du nouveau dispositif.

Lors de la discussion, le chef de groupe du MR fait remarquer qu'il est opposé pour trois raisons à la taxe kilométrique. Premièrement, le gouvernement n'a pas fourni suffisamment de données pour objectiver l'introduction d'un système de taxe kilométrique. Deuxièmement, ce projet ne répond pas aux préoccupations du secteur. Enfin, la taxe sera répercutée dans le prix des biens de consommation. Les Bruxellois seront donc lésés sans percevoir aucun effet positif puisque, selon M. De Wolf, les problèmes de mobilité sont causés essentiellement par les voitures particulières.

Mme Genot estime qu'il y a lieu de se réjouir, sous l'angle de la santé et de l'environnement à Bruxelles, de l'adoption d'un système de coût vérité, mais qu'il faut éviter un procédé de collecte trop coûteux.

M. Cerexhe se félicite également de l'introduction de cette taxe qui s'inscrit dans un accord interrégional s'alignant sur les directives européennes en la matière. Il mentionne l'absence de concertation avec le secteur pointée par l'Union des classes moyennes (UCM). Ensuite, il s'enquiert de l'état d'avancement du projet de pôle de transport à Schaerbeek-Formation, où les cargaisons lourdes seront réparties dans de plus petits véhicules en vue de leur distribution à Bruxelles. Le cdH est vivement opposé à l'extension du prélèvement kilométrique aux véhicules particuliers.

M. Uyttendaele confirme que le projet d'ordonnance poursuit trois objectifs louables : la santé publique, l'amélioration de la mobilité et l'application du principe du pollueur-payeur qui permet de faire participer de manière plus juste le secteur des transports aux coûts de l'infrastructure routière régionale. Il s'interroge toutefois sur la manière dont il pourra être tenu compte des inquiétudes du secteur et demande s'il existe déjà des estimations de l'impact d'un tel dispositif sur l'environnement.

Selon M. De Bock, il est positif de ne pas avoir opté pour une taxe forfaitaire. Les recettes de ce nouveau prélèvement atteindraient 30 millions

ordonnantie drie lovenswaardige doelstellingen heeft: de volksgezondheid, de verbetering van de mobiliteit en de toepassing van het principe dat de vervuiler betaalt, waardoor de transportsector rechtvaardiger bijdraagt tot de kosten van de gewestelijke verkeersinfrastructuur. Wel vraagt hij zich af hoe men kan tegemoetkomen aan de verzuchtingen van de sector en of er al ramingen bestaan van de impact van een dergelijke regeling op het leefmilieu.

Ook de heer De Bock vindt het positief dat er geen forfaitaire belasting wordt ingevoerd. De accijnzen op brandstoffen zijn volgens hem een goed voorbeeld van belastingen op basis van gebruik. De regering rekent blijkbaar op 30 miljoen euro nieuwe ontvangsten. Hij geeft wel de voorkeur aan begeleidende maatregelen in plaats van compensatiemaatregelen, zodat de vrije mededinging tussen transporteurs niet wordt verstoord. Ten slotte wenst hij dat het tarief varieert naar gelang van het tijdstip waarop de openbare weg gebruikt wordt, en dringt hij erop aan om snel naar de tweede fase over te stappen.

De heer Verbauwhede steunt de kilometerheffing op vrachtwagens, vooral uit gezondheidsoverwegingen. Wel is de PTB gekant tegen de uitbreiding van die heffing tot privépersonen. De tekortkomingen van het openbaar vervoer kunnen immers niet worden doorgerekend aan de werknemers als die hun auto nemen om zich te verplaatsen.

Ikzelf heb de regering gefeliciteerd met de invoering van een belasting die gebaseerd is op het gebruik en niet meer op het loutere bezit van een vrachtwagen. Ik drukte tevens de wens uit om dat principe ook zo snel mogelijk tot personenwagens uit te breiden.

In zijn antwoord maakt de minister duidelijk dat er veel besprekingen met de sector hebben plaatsgevonden. Die hebben tot toegevingen geleid. Het standpunt van de regering is mettertijd geëvolueerd naar meer vereenvoudiging, vooral op het vlak van de tarieven. Brussel heeft zich ook geschikt naar de vraag van de twee andere gewesten om eenvormige systemen in te voeren. Bijgevolg werd een enkel tarief ingesteld voor alle gewestelijke en gemeentelijke openbare wegen van het gewest.

Op lange termijn, en dus na juli 2017, zal er een

d'euros. Il estime qu'il faut éviter les mesures de compensation et privilégier les mesures d'accompagnement pour éviter de fausser la libre concurrence entre transporteurs. Enfin, il souhaite une modulation du tarif en fonction de l'heure d'utilisation de la voirie et insiste pour un passage rapide à la deuxième phase.

M. Verbauwhede soutient la taxe kilométrique sur les poids lourds pour des considérations sanitaires, mais le PTB est opposé à son extension aux particuliers, les déficiences des transports publics ne pouvant être répercutées sur les travailleurs se déplaçant en voiture.

Je félicite personnellement le gouvernement pour l'introduction d'une taxe basée sur l'usage et non plus sur la simple possession d'un poids lourd et exprime le vœu que ce principe soit étendu au plus vite aux voitures de particuliers.

Les nombreuses discussions menées avec le secteur ont débouché sur des concessions du gouvernement, dans le sens d'une plus grande simplification en matière de tarification. Bruxelles a également donné suite à la demande des deux autres Régions d'introduire des systèmes uniformes. Un tarif unique a donc été instauré pour l'ensemble des voiries régionales et communales de la Région.

À long terme, donc après juillet 2017, une différenciation des tarifs en fonction du lieu et de l'heure sera mise en place, ce qui aura pour effet de réguler le trafic. Selon le ministre, cette mesure affectera le transport des marchandises à Bruxelles et le gouvernement soutiendra l'élaboration de cette nouvelle approche.

Outre l'amélioration de la compétence professionnelle par des formations, il est envisagé d'encourager l'usage de véhicules électriques de plus petit gabarit ou le développement de pôles logistiques. Le secteur logistique est invité à réfléchir à différentes possibilités, allant d'un réseau de livraison électrique à des livraisons nocturnes.

Lors de la discussion des articles, M. De Wolf s'attarde sur l'article 5, souhaitant que soit clarifiée la notion de "contribuable", notamment concernant la responsabilité subsidiaire du conducteur. Il souhaite également des précisions sur l'article 13, qui commente la responsabilité en

differentiatie in de tarieven volgens plaats en tijdstip komen, die verkeersregulerend zal werken. De maatregel zal volgens de minister een invloed hebben op het goederenvervoer in Brussel. De regering zal een bondgenoot zijn bij de uitwerking van een dergelijke nieuwe aanpak.

Naast de verbetering van de beroepsbekwaamheid door middel van opleidingen, wordt gedacht aan het aanmoedigen van het gebruik van kleinere elektrische voertuigen die geen fijnstof uitstoten, of aan de ontwikkeling van logistieke centra. De logistieke sector wordt uitgenodigd om mee over mogelijke toekomstige ontwikkelingen na te denken, gaande van een elektrisch netwerk voor levering tot nachtelijke leveringen.

Bij de artikelsgewijze bespreking wordt even bij artikel 5 stilgestaan. De heer De Wolf wil duidelijkheid over het begrip 'belastingplichtige', meer bepaald inzake de subsidiaire aansprakelijkheid voor de bestuurder. Hij wil ook verduidelijking over artikel 13, waarin de verantwoordelijkheid in geval van een defecte boordcomputer of on-board unit (OBU) wordt toegelicht. Inzake artikel 22 stelt de heer De Wolf een vraag over de juridische draagwijdte van de controlerende ambtenaren.

De vier technische amendementen van de regering bij artikelen 3, 9, 12 en 36 worden bij meerderheid aangenomen, en het aldus geamendeerde ontwerp van ordonnantie wordt in zijn geheel, samen met bijlage 1, aangenomen met 11 stemmen tegen 3.

(Applaus)

De voorzitter.- De heer Draps heeft het woord.

De heer Willem Draps (MR) *(in het Frans)*.- *De MR-fractie neemt over de kilometerheffing op vrachtwagens een genuanceerd standpunt in. We onderschrijven grotendeels de doelstellingen van het akkoord dat in 2011 door de drie gewesten werd ondertekend.*

Voorts zijn we geheel kant tegen transitverkeer in de stad. Tot slot zijn we het erover eens dat we de gebruikers van ons wegennetwerk moeten laten betalen, ook de niet-Belgische vervoerders, die vaak afkomstig zijn uit Oost-Europa en aan sociale dumping doen.

cas d'ordinateur de bord défectueux ou "on-board unit" (OBU). S'agissant de l'article 22, M. De Wolf pose une question sur le statut juridique des agents de contrôle.

Les quatre amendements techniques apportés par le gouvernement aux articles 3, 9, 12 et 36 sont adoptés à la majorité et l'ensemble du projet d'ordonnance ainsi amendé, ainsi que l'annexe I, sont adoptés par onze voix contre trois.

(Applaudissements)

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

M. Willem Draps (MR).- La position qu'adoptera le groupe MR face à l'introduction d'un prélèvement kilométrique sur les poids lourds sera nuancée. Nous souscrivons en grande partie aux objectifs poursuivis dans l'accord signé en 2011 entre nos trois Régions. Nous souscrivons également au principe du pollueur payeur, particulièrement en ville où le fait de circuler en poids lourd parfois très ancien a un coût environnemental et participe en outre à la congestion du trafic et à l'usure de nos voiries, chaque mode de transport devant à nos yeux supporter le coût des infrastructures qu'il utilise.

Als de twee andere gewesten de kilometerheffing voor het goederenvervoer over de weg invoeren, kunnen wij niet achterblijven.

Toch vinden wij de keuzes van de regering geheel ontoereikend.

Aangezien er voor het goederenvervoer in de stad geen echte alternatieven uitgewerkt worden, hoeven we niet te verwachten dat de situatie sterk zal veranderen. De invoering van de kilometerheffing zal niet leiden tot een modale transfer.

In tegenstelling tot de twee andere gewesten voorziet het Brussels Gewest amper in begeleidingsmaatregelen. Het overgangproject naar een systeem voor leveringen in de stad door elektrische voertuigen blijft vaag.

Tot slot wordt het forfaitaire systeem voor het verkeer buiten het snelwegennet wellicht geen efficiënt instrument. Het enige praktische gevolg van die maatregel is dat de meerkosten die ermee gepaard gaan, op de eindconsument afgewenteld kunnen worden.

Wat de MR er uiteindelijk toe heeft aangezet zich te onthouden, zijn de bijzonder fragmentarische antwoorden van de minister van Financiën op onze vragen naar de begeleidingsmaatregelen voor de sector. We zullen nauwgezet toezien op de uitvoering van die maatregelen.

(Applaus bij de MR)

Ensuite, j'appelle de mes vœux une lutte contre le trafic de transit à travers la ville. Enfin, nous sommes d'accord de faire payer les utilisateurs de notre réseau routier, y compris les transporteurs non belges, dont beaucoup viennent de l'Est, pratiquent le dumping social et constituent la cause principale de la concurrence déloyale aux entreprises du secteur établies en Belgique. Sur ce plan, ne soyons pas naïfs : il est clair que les corrections aux distorsions de concurrence qu'induit ce projet ne seront que très partielles.

À partir du moment où les deux autres Régions ont mis en œuvre ce prélèvement kilométrique pour le transport de marchandises par la route, il est évident que la Région bruxelloise ne pouvait l'ignorer et rester à l'écart d'un système qui, par ailleurs, a déjà largement été expérimenté, notamment en Allemagne où, à l'instar de la Belgique, il n'y a pas de péage pour l'accès au réseau autoroutier.

Cela étant dit, les modalités retenues par le gouvernement sont, à nos yeux, totalement insatisfaisantes.

D'abord, il est d'ores et déjà évident qu'en l'absence de réelles solutions alternatives à la route pour le transport des marchandises en milieu urbain - cela ne vaut pas pour le transport des personnes -, il ne faut pas attendre de modification sensible des pratiques actuelles. L'effet de la taxe sur nos problèmes de mobilité sera quasiment nul : il n'y aura pas de transfert modal pour les livraisons de marchandises en ville de par l'instauration de ce prélèvement kilométrique.

Ensuite, contrairement aux deux autres Régions, peu de choses concrètes ont été accordées au secteur comme mesures régionales d'accompagnement. Le projet de transition vers un système de livraisons urbaines par des véhicules électriques reste dans les limbes.

Enfin, le système forfaitaire choisi pour la circulation hors réseau autoroutier, en lieu et place d'un système de taxation intelligente - donc modulable en fonction d'une série de paramètres, dont l'heure de circulation - ne permettra pas de faire de ce prélèvement un outil efficace en matière de gestion de la mobilité.

En conclusion, il nous apparaît clairement que le seul effet pratique de cette mesure sera de reporter

De voorzitter.- De heer Verbauwhede heeft het woord.

De heer Michaël Verbauwhede (PTB*PVDA-GO!).- De PTB wil dat de regering werk maakt van twee belangrijke uitdagingen: mobiliteit en een gezond leefmilieu.

Een studie van het Federaal Planbureau van 2012 heeft het over "een substantiële verhoging van het vervoer tussen 2008 en 2030, zowel in het personenverkeer (+ 20%) als in het goederenvervoer (+68%)". Die stijging weerspiegelt de evolutie van de economische groei en de sociaal-demografische veranderingen in België, maar bij ongewijzigd beleid ziet het Planbureau tegen 2030 geen fundamentele veranderingen in de vervoerswijze van personen en goederen.

Het recht op een gezond leefmilieu is eveneens belangrijk. De milieufactuur stijgt tegen hetzelfde tempo als de files tijdens de spits op de Brusselse Ring. In 2012 was de transportsector goed voor 21,4% van de totale CO2-uitstoot, tegen 14,5% in 1990.

Die toename is grotendeels toe te schrijven aan het transport over de weg, dat in 2012 goed was voor 97% van de uitstoot in de transportsector. Ook 70% van de PM10-uitstoot is het gevolg van het vervoer over de weg. Bij ongewijzigd beleid zal de situatie in de toekomst niet veranderen.

Volgens dezelfde studie zal het wegtransport tussen 2008 en 2030 12% meer CO2 uitstoten. De uitstoot van andere broeikasgassen zal dalen dankzij nieuwe technologieën die tegen 2030 in gebruik zullen zijn,

sur le consommateur final les surcoûts qu'elle générera.

Néanmoins, ce qui motivera finalement l'abstention du groupe MR - le vote fut différent en commission -, ce sont les réponses très partielles apportées par le ministre des Finances à nos inquiétudes quant aux mesures d'accompagnement proposées aux professionnels du secteur. Nous serons particulièrement attentifs à leur mise en œuvre.

(Applaudissements sur les bancs du MR)

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

M. Michaël Verbauwhede (PTB*PVDA-GO!). *(en néerlandais).*- *Le PTB souhaite que le gouvernement s'attaque à deux défis majeurs : la mobilité et un environnement sain.*

En 2012, une étude du Bureau fédéral du plan parlait "d'une augmentation substantielle de l'activité de transport entre 2008 et 2030, tant pour le transport de personnes (+20%) que pour le transport de marchandises (+68%). Cette hausse est le reflet de l'évolution de la croissance économique et des changements sociodémographiques en Belgique."

La facture environnementale augmente au même rythme que les files aux heures de pointe sur le ring de Bruxelles. En 2012, le secteur du transport représentait 21,4% des émissions totales de CO2, contre 14,5% en 1990.

Cette hausse est en grande partie imputable au transport routier, qui représentait 97% des émissions du secteur du transport en 2012 et 70% des émissions de PM10. À politique inchangée, la situation ne changera pas.

(poursuivant en français)

Est-ce si grave docteur ? Les particules fines sont très nocives pour la santé, et ce dès la vie foetale.

Dans le cadre de la lutte contre l'extension du ring d'Anvers, le Lange Wapper, la maison médicale Médecine pour le peuple (MPLP) de Deurne a constaté que près de la moitié de sa patientèle de

maar de situatie is niettemin alarmerend: bij ongewijzigd beleid zal de Belgische uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 niet gedaald zijn.

(verder in het Frans)

Fijnstof is bijzonder schadelijk voor de gezondheid. In het kader van de strijd tegen de uitbreiding van de Ring van Antwerpen stelde Geneeskunde voor het Volk (GVHV) Deurne vast dat nagenoeg de helft van zijn jonge patiënten puffers tegen astma nodig heeft.

Dat percentage ligt veel hoger dan het gemiddelde in Antwerpen. Na onderzoek bleek dat de situatie te wijten is aan de nabijheid van de Ring, waar heel wat vrachtwagens rijden die zich naar de Haven van Antwerpen begeven.

Het is dan ook van het grootste belang dat we het aantal vrachtwagens op onze wegen terugdringen.

(verder in het Nederlands)

In vergelijking met de trein genieten vrachtwagens momenteel een voorkeursbehandeling. De directe kosten zijn beperkt maar de indirecte, collectieve kosten liggen zeer hoog: aanleg en onderhoud van wegen, grotere vervuiling, meer ongevallen en files. De PVDA staat dan ook volledig achter de kilometerheffing voor vrachtwagens, ook al vrezen we dat de impact vrij beperkt zal zijn.

(verder in het Frans)

Het risico is reëel dat er in plaats van vrachtwagens bestelwagens zullen rijden, wat niets verandert aan de vervuiling.

Wanneer je het ontwerp van ordonnantie erop naslaat, stel je vast dat het geld in de eerste plaats voor het onderhoud van de wegen gebruikt zal worden. Het lijkt inderdaad logisch dat vrachtwagens daar meer dan andere voertuigen aan moeten bijdragen.

Laten we de mensen echter niet voor de gek houden. Het is niet zo dat de invoering van de heffing het aantal vrachtwagens en de vervuiling zal verminderen. Zonder extra middelen ter promotie van minder vervuilend vrachtvervoer zal er geen verschuiving naar andere vervoermiddelen plaatsvinden.

jeunes avait besoin d'aérosols contre l'asthme.

Cette proportion est beaucoup plus élevée que la moyenne à Anvers. En étudiant la question, il a été constaté que cette situation était due à la proximité du ring d'Anvers, sur lequel circulent de nombreux camions qui se rendent au port.

Il nous semble important, voire primordial, de réduire le nombre de camions sur nos routes.

(poursuivant en néerlandais)

Comparé au train, le camion bénéficie d'un traitement de faveur. Si ses coûts directs sont limités, les coûts collectifs indirects sont très élevés en termes d'aménagement et d'entretien des voiries, de pollution, d'accidents et d'embouteillages. Le PTB soutient pleinement la taxe kilométrique sur les poids lourds, même si nous pensons que son impact sera faible.

(poursuivant en français)

Premièrement, le risque est réel de voir les camions remplacés par des camionnettes. In fine, on n'aura donc rien changé en termes de mobilité et de pollution atmosphérique.

Plus fondamentalement, quand on lit le projet d'ordonnance, on constate que l'argent récolté servira avant tout à entretenir les routes. Pourquoi pas ? En effet, on peut soutenir l'idée que les camions doivent davantage que les autres types de véhicules contribuer à l'entretien des routes.

En revanche, ne mentons pas aux gens. Il ne faut pas prétendre que l'instauration de la taxe va permettre de réduire la pression des camions et la pollution. Sans moyens supplémentaires octroyés pour encourager les transports de marchandises moins polluants, comme le train ou le transport fluvial, le glissement de la route vers d'autres moyens de transport ne s'opérera pas tout seul.

À cet égard, je voudrais brièvement aborder avec vous la libéralisation du fret ferroviaire. Cette libéralisation a été mise en avant ces dernières années par la Commission européenne. Selon elle, la libéralisation allait constituer la solution idéale pour redynamiser le fret ferroviaire et faire exploser le transport de marchandises par le rail.

Or, il faut bien se rendre compte que la

De liberalisering van het spoor werd door de Europese Commissie naar voren geschoven als de ideale oplossing om het goederenvervoer per spoor te stimuleren.

In andere landen, zoals Frankrijk, heeft die liberalisering echter niet tot de verhoopte resultaten geleid.

Ook in België werden de afgelopen jaren een duizendtal spooransluitingen met grote en middelgrote bedrijven afgeschaft. Die ontwikkeling werd nog versneld door de liberalisering en privatisering van het goederenvervoer per spoor.

We zullen de kilometerheffing steunen, maar het is een illusie dat die ook maar iets zal veranderen aan de mobiliteit en de strijd tegen de vervuiling. Daarvoor zijn er extra middelen nodig voor minder vervuilend vervoer. We pleiten er dan ook voor dat een deel van de kilometerheffing naar die minder vervuilende vervoermiddelen gaat, en niet alleen naar het onderhoud van de wegen. Anderzijds zou de overheid opnieuw greep moeten krijgen op het goederentransport per spoor. De liberalisering is immers een ware catastrofe gebleken.

*(Applaus bij PTB*PVDA-GO!)*

De voorzitter.- Mevrouw Genot heeft het woord.

Mevrouw Zoé Genot (Ecolo) *(in het Frans).*- *Het principe van de kilometerheffing voor*

libéralisation du fret ferroviaire - que tous les partis ici présents ont soutenue - n'a pas abouti aux résultats escomptés. Bien au contraire, en France, on a même noté une diminution importante de ce type de transport.

En France, la part de transports de marchandises assurée par le train est passée de 16% en 2005 à 15% en 2013, descendant même jusqu'à 13% en 2010. Quand on se penche sur le volume des marchandises transportées par rail, le constat est une baisse très forte, selon les statistiques officielles françaises : - 40% de tonnes/km transportées par rail. On est passé de 14.000 millions de tonnes en 2005 à 8.000 millions de tonnes en 2013. La part de la route, elle, est restée stable, voire a augmenté certaines années. On est donc très loin de pouvoir conclure que la libéralisation a amené un nouveau souffle au fret ferroviaire.

En Belgique aussi, ces dernières années, environ un millier de raccordements ferroviaires à des grandes et moyennes entreprises ont été supprimés. Ce mouvement a été accéléré par la libéralisation et la privatisation du fret ferroviaire.

Nous allons soutenir l'idée de la taxe kilométrique, mais il est illusoire de croire qu'elle va changer quoi que ce soit à la mobilité et à la lutte contre la pollution sans deux réflexions profondes. D'une part, il faut des moyens supplémentaires pour les transports moins polluants, et nous plaçons pour qu'une partie de cette taxe kilométrique soit investie dans ces modes de transport moins polluants, et pas seulement dans l'entretien des routes. D'autre part, il faut une réflexion plus globale - et pas seulement dans cet hémicycle - sur la reprise en main publique du fret ferroviaire. La catastrophe de sa libéralisation n'est en effet plus à démontrer.

Nous soutiendrons donc la taxe kilométrique sur les camions, mais j'espère recevoir des réponses à ces importantes questions.

*(Applaudissements sur les bancs du PTB*PVDA-GO !)*

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

Mme Zoé Genot (Ecolo).- Nous avons déjà parlé de l'accord de coopération. Le principe de cette

vrachtwagens is een goede zaak, aangezien de onderhoudskosten aan de vervuilers worden aangerekend. Wegen zijn niet gratis. Hoe zwaarder de vrachtwagens, hoe meer ze de wegen beschadigen.

Daarnaast moeten we ook rekening houden met de gevolgen voor de volksgezondheid en de daarmee gepaard gaande kosten voor de sociale zekerheid en de werkgevers.

Wij hopen dat de kilometerheffing de mensen tot andere gewoonten zal aanzetten. Het is belangrijk om de impact te evalueren. Op termijn kan de heffing op basis van verscheidene criteria gemoduleerd worden: de zone, het wegtype, het tijdstip en het soort vrachtwagen.

Een van de neveneffecten die in andere landen wordt vastgesteld, is dat men door de kilometerheffing net grotere vrachtwagens gebruikt of de vrachtwagens zwaarder laadt, waardoor de vervuiling toeneemt en de wegen sneller verslijten. Wij moeten dus waakzaam zijn.

Voorts moeten we vermijden dat vrachtwagens door dichtbevolkte wijken en kleine straten blijven rijden. In de smalle straten van Sint-Joost geraken regelmatig gelede vrachtwagens geblokkeerd, waarna politieagenten en andere middelen ingezet moeten worden om ze vrij te maken.

Wij hopen dat op termijn een deel van de opbrengst van de heffing gebruikt zal worden om het vrachtvervoer per spoor of over het water te bevorderen.

(Applaus bij Ecolo en Groen)

taxe kilométrique pour camions nous permet d'aller dans la bonne direction puisque l'on répercute les coûts sur les pollueurs.

On se rapproche ainsi du coût vérité puisque, à l'heure actuelle, nous avons l'impression que les routes sont gratuites alors que ceux qui les financent aux niveaux communal et régional savent que ce n'est pas le cas. Plus les camions sont lourds, plus importante est la détérioration des routes.

Évoquons également le coût santé qui se répercute sur l'ensemble de la population, que ce soit les effets subis par les personnes, les coûts subis par la sécurité sociale ou les employeurs à la suite de la multiplication des maladies et des absences au travail,...

Ce problème est donc global. Quel que soit le côté par lequel on le prend, il faut agir pour diminuer les coûts supportés par tous, y compris les coûts les plus douloureux supportés par la santé des gens.

On espère que l'outil va pouvoir influencer les comportements. Il est donc important qu'un suivi permette de déterminer les effets de cette taxe. On sait qu'il est possible de la moduler et d'utiliser toute une série de critères différents. On ne les utilisera peut-être pas dans l'intégralité au départ, mais on pourra par la suite jouer sur tous les leviers, tels que les zones concernées, les types de routes, les heures ou le type de camions.

L'un des effets pervers observés dans certains pays est le fait que les camionneurs ont augmenté la taille des camions et alourdi les chargements, avec pour conséquence une augmentation de la pollution et de l'usure des routes. Comme très peu de contrôles du poids des camions sont effectués, cette tendance s'installe et nous devons y être attentifs.

En commission, nous avons discuté des petites routes. À Saint-Josse-ten-Noode, des camions articulés se ruent dans les petites rues et restent coincés. On doit ensuite mobiliser des policiers et d'autres moyens pour les dégager !

Il sera vraiment important que le système soit ajusté pour éviter ce type d'effet pervers, tels que l'utilisation de camions dans des quartiers populaires qui grouillent d'enfants. Ces quartiers

ont, à ce titre, plus que besoin d'être préservés.

L'affectation des ressources dégagées est un autre enjeu. À terme, on espérait bien sûr voir une partie de ces ressources engagées dans le transit des marchandises par le rail. Ecolo n'a pas voté le paquet ferroviaire, contrairement à ce que vous avez dit, M. Verbauwhede.

Il faut investir davantage dans le fret ferroviaire, car le rail s'avère un outil vraiment utile. Or, ces dernières années, c'est exactement le contraire auquel on a assisté : de moins en moins de marchandises transitent par ce biais. Il s'avère donc indispensable de réinvestir dans ce domaine.

Autre outil qu'il faudrait doper : le port. Nous l'aimons tous, mais il n'est pas encore suffisamment mis en valeur. En Région bruxelloise, nous avons la chance d'avoir une voie fluviale. À nous d'en profiter davantage. À ce titre, peut-être qu'une petite partie des recettes dégagées pourrait être investie dans cette optique.

(Applaudissements sur les bancs d'Ecolo et de Groen)

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

De heer Bruno De Lille (Groen).- Groen zal dit ontwerp van ordonnantie goedkeuren. Het is een goed ontwerp. We hebben ook mee de eerste stappen gezet om het in te voeren.

Het is goed voor Brussel en voor de Brusselaars. Het komt niet alleen de leefbaarheid, de mobiliteit en het milieu ten goede, volgens het principe dat de vervuiler betaalt, maar het voert nog een tweede element in, namelijk de overgang van de blinde belasting van het vignet naar een veel fijner en eerlijker instrument waarmee de mobiliteit gestuurd kan worden.

Belastingen brengen niet alleen geld op, maar kunnen ook het gedrag bijsturen. Deze ordonnantie speelt daarop in. Ik begrijp niet goed hoe de MR daartegen gekant kan zijn en waarom die partij blijft opteren voor een blinde belasting.

Bovendien klopt het helemaal niet dat het goederenverkeer niet anders georganiseerd kan worden. Nogal wat goederen kunnen via het spoor of via het water vervoerd worden. Bovendien

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

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais).*- *Groen approuvera ce projet d'ordonnance, dont nous avons posé les premiers jalons.*

Celui-ci permettra non seulement d'améliorer la qualité de vie, la mobilité et l'environnement des Bruxellois, mais également de passer d'un système de taxation aveugle à un instrument beaucoup plus précis et équitable de gestion de la mobilité.

Les taxes sont un moyen d'enranger des recettes, mais aussi de modifier certains comportements. Je ne comprends pas pourquoi le MR s'obstine à défendre un système de taxation aveugle.

L'affirmation selon laquelle le transport de marchandises ne peut être organisé autrement est totalement fallacieuse. Le transport par rail ou par voie d'eau est parfaitement envisageable pour quantité de marchandises. De plus, il permet de mieux organiser les horaires de livraison ou d'utiliser des camions moins bruyants.

Les études préparatoires au Plan transport de

zouden heel wat verplaatsingen beter georganiseerd kunnen worden. Zo zou het tijdstip van de leveringen kunnen variëren of zouden er stillere vrachtwagens ingezet kunnen worden.

Te veel vrachtwagens leggen onnodige kilometers af of zijn maar gedeeltelijk geladen. De voorbereidende studies voor het Brussels Goederenvervoerplan, spreken op dat vlak boekdelen. Daar is nog heel wat marge voor verbetering. Het Goederenvervoerplan, een creatie van de vorige regering, vertrekt van stedelijke distributiecentra. Een proefproject in die zin kreeg een positieve evaluatie. Ik hoop dat de regering daar snel verder werk van maakt.

Er komen ook steeds meer nieuwe technologieën, zoals 3D-printers, die er zouden kunnen toe leiden dat er minder zaken vervoerd moeten worden.

Mijnheer de minister, u bent misschien rechtstreeks bevoegd in verband met de kilometerheffing, maar ook de ministers van Economie en Mobiliteit moeten samen met u aan de kar trekken. Er is zowel in de administratie als in de regering een nauwgezette monitoring nodig met het oog op eventuele bijstellingen. Vergeet niet dat heel wat tegenstanders de slimme kilometerheffing voor vrachtwagens graag zouden zien mislukken, zodat die afgevoerd moet worden en zeker niet tot personenwagens uitgebreid kan worden.

De groene parlementsleden zijn van mening dat de slimme kilometerheffing voor vrachtwagens niet volstaat. Het is een mooie eerste stap, die vlug gevolgd moet worden door een slimme kilometerheffing voor personenwagens.

De opbrengsten kunnen bijvoorbeeld gebruikt worden om het openbaar vervoer te verbeteren. Londen heeft met de opbrengst van de stadstol bussen aangekocht, wat het openbaar vervoer sterk verbeterd heeft.

Ik begrijp de logica van de PTB dan ook niet helemaal. Ik heb de indruk dat de partij zich neerlegt bij een onvoldoende aanbod aan openbaar vervoer, terwijl het juist de taak van de overheid is om ervoor te zorgen dat zo veel mogelijk mensen zich op een andere manier dan met de auto kunnen verplaatsen. Dat is waar we werk moeten van maken.

Ik onderschrijf de uitspraak van de minister dat

marchandises sont éloquentes concernant le nombre de camions qui parcourent des kilomètres inutiles ou circulent à moitié chargés. Ce plan, initié par le gouvernement précédent, se base sur la création de centres de distribution urbains. Un projet pilote en ce sens avait fait l'objet d'une évaluation positive.

Par ailleurs, le développement des nouvelles technologies a une incidence à la baisse sur le transport de certains biens.

Bien que vous soyez directement compétent pour le prélèvement kilométrique sur les poids lourds, vous aurez besoin du soutien des ministres de l'Économie et de la Mobilité. N'oubliez pas que ce projet se heurte à de nombreux adversaires qui aimeraient le voir échouer, pour éviter qu'il ne soit élargi aux voitures particulières, ce que les députés écologistes appellent de leurs vœux.

Les recettes générées par la taxe pourraient, par exemple, servir à améliorer les transports en commun, suivant l'exemple londonien.

La logique du PTB m'échappe quelque peu. Celui-ci semble se résigner à une offre insuffisante en transport public, alors que la tâche des autorités consiste justement à veiller à ce qu'un maximum de personnes optent pour un autre mode de déplacement que la voiture.

Je partage l'avis du ministre sur le caractère inéluctable de cette mesure, nonobstant l'indignation qu'elle ne manquera pas de susciter auprès de certains.

Le prélèvement kilométrique sur les poids lourds entrera en vigueur en avril 2016. Nous espérons que l'étape suivante prévue par le projet d'ordonnance, c'est-à-dire l'instauration d'un système de taxation intelligente, sera rapidement franchie. Ce n'est qu'alors que Bruxelles disposera d'un réel instrument directeur de la politique de mobilité.

Groen votera en faveur de ce projet d'ordonnance, que nous vous encourageons à mettre en œuvre le plus rapidement et le plus complètement possible.

(Applaudissements sur les bancs de Groen, de l'Open Vld et de la N-VA)

sommige mensen misschien zullen steigeren bij de invoering van een dergelijke maatregel voor personenwagens, maar dat die maatregel onvermijdelijk is. De maatregel is niet alleen onvermijdelijk, maar ook wenselijk.

De kilometerheffing voor vrachtwagens wordt in april 2016 ingevoerd. Het ontwerp van ordonnantie voorziet in de mogelijkheid van een slimme kilometerheffing en we hopen dat die overstap zeer snel wordt gemaakt. In eerste instantie wordt er niet gevarieerd naargelang de tijd en de plaats. Als de regering van de kilometerheffing voor vrachtwagens een echt mobiliteitsinstrument wil maken, moet ze heel snel overschakelen naar een slimme heffing die daar wel rekening mee houdt. Pas dan zal ze een sturend instrument worden waar Brussel veel voordeel bij zal hebben.

Ondertussen zal Groen het ontwerp van ordonnantie goedkeuren. We kunnen u alleen maar aanmoedigen om de ordonnantie zo snel mogelijk en zo volledig mogelijk uit te voeren.

(Applaus bij Groen, de Open Vld en de N-VA)

De voorzitter.- De heer Uyttendaele heeft het woord.

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).*- *Eerst en vooral wil ik u zeggen dat de PS-fractie de kilometerheffing volmondig steunt.*

Een heffing past in de Europese logica van de vervuiler die betaalt, maar gaat tegelijkertijd verder, want het systeem zal ook positieve gevolgen hebben voor de volksgezondheid en het leefmilieu en zal de oneerlijke concurrentie tussen Europese landen helpen wegwerken.

Ook al gaat het de voorbije jaren stilaan de goede kant op met de luchtkwaliteit en ook al wordt er meer gerecycleerd, toch moeten we onze inspanningen dringend opvoeren. De vervuiling zorgt overal voor een daling van de gemiddelde levensverwachting, en zeker ook in het Brussels Gewest met zijn drukke stadsverkeer. In Europa worden 430.000 overlijdens toegeschreven aan fijnstof. Veel jonge Brusselaars kampen met aandoeningen aan de luchtwegen.

In Frankrijk kost de luchtvervuiling 101,3 miljard euro. In België gaat het om 18 miljard euro.

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

M. Julien Uyttendaele (PS).- Avant toute chose, je tiens à vous faire part du soutien plein et entier de mon groupe pour ce projet, tant celui-ci est en cohérence avec la manière dont nous devons concevoir la mobilité urbaine du 21^e siècle.

Une telle taxation respecte parfaitement la logique préconisée par l'Union européenne du pollueur-payeur, mais bien plus encore, car un tel système aura des répercussions tant en matière de santé publique et d'environnement qu'en termes de mobilité ou de concurrence déloyale intraeuropéenne, qui représentent des enjeux cruciaux pour notre ville-région.

Même si la qualité de l'air a tendance à s'améliorer ces dernières années et que l'on recycle davantage, nos efforts dans ce domaine doivent s'accroître et ce, de manière urgente. En moyenne, dans tout le pays, l'espérance de vie diminue d'un an à cause de la pollution. Les chiffres sont inévitablement encore plus alarmants dans notre Région, vu la densification du trafic urbain. En Europe, ce sont près de 430.000 morts prématurées qui sont dues aux particules fines et les problèmes respiratoires des

We moeten het vrachtvervoer anders organiseren door:

- het gebruik van kleinere, elektrische of CNG-voertuigen;

- de uitbouw van het spoortransport en het vervoer over de waterwegen;

- het stimuleren van samenwerking, zodat we het met minder vrachtwagens kunnen doen.

Ik hoop dat de jaarlijkse opbrengst van de heffing geïnvesteerd wordt in mobiliteitsinfrastructuur: openbaar vervoer, wegen, fietspaden en laadpalen.

Het goederenvervoer is goed voor 35% van de verplaatsingen en 40% van de filekosten. De transportsector is onmisbaar voor de bevoorrading van het gewest, maar we moeten er een regeling voor uitwerken. De inkomsten uit de kilometerheffing moeten resulteren in een betere stedelijke mobiliteit en levenskwaliteit.

In tegenstelling tot wat de heer Draps denkt, is het aantal kilometers die vrachtwagens in het gewest afleggen, zo klein dat we de kosten niet hoeven te compenseren.

Vanaf 2017 willen we de heffing van het tijdstip van het gebruik laten afhangen. Op die manier wordt het een instrument waarmee we het verkeer effectief kunnen sturen.

De nieuwe regeling is nog maar een begin. We moeten iets soortgelijks organiseren voor particulieren, zoals collega De Lille al zei.

(Applaus bij de meerderheid)

jeunes Bruxellois ne sont plus à démontrer.

La France a récemment réalisé une étude sur le coût de la pollution de l'air dans le pays, qui s'élève à 101,3 milliards d'euros, soit plus du double de ce que coûtent les conséquences du tabac sur le territoire français. Pour la Belgique, ce chiffre s'élève à 18 milliards d'euros. Je me réfère ici au très bon reportage que la RTBF a diffusé hier soir.

Pour toutes ces raisons, il est inévitable qu'une régulation et une réorganisation du transport par poids lourds soit mise en œuvre, notamment par :

- l'utilisation de véhicules de plus petite taille, électriques ou utilisant du gaz naturel comprimé ;
- le développement des transports ferroviaires et fluviaux ;

- la mise en place d'outils de coopération entre transporteurs pour limiter le nombre d'unités en circulation sur le territoire.

En ce qui concerne les recettes qui seront générées par une telle taxation - 30,1 millions d'euros annuellement -, je ne peux que vous inviter à les réinvestir dans nos infrastructures de mobilité publique : transports publics, routes, pistes cyclables et bornes de rechargement.

Le transport de marchandises représente 35% des trajets et 40% des coûts de congestion. Ce secteur est donc indispensable pour l'approvisionnement de notre Région, mais il doit faire l'objet d'une réglementation. Ces recettes doivent nous permettre d'offrir aux entreprises et aux particuliers une meilleure mobilité intra-urbaine et, de facto, une meilleure qualité de vie.

Compte tenu de la taille réduite de notre Région, le faible nombre de kilomètres à parcourir ne représentera pas un coût significatif nécessitant une compensation, contrairement à ce que pense M. Draps.

Au niveau de la tarification intelligente, je tiens à rappeler notre souhait de mettre en place, dès 2017, un prélèvement modulé selon les heures d'utilisation effective de nos routes. Notre taxe kilométrique sera alors, au-delà d'une simple mesure fiscale, un réel outil de régulation de la congestion automobile dans notre Région.

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

De heer Emmanuel De Bock (FDF) (in het Frans). - *We zullen het ontwerp van ordonnantie uiteraard steunen. Aangezien het eurovignet met zijn forfaitaire bedrag niet langer aan de Europese regelgeving beantwoordt, hebben we ons aangesloten bij het vervuiler betaalt-principe. Het goederenvervoer is nu eenmaal in ruime mate verantwoordelijk voor de schade aan het wegdek.*

Het is goed dat er bij het bepalen van de prijs rekening wordt gehouden met de tonnage en de andere elementen die in commissie aan bod zijn gekomen. Heel wat actoren uit de sector zijn voorstander van de maatregel omdat hij sociale en fiscale dumping tegengaat.

De inkomsten zullen toenemen, en dat in veel ruimere mate dan in het geval van het eurovignet. Over een of twee jaar zullen we moeten nadenken over de bestemming van dat geld: onderhoudswerken aan de wegen, steun aan de deelnemende gemeenten voor het herstel van hun wegen, of compenserende maatregelen.

Onlangs vernamen we dat het Waals Parlement de sector wil steunen. Dat is uiteraard een lovenswaardig initiatief, al mag het geen oneerlijke concurrentie tussen de gewesten teweegbrengen.

Ik doe dan ook een oproep tot overleg zoals we dat bij de invoering van Viapass gepleegd hebben. Het zou jammer zijn als na de invoering van de kilometerheffing nogmaals zou blijken dat de drie gewesten er niet in slagen de transportsector te helpen en elk gewest iets anders doet.

Eventuele overschotten zouden aan de MIVB of andere collectieve vervoermiddelen verstrekt kunnen worden.

Daarnaast zou het goed zijn de heffing te kunnen moduleren naargelang het tijdstip van gebruik. Omdat dat een van de grootste voordelen van het

Ce projet n'est évidemment qu'un début et une telle philosophie devra être également organisée pour les particuliers, comme l'a évoqué mon collègue De Lille. J'espère que nous aurons rapidement l'occasion d'en discuter au sein de notre parlement.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

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

M. Emmanuel De Bock (FDF). - Comme annoncé en commission, nous soutiendrons, bien entendu, ce projet. En effet, le système de forfaitisation de l'eurovignette était très pénalisant et ne répondait plus aux règles de l'Union européenne. Nous nous sommes inscrits dans le principe du pollueur-payeur et l'industrie automobile, particulièrement le transport, participe très largement à la détérioration de notre tissu urbain et de nos routes. Il est donc logique de lui faire payer davantage que les modes de transport plus légers.

Tenir compte, dans le prix à payer, du tonnage et des autres éléments exposés en commission va dans le bon sens. D'ailleurs, une série d'acteurs du transport sont très favorables à une telle mesure, car elle participe aussi à la lutte contre le dumping social et fiscal. En effet, notre pays est traversé par des transporteurs, indépendants ou non, qui viennent de l'étranger et empruntent nos autoroutes sans jamais en payer le coût.

Ce système participera à une équité fiscale et sociale pour l'avenir. Évidemment, il n'est pas gratuit. Vous avez mentionné les chiffres, je n'y reviendrai pas. Les recettes vont également augmenter, et ce de manière beaucoup plus importante que ce qui aurait été perçu grâce à l'eurovignette. Dans un ou deux ans, il faudra donc réfléchir à l'affectation de ces nouvelles marges : réfection des routes, soutien aux communes qui participent, dans le cadre de la dotation triennale, à la réfection actuelle de leurs routes, mais qui ne jouissent pas de ces recettes pour réparer leurs routes dégradées, mesures compensatoires.

Au sujet de ces dernières, nous avons appris récemment que le Parlement wallon s'engageait à soutenir le secteur. Pour ma part, je suis assez interpellé par cette annonce car, si le soutien au secteur est un objectif louable, il ne peut se faire au détriment de l'équité interrégionale, en prenant des mesures ponctuelles qui créent une

systeem is, wil het FDF op dat vlak snel vooruitgang boeken. Dan wordt het mogelijk de vervuiling te belasten, een mobiliteits- en milieubeleid te voeren en het verkeer evenwichtiger over de wegen te verdelen.

We steunen het ontwerp van ordonnantie en pleiten voor een snelle evaluatie en een modulatie op basis van het tijdstip van gebruik.

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- De N-VA steunt dit ontwerp van ordonnantie. Een kilometerheffing voor vrachtwagens is een eerlijkere belasting: niet zozeer het bezit maar wel het gebruik van de vrachtwagens wordt belast. Het is bovendien een manier om buitenlandse vrachtwagens die onze wegen gebruiken, te laten meebetalen.

De tarieven variëren naargelang van een aantal slimme variabelen, zoals tonnage en emissieklasse. Zo werken we de vergroening van het vrachtwagenpark in de hand en laten we zwaardere

concurrentie entre les Régions.

J'en appelle au même type de concertation que nous avons connue lors de l'instauration du Viapass. Il ne faudrait pas que l'après-taxe kilométrique démontre une fois encore que les trois Régions sont incapables d'aider le secteur du transport routier et que chacune agit différemment en la matière.

Je voudrais également que l'on débâte de l'affectation du surplus à la STIB ou à d'autres moyens collectifs de déplacement. Il conviendrait également que l'on puisse évoquer la gratuité, ou du moins la modélisation tarifaire en fonction des heures.

Le nouveau système a pour avantage principal de permettre, à terme, de modéliser le tarif en fonction de l'heure d'utilisation des routes. Aujourd'hui, il n'est pas prévu comme tel, mais cela sera possible à l'avenir. Le groupe des FDF estime qu'il conviendrait d'avancer très vite dans cette voie, car le but est à la fois de taxer la pollution, de favoriser la politique de mobilité et d'environnement et de participer à une utilisation plus harmonieuse de nos routes. Il s'agit, par exemple, d'éviter ce que nous connaissons aujourd'hui, à savoir des files interminables de camions et de voitures aux heures de pointe.

Nous vous soutenons dans ce projet qui nécessitera d'être évalué et devra ouvrir la voie à l'amélioration du système, à sa modélisation selon les heures d'utilisation de la route et à une meilleure rationalisation.

M. le président.- La parole est à Mme Van Achter.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *La N-VA soutient ce projet d'ordonnance. Le prélèvement kilométrique sur les poids lourds est une taxe plus juste, en ce sens qu'elle impose non pas la propriété, mais l'utilisation des camions et fait contribuer les poids lourds étrangers qui empruntent nos routes.*

Les tarifs varient en fonction d'une série de variables intelligentes, qui nous permettent de favoriser un parc automobile plus écologique et de sanctionner au contraire les gros poids lourds qui endommagent davantage les infrastructures

vrachtwagens, die meer schade aan de weginfrastructuur veroorzaken, meer bijdragen.

Op termijn kunnen ook tijd en plaats in rekening gebracht worden en kan er dus nog meer gestuurd worden. Er komt een kader voor stadsdistributie en -leveringen, dat terecht rekening zal houden met de Haven van Brussel als belangrijke logistieke troef. We moeten immers inzetten op de alternatieven voor het wegvervoer en nagaan hoe het kanaal en het spoor volop hun rol kunnen spelen in de logistieke keten.

Het is belangrijk dat de transportsector wordt bijgestaan aan de hand van flankerende maatregelen. Hoe ziet de minister de besteding van de opbrengst van de kilometerheffing? Enerzijds vindt hij het principe van de universaliteit van de fiscale ontvangsten belangrijk, anderzijds verklaart hij middelen voor de sector te zullen vrijmaken. Het eurovignet verdwijnt, de verkeersbelasting voor vrachtwagens wordt verlaagd en de kilometerheffing wordt aangemerkt als aftrekbare beroepskost in de vennootschapsbelasting. Hoe zit het echter met de vermindering van de loonlast en met de aftrekbaarheid van de kosten in de personenbelasting? Wordt de opbrengst ook gebruikt voor bijkomend onderhoud van de weginfrastructuur? Dat past immers in de idee dat de gebruiker betaalt.

(Applaus bij de N-VA)

De voorzitter. - De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).* - *We zijn erg blij dat de regering haar doelstellingen in het kader van het akkoord tussen de drie gewesten realiseert. Dat moet leiden tot vlotter verkeer en een grotere verkeersveiligheid.*

Het regeerakkoord voorziet in een grote logistieke zone waar het merendeel van de vrachtwagens die nu door Brussel rijden, terecht kunnen. In de loop van de volgende maanden moeten we daar werk van maken.

Daarnaast zijn er de begeleidingsmaatregelen voor de kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's).

Tot slot wil ik het over de kilometerheffing voor vrachtwagens hebben. Die wordt soms aangegrepen om de kilometerheffing voor auto's op te rakelen. Mijn partij wil echter niet verdergaan

routières.

À terme, nous pourrions aussi intégrer des paramètres de temps et de lieu. Un cadre pour la distribution urbaine sera instauré, qui tiendra compte du Port de Bruxelles. Nous devons en effet investir dans les alternatives au transport routier et examiner comment le canal et le rail peuvent exercer pleinement leur rôle dans la chaîne logistique.

Il est important de soutenir le secteur du transport par des mesures d'accompagnement. Comment le ministre envisage-t-il l'allocation des recettes de la taxe kilométrique ? L'eurovignette disparaît, la taxe de circulation pour les poids lourds est diminuée et la taxe kilométrique peut être déduite des frais professionnels dans l'impôt des sociétés. Cependant, qu'en est-il de la diminution des charges salariales et de la déductibilité des frais dans l'impôt des personnes physiques ? Les recettes seront-elles aussi allouées à l'entretien des infrastructures routières ?

(Applaudissements sur les bancs de la N-VA)

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

M. Benoît Cerexhe (cdH). - Monsieur le ministre, vous vous étiez engagé à le faire et vous l'avez fait ! Nous nous réjouissons que le gouvernement atteigne ses objectifs dans le cadre de cet accord trirégional, qui doit participer à la décongestion de la ville et à l'amélioration de la sécurité routière. Nous sommes satisfaits que vous ayez pu faire aboutir ce projet.

Ceci m'amène à vous rappeler que notre accord de gouvernement prévoit la création d'une zone logistique majeure, chargée d'accueillir la majorité des poids lourds circulant aujourd'hui dans la Région bruxelloise. C'est un projet sur lequel le gouvernement doit avancer dans les prochains mois.

Le deuxième point d'attention concerne les mesures d'accompagnement pour les petites et

dan het regeerakkoord, dat alleen een kilometerheffing voor vrachtwagens omvat.

(Applaus bij de meerderheid)

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

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- In april 2016 wordt in België het eurovignet voor vrachtwagens zwaarder dan 3,5 ton vervangen door een kilometerheffing. De tarieven zijn ondertussen door de gewesten bekendgemaakt. Vrachtwagens zullen voor elke kilometer die ze in Brussel rijden een meer dan stevige heffing moeten betalen: tot zelfs 29 eurocent per kilometer in de stad.

Het Vlaams Belang is er uiteraard voorstander van dat de talrijke buitenlandse vrachtwagens die over onze wegen rijden, voldoende worden belast voor het gebruik dat ze maken van onze infrastructuur, maar helaas krijgt de binnenlandse transportsector onvoldoende compensaties.

De transportsector beleeft zware tijden. Sinds 2009 verdwenen er in deze sector 610 bedrijven en 6.000 arbeidsplaatsen. Onze transportbedrijven zijn door de hogere loonkosten gemiddeld 15% duurder dan hun Franse, Nederlandse en Luxemburgse concurrenten.

Ook de uitbreiding van de EU speelde de sector de voorbije maanden meer dan ooit parten. Voor hetzelfde werk kost een Belgische chauffeur voor internationaal transport 5.600 euro per maand aan zijn werkgever, terwijl dat voor een Slovaakse chauffeur maar 2.400 euro is. Minder dan de helft!

Op de koop toe krijgt de sector nu een kilometerheffing te slikken. Hierdoor zal een zware

moyennes entreprises (PME), que nous avons déjà abordées en commission.

Enfin, dernière balise pour mon groupe, l'introduction d'une fiscalité kilométrique pour les poids lourds est parfois utilisée comme un prétexte pour rediscuter de l'opportunité d'étendre ce prélèvement taxatoire aux véhicules individuels. Je rappelle que mon parti s'en tiendra exclusivement à ce que prévoit l'accord de gouvernement, qui limite explicitement la fiscalisation kilométrique aux seuls poids lourds et exclut toute autre forme de péage, qu'il soit péri-urbain, urbain ou intra-urbain.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

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

M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang) *(en néerlandais).*- *En avril 2016, l'eurovignette appliquée aux poids lourds de plus de 3,5 tonnes sera remplacée en Belgique par un prélèvement kilométrique. Pour chaque kilomètre parcouru à Bruxelles, les poids lourds devront payer jusqu'à 29 eurocents.*

Le Vlaams Belang est bien sûr favorable à une imposition notable des nombreux camions étrangers qui utilisent nos infrastructures, mais les compensations pour le secteur belge du transport sont malheureusement insuffisantes.

Ce secteur vit des temps difficiles, avec les coûts salariaux élevés dans notre pays et l'élargissement de l'Union européenne à des pays beaucoup plus concurrentiels.

Aujourd'hui, le secteur doit donc, de surcroît, se plier à une taxe kilométrique qui coûtera plus de 10.000 euros par an à un poids lourd de plus de 32 tonnes parcourant un nombre normal de kilomètres, contre 1.250 euros avec l'eurovignette actuelle. L'entreprise répercutera ce coût sur le client et c'est au final le consommateur qui paiera l'addition. C'est une nouvelle attaque portée au pouvoir d'achat des citoyens.

Selon le ministre-président, la taxe kilométrique doit encourager le secteur logistique à parcourir moins de kilomètres en ville. Dans la presse du 11 juin, il déclarait qu'avec le développement

vrachtwagen van meer dan 32 ton die een normaal aantal kilometers aflegt, jaarlijks meer dan 10.000 euro betalen in plaats van 1.250 euro voor het huidige eurovignet. De firma zal de kosten doorrekenen aan de klant. Uiteindelijk is het dus de consument die de kilometerheffing mee zal betalen. Een zoveelste aanslag op de koopkracht van de burgers.

Volgens de minister-president moet de kilometerheffing de logistieke sector in Brussel aanmoedigen om zware vrachtwagens minder kilometers te laten afleggen in de stad. Ik citeer hem in de pers van 11 juni jongstleden: "Met de geplande ontwikkeling van Schaarbeek-Vorming wordt een eerste stap gezet naar een betere territoriale spreiding van de logistieke sector in Brussel".

De ontwikkeling van Schaarbeek-Vorming is echter nog lang geen realiteit, terwijl de kilometerheffing er weldra aankomt. Voor de zoveelste maal spant Brussel de kar voor het paard. Een heffing wordt opgedrongen, terwijl de alternatieven nog jaren op zich zullen laten wachten. Het herinnert me aan het verhaal van de voetgangerszone in Brussel. Die werd ook eerst ingevoerd om daarna beetje bij beetje te sleutelen aan de alternatieven en de communicatie.

De vraag is of de kilometerheffing, behalve fiscaal, veel verschil zal maken. In de portemonnee van de consument wel! Maar op het vlak van de mobiliteit en de leefbaarheid van het gewest, valt dat nog af te wachten. Volgens een mobiliteitsexpert van de VUB zou het probleem kunnen verschuiven naar lichtere bestelwagens en die vervuilen, alle verhoudingen in acht genomen, nog meer: ze stoten meer CO2 en meer fijn stof uit.

Een andere beperking is dat er in dit plan geen onderscheid wordt gemaakt tussen het vrachtvervoer tijdens dal- en piekuren. Heel wat warenhuizen hadden bijvoorbeeld reeds een project om voor dag en dauw te laden en te lossen met stille vrachtauto's. Die worden voortaan 's nachts echter even zwaar belast als tijdens de ochtendspits. De mobiliteitsinspanningen worden met de kilometerheffing dus in één klap teniet gedaan.

Kortom, de kilometerheffing zal de consument veel geld kosten, zonder dat ze hem voordelen oplevert. Daarom is het Vlaams Belang, in tegenstelling tot de N-VA, geen voorstander van een dergelijke kilometerheffing voor vrachtwagens. Ik zal me dan

prévu de Schaarbeek-Formation, un premier pas était posé dans le sens d'une meilleure dispersion territoriale du secteur logistique à Bruxelles.

Le développement de Schaarbeek-Formation est cependant loin d'être une réalité, tandis que la taxe kilométrique sera bientôt là. Une fois de plus, Bruxelles met la charrue avant les bœufs en imposant une taxe alors que les alternatives se feront encore attendre pendant des années.

De plus, on peut s'interroger sur l'efficacité de cette mesure pour la mobilité et la qualité de vie à Bruxelles. Selon un expert en mobilité de la VUB, le problème pourrait être déplacé vers des camionnettes plus légères, qui émettront plus de CO2 et de particules fines.

De plus, ce plan ne fait pas de distinction entre le fret en heures creuses et en heures de pointe. De nombreuses grandes surfaces ont déjà mis en place une politique de chargement et déchargement à l'aube, avec des camions silencieux. Désormais, ces camions seront autant imposés la nuit qu'en heure de pointe du matin.

Bref, la taxe kilométrique coûtera beaucoup d'argent au consommateur, sans lui offrir d'avantages. Pour cette raison, le Vlaams Belang s'abstiendra.

ook bij de stemming onthouden.

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

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Eindelijk hebben we bereikt waar we al tien jaar lang over discussiëren, namelijk de kilometerheffing voor vrachtwagens. Laten we hopen dat het ontwerp van ordonnantie een opstapje wordt naar een nog betere kilometerheffing voor vrachtwagens en op termijn ook voor auto's.

Voor het eerst wordt de echte kost aangerekend van het wegtransport, dat op de gezondheid en het welzijn in de stad weegt. Ik ben het niet eens met wat een aantal collega's zeggen, namelijk dat we moeten voorzien in een compensatie voor de transportsector. Eigenlijk krijgen we voor de eerste keer een 'level playing field' tussen het vrachtverkeer via de weg, het vrachtverkeer over het water en het vrachtverkeer via de trein. Voor de eerste keer kan er eerlijke concurrentie zijn tussen trein-, vrachtwagen- en scheepstransport. Dat is een heel belangrijk element om te vermelden. De vrachtwagensector wordt immers de facto gesubsidieerd, omdat die niet voor de weginfrastructuur moet betalen. Dat veranderen we vandaag met deze beslissing.

De heer De Lille heeft gelijk: we moeten nog een aantal andere zaken aanpassen. Op termijn is het beter dat we met een simulatiemodel kunnen werken. De prijs van de heffing zou afhankelijk moeten worden van het tijdstip waarop men rijdt, of men al dan niet in de spits rijdt, maar ook - en dat is misschien een punt waarover ik het eens ben met de heer Lootens-Stael - van het feit of de vrachtwagens al dan niet lawaaiërig zijn en of er al dan niet 's nachts geleverd wordt met stille vrachtwagens. Met die elementen kan in de toekomst rekening worden gehouden.

Laten we eerlijk zijn: het feit dat de drie gewesten tot een consensus zijn gekomen, is op zich al revolutionair. Laten we vandaag dan vooral heel blij zijn dat we dit ontwerp kunnen goedkeuren. Vanaf april volgend jaar kan de kilometerheffing van start gaan.

Ik wens de regering veel succes. Ik hoop dat de kilometerheffing voor vrachtwagens het gewest leefbaarder maakt en dat de stad en op termijn het

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

M. Jef Van Damme (sp.a) (*en néerlandais*).- *Après dix ans de discussions, le prélèvement kilométrique sur les poids lourds est enfin en passe d'être instauré. Nous espérons que celui-ci ne constituera qu'une étape vers l'adoption d'un système de taxation plus performant et élargi aux voitures.*

C'est la première fois que le coût réel du transport routier est calculé. Jusqu'à présent, le secteur du transport routier était de facto subventionné puisqu'il ne devait pas payer l'infrastructure routière. Cette décision permet d'instaurer une concurrence loyale entre le transport par train, par camion et par bateau.

M. De Lille a raison d'affirmer que nous devons encore ajuster l'une ou l'autre chose. Il serait préférable, à terme, de travailler avec un modèle de simulation des effets qui tienne compte du moment de la journée et de l'utilisation de camions plus ou moins bruyants. Sur ce dernier point, je rejoins M. Lootens-Stael.

Le fait que les trois Régions soient parvenues à un consensus en la matière est, en soi, révolutionnaire. Aujourd'hui, nous devons surtout nous réjouir de pouvoir adopter ce projet d'ordonnance.

J'espère que le prélèvement kilométrique pour les poids lourds participera à une région - et, à terme, un pays- plus agréable à vivre.

(*Applaudissements sur les bancs de la majorité*)

land aangenamer en leefbaarder worden.

(Applaus bij de meerderheid)

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Met dit ontwerp van ordonnantie, waarmee het Brussels Gewest slechts het samenwerkingsakkoord tussen de drie gewesten uitvoert, vervangen wij het eurovignet voor vrachtwagens op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest door een slimme kilometerheffing voor zware vrachtwagens.

De CD&V staat achter die maatregel, die past in een filosofie die steeds meer opgang maakt, namelijk dat je niet zozeer het bezit maar wel het gebruik van een vrachtwagen moet belasten, of beter nog, de lasten die een vrachtwagen aan de stedelijke infrastructuur veroorzaakt. In die geest is het logisch dat we in een volgende fase zullen nadenken over een tarifaire differentiatie naargelang van het tijdstip en dus de filegevoeligheid van bepaalde wegen. Zo zou het tarief hoger moeten liggen voor het gebruik van de vrachtwagen tijdens files. Iedereen blijkt het erover eens te zijn dat het noodzakelijk is om geleidelijk een slimme kilometerheffing in te voeren.

De regering heeft uitgebreid overleg gepleegd met de transportsector. Het zou goed zijn dat ze dat overleg voortzet. We staan immers nog maar aan het begin van het debat over de impact van de distributie op de leefbaarheid in de stad en moeten ons buigen over een moderne logistiek met minder schadelijke gevolgen voor de inwoners van de stad en haar bezoekers.

De distributiesector wil trouwens mee zijn met de tijd. Met dit ontwerp van ordonnantie staat de deur op een kier. Ik ben ervan overtuigd dat we oplossingen zullen vinden die enerzijds de leefbaarheid in de stad verbeteren en anderzijds het voortbestaan van de sector vrijwaren.

De CD&V zal het ontwerp van ordonnantie goedkeuren en wenst de regering succes met de uitvoering ervan.

(Applaus bij de meerderheid)

De voorzitter.- De heer Vanhengel heeft het woord.

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).*- *Ce projet d'ordonnance, qui se limite à mettre en œuvre l'accord de coopération entre les trois Régions, vise à remplacer l'eurovignette pour camions sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale par un prélèvement kilométrique intelligent pour poids lourds.*

Le CD&V soutient cette mesure qui concrétise le principe d'une taxation de l'usage et non pas de la possession d'un camion. Il est donc logique d'envisager ultérieurement une différenciation tarifaire en fonction de l'heure d'utilisation et donc de la sensibilité de certaines voiries aux embouteillages. La nécessité de l'introduction progressive d'une taxe kilométrique intelligente fait l'unanimité.

Le gouvernement a mené de larges concertations avec le secteur des transports et devrait les poursuivre, étant donné que nous entamons à peine le débat quant à l'impact de la distribution sur la qualité de vie en ville et devons mener une réflexion sur une logistique moderne moins dommageable pour les citadins et les visiteurs. Le secteur de la distribution veut d'ailleurs vivre avec son temps.

Je suis convaincu que nous trouverons des solutions conciliant qualité de vie en ville et survie du secteur.

Le CD&V approuvera le projet d'ordonnance et souhaite plein succès au gouvernement pour sa mise en œuvre.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

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

De heer Guy Vanhengel, minister.- Ik heb niets meer toe te voegen, aangezien wij in commissie een uitvoerig debat gehad hebben. Ik dank de partijen dat zij vandaag nogmaals hun standpunt hebben meegedeeld. Tot slot wil ik nog van de gelegenheid gebruikmaken om de diensten te bedanken voor hun uitstekende verslag.

De voorzitter.- De algemene bespreking is gesloten.

Artikelsgewijze bespreking

De voorzitter.- Wij gaan over tot de bespreking van de artikelen, op basis van de door de commissie aangenomen tekst.

Artikel 1

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Artikelen 2 tot 42

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Bijlage 1

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Wij zullen later over het geheel van het ontwerp van ordonnantie stemmen.

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE VAN DE HEREN RENÉ COPPENS, SEVKET TEMIZ, FABIAN MAINGAIN, ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE EN PAUL DELVA TOT WIJZIGING VAN ARTIKEL 21, III, VAN HET WETBOEK DER SUCCESSIERECHTEN VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST (nrs. A-120/1 en 2 – 2014/2015).

Algemene bespreking

De voorzitter.- De algemene bespreking is geopend.

M. Guy Vanhengel, ministre (en néerlandais).- *Je n'ai plus rien à ajouter, étant donné que nous avons mené un large débat sur le sujet en commission. Je remercie les partis présents aujourd'hui d'avoir réitéré leur point de vue. Je profite également de l'occasion pour remercier les services pour leur excellent rapport.*

M. le président.- La discussion générale est close.

Discussion des articles

M. le président.- Nous passons à la discussion des articles, sur la base du texte adopté par la commission.

Article 1^{er}

Pas d'observation ?

Adopté.

Articles 2 à 42

Pas d'observation ?

Adoptés.

Annexe 1

Pas d'observation ?

Adoptée.

Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur l'ensemble du projet d'ordonnance.

PROPOSITION D'ORDONNANCE DE MM. RENÉ COPPENS, SEVKET TEMIZ, FABIAN MAINGAIN, ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE ET PAUL DELVA MODIFIANT L'ARTICLE 21, III, DU CODE DES DROITS DE SUCCESSION EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE (n^{os} A-120/1 et 2 – 2014/2015).

Discussion générale

M. le président.- La discussion générale est ouverte.

De heer De Bock, rapporteur, heeft het woord.

De heer Emmanuel De Bock, rapporteur (in het Frans).- *Ik verwijs naar mijn schriftelijk verslag.*

De voorzitter.- De heer de Clippele heeft het woord.

De heer Olivier de Clippele (MR) (in het Frans).- *Het gaat om een voorstel van de meerderheid en dus niet een ontwerp van de regering. Het is een goed voorstel, dat we steunen en dat aansluit bij wat er in Vlaanderen en Wallonië gebeurt. Het is echter jammer dat we slechts over een paar technische details overeenstemming kunnen vinden, en niet over de essentie van de successierechten.*

Als je in het Brussels Gewest een bedrag van meer dan 175.000 euro erft, dan betaal je 18% in rechte lijn, 50% als je van een broer of zus erft, 70% als het om een tante of oom gaat en 80% in alle andere gevallen. Dat is een wereldrecord!

Het is uiteraard goed om punten en komma's te verbeteren, maar ooit moeten we het debat ten gronde voeren. Het zijn immers niet de grote vermogens die betalen, maar de middenklasse.

(Applaus)

De voorzitter.- De heer Van den Driessche heeft het woord.

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- Mijn fractie steunt dit voorstel. Het is een goed idee om deze correctie aan te brengen.

Er is alleszins behoefte aan een ruimer debat. Er valt op dat vlak immers veel onrechtvaardigheid te betreuren en er zijn heel wat schadelijke neveneffecten die de stadsvlucht in de hand werken.

Ondertussen blijft het probleem van de waardering van onroerende goederen bestaan. Daarmee doen zich namelijk dezelfde problemen voor. Ik denk bijvoorbeeld aan mensen die hun ouderlijk huis

La parole est à M. De Bock, rapporteur.

M. Emmanuel De Bock, rapporteur.- Je me réfère à mon rapport écrit.

M. le président.- La parole est à M. de Clippele.

M. Olivier de Clippele (MR).- Il s'agit d'une proposition de la majorité et non d'un projet du gouvernement. Effectivement, c'est une bonne proposition, que nous appuyons et qui s'aligne, en matière d'évaluation, sur ce qui se fait en Flandre et en Wallonie. Je regrette cependant qu'on ne s'accorde que sur de petites choses, des détails techniques, et pas sur l'essentiel de la problématique des droits de succession.

Je vais vous donner quatre chiffres pour expliciter mon propos : dans notre Région, si vous faites un héritage supérieur à 175.000 euros, vous payez 18% en ligne directe, 50% si cela vient d'un frère ou d'une sœur, 70% si cela vient d'une tante ou d'un oncle, et 80% dans les autres situations. C'est toujours un record mondial !

C'est très bien de corriger les détails et les points-virgules - si c'est dans la bonne direction - mais il faudra, à un moment donné avoir un débat sur la question des droits de succession dans cette Région. En effet, ce n'est pas le gros patrimoine qui les paye, mais les classes moyennes.

(Applaudissements)

M. le président.- La parole est à M. Van den Driessche.

M. Johan Van den Driessche (N-VA) (en néerlandais).- *Mon groupe soutient cette proposition de correction, qui mérite cependant un débat plus large. De grandes injustices sont en effet à déplorer dans ce domaine ainsi que des effets collatéraux néfastes qui favorisent l'exode.*

En outre, cette mesure ne réglera pas le problème de l'évaluation des biens immobiliers. Ainsi, il faut facilement un an à un an et demi pour vendre une maison de famille et le montant escompté par les héritiers n'est pas forcément celui obtenu.

À cela s'ajoute la problématique de la valeur

erven en bij de verkoop merken dat het niet de verwachte prijs opbrengt. Het duurt soms gemakkelijk een jaar tot anderhalf jaar voordat het wordt verkocht.

Er is ook nog de problematiek van de toenemende waarde van onroerende goederen, waardoor de successierechten stijgen, omdat de eigenaar in een hogere belastingcategorie terechtkomt.

Een meer ingrijpende hervorming is bijgevolg echt nodig.

De voorzitter.- De heer Coppens heeft het woord.

De heer René Coppens (Open Vld).- Dit voorstel strekt ertoe de belastingplichtige de keuze te laten tussen de beurskoers op de dag van het overlijden, of die van een of twee maanden na het overlijden. Nu wordt een ingewikkelde berekening gemaakt op basis van gemiddelde beurskoersen. Die informatie is niet altijd vrij toegankelijk en de berekening is tijdrovend. Vandaar dit voorstel voor een substantiële administratieve vereenvoudiging. Hoe minder complex de regelgeving is, hoe vlotter de erfenis afgehandeld kan worden en hoe sneller de overheid de successierechten kan innen. In de commissie werd het voorstel unaniem goedgekeurd. Ik hoop dat dit ook zal gebeuren in de plenaire vergadering.

(Applaus)

De voorzitter.- De algemene bespreking is gesloten.

Artikelsgewijze bespreking

De voorzitter.- Wij gaan over tot de bespreking van de artikelen.

Artikel 1

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Artikelen 2 tot 4

Geen bezwaar?

Aangenomen.

croissante des biens immobiliers, qui font grimper les droits de succession, car le propriétaire relève d'une tranche d'imposition supérieure.

Une réforme plus radicale est donc vraiment nécessaire.

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

M. René Coppens (Open Vld) *(en néerlandais).*- *Cette proposition vise à laisser au contribuable le choix entre la valeur boursière le jour du décès ou l'un des deux mois suivants. Actuellement, il faut effectuer un calcul compliqué sur la base des valeurs boursières moyennes. Cette information n'est pas toujours librement accessible et le calcul prend beaucoup de temps. La simplification administrative substantielle qu'implique la proposition simplifiera le travail des notaires et permettra à la Région de percevoir plus rapidement les droits de succession. La proposition a été adoptée à l'unanimité en commission. J'espère que ce sera également le cas en séance plénière.*

(Applaudissements)

M. le président.- La discussion générale est close.

Discussion des articles

M. le président.- Nous passons à la discussion des articles.

Article 1^{er}

Pas d'observation ?

Adopté.

Articles 2 à 4

Pas d'observation ?

Adoptés.

Wij zullen later over het geheel van het voorstel van ordonnantie stemmen.

ONTWERP VAN ORDONNANTIE HOUDENDE INSTEMMING MET DE OVEREENKOMST TUSSEN DE EUROPESE UNIE EN HAAR LIDSTATEN, ENERZIJD, EN IJSLAND, ANDERZIJD, BETREFFENDE DE DEELNAME VAN IJSLAND AAN DE GEZAMENLIJKE NAKOMING VAN DE VERBINTENISSEN VAN DE UNIE, HAAR LIDSTATEN, EN IJSLAND VOOR DE TWEEDE VERBINTENISPERIODE VAN HET PROTOCOL VAN KYOTO BIJ HET RAAMVERDRAG VAN DE VERENIGDE NATIES INZAKE KLIMAATVERANDERING (nrs. A-193/1 en 2 – 2014/2015).

Algemene bespreking

De voorzitter.- De algemene bespreking is geopend.

Mevrouw Maes, rapporteur, heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes, rapporteur.- Ik zal het verslag kort houden, maar ik heb wel nog een bijkomende vraag voor de minister.

De ordonnantie waarover we vandaag stemmen, betreft de instemming van het gewest met een akkoord tussen de lidstaten van de Europese Unie en IJsland in het kader van de tweede verbintenisperiode van het Kyotoprotocol, of het zogenaamde amendement van Doha.

In de commissie heeft de minister een inleidende uiteenzetting gehouden, waarbij ze eraan herinnerde dat de ordonnantie in het verlengde ligt van de ordonnantie die het Brussels parlement in maart van dit jaar goedkeurde.

Het komt erop neer dat IJsland en de Europese Unie het erover eens zijn om gezamenlijk klimaatverbintenissen aan te gaan, waaronder de beperking van de CO₂-uitstoot, de toepassing van de relevante EU-regelgeving, een rapportering over de uitstoot en de deelname aan een opvolgingscomité.

Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur l'ensemble de la proposition d'ordonnance.

PROJET D'ORDONNANCE PORTANT ASSENTIMENT À L'ACCORD ENTRE L'UNION EUROPÉENNE ET SES ÉTATS MEMBRES, D'UNE PART, ET L'ISLANDE, D'AUTRE PART, CONCERNANT LA PARTICIPATION DE L'ISLANDE À L'EXÉCUTION CONJOINTE DES ENGAGEMENTS DE L'UNION EUROPÉENNE, DE SES ÉTATS MEMBRES ET DE L'ISLANDE AU COURS DE LA DEUXIÈME PÉRIODE D'ENGAGEMENT DU PROTOCOLE DE KYOTO À LA CONVENTION-CADRE DES NATIONS UNIES SUR LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES (n^{os} A-193/1 et 2 – 2014/2015).

Discussion générale

M. le président.- La discussion générale est ouverte.

La parole est à Mme Maes, rapporteuse.

Mme Annemie Maes, rapporteuse (*en néerlandais*).- *L'ordonnance soumise au vote concerne l'assentiment de la Région à un accord entre l'Union européenne et l'Islande dans le cadre de la deuxième période d'engagement du Protocole de Kyoto, ce qu'on appelle l'amendement de Doha.*

Dans son exposé introductif, la ministre a rappelé que l'ordonnance s'inscrit dans la continuité de l'ordonnance adoptée par le parlement bruxellois en mars de cette année.

L'Islande et l'Union européenne conviennent d'exécuter conjointement leurs engagements climatiques, dont la limitation des émissions de CO₂, l'application de la réglementation communautaire pertinente, le rapportage des émissions et la participation à un comité de suivi.

La ratification par la Belgique et les entités fédérées n'entraînera pas de nouvelles obligations et n'aura pas d'impact sur le budget de la Région bruxelloise.

De minister merkte op dat de ratificatie door België en de deelstaten geen nieuwe verplichtingen met zich meebrengt en ook geen invloed heeft op de begroting van het Brussels Gewest.

De ordonnantie is vooral belangrijk in verband met internationale klimaatonderhandelingen, die eind dit jaar in Parijs plaatsvinden. De goedkeuring van de instemmingsvoorzieningen door België is onmisbaar om de latere ratificatie van het amendement van Doha niet in het gedrang te brengen en de vooruitgang in de klimaatonderhandelingen tussen geïndustrialiseerde landen en ontwikkelingslanden over een nieuw, globaal klimaatakkoord mogelijk te maken.

Naar het voorbeeld van de andere Europese lidstaten moet België lang voor december 2015 de akte inzake de ratificering van het akkoord en van het amendement van Doha indienen.

De Raad van State had slechts een fundamentele opmerking, namelijk dat volgens de Brusselse wetgeving ook een gendertest moest worden uitgevoerd. De minister bevestigde dat dat inmiddels gebeurd is.

In de commissie vroeg ik welk standpunt België uiteindelijk zal innemen tijdens de klimaatconferentie van Parijs en hoe het zat met de besprekingen tussen de federale overheid en de gewesten.

De minister gaf een algemene uitleg met betrekking tot het Europese standpunt en de rol van Europa als bruggenbouwer. Voorts zei ze dat de besprekingen over de verdeling van de lasten nog steeds niet afgerond zijn. De minister heeft haar federale en Waalse collega's daar al over gesproken en dat gebeurt binnenkort ook met haar Vlaamse ambtsgenoot.

Bij de artikelsgewijze bespreking werden geen vragen gesteld en werd het ontwerp van ordonnantie over de hele lijn unaniem goedgekeurd door de dertien aanwezige leden.

Mevrouw de minister, ik heb nog een vraag voor u. U verwees naar een gesprek met Vlaams minister Schauvliege. Kunt u ons vertellen wat u met haar besproken hebt met betrekking tot het algemene standpunt en de verdeling van de lasten?

(Applaus)

L'ordonnance est surtout importante dans le cadre des négociations internationales sur le climat, qui se tiendront à la fin de cette année à Paris. L'adoption des dispositifs d'assentiment par la Belgique est indispensable pour ne pas bloquer la ratification ultérieure de l'amendement de Doha et faciliter les négociations entre pays développés et en développement concernant l'adoption d'un nouvel accord global.

La Belgique doit déposer son instrument de ratification de l'accord et de l'amendement de Doha bien avant décembre 2015.

Le Conseil d'État a demandé à ce qu'un test "genre" soit réalisé. La ministre a confirmé que c'était chose faite.

En commission, je me suis enquis de la position que défendra la Belgique lors de la conférence de Paris sur le climat.

La ministre a déclaré que les discussions relatives à la répartition des charges sont toujours en cours. Elle a déjà eu l'occasion de rencontrer ses homologues fédéral et wallon et rencontrera bientôt son homologue flamande.

L'ensemble du projet d'ordonnance a été adopté à l'unanimité des treize membres présents.

Mme la ministre, qu'avez-vous convenu avec la ministre flamande Schauvliege concernant votre position générale et la répartition des charges ?

(Applaudissements)

De voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault, minister (*in het Frans*).- *Ik heb inderdaad met al mijn collega's over burdesharing gesproken.*

Ik heb nagegaan waar we het over eens zijn en waarover we van mening verschillen en heb voorgesteld om voor 21 juli opnieuw samen te komen met de kabinetschefs, maar dat bleek niet te lukken. De vergadering is dus naar augustus verschoven. Ik kan nu niet dieper op de details ingaan, want dat zou een akkoord in het gedrang kunnen brengen.

Het is een moeilijk dossier met een grote impact voor het gewest en de planeet. We moeten er hoe dan ook alles aan doen om het voor de klimaattop van Parijs af te ronden.

(Applaus)

De voorzitter.- De algemene bespreking is gesloten.

Artikelsgewijze bespreking

De voorzitter.- Wij gaan over tot de bespreking van de artikelen.

Artikel 1

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Artikel 2

Geen bezwaar?

Aangenomen.

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

Mme Céline Fremault, ministre.- J'ai effectivement rencontré l'ensemble de mes collègues - M. Furlan, Mme Marghem et Mme Schauvliege - à propos de l'ensemble des dossiers de partage des efforts (burden sharing).

J'ai retravaillé sur les positions des uns et des autres afin d'identifier les points de désaccords éventuels, et j'ai proposé une réunion avec l'ensemble des chefs de cabinets avant le 21 juillet, ce qui s'est révélé difficile pour certains collègues.

Dès lors, cette réunion sera reportée aux alentours du mois d'août. Je ne peux pas rentrer aujourd'hui dans le détail des rencontres, pour éviter qu'un élément ou un autre ne vienne perturber les discussions et la nécessité d'obtenir un accord.

Comme vous le savez, il s'agit d'un dossier difficile, avec des enjeux très importants pour la Région et la planète. En tout état de cause, nous ferons tout pour aboutir à une solution avant la Conférence de Paris. Cette volonté d'aboutir m'a d'ailleurs été réaffirmée par chacun des interlocuteurs.

(Applaudissements)

M. le président.- La discussion générale est close.

Discussion des articles

M. le président.- Nous passons à la discussion des articles

Article 1^{er}

Pas d'observation ?

Adopté.

Article 2

Pas d'observation ?

Adopté.

Wij zullen later over het geheel van het ontwerp van ordonnantie stemmen.

ONTWERP VAN ORDONNANTIE HOUDENDE OPRICHTING VAN HET BRUSSELS PLANNINGSBUREAU (nrs. A-191/1 en 2 – 2014/2015).

ONTWERP VAN ORDONNANTIE TOT WIJZIGING VAN DE ORDONNANTIE VAN 20 JULI 2005 BETREFFENDE DE MAATSCHAPPIJ VOOR DE VERWERFING VAN VASTGOED EN TOT OPRICHTING VAN DE MAATSCHAPPIJ VOOR STEDELIJKE INRICHTING (nrs. A-192/1 en 2 – 2014/2015).

Samengevoegde algemene bespreking

De voorzitter.- De samengevoegde algemene bespreking is geopend.

Mevrouw Moureaux, rapporteur, heeft het woord.

Mevrouw Catherine Moureaux, rapporteur (*in het Frans*).- *De minister-president heeft in commissie toegelicht dat de doeltreffende uitvoering van het territoriaal ontwikkelingsbeleid wordt belemmerd door de veelheid aan actoren en de gebrekkige coördinatie van de opdrachten die zij vervullen. Volgens hem is er bijgevolg nood aan een transversaal optreden van de overheid, meer soepelheid in de beleidsvoering en een rationalisering van de overheidsinstellingen die actief zijn op het vlak van statistiek en ruimtelijke ordening.*

Het eerste onderdeel van de hervorming betreft de oprichting van het Brussels Planningsbureau (BPB), een nieuwe instelling van openbaar nut (ION) die zich zal bezighouden met het uitstippelen van de beleidsstrategie. Het BPB komt onder het hiërarchische gezag van de minister belast met Ruimtelijke Ordening en Statistiek en krijgt drie hoofdpdrachten:

- de verzameling van gegevens, de ontwikkeling, productie, verwerking, verspreiding en analyse van statistieken en de uitvoering van evaluatieopdrachten;

Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur l'ensemble du projet d'ordonnance.

PROJET D'ORDONNANCE PORTANT CRÉATION DU BUREAU BRUXELLOIS DE LA PLANIFICATION (n^{os} A-191/1 et 2 – 2014/2015).

PROJET D'ORDONNANCE MODIFIANT L'ORDONNANCE DU 20 JUILLET 2005 RELATIVE À LA SOCIÉTÉ D'ACQUISITION FONCIÈRE ET CRÉANT LA SOCIÉTÉ D'AMÉNAGEMENT URBAIN (n^{os} A-192/1 et 2 – 2014/2015).

Discussion générale conjointe

M. le président.- La discussion générale conjointe est ouverte.

La parole est à Mme Moureaux, rapporteuse.

Mme Catherine Moureaux, rapporteuse.- Le ministre-président Rudi Vervoort a présenté deux projets d'ordonnance. Le premier vise à créer le Bureau bruxellois de planification (BBP), le deuxième à transformer la Société d'acquisition foncière (SAF) en Société d'aménagement urbain (SAU).

En préambule, il a présenté le texte du premier projet comme étant "l'aboutissement d'un ambitieux projet auquel la Région et le gouvernement réfléchissent depuis plusieurs années". Par la même occasion, il a évoqué le fait que ce projet était déjà abordé dans le Plan régional de développement durable (PRDD).

Ensuite, il a entamé le développement de son exposé par un constat : de nombreux organismes sont concernés par le développement territorial. Or, la multiplicité des acteurs et leurs missions encore trop peu coordonnées freinent l'efficacité de la mise en œuvre des politiques de développement territorial. De ce fait, il argue de la nécessité d'une action transversale et d'une certaine souplesse dans l'action publique, exigeant une rationalisation des différents acteurs publics

- de sectorale observatie van het grondgebied;

- de voorbereiding van de verordenende en strategische opdrachten inzake territoriale planning.

Voorts wordt een Gewestelijk Comité voor Territoriale Ontwikkeling opgericht, dat adviezen moet uitbrengen over de planningsprojecten van de administraties die in het comité vertegenwoordigd zijn: het BBP, Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit, de MIVB, Net Brussel en Brussel Stedelijke Ontwikkeling (BSO). Het comité kan de regering opmerkingen of voorstellen bezorgen met betrekking tot de uitvoering of aanpassing van de plannen.

Het tweede onderdeel van de hervorming betreft het grondbeheer. Met betrekking tot dat aspect wil de regering:

- de Maatschappij voor de Verwerving van Vastgoed herbenoemen tot Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI);

- de raad van bestuur hervormen en uitbreiden tot twaalf leden;

- drie faciliterende bepalingen voor de MSI vastleggen:

1) de MSI krijgt voorkeurecht;

2) de gemeenten, het gewest en de door het gewest gecontroleerde entiteiten kunnen al hun roerende en onroerende goederen naar de MSI overhevelen;

3) de MSI wordt vrijgesteld van registratie-, hypotheek- en griffierechten.

Tijdens de algemene bespreking merkt de heer Draps in naam van de MR-fractie op dat investeerders nu al door de logge procedures afgeschrikt worden. Het BPB lijkt te zijn gebaseerd op begrippen die doen denken aan de vijfjarenplannen van de socialistische regimes van de jaren vijftig. Hij betreurt het gebrek aan wil om de actoren inzake territoriale ontwikkeling samen te brengen. Hij heeft vragen bij de betrokkenheid van de gemeenten in de stedenbouwkundige projecten en bij de financiële aspecten met betrekking tot de overdracht van het personeel.

Voor de Ecolofractie merkt mevrouw Huytebroeck

concernés.

En vue d'optimiser l'action de la Région dans son développement territorial, le gouvernement entend donc mener une réforme des administrations et organismes publics liés à la compétence statistique et à la compétence de l'aménagement du territoire. Il affirme que l'objectif consiste à mutualiser les ressources, à collaborer plus efficacement et à coordonner les moyens.

Le premier projet d'ordonnance vise à mettre en œuvre le premier volet de cette réforme, en créant un nouvel organisme d'intérêt public (OIP) chargé du volet stratégique : le Bureau bruxellois de planification. Cet OIP sera soumis à l'autorité hiérarchique du ministre chargé de l'aménagement du territoire et de la statistique, à qui seront confiés les pouvoirs de gestion.

Le ministre-président a expliqué que ce Bureau bruxellois de planification sera chargé de trois missions principales :

- assurer la collecte de données, le développement, la production, le traitement, la diffusion et l'analyse de statistiques, et réaliser des missions d'évaluation ;

- assurer l'observation sectorielle du territoire ;

- assurer la préparation des missions réglementaires et stratégiques de la planification territoriale.

À ce BBP s'ajoute un comité régional du développement territorial, qui aura pour mission de rendre un avis motivé sur les projets de planification issus des administrations qui le composent. Il sera composé :

- du BBP ;

- de Bruxelles Environnement ;

- de Bruxelles Mobilité ;

- de la STIB ;

- de Bruxelles-Propreté ;

- d'un représentant de Bruxelles Développement urbain.

op dat de voorgestelde structuur op een subministerie voor stedenbouw lijkt, wat het beleid dreigt te versnipperen. Ze betreurt dat alleen de minister voor Ruimtelijke Ordening het toezicht heeft over een ION van het type A, terwijl het systeem aanvankelijk transversaal opgevat was.

Ze vindt bovendien dat de term 'samenwerkingsplicht' nader omschreven moet worden en merkt op dat er nergens sprake is van samenwerking met de gemeenten of van stadsmarketing. In plaats van een sturingsinstrument vreest zij dat het BPB een hybride instelling wordt die een ander beleid voert dan dat waarvoor het werd opgericht.

Namens Groen vraagt de heer Verstraete hoe de nieuwe procedures in de praktijk zullen werken, wie de strategische keuzes inzake mobiliteit en milieu in de strategische zones zal maken en wie de operationele uitvoering zal coördineren. Hij benadrukt dat mensen betrokken willen worden en dat, als dat niet gebeurt, de projecten door protest zullen worden geblokkeerd en vertraagd. Hij vindt dat er te weinig aandacht gaat naar inspraak.

De heer Azzouzi, de heer Maingain, mevrouw de Groote en mevrouw Grouwels zijn daarentegen bijzonder ingenomen met de nieuwe instelling, die uitvoering geeft aan de rationaliseringsdoelstellingen van de regering.

De minister-president betreurt dat de sprekers bij de begrippen 'planning' en 'bureau' aan de vijfjarenplannen van het politiebureau denken. Hij hecht minder belang aan de naam, die nog kan veranderen, dan aan de noodzaak om over grootschalige stedenbouwkundige projecten overleg te plegen en om statistische gegevens te kruisen.

Wetende dat verandering beangstigend is voor het personeel, heeft de regering de toekomstige uitvoeringsbesluiten reeds goedgekeurd, die binnenkort aan de sociale gesprekspartners voorgelegd zullen worden. Misschien zullen er op het vlak van de werking schaalvoordelen worden gerealiseerd, maar die zullen niet tot banenverlies leiden.

Voor de bespreking van de artikelen en de amendementen verwijs ik naar het schriftelijk verslag. De geamendeerde ontwerpen van ordonnantie werden met negen stemmen

Ce comité peut, à l'intention du gouvernement, formuler des observations ou présenter des suggestions quant à l'exécution ou à l'adaptation des plans.

J'en viens au texte du deuxième projet d'ordonnance qui concerne, cette fois, le volet foncier. Il prévoit quant à lui :

- de renommer la Société d'acquisition foncière en Société d'aménagement urbain (SAU) ;

- de réformer la composition du conseil d'administration et d'élargir les organes de gestion en prévoyant un conseil d'administration de douze membres ;

- de doter la SAU de trois dispositions facilitatrices :

1) la SAU devient un pouvoir préemptant ;

2) la SAU pourra se voir transférer tous les biens meubles et immeubles par les communes, la Région et les entités contrôlées par la Région, en ce compris les biens du domaine public ;

3) la SAU est exonérée de droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe.

S'en est suivie la discussion générale conjointe.

Entre autres considérations, le MR, par la voix de M. Willem Draps, a estimé que les lenteurs et les lourdeurs actuelles des procédures effraient déjà les investisseurs. Selon lui, le projet de BPB repose sur des notions évoquant la planification quinquennale des régimes socialistes des années 50. Le député exprime également son regret quant à l'absence de désir de fédérer les acteurs du développement territorial. Il s'interroge sur l'implication des communes dans les projets urbanistiques et les aspects financiers se rapportant au transfert de personnel.

Pour le groupe Ecolo, Mme Evelyne Huytebroeck considère que la structure présentée ressemble davantage à un sous-ministère de l'urbanisme accolé à des comités d'avis, risquant de segmenter les politiques et les décisions. Pour illustrer son propos, elle se place sur le champ sémantique en soulevant le fait qu'on parle de bureau et non de plate-forme. Elle déplore la tutelle unique du ministre ayant la compétence de l'aménagement du

aangenomen, bij vijf onthoudingen.

(Applaus)

territoire sur un OIP de type A, alors qu'initialement, le dispositif devait être plus transversal et chevaucher les différentes compétences assumées par le gouvernement.

En outre, elle ajoute que le terme "collaboration obligatoire" doit être précisé et soulève dans la foulée qu'aucune collaboration avec les communes n'a été évoquée, pas plus que la notion de marketing urbain. Au lieu d'un instrument de pilotage, elle craint la création d'un organisme hybride risquant de mener d'autres politiques que celles pour lesquelles il a été créé. À ses yeux, cela pose la question du contrôle démocratique.

Pour le groupe Groen, M. Arnaud Verstraete s'est interrogé sur la manière dont s'articuleront en pratique les nouvelles procédures, l'identification des auteurs des choix stratégiques en matière de mobilité et d'environnement dans les zones stratégiques et l'identification des acteurs qui coordonneront l'exécution opérationnelle. Il insiste sur le fait que les gens veulent participer. À défaut de participation, on suscitera plus que jamais des protestations et les projets seront bloqués ou retardés à l'infini. À cet égard, le texte se distingue, selon lui, par une absence d'intention d'améliorer l'approche d'un point de vue participatif.

A contrario, MM. Mohamed Azzouzi et Fabian Maingain, ainsi que Mmes Julie de Groote et Brigitte Grouwels se sont réjouis de la création d'un nouvel organisme en raison de la rationalisation auquel il va donner lieu.

D'après M. Azzouzi, le gouvernement va mettre au point un outil très clair.

M. Maingain pointe qu'il ne s'agit plus d'intentions ou de déclarations, mais de concrétisation, tout en soulignant que le gouvernement "avance dans sa volonté d'avancer".

Mme Julie de Groote rappelle que l'enjeu de cette rationalisation des moyens réside dans la réussite du développement des dix nouveaux quartiers prévus par l'accord de gouvernement.

Quant à Mme Brigitte Grouwels, elle déclare que le CD&V soutient sans réserve l'idée sur la table.

Entre autres éléments de réponse apportés, le ministre-président a estimé que la sémantique qui

hante encore lorsqu'on parle de planification ou de bureau ne devrait pas évoquer les souvenirs de plans quinquennaux ou de politburo. Cependant, il ne s'est pas tant montré attaché au nom, qui, selon lui, pourrait être amené à évoluer, qu'à la nécessité de la concertation pour la mise en œuvre des projets urbanistiques d'envergure. En amont comme en aval, cette réflexion implique le croisement des données. Dès lors, il plaide à nouveau en faveur d'une nécessaire coordination.

Par ailleurs, le chef de l'exécutif bruxellois est revenu sur le point récurrent relatif au personnel en se montrant conscient de l'angoisse que suscite tout changement pour les employés. Il a tenu à indiquer que le gouvernement avait déjà approuvé les futurs arrêtés d'exécution, qui seront transmis très prochainement à la concertation sociale. Des économies d'échelle seront peut-être réalisées dans le fonctionnement, mais il précise que celles-ci ne prendront pas la forme de suppressions d'emplois.

À l'issue des échanges, les votes se sont tenus. Je ne reviendrai pas sur la discussion des articles et le vote de chaque amendement. Les projets d'ordonnance tels qu'amendés et corrigés techniquement ont été adoptés par neuf voix pour et cinq abstentions.

(Applaudissements)

De voorzitter. - De heer Verstraete heeft het woord.

De heer Arnaud Verstraete (Groen). - Het gaat hier om een van de grootste beleidswerven van de regering van dit jaar, een ambitieus project dat eindelijk een van de belangrijkste problemen in de stadsontwikkeling zal aanpakken. De centrale uitdaging daarbij is om beter samen te werken met de Brusselse instellingen die met stadsontwikkeling bezig zijn en de Brusselaars zelf.

Nu gaat alles te traag vooruit. Instanties als de MIVB, Brussel Mobiliteit, Leefmilieu Brussel, citydev.brussels, de Haven van Brussel, de gemeenten en het gewest werken te vaak en te lang naast elkaar en soms zelfs tegen elkaar. Zelfs binnen de organisaties komen deze problemen voor. Dat hebt u zelf bevestigd. De administraties maken soms plannen voor zaken waarover al een beslissing werd genomen. Het resultaat is dat er veel tijd en geld verloren gaat aan eindeloos overleg, onderhandelingen in verschillende

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

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais)*. - *Ce projet d'ordonnance est l'un des chantiers majeurs du gouvernement cette année, un projet ambitieux qui permettra enfin de s'attaquer à l'un des principaux problèmes du développement urbain et d'optimiser la collaboration avec les institutions bruxelloises en charge de cette matière. À l'heure actuelle, celles-ci travaillent chacune de leur côté, voire se contrecarrent, et rencontrent même des problèmes en interne. Les interminables concertations, pour parler et bras de fer que cela entraîne vont de pair avec un gaspillage considérable de temps et d'argent.*

Les compromis conclus doivent ensuite passer par les mécanismes de participation. Ceux-ci permettent d'exprimer une opinion sur un projet, mais pas de le modifier substantiellement.

samenstellingen, armworstelen, tegenwerken enzovoort.

Daarna pas is het tijd voor inspraak. Dat betekent in Brussel nog al te vaak dat de gemaakte compromissen nog door de obligate inspraakmechanismen moeten worden gesleurd. Het zijn overlegfora waar mensen wel hun mening kwijt kunnen, maar waarvan ze vooral niet moeten verwachten dat de plannen nog grondig worden gewijzigd.

De vorige regeringen hebben op dat vlak concrete stappen gezet met de uitbouw van een Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling (ATO). Daar maken het gewest, de gemeenten, Brussel Mobiliteit, de MIVB, de Haven van Brussel, citydev.brussels, de Vlaamse en Franse Gemeenschapscommissies enzovoort, nu al afspraken via een permanente vertegenwoordiging in de raad van bestuur en via specifieke overeenkomsten per strategische zone.

Mijnheer de minister-president, de uitdaging is om beter te doen dan dat. Er was al overleg tussen alle instanties en ministers die met planning bezig waren en er was al een continue afstemming tussen planning en uitvoering in het ATO. Een jaar later beschikken we over uw voorstel en wordt al snel duidelijk dat het niet beter, maar slechter zal zijn. Dat deze eerste grote test voor de regeringsploeg uitgedraaid is op een mislukking, blijkt al uit een eenvoudige vergelijking met het regeerakkoord.

Ik som drie beloftes op die u daarin hebt gemaakt. Een eerste belofte was dat het Planningsbureau een instelling van type B zou worden, waarin alle instellingen samenkomen en alle regeringsleden in de raad van bestuur vertegenwoordigd zijn. Dat is niet gebeurd. Type B is intussen type A geworden. De andere ministers en hun planningsinstanties worden buitengesloten.

Een tweede belofte uit het regeerakkoord waren de drie maatregelen om in coördinatie te voorzien tussen het Planningsbureau en de uitvoerende coördinator, de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI).

In de eerste plaats zouden beide structuren op dezelfde locatie komen te liggen. U kon daar echter nog geen duidelijkheid over geven. Daarnaast zou een coördinatie- en overlegplatform worden opgericht, maar dat is nog niet gebeurd.

Les gouvernements précédents ont réalisé des avancées en la matière avec le développement de l'Agence de développement territorial pour la Région de Bruxelles-Capitale (ADT), au sein de laquelle des accords par zone stratégique sont conclus entre la Région, les communes, Bruxelles Mobilité, la STIB, le Port de Bruxelles, citydev.brussels, les Commissions communautaires française et flamande, etc.

Le défi consiste à mieux faire. Or, votre projet d'ordonnance indique que les choses iront en se dégradant et que ce premier test important pour l'équipe gouvernementale se solde par un échec.

Dans votre accord de gouvernement, vous faites trois promesses. La première est que le Bureau bruxellois de planification (BBP) deviendra un OIP de type B, qui rassemblera des représentants de toutes les institutions et de l'ensemble des membres du gouvernement. Cela n'a pas été le cas, puisque le type B est devenu un type A, dont sont exclus les autres ministres et leurs instances de planification.

Une deuxième promesse était les trois mesures prévues pour assurer la coordination entre le BBP et la Société d'aménagement urbain (SAU).

Les deux structures auraient dû être physiquement regroupées en un même lieu. Ensuite, il était question de créer une plate-forme de coordination et de concertation.

Enfin, les deux structures auraient dû suivre conjointement le processus de planification et de mise en œuvre.

Ces promesses sont restées lettre morte.

Qu'est-ce qui explique cet échec ? Sont-ce vos collègues qui ne sont pas fiables ou vous qui préférez ne pas travailler avec eux ?

En lieu et place de la collaboration structurelle et de la représentation permanente qui avaient été annoncées, vous mettez votre propre organisation en place, dont vous excluez vos collègues ministres et leurs services de planification.

Tot slot zouden beide structuren samen het volledige plannings- en uitvoeringsproces volgen, dankzij een vertegenwoordiging in elke fase van de projectontwikkeling. Ook daarvan is niets in huis gekomen.

Dit alles zou een ongeziene operatie worden. Helaas hebt u op dat punt wel gelijk, want we hebben helemaal niets gezien.

Mijnheer de minister-president, wat is er fout gelopen? Zijn uw collega's onbetrouwbaar of werkt u liever niet met hen samen?

U had aangekondigd dat er een structurele samenwerking zou komen, met een permanente vertegenwoordiging in de raad van bestuur, maar in plaats daarvan richt u uw eigen organisatie op en sluit u uw collega-ministers en hun planningsdiensten buiten.

De heer Rudi Vervoort.- Dat is juist een teken van vertrouwen.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Dat is niet mijn interpretatie, maar straks kunt u misschien uitleggen hoe u denkt de samenwerking te verbeteren door uw collega's buiten te sluiten en alles alleen te doen.

Het oorspronkelijke plan uit het regeerakkoord was bedoeld om iedereen op een structurele manier te laten samenwerken. Een jaar later moeten we evenwel vaststellen dat er gekozen is om dat niet te doen. De planningsdiensten van Brussel Mobiliteit, de MIVB en Leefmilieu Brussel blijven gewoon waar ze zijn en u creëert een nieuwe instantie die volledig verantwoordelijk wordt voor de planning van de strategische zones. Het Planningsbureau kan eventueel beslissen om samen te werken met de andere instanties, maar is daartoe niet verplicht. De samenwerking tussen de Brusselse instellingen gaat er dus op achteruit.

Hetzelfde geldt helaas voor de samenwerking met de Brusselaars. Alles wat u het afgelopen jaar hebt gezegd en gedaan, wijst op een diepe angst en misschien zelfs weerszin om in dialoog met de Brusselaars te gaan. Ik kan mij niet ontdoen van de indruk dat u hen vooral als een last beschouwt. Zo zei u vorige week nog dat u geen behoefte hebt aan professioneel georganiseerde inspraak. Voor geen

M. Rudi Vervoort, ministre-président (*en néerlandais*).- *C'est justement un signe de confiance.*

M. Arnaud Verstraete (Groen) (*en néerlandais*).- *Ce n'est pas ainsi que je l'interprète.*

Un an après l'accord de majorité, les services de planification de Bruxelles Mobilité, de la STIB et de Bruxelles Environnement restent où ils sont et vous créez une nouvelle instance qui assume à elle seule la pleine responsabilité de la planification des zones stratégiques. Le BBP peut éventuellement décider de collaborer avec les autres instances, mais n'y est pas contraint. C'est donc un pas en arrière en matière de collaboration entre les institutions bruxelloises.

Le même constat vaut pour le processus participatif : tout ce que vous avez dit et entrepris durant l'année écoulée témoigne d'une profonde appréhension et peut-être même d'une aversion vis-à-vis du dialogue avec les Bruxellois.

L'ADT a lancé quelques initiatives intéressantes comme l'occupation provisoire de la Gare de l'Ouest, les initiatives dans la zone du canal et le site web pour le projet Reyers.

La démocratie participative de la Région bruxelloise en est au stade des balbutiements et

enkele prioritaire zone hebt u overtuigende en vernieuwende maatregelen genomen om inspraak te organiseren.

Het ATO heeft wel al een aantal goede initiatieven opgestart, zoals het tijdelijk gebruik van het Weststation, de initiatieven in de kanaalzone en de uitgebreide website over het Reyersproject.

Het Brussels Gewest staat op het vlak van inspraak nog maar in zijn kinderschoenen. Helaas zal daar met deze ordonnantie niet veel aan veranderen. Ze bevat geen vernieuwende inspraakprocedures. Noch de sociale partners, noch de verenigingen worden bij het Planningsbureau betrokken. De samenwerking tussen de Brusselse instellingen en met de Brusselaars zal dus niet verbeteren. Wat mogen we dan wel van deze ordonnantie verwachten?

Voortaan zal niet het ATO, maar het Brussels Planningsbureau de opmaak van een richtschema coördineren. Tot nu toe zaten onder andere Brussel Mobiliteit en citydev.brussels sowieso mee aan tafel. Nu kan het Planningsbureau de klus alleen klaren. Het kan wel samenwerkingsovereenkomsten sluiten met agentschappen zoals Brussel Mobiliteit, die dan verplicht worden om mee te werken. Ik denk niet dat dit een betere methode is.

Zodra de plannen voor het Zuidstation uitgevoerd moeten worden, neemt de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI) het over. Nu heeft het ATO voor het Zuidstation een tienjarig contract gesloten met het bureau AUC om te garanderen dat de plannen nauwgezet worden uitgevoerd. Dat is van groot belang, zoals bleek in andere dossiers. Een plan is immers geen perfect model dat in een periode van tien jaar ongewijzigd kan worden uitgevoerd. Het moet constant worden bijgeschaafd.

Nu moet de MSI, die niets te maken heeft met de opmaak van de plannen, de uitvoering coördineren. Wat doet u als de plannen moeten worden aangepast? Zullen de contracten van ATO met AUC voor de opvolging van de plannen, door de MSI worden overgenomen? U kon op die vraag in de commissie niet antwoorden.

Het is een vaststaand feit dat plannen over de jaren heen moeten worden aangepast aan nieuwe inzichten en behoeften, maar u weet niet hoe u daarvoor zult zorgen.

cette ordonnance n'y changera malheureusement pas grand-chose, puisque ni les partenaires sociaux ni les associations ne sont impliqués dans le BBP.

Que pouvons-nous dès lors attendre de ce texte ?

Désormais, ce n'est pas l'ADT, mais le BBP qui coordonnera, seul, la réalisation d'un schéma directeur. Des accords de coopération pourront certes être conclus avec des agences comme Bruxelles Mobilité, mais je n'y vois pas une meilleure méthode.

Dès que les plans pour la Gare du Midi devront être exécutés, la Société d'aménagement urbain (SAU) les reprendra à sa charge. Actuellement, l'ADT a conclu un contrat de dix ans avec le bureau AUC pour garantir le suivi rigoureux des plans.

Aujourd'hui, la SAU, qui n'a rien à voir avec la conception des plans, doit coordonner leur exécution. Que ferez-vous si les plans doivent être adaptés ? Les contrats de l'ADT avec AUC seront-ils repris par la SAU ? Vous n'avez pas pu répondre à cette question en commission.

Avec ce projet d'ordonnance, vous risquez de créer plus de problèmes que de solutions, non seulement en termes de collaboration, mais aussi en termes juridiques. Premièrement, vous obligeriez chaque ministre à soumettre ses plans à un nouveau comité. La plupart des plans sont basés sur un cadre législatif détaillé des procédures à suivre, dès le début de leur planification et jusqu'à leur approbation définitive. À présent, une phase est ajoutée. Vous perdez du temps et cela témoigne d'un manque de confiance envers vos collègues ministres, qui doivent soumettre une dernière fois leurs plans à l'aval de vos instances. Le Conseil d'État se pose d'ailleurs des questions concernant la légalité de ce passage.

Le deuxième problème est de nature juridique. Il est important que l'instance chargée d'acquérir les terrains puisse rester en dehors du périmètre de consolidation.

Avec ces projets d'ordonnance, vous marchez sur des œufs. Nous avons une Société d'acquisition foncière (SAF), qui peut acheter et vendre des propriétés en dehors du périmètre de consolidation et qui n'a donc pas d'influence

De aanwezigheid van de directeur-generaal van het Brussels Planningsbureau in de raad van bestuur van de MSI biedt de enige mogelijkheid om de violen van de twee instanties gelijk te stemmen. Hij moet dus zorgen voor de dagelijkse afstemming van de uitvoeringswerken op de plannen.

U riskeert met het ontwerp van ordonnantie meer problemen dan oplossingen te creëren. Dat geldt niet alleen inzake samenwerking, maar ook op juridisch vlak. Ten eerste verplicht u elke minister met zijn of haar plannen langs een nieuw comité te passeren. De meeste plannen, zoals het Mobiliteitsplan, zijn gebaseerd op een gedetailleerd wetgevend kader over de te volgen procedures, vanaf de prilste planning tot de definitieve goedkeuring. Nu komt daar nog een fase bij. U verliest niet alleen tijd, het getuigt bovendien van weinig vertrouwen in uw collega-ministers dat hun plannen nog een laatste keer door uw instanties moeten worden getoetst.

De Raad van State heeft trouwens vragen bij de wettelijkheid van die passage, aangezien de afstemming met de wettelijke bepalingen niet geregeld is. Dat moet nochtans in het ontwerp van ordonnantie worden geregeld, niet in regeringsbesluiten.

Het tweede probleem is van juridische aard. Iedereen weet dat stevige financiële structuren belangrijk zijn voor een goed stedenbeleid. U zegt vaak terecht dat de overheid haar werk beter kan doen als ze zelf eigenaar van de terreinen is. Maar dan heeft ze voldoende geld nodig. Daarom is het belangrijk dat de instantie die de gronden moet verwerven, buiten de consolidatiekring kan blijven.

Met deze ontwerpen van ordonnantie begeeft u zich op glad ijs. Er is een Maatschappij voor de Verwerving van Vastgoed (MVV) die eigendommen kan kopen en verkopen. Die valt buiten de consolidatiekring en heeft dus geen nadelige invloed op de leencapaciteit en de financiën van het Brussels Gewest. Als het ontwerp van ordonnantie wordt goedgekeurd, ontstaat het MSI, een nieuwe maatschappij die in nevelen is gehuld.

In de memorie van toelichting staat dat die instelling verantwoordelijk wordt voor alle taken van het ATO inzake de coördinatie van de uitvoering van plannen van de regering. Daarover vinden we niets terug in de tekst van het ontwerp

négative sur la capacité d'emprunt et les finances de la Région bruxelloise. L'adoption du projet d'ordonnance créera une nouvelle société nébuleuse, la SAU.

Dans l'exposé des motifs, on apprend que cette institution devient responsable de toutes les tâches de l'ADT en matière de coordination de l'exécution des plans du gouvernement. Rien de tout cela ne se retrouve dans le texte du projet d'ordonnance. À ce propos, vous avez répondu que nous devons nous tenir sur nos gardes par rapport à l'Europe. Si cette instance coordonnera effectivement les marchés publics, vous ne duperez personne - et certainement pas l'Europe - quant au fait que cette institution se trouve en dehors du périmètre de consolidation. L'UE regardera les faits, pas le texte de l'ordonnance. Il existe donc un risque que la SAU doive être reprise dans le périmètre de consolidation.

Ceux et celles qui approuveront ce projet signent l'arrêt de mort de l'accord de gouvernement concernant les dix zones stratégiques. Nous perdrons encore plus de temps. C'est tout ce dont Bruxelles n'a pas besoin.

Pourquoi n'avez-vous pas simplement renforcé le fonctionnement de l'ADT ? Pourquoi n'avez-vous pas simplement amélioré la consultation et la collaboration ? Il aurait mieux valu laisser l'acquisition de terrains aux mains d'une organisation indiscutable, dont la consolidation ne fait pas l'ombre d'un doute.

Ceux et celles qui approuveront ce projet font le choix de moins de collaboration, moins de dynamisme, plus de perte de temps et moins de transparence. Pour ces raisons, Groen ne peut soutenir ce projet.

van ordonnantie. Mijnheer de minister-president, toen u een vraag kreeg over het onderwerp, antwoordde u dat we op onze hoede moeten zijn voor Europa. Dat is toch geen ernstige manier van werken! Als die instantie werkelijk de coördinatie van overheidsopdrachten zal coördineren, maakt u toch niemand wijs dat het een instelling is die buiten de consolidatiekring valt? Zeker Europa zal daar niet in trappen. De EU zal kijken naar de feiten, niet naar de tekst van de ordonnantie. Het risico bestaat dat het MSI moet worden opgenomen in de consolidatiekring, zodat er geen werkingsmiddelen zullen zijn.

Wie dit ontwerp goedkeurt, tekent het doodvonnis van het regeerakkoord inzake de tien strategische zones. Dan kan men die tien strategische zones en de belangrijke prioriteiten vergeten. Alle oproepen van de minister-president tot maatregelen op het vlak van stadsontwikkeling, zullen dan een maat voor niets zijn geweest. We zullen nog meer tijd verliezen en nog minder samenwerking realiseren. Dat is allesbehalve wat Brussel nodig heeft.

Het had nochtans veel eenvoudiger gekund. Waarom hebt u de werking van het ATO niet gewoon versterkt? Waarom hebt u de inspraak en samenwerking niet gewoon verbeterd? Dan had u vooruitgang kunnen boeken en konden de planning en de uitvoering binnen dezelfde organen nog beter dan nu worden gecoördineerd. U laat de verwerving van terreinen beter over aan een andere organisatie die niet ter discussie staat en waarover geen onduidelijkheid heerst inzake de consolidatie.

Wie dit ontwerp van ordonnantie goedkeurt, kiest voor minder samenwerking en minder slagkracht, voor meer tijdverlies en minder transparantie. Om die redenen kan Groen dit ontwerp alleszins niet steunen.

De voorzitter. - De heer Draps heeft het woord.

De heer Willem Draps (MR) *(in het Frans).* - *Al is de MR-fractie voorstander van een efficiëntere hergroepering van de instellingen, toch kan ze het ontwerp van de regering om een Brussels Planningsbureau (BPB) en een Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI) op te richten, niet goedkeuren.*

Het ontwerp weerspiegelt immers een statische en archaische visie op planning. Er worden bovendien

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

M. Willem Draps (MR). - Même s'il appelle de ses vœux un regroupement plus rationnel dans ce domaine, le groupe MR ne pourra adhérer au projet du gouvernement de créer un Bureau bruxellois de planification et une Société d'aménagement urbain. J'en rappellerai très brièvement les raisons :

- ce projet est le reflet d'une gouvernance publique dépassée et d'une vision statique et archaïque de la

geen besparingen gerealiseerd en het personeel wordt zonder enig examen tot het gewestelijk openbaar ambt toegelaten. Voorts zou er sprake zijn van een gebrek aan objectiviteit bij de aanstelling van de toekomstige leidinggevende ambtenaren.

(Opmerkingen van de heer Vervoort)

Ik weet nu al dat het een van de personen wordt die bij u was toen u in de commissie vragen over het thema beantwoordde!

Voorts kampt het ontwerp met een gebrek aan transversaliteit, waardoor één enkele partij zich op dit strategische thema kan werpen. De statistische instrumenten zijn niet onafhankelijk genoeg en het proces is onvolledig, aangezien citydev.brussels er niet in is opgenomen. Het feit dat de minister-president geen antwoord heeft gegeven op de vraag over de rol en de aard van de adviezen van het Gewestelijk Comité voor Territoriale Ontwikkeling leidt ertoe dat we ons onthouden.

(Applaus bij de MR)

De voorzitter. - De heer Azzouzi heeft het woord.

De heer Mohamed Azzouzi (PS) *(in het Frans).* - *In naam van mijn fractie wil ik de regering feliciteren met de nieuwe stedenbouwkundige dynamiek die ze teweeggebracht heeft. Ook al beschikt het gewest over talloze efficiënte instrumenten voor territoriale ontwikkeling, toch moesten we bekijken hoe we projecten door middel van synergieën en rationalisering tot een goed eind kunnen brengen. Een van de krachtlijnen van deze regeerperiode is de ontwikkeling van tien nieuwe wijken.*

planification ;

- aucune économie n'est réalisée et l'on intègre automatiquement dans la fonction publique régionale l'ensemble du personnel recruté, sans examen au sein d'asbl comme l'Agence de développement territorial pour la Région de Bruxelles-Capitale (ADT) ;

- il y a une absence d'objectivité annoncée quant à la désignation des futurs fonctionnaires dirigeants.

(Remarques de M. Vervoort)

Nous verrons, M. le ministre-président. Je peux dès à présent vous dire que ce sera l'une des deux personnes qui vous entouraient lorsque vous répondiez en commission sur ce sujet !

- le manque de transversalité, qui conforte la mainmise d'un seul parti sur cette matière pourtant stratégique ;

- un manque d'indépendance en ce qui concerne les outils statistiques. C'est l'une des conditions que l'on impose dans des plans d'assainissement et de meilleure gouvernance à certains pays. Ici, on va dans le sens opposé ;

- le caractère inachevé du processus, qui n'intègre pas citydev.brussels, qui reste un sanctuaire, pour des raisons qui ne sont pas expliquées.

- l'absence de toute réponse du ministre-président quant au rôle et à la nature des avis du Comité régional de développement devrait nous faire regretter de nous cantonner dans une abstention très critique.

(Applaudissements sur les bancs du MR)

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

M. Mohamed Azzouzi (PS). - Au nom de mon groupe, je tiens à féliciter le gouvernement d'avoir osé progresser, faire bouger les choses et mettre en place une nouvelle dynamique, car le domaine de l'urbanisme en avait besoin. Même si notre Région dispose de nombreux outils performants pour développer notre territoire, il était nécessaire de mettre les choses à plat, de voir qui fait quoi et surtout de voir comment il était possible de mener à bien des projets en créant des synergies et en rationalisant toutes les forces nécessaires.

Dankzij het nieuwe Brussels Planningsbureau (BPB) zullen de projecten tot een goed eind gebracht worden. Sommige collega's vonden de naam slecht gekozen, maar we mogen aan een naam geen overdreven belang hechten.

Elke verandering gaat gepaard met stress, nostalgie en vrees. Ik hoop dan ook dat het BPB er stapsgewijs komt, met garanties voor de onafhankelijkheid van de betrokken instellingen.

Dankzij de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI) zullen de instellingen belast met territoriale ontwikkeling beter samenwerken.

Het BPB en de MSI zullen nauw samenwerken en veel zorg besteden aan communicatie.

Het gewest heeft noodzakelijke hervormingen doorgevoerd om talloze stedenbouwkundige, sociale, economische en territoriale uitdagingen aan te kunnen gaan.

Tijdens een open en eerlijk commissiedebat hebben we vragen kunnen stellen om beter te begrijpen wat beide teksten beogen.

Mijn fractie is erg blij met het initiatief van de regering en steunt u ten volle.

(Applaus)

L'un des grands chantiers de cette législature est la création des dix nouveaux quartiers, mais pas seulement. Le nouveau Bureau bruxellois de planification (BBP) permettra, à n'en pas douter, de mener à bien ces projets, mais aussi et surtout de continuer à mener, pour chacun des organismes qui le constitueront, ses missions de base.

Comme j'ai eu l'occasion de le dire lors du débat en commission, ces changements posent quelques questions, notamment en ce qui concerne le personnel, la gestion quotidienne ou encore le niveau budgétaire.

Certains de mes collègues ont ironisé sur la dénomination de ce BBP. Personnellement, je pense qu'il ne faut pas s'arrêter à la simple sémantique.

Évidemment, tout changement impose un moment de stress, de nostalgie et de craintes. J'espère donc que la mise en place du BBP se fera par étape, tout en assurant une garantie d'indépendance à l'ensemble des acteurs qui le composent.

Fédérer est probablement le mot qui traduit au mieux l'esprit de ce nouvel organisme, dans un domaine aussi important que le développement territorial et pour une capitale qui le mérite et qui doit avoir de vraies ambitions de développement.

Quant à l'autre organisme, la Société d'aménagement urbain (SAU) - anciennement appelée Société d'acquisition foncière (SAF) -, il permettra de mieux articuler les opérateurs en charge du développement territorial. Dix ans après la création de la SAF cette réforme permettra d'aboutir, nous l'espérons, de manière plus efficace à ses objectifs. Mon groupe félicite le gouvernement pour cette avancée.

Concernant l'articulation entre le BBP et la SAU : ces deux organismes travailleront main dans la main, tant en amont qu'en aval. Il s'agit là d'une nouvelle façon de travailler, avec comme fil conducteur une communication très présente, nécessaire pour concrétiser les futurs projets de la Région.

Notre Région doit faire face à de nombreux défis, notamment celui du boom démographique. Il était donc indispensable de réformer pour répondre au mieux à l'urgence urbanistique, sociale, économique et territoriale. Des besoins et des

De voorzitter.- Mevrouw Huytebroeck heeft het woord.

Mevrouw Evelyne Huytebroeck (Ecolo) (*in het Frans*).- *Dit is een van de belangrijkste teksten van de afgelopen maanden. Het resultaat is echter teleurstellend.*

Een jaar geleden nog hadden we bijzonder hoge verwachtingen over dit punt uit uw beleidsverklaring. U stelde bijzonder overtuigend dat u de instrumenten voor territoriale planning zou versterken en afstemmen op het mobiliteits-, milieu- en sociale beleid.

We hadden samen met u - of voor u - gezorgd voor de oprichting van het Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling (ATO), de aanstelling van de bouwmeester, en de omvorming van de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (GOMB) tot citydev.brussels.

We zijn vurige voorstanders van een beter overwogen, maar ook ambitieuzere en modernere territoriale planning, waarin zowel plaats is voor kwaliteitsvolle architectuur als voor

enjeux importants se présentent à nous : du logement, des crèches, des infrastructures collectives, des espaces verts, de l'emploi, de la mobilité, etc. Toutes ces questions sont liées.

C'est pourquoi une transversalité s'impose.

L'ensemble des partis de notre assemblée s'accordent à dire qu'il fallait innover, rationaliser, développer,... Le gouvernement assume pleinement ce rôle.

Les échanges en commission nous ont permis à tous de poser nos questions, de mieux comprendre l'objectif visé par ces deux textes, de critiquer, de nous positionner ou encore de nous abstenir. Le débat a été ouvert et franc.

Je terminerai par cette citation d'Alfred de Musset : "La critique juste donne de l'élan et de l'ardeur. La critique injuste n'est jamais à craindre". M. le ministre-président, mon groupe salue votre initiative et vous soutient pleinement dans la mise en place de ces deux organismes.

(Applaudissements)

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

Mme Evelyne Huytebroeck (Ecolo).- Ce texte est l'un des plus importants déposés ces derniers mois. Aujourd'hui, c'est cependant un peu l'histoire d'un rendez-vous manqué, et surtout de notre déception.

Il y a un an, ici, dans cette enceinte, un point de votre déclaration nous avait réjoui : vous affirmiez de manière très ferme que vous alliez renforcer les outils de planification territoriale et les coordonner avec toutes les politiques, tant de mobilité que d'environnement ou sociales.

Nous attendions cela. Nous avons été avec vous - devant vous - pour mettre en place l'Agence de développement territorial pour la Région de Bruxelles-Capitale (ADT) et le maître-architecte, ainsi que pour opérer une mutation de la Société de développement pour la Région de Bruxelles-Capitale (SDRB), devenue aujourd'hui citydev.brussels.

Nous sommes aussi d'ardents défenseurs d'une planification territoriale mieux pensée, mais aussi plus ambitieuse et plus moderne, intégrant tant les

energieprestaties, mobiliteit, milieu, zachte mobiliteit en aantrekkelijke openbare ruimte. Daar heeft de Europese hoofdstad recht op.

We waren en zijn nog steeds voorstander van een planoloog en een agentschap voor stedenbouw om de stadsontwikkeling te sturen, van instrumenten die de stedelijke dialoog echt versterken en van structuren die opgericht konden worden door te vertrekken van citydev.brussels en ATO.

Vandaag worden we geconfronteerd met de ontmanteling van de ene en een afzwakking van de andere structuur. U gaat dertig jaar terug in de tijd, met een Brussels Planningsbureau met een zware naam en zeven mogelijke minpunten:

- instellingen waarvan de onafhankelijkheid essentieel is, zoals het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse (BISA), worden onder toezicht geplaatst;

- te weinig transversaliteit: een aantal actoren en observatoria zijn afwezig of naar de achtergrond verbannen;

- onduidelijkheid over het statuut en de aanwerving van het personeel, en over de bestuurders;

- onduidelijk budget en dus mogelijk hoge kosten;

- mogelijk tijdverlies. Gelet op de administratieve traagheid in Brussel, wordt het geen sinecure om alles in twee weken rond te krijgen;

- de toezichthoudende minister is de minister voor territoriale ontwikkeling, in voorliggend geval de minister-president, afkomstig uit de socialistische familie;

- de werking van de instellingen is bijzonder ondoorzichtig.

Bovendien wordt er niets ernstigs vermeld over participatie of informatie van de burger, de verenigingen of de sociaaleconomische wereld, terwijl dat nu precies voor het zo geroemde 'behoorlijk bestuur' staat.

Er wordt evenmin iets gezegd over de sociale uitdagingen van het gewest, de demografische explosie, de uitdagingen op het vlak van de collectieve diensten, de strijd tegen armoede, terwijl dat toch stuk voor stuk problemen zijn die

questions d'architecture de qualité que de performances énergétiques, de mobilité, d'environnement, de place faite aux mobilités douces ou d'espaces publics conviviaux. Bref, tout ce qui fait qu'une ville est durable, à l'image d'autres villes en Europe. En tant que capitale européenne, nous avons droit aussi à cette planification ambitieuse.

Nous défendons et nous défendons toujours le projet d'un aménageur et d'une agence de l'urbanisme en charge du développement urbain. Des outils qui renforcent vraiment le dialogue urbain et des structures qui pouvaient être créées à partir d'une part de citydev.brussels et de l'ADT d'autre part qui ont les connaissances, les réseaux et le savoir-faire pour développer les dix quartiers prioritaires.

Aujourd'hui, nous avons un démantèlement de l'un et l'ignorance de l'autre. Vous nous ramenez trente ans en arrière avec un bureau bruxellois de la planification qui a la lourdeur de son nom et qui risque de cumuler les travers que j'identifie au nombre de sept :

- une mise sous tutelle d'organismes dont l'indépendance (entre autres scientifique) est primordiale, je parle de l'Institut bruxellois de statistique et d'analyse (IBSA). Ce point a été souligné par le Conseil d'État ;

- un manque de transversalité. Une série d'acteurs et d'observatoires sont absents ou relégués au second plan. Ce n'est pas le comité régional prévu qui pourra réellement l'assurer ;

- un flou total quant au statut, recrutement du personnel, de ses dirigeants ;

- un risque de coût élevé de cette nouvelle structure dont on n'a aucune idée du budget ;

- un risque de perte de temps. On connaît la lenteur des procédures administratives à Bruxelles, il faudra opérer de la mobilité entre administrations, recruter, faire passer les examens, assurer l'équilibre communautaire, dissoudre des entités, opérer des mutations, respecter les droits acquis et néanmoins nous assurer un équilibre entre les fonctionnaires. Je n'ai jamais constaté que nous pouvions faire cela en deux semaines à Bruxelles. Ces opérations ne peuvent se faire rapidement, et pourtant les défis territoriaux se posent

bepalend zijn voor de manier waarop we onze wijken en openbare ruimte vormgeven.

De Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI), de nieuwe instelling ter vervanging van de Maatschappij voor de Verwerving van Vastgoed (MVV), zal aan elke transparante budgettaire en parlementaire controle ontkomen, ofschoon ze de inrichting van strategische wijken zal aansturen. Voor sommige wijken is ze zelfs geen eigenaar van de grond.

De kans dat u met de MSI tot een weloverwogen planning kunt komen, lijkt me bijzonder klein. U had alles in de hand, en lijkt vandaag alle kennis overboord te willen gooien. Wij hadden het graag anders gezien

Ik heb het verslag opnieuw gelezen. Bij de stemming in de commissie had ik me onthouden, maar nu moet ik helaas meedelen dat mijn fractie zich tegen beide ontwerpen zal verzetten.

(Applaus bij de oppositie)

aujourd'hui ;

- une mise sous tutelle et une centralisation chez un seul ministre celui du développement territorial en l'occurrence aujourd'hui le ministre-président et la famille socialiste : bien joué ;

- une opacité quant au fonctionnement de ses organes et de son organisation puisque c'est le gouvernement qui a l'habilitation totale. Là encore, le Conseil d'État ne s'est pas trompé.

À ces travers, je voudrais ajouter deux observations.

Aucune évocation sérieuse des questions de participation et d'information n'est posée, qu'il s'agisse des citoyens, des associations ou du monde socio-économique alors que c'était la "nouvelle gouvernance" que vous nous prédisiez.

Au-delà de l'aspect territorial, rien n'est évoqué non plus pour aborder les défis sociaux de la Région, l'explosion démographique, nos défis en termes de services collectifs, de lutte contre la pauvreté, autant de problématiques qui sont aussi présentes dans la manière dont on conçoit nos quartiers et nos espaces publics.

Enfin, j'en viens à la SAU, ce nouvel opérateur qui va remplacer la SAF et qui va se retrouver de, par son statut, hors de tout contrôle budgétaire et parlementaire transparent alors qu'il va, contrairement à la SAF jusqu'à présent, piloter l'aménagement de quartiers stratégiques dont pour certains il n'a aucune maîtrise foncière. Nous n'avons reçu aucune assurance sur son bon fonctionnement ni garanties sur son contrôle démocratique.

Voilà, M. le ministre-président pourquoi vous, votre gouvernement, les Bruxellois et leur Région risquent avec, d'une part, un mastodonte et, d'autre part, une boîte noire, de rater le rendez-vous d'une planification bien pensée. Vous aviez tout en main et, aujourd'hui, vous semblez faire tabula rasa de tout un savoir-faire qui risque bien soit de s'éparpiller, de se démotiver ou de se replier. J'en suis désolée, car ce n'est pas ainsi que nous concevions la gestion de notre Région.

Enfin, vous ne me croirez pas sans doute, mais j'ai relu le rapport. Je m'étais abstenue lors du vote en commission, mais après avoir relu le rapport et

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels (CD&V).- De CD&V is de oprichting van het Brussels Planningsbureau en de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI) erg genegen. Die vormt trouwens een belangrijk onderdeel van het gewestelijk regeerakkoord. Een betere samenwerking tussen de diverse openbare instellingen moet immers leiden tot een nog efficiënter beleid rond ruimtelijke planning.

Zo'n efficiënter beleid is broodnodig in een stadsgewest als Brussel. De levenskwaliteit in een stad hangt immers in belangrijke mate af van de kwaliteit van de openbare ruimte. De CD&V wil dan ook graag de fysieke breuklijnen in de stad dichtten, de stad teruggeven aan de mensen en de sociale samenhang in de stad verbeteren. Om een dergelijke stad op mensenmaat te realiseren is er eerst een betere samenwerking nodig tussen de openbare instellingen die belast zijn met het 'meten en weten', zoals de statistische diensten en de adviesbureaus, en de instellingen die verantwoordelijk zijn voor de ruimtelijke ordening. Dat laatste is net de bedoeling van het ontwerp van ordonnantie over de oprichting van het Brussels Planningsbureau.

De MSI zal optreden als de uitvoerende arm van het Planningsbureau. Die nieuwe operator zal gronden verwerven en bebouwen en zal zo een zeer belangrijke rol vervullen voor de toekomstige ontwikkeling van Brussel. Denken we maar aan de invulling van de ambitieuze tien nieuwe wijken, waarvan sprake is in het Brusselse regeerakkoord. De CD&V legt de lat hoog. We gaan resoluut voor wijken op mensenmaat. Er moet in al die wijken voldoende ruimte zijn voor groene ruimte, scholen, crèches enzovoort. Brussel bestaat immers niet alleen uit beton en asfalt, maar ook en vooral uit 1,2 miljoen inwoners, 350.000 pendelaars per dag en vele duizenden toeristen. De stad en de wijken moeten op hun maat gesneden zijn.

In de tekst van het Planningsbureau staan wel een

n'avoir obtenu aucune assurance, je dois vous dire que mon groupe se voit obligé de s'opposer à ces deux projets.

(Applaudissements sur les bancs de l'opposition)

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

Mme Brigitte Grouwels (CD&V) *(en néerlandais).*- *Le CD&V est très favorable à la création du Bureau bruxellois de planification (BBP) et de la Société d'aménagement urbain (SAU), qui constituent d'ailleurs un élément important de l'accord de gouvernement de la Région.*

La nécessité d'une politique plus efficace dans ce domaine se fait cruellement ressentir dans une ville-région comme Bruxelles, car la qualité de vie y dépend en grande partie de la qualité de l'espace public. Le CD&V veut donc rendre la ville à ses habitants et y améliorer la cohésion sociale. La réalisation de cette ville à taille humaine demande avant tout une meilleure collaboration entre les services statistiques et bureaux d'études et les institutions en charge de l'aménagement du territoire, objectif précisément poursuivi par le projet d'ordonnance relatif à la création du BBP.

La SAU sera l'organe d'exécution du BBP. Elle acquerra et urbanisera les terrains et jouera ainsi un rôle très important dans le développement de Bruxelles et de ses dix nouveaux quartiers. Le CD&V veut des quartiers à taille humaine comportant des espaces verts, des écoles, des crèches, etc., car la ville n'est pas faite que de béton et d'asphalte, mais compte 1,2 million d'habitants et accueille chaque jour 350.000 navetteurs et des milliers de touristes.

Le texte relatif au Bureau bruxellois de planification déroge cependant quelque peu à l'accord de gouvernement de l'année dernière. Ces modifications se justifient par les avis du Conseil économique et social et de la Commission régionale de développement qui étaient positifs sur la création du BBP, tout en mettant en garde contre la suppression des cellules stratégiques auprès de Bruxelles Mobilité ou de la STIB, qui affaiblirait la position de ces institutions. C'est pourquoi vous avez décidé d'y maintenir certaines cellules stratégiques.

aantal zaken die afwijken van het regeerakkoord van vorig jaar. Daar hebben we het ook in de commissie over gehad. Daar zijn echter goede redenen voor, zoals de adviezen van de Economische en Sociale Raad en de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie. Beide organen brachten een positief advies uit over de oprichting van het Brussels Planningsbureau, maar vonden het niet verstandig om de strategische cellen weg te halen bij instellingen als Brussel Mobiliteit of de MIVB. Dat zou de positie van die instellingen immers verzwakken, en dat wenst niemand. Daarom hebt u besloten om bepaalde strategische cellen in hun oorspronkelijke instelling te laten.

Nog een nieuwigheid is dat het Planningsbureau een instelling van openbaar nut (ION) van type A zal worden, in tegenstelling tot wat overeengekomen was in het regeerakkoord, waarin sprake is van een ION van type B. Bij een pararegionale instelling van type A hangt het beheer rechtstreeks af van de minister-president. Ook de andere ministers moeten echter voldoende geïnformeerd worden over de activiteiten van het Planningsbureau. De CD&V dringt nogmaals aan op een goede informatie-uitwisseling en voldoende overleg met die ministers.

De CD&V zal het ontwerp goedkeuren.

(Applaus bij de meerderheid)

De voorzitter. - De heer Maingain heeft het woord.

De heer Fabian Maingain (FDF) *(in het Frans).* - *We zijn al lang voorstander van een herschikking van de planningsinstrumenten voor de territoriale ontwikkeling van het gewest. We beseffen dat stedenbouwkundige planning een van de grootste gewestelijke uitdagingen is.*

Ik hoor sommigen verkondigen dat een instelling oprichten niet goed is en problemen oplevert. Maar ofwel richten we een instelling op, ofwel doen we niets. Het is toch maar logisch dat zoiets tijd vergt. Mijn boodschap is dat we erin geslaagd zijn om alle betrokken partijen in een instelling samen te brengen.

Une autre nouveauté réside dans le fait que le BBP deviendra un organisme d'intérêt public (OIP) de type A, dont la gestion dépendra directement du ministre-président. Toutefois, les autres ministres doivent aussi être informés des activités du Bureau de planification. Le CD&V insiste donc encore une fois sur un bon échange d'informations et une concertation suffisante avec les ministres.

Le CD&V approuvera le projet.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

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

M. Fabian Maingain (FDF). - Nous avons déjà eu une grande partie du débat en commission. Je crois que nous devons avant tout nous réjouir. Cela fait longtemps que nous voulions rationaliser les outils de planification, notamment dans le cadre du développement territorial. Nous savons que cette planification est l'un des grands enjeux de la réussite du redéploiement et de la rénovation de notre Région.

D'un côté, vous dites que créer un organisme n'est pas bien, et de l'autre vous dites que créer un organisme pose des problèmes. Soit on veut créer un organisme et on sait que cela va engendrer une série de questions, comme la gestion du personnel par exemple, soit on ne fait rien. Il est évident que la mise en place de tout cela va prendre un peu de temps.

Ce que je vois, c'est que nous avons réussi un

Mevrouw Zoé Genot (Ecolo) *(in het Frans)*.- *Nog een instelling erbij.*

De heer Fabian Maingain (FDF) *(in het Frans)*.- *U wilt het niet horen, u ziet alleen de problemen, maar we zijn er hoe dan ook in geslaagd om te realiseren wat u verhoopte.*

Ik ben blij dat we nu een instelling hebben die de planning tot een goed einde kan brengen. Er zijn natuurlijk nog problemen, maar die zal de minister-president oplossen.

(Opmerkingen van mevrouw Genot)

Tot op heden hadden we tien instellingen die afzonderlijk van elkaar werkten. Nu kan een instelling hun werking coördineren. Dat houdt inderdaad risico's in, maar misschien is dat net waarom ze er niet eerder gekomen is.

(Samenspraak)

Het risico ligt bij de lopende projecten. Ook de samenwerking met de gemeenten is van groot belang, maar vandaag kunnen we tenminste zeggen dat we een rationalisering doorgevoerd hebben en dat het de goede kant opgaat.

(Applaus bij de meerderheid)

De voorzitter.- De samengevoegde algemene bespreking is gesloten.

Artikelsgewijze bespreking

De voorzitter.- Wij gaan over tot de bespreking van de artikelen van het ontwerp van ordonnantie

pari : celui de rationaliser l'ensemble des acteurs au sein d'une institution.

Mme Zoé Genot (Ecolo).- Une institution de plus.

M. Fabian Maingain (FDF).- Mais non, pas une en plus ! Nous avons réussi à rationaliser les acteurs. Vous ne voulez pas l'entendre, vous ne voyez que la difficulté de la mise en pratique. Ne vous en déplaît, nous venons de réaliser ce que vous espériez.

Moi, je me réjouis d'avoir un acteur qui va pouvoir mener à bien cette planification, qui est essentielle dans le cadre de la politique de développement territorial. Il reste en effet des difficultés à gérer. C'est l'une des missions qui est confiée au ministre-président. Il devra réussir ce pari avec l'outil qui est lui est donné.

(Remarques de Mme Genot)

Nous avons dix acteurs qui n'étaient pas synchronisés. Aujourd'hui, nous allons pouvoir mener cette coordination grâce à un seul acteur. Il y a des risques, c'est vrai. Il faut à présent réussir cette rationalisation. Cela pose certains problèmes et c'est peut-être la raison pour laquelle d'autres ne l'avaient pas mise en place avant : parce que c'était difficile.

(Colloques)

Le risque aujourd'hui porte sur les projets en cours, il y a un vrai travail de suivi à avoir. L'enjeu de la coopération avec les communes est également de taille.

Nous devons aujourd'hui au moins pouvoir acter que nous réussissons la rationalisation des acteurs en Région bruxelloise et que nous avançons dans la bonne direction.

(Applaudissements sur les bancs de la majorité)

M. le président.- La discussion générale conjointe est close.

Discussion des articles

M. le président.- Nous passons à la discussion des articles du projet d'ordonnance portant création du

houdende oprichting van het Brussels Planningsbureau (nrs. A-191/1 en 2 – 2014/2015), op basis van de door de commissie aangenomen tekst.

Artikel 1

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Artikelen 2 tot 16

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Wij zullen later over het geheel van het ontwerp van ordonnantie stemmen.

De voorzitter.- Wij gaan over tot de bespreking van de artikelen van het ontwerp van ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 20 juli 2005 betreffende de Maatschappij voor de Verwerving van Vastgoed en tot oprichting van de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (nrs. A-192/1 en 2 – 2014/2015).

Artikel 1

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Artikelen 2 tot 8

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Wij zullen later over het geheel van het ontwerp van ordonnantie stemmen.

VOORSTELLEN TOT WIJZIGING VAN HET REGLEMENT (NR. A-188/1 – 2014/2015).

Interparlementaire commissie en goedkeuringsprocedure van ontwerpen en voorstellen van gezamenlijke decreet en ordonnantie, alsook van voorstellen en ontwerpen van gezamenlijke ordonnantie.

Bureau bruxellois de la planification (n^{os} A-191/1 et 2 – 2014/2015), sur la base du texte adopté par la commission.

Article 1^{er}

Pas d'observation ?

Adopté.

Articles 2 à 16

Pas d'observation ?

Adoptés.

Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur l'ensemble du projet d'ordonnance.

M. le président.- Nous passons à la discussion des articles du projet d'ordonnance modifiant l'ordonnance du 20 juillet 2005 relative à la Société d'acquisition foncière et créant la Société d'aménagement urbain (n^{os} A-192/1 et 2 – 2014/2015).

Article 1^{er}

Pas d'observation ?

Adopté.

Articles 2 à 8

Pas d'observation ?

Adoptés.

Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur l'ensemble du projet d'ordonnance.

PROPOSITIONS DE MODIFICATION DU RÈGLEMENT (N° A-188/1 – 2014/2015).

Commission interparlementaire et procédure d'adoption des projets et propositions de décret et d'ordonnance conjoints, ainsi que des propositions et projets d'ordonnance conjoints.

Algemene bespreking

De voorzitter.- De algemene bespreking is geopend.

De heer Coppens en mevrouw El Yousfi, rapporteurs, hebben het woord.

De heer René Coppens, rapporteur.- Omdat het om een zeer technische materie gaat, hebben we besloten om naar het schriftelijk verslag te verwijzen.

(Applaus)

De voorzitter.- Mevrouw Dhaene heeft het woord.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- Er is vandaag heel veel gesproken over de noodzaak van samenwerking tussen het Brussels Gewest en de andere gemeenschappen en gewesten. Brussel is geen eiland en bepaalde problemen kunnen pas opgelost worden als er over de grenzen heen gekeken en samengewerkt wordt. Dat is in het voordeel van alle Brusselaars. De N-VA-fractie is dan ook voorstander van dit voorstel voor gezamenlijke decreten en ordonnanties als instrument voor een vlottere samenwerking tussen de verschillende gemeenschappen en gewesten.

Gezamenlijke decreten en ordonnanties mogen echter geen formeel instrument zijn om via wetgeving preferentiële banden met een bepaald gewest of met een bepaalde gemeenschap te creëren. Zo mogen de gezamenlijke decreten en ordonnanties geen instrument zijn om het Sainte-Émilie-akkoord tussen Brussel en Wallonië uit te voeren.

We rekenen op een loyale uitvoering van de zesde staatsvorming. Anders wordt het delicate evenwicht tussen de gemeenschappen verstoord. Wij rekenen erop dat Brussel op een loyale en voorzichtige manier gebruik zal maken van deze gezamenlijke ordonnanties en decreten. Hoewel we door het Sainte-Émilie-akkoord voorzichtig en zelfs wat wantrouwig zijn geworden, blijven we geloven dat samenwerking de beste weg is. Daarom zal de N-VA dit voorstel goedkeuren.

(Applaus bij de N-VA)

Discussion générale

M. le président.- La discussion générale est ouverte.

La parole est à M. Coppens et Mme El Yousfi, rapporteurs.

M. René Coppens, rapporteur *(en néerlandais).*- *La matière étant très technique, nous avons décidé de nous référer au rapport écrit.*

(Applaudissements)

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

Mme Liesbet Dhaene (N-VA) *(en néerlandais).*- *Il a été beaucoup question aujourd'hui de la nécessité d'une collaboration entre la Région bruxelloise et les autres Communautés et Régions. En effet, certains problèmes ne peuvent trouver de solution qu'au moyen d'une collaboration extra-muros. Le groupe NV-A adhère donc à cette proposition de décrets et ordonnances conjoints en tant qu'instruments favorisant la collaboration entre les différentes Communautés et Régions.*

Cet instrument ne doit cependant pas servir à créer des liens privilégiés avec une Région ou Communauté en particulier au moyen d'actes législatifs, par exemple, pour mettre en œuvre l'accord de la Sainte-Émilie entre Bruxelles et la Wallonie.

Nous comptons sur une mise en œuvre loyale de la sixième réforme de l'État. Nous comptons que Bruxelles fasse un usage loyal et prudent de ces décrets et ordonnances conjoints. Bien que l'accord de la Sainte-Émilie ait éveillé quelque peu notre méfiance, nous continuons à penser que la collaboration est la meilleure voie. C'est pourquoi la N-VA approuvera cette proposition.

(Applaudissements sur les bancs de la N-VA)

De voorzitter.- De algemene bespreking is gesloten.

Artikelsgewijze bespreking

De voorzitter.- Wij gaan over tot de bespreking van de artikelen van de voorstellen tot wijzigingen van het reglement, zoals aangenomen door de bijzondere commissie voor het Reglement.

Artikel 48/1 (nieuw)

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Artikel 48/2 (nieuw)

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Artikel 68

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Artikel 79/1

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Artikel 83

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Artikel 91/1

Geen bezwaar?

Aangenomen.

Wij zullen straks tot de naamstemming over de voorstellen tot wijziging van het reglement overgaan.

M. le président.- La discussion générale est close.

Discussion des articles

M. le président.- Nous passons à la discussion des articles des propositions de modification du règlement, tels qu'adoptés par la Commission spéciale du règlement.

Article 48/1 (nouveau)

Pas d'observation ?

Adopté.

Article 48/2 (nouveau)

Pas d'observation ?

Adopté.

Article 68

Pas d'observation ?

Adopté.

Article 79/1

Pas d'observation ?

Adopté.

Article 83

Pas d'observation ?

Adopté.

Article 91/1

Pas d'observation ?

Adopté.

Nous procéderons tout à l'heure au vote nominatif sur les propositions modifiant le règlement.

MONDELINGE VRAGEN

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

Aangezien alle mondelinge vragen een schriftelijk antwoord hebben gekregen, worden zij van de agenda afgevoerd.

- *De vergadering wordt geschorst om 17.36 uur.*

- *De vergadering wordt hervat om 17.45 uur.*

De voorzitter (*in het Frans*).- *Dames en heren, op het einde van deze parlementaire zitting wil ik het personeel bedanken voor het geleverde werk.*

(Applaus)

(verder in het Nederlands)

Meer dan honderd ambtenaren staan dagelijks in voor het goede verloop van de parlementaire werkzaamheden, van de dienst Wetgeving, die het meest zichtbaar is en die de debatten in goede banen leidt en de juridische conformiteit waarborgt van de gestelde handelingen, tot de diensten die meer achter de schermen werken.

(verder in het Frans)

Ik denk daarbij aan de wetgevende dienst, de dienst verslaggeving, de vertalers, de personeelsdienst, de dienst public relations en de technische diensten die instaan voor de logistiek en het beheer van de gebouwen.

Ik wil in het bijzonder alle personeelsleden bedanken, ongeacht hun graad of verantwoordelijkheid. We zijn erg tevreden over het geleverde werk.

Ik wil ook de MP's bedanken, die in moeilijke omstandigheden voor de veiligheid van het parlement hebben ingestaan.

(Applaus)

Ik wil u erop wijzen dat we tijdens deze zitting niet stilgezeten hebben. De debatten tijdens de openbare

QUESTIONS ORALES

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

Toutes les questions orales inscrites à l'ordre du jour ayant reçu réponses écrites, elles sont dès lors retirées de l'ordre du jour.

- *La séance est suspendue à 17h36.*

- *La séance est reprise à 17h45.*

M. le président.- Mesdames et messieurs, il y a un usage que nous n'oublierons pas à la fin de cette session. En ce jour de clôture de la session parlementaire, je souhaite spécialement remercier le personnel pour le travail accompli.

(Applaudissements)

(poursuivant en néerlandais)

Plus de cent fonctionnaires assurent quotidiennement le bon déroulement des travaux parlementaires, depuis le service législatif - le plus visible -, qui mène les débats à bien et veille à la conformité juridique des actes posés, jusqu'aux services qui travaillent plus en coulisses.

(poursuivant en français)

Je songe ici au service législatif, au service du compte rendu, aux traducteurs, au service du personnel, au service des relations publiques, et aux services techniques qui assurent la logistique et la gestion des bâtiments.

Je voudrais tout spécialement que soient remerciés tous les membres du personnel, quels que soient leur grade et leur responsabilité au sein du service. On ne peut que se féliciter du travail qui a été accompli.

Je voudrais aussi remercier ceux qui ont assuré la sécurité du parlement : nos MP qui ont été présents dans des circonstances difficiles.

(Applaudissements)

plenaire vergaderingen zorgden voor leven in de brouwerij. Een werkgroep boog zich over de veranderingen in de werking van onze drie vergaderingen.

De regering heeft belangrijke voorstellen gedaan. We kregen ook de kans om nieuwe initiatieven te nemen.

(verder in het Nederlands)

Ik denk aan de oprichting van de commissie voor de Europese Aangelegenheden. Bovendien hebben we de constitutieve autonomie, die wij door de zesde staatshervorming hebben verworven, uitgeoefend door te beslissen om de datum van de parlementaire openingszitting te vervroegen.

(verder in het Frans)

Zowel in de commissies als tijdens de plenaire vergaderingen verliepen de debatten globaal gezien sereen en constructief. We konden van mening wisselen. Ik wil meerderheid en oppositie daarvoor bedanken.

(Applaus)

(verder in het Nederlands)

Ik hoop dat we na het zomerreces dat belangrijke en constructieve werk zullen kunnen voortzetten, in het belang van het gewest en de Brusselaars.

(verder in het Frans)

Ik wil ook graag de leden van het Bureau bedanken, die elke woensdag onze werkzaamheden regelen, evenals die van het Uitgebreid Bureau, die veel tijd besteden aan het voorbereidende werk voor de commissies en de plenaire vergaderingen.

De derde maandag van september komen we vervroegd weer samen, in plaats van de derde woensdag van oktober. Vergeet het niet!

Je voudrais vous dire combien nous avons eu, pendant cette session, un travail fourni. J'ai pu le constater et en faire l'inventaire : nous avons dynamisé nos travaux. Par des débats en séance plénière, nous avons pu faire vivre nos séances publiques. Un groupe de travail a également examiné les différentes réformes que nous pourrions appliquer au fonctionnement de nos trois assemblées.

Le gouvernement a déposé des projets importants, que je ne citerai pas ici. Nous avons également eu l'occasion de lancer de nouvelles initiatives.

(poursuivant en néerlandais)

Je pense à la création de la Commission chargée des questions européennes. En outre, nous avons exercé l'autonomie constitutive que nous avons obtenue à la suite de la sixième réforme de l'État en décidant d'avancer la date de la séance d'ouverture de la session parlementaire.

(poursuivant en français)

Que ce soit en commission ou en séance plénière, les débats ont été globalement sereins et constructifs. Nous avons ainsi pu échanger nos points de vue et je souhaite que majorité et opposition en soient remerciées.

(Applaudissements)

(poursuivant en néerlandais)

J'espère que nous pourrions poursuivre ce travail important et constructif après les congés parlementaires, dans l'intérêt de la Région et des Bruxellois.

(poursuivant en français)

Je voudrais aussi remercier les membres du Bureau qui, chaque mercredi, organisent nos travaux, et les membres du Bureau élargi également, qui consacrent beaucoup de temps à ce travail préparatoire à nos commissions et aux séances plénières.

Pour les distraits, je signale que nous aurons une rentrée anticipée qui aura lieu le troisième lundi de septembre et non plus le troisième mercredi d'octobre. Je tiens à vous le préciser pour l'organisation de vos vacances. Bonnes vacances à

De voorzitter.- De heer Vanhengel heeft het woord.

De heer Guy Vanhengel, minister *(in het Frans).*- *In naam van de regering wil ik me aansluiten bij het dankwoord dat werd gericht tot het personeel en de MP's voor het geleverde werk tijdens het afgelopen jaar.*

(verder in het Nederlands)

Ik bedank in naam van de regering ook u, mijnheer de voorzitter, voor de fijne samenwerking tijdens uw eerste jaar als voorzitter.

(verder in het Frans)

Dankzij het werk van de regering en het parlement, maar ook van het Bureau en het voorzitterschap, konden we dit jaar tal van projecten realiseren. We hopen de komende vier jaar op dat elan voort te kunnen gaan.

(Applaus)

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

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *Als verantwoordelijke van de grootste oppositiefractie sluit ik me graag bij die woorden aan. Het parlement en mijn fractie zijn bijzonder actief geweest, afgaand op het aantal interpellaties, mondelinge en schriftelijke vragen en interventies. Dat was slechts mogelijk dankzij de ambtenaren van het parlement. Ik wil hen dan ook graag bedanken, evenals de nieuwe griffier, de adjunct-griffier, het administratief personeel, het personeel van de griffie, het logistiek personeel, de kamerbewaarders en de leden van de militaire politie.*

U hebt blijk gegeven van elegantie en neutraliteit in uw rol als voorzitter van het parlement. Dat doet ons plezier, al zijn we het natuurlijk niet over alles met u eens.

We wensen iedereen een mooie vakantie toe.
(Applaus)

chacun !

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

M. Guy Vanhengel, ministre.- Au nom du gouvernement, je voudrais m'associer aux remerciements particuliers destinés au personnel et aux MP pour le travail effectué cette année.

(poursuivant en néerlandais)

Au nom du gouvernement, je vous remercie également, M. le président, pour l'agréable collaboration sur laquelle nous avons pu compter pendant votre première année de présidence

(poursuivant en français)

Le travail commun réalisé par le gouvernement, d'une part, et le parlement, son Bureau et sa présidence, d'autre part, nous a permis de faire passer de nombreux projets durant cette session. Nous espérons poursuivre sur cette voie au cours des quatre années à venir.

(Applaudissements)

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

M. Vincent De Wolf (MR).- Comme responsable du principal groupe d'opposition, je voudrais me joindre à vos paroles opportunes. Le parlement et mon groupe ont été particulièrement actifs si l'on voit le nombre d'interpellations, de questions orales, de questions écrites et d'interventions qui ont eu lieu. Nous ne pouvons le faire que grâce aux fonctionnaires du parlement. Je voudrais les remercier dans leur ensemble, ainsi que féliciter le nouveau greffier, sans oublier le greffier adjoint, qui a fait fonction pendant la procédure de recrutement et de nomination, ni le personnel administratif, le personnel du greffe, le personnel logistique, les huissiers, les membres de la police militaire qui assurent notre sécurité et nous ouvrent de manière très sympathique quand on a oublié quelque chose et qu'on doit venir tard...

Par rapport à la situation qu'on a connue en d'autres temps, vous faites preuve de neutralité et d'élégance dans l'exercice de la présidence de ce parlement. Nous en sommes heureux, même si nous ne sommes évidemment pas d'accord sur tout.

NAAMSTEMMINGEN

De voorzitter.- Aan de orde is de naamstemming over het geheel van het ontwerp van ordonnantie tot invoering van een kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg, ter vervanging van het Eurovignet (nrs. A-183/1 en 2 – 2014/2015).

Tot stemming wordt overgegaan.

UITSLAG VAN DE STEMMING 1

82 leden zijn aanwezig.
65 antwoorden ja.
17 onthouden zich.

Bijgevolg neemt het parlement het ontwerp van ordonnantie aan. Het zal ter bekrachtiging aan de regering worden voorgelegd.

De voorzitter.- De leden die zich hebben onthouden worden verzocht de redenen van hun onthouding te doen kennen.

De heer Clerfayt heeft het woord.

De heer Bernard Clerfayt (FDF) *(in het Frans).*- *Ik ben een fervent voorstander van de kilometerheffing en elke vorm van stadstol. De ordonnantie gaat dus in de goede richting, maar ik vind het onaanvaardbaar dat het gewest de volledige opbrengst zal opstrijken en die niet met de gemeenten zal delen, hoewel de vrachtwagens zowel op gewest- als op gemeentewegen zullen rijden. Vandaar mijn onthouding.*

C'est donc du fond du cœur, au nom de l'ensemble des membres de mon groupe, que nous vous souhaitons à tous et à toutes d'excellentes vacances et une bonne rentrée.

(Applaudissements)

VOTES NOMINATIFS

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur l'ensemble du projet d'ordonnance introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l'Eurovignette (nos A-183/1 et 2 – 2014/2015).

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE 1

82 membres sont présents.
65 répondent oui.
17 s'abstiennent.

En conséquence, le parlement adopte le projet d'ordonnance qui sera soumis à la sanction du gouvernement.

M. le président.- Les membres qui se sont abstenus sont invités à faire connaître les motifs de leur abstention.

La parole est à M. Clerfayt.

M. Bernard Clerfayt (FDF).- Je souhaite justifier mon abstention. Je suis un fervent partisan de la redevance kilométrique et toute forme de péage urbain, et je trouve donc que cette ordonnance va donc dans le bon sens.

En revanche, si la Région perçoit une recette sur les camions qui vont pénétrer sur le territoire bruxellois, ils vont rouler tant sur les voiries régionales que sur les voiries communales. Par conséquent, je n'accepte pas qu'il y ait un non-partage des recettes entre les deux instances. Pour éviter toute schizophrénie et d'être amené à dire ailleurs autre chose que ce que je dis ici, j'ai donc décidé de m'abstenir.

De voorzitter.- Aan de orde is de naamstemming over het geheel van het voorstel van ordonnantie van de heren René Coppens, Sevket Temiz, Fabian Maingain, André du Bus de Warnaffe en Paul Delva tot wijziging van artikel 21, III, van het Wetboek der Successierechten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (nrs. A-120/1 en 2 – 2014/2015).

Tot stemming wordt overgegaan.

UITSLAG VAN DE STEMMING 2

82 leden zijn aanwezig.
82 antwoorden ja.

Bijgevolg neemt het parlement het voorstel van ordonnantie aan. Het zal ter bekrachtiging aan de regering worden voorgelegd.

De voorzitter.- Aan de orde is de naamstemming over het geheel van het ontwerp van ordonnantie houdende instemming met de overeenkomst tussen de Europese Unie en haar Lidstaten, enerzijds, en IJsland, anderzijds, betreffende de deelname van IJsland aan de gezamenlijke nakoming van de verbintenissen van de Unie, haar Lidstaten, en IJsland voor de tweede verbintenisperiode van het Protocol van Kyoto bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (nrs. A-193/1 en 2 – 2014/2015).

Tot stemming wordt overgegaan.

UITSLAG VAN DE STEMMING 3

82 leden zijn aanwezig.
81 antwoorden ja.
1 onthoudt zich.

Bijgevolg neemt het parlement het ontwerp van ordonnantie aan. Het zal ter bekrachtiging aan de regering worden voorgelegd.

De voorzitter.- Aan de orde is de naamstemming over het geheel van het ontwerp van ordonnantie houdende oprichting van het Brussels Planningsbureau (nrs. A-191/1 en 2 – 2014/2015).

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur l'ensemble de la proposition d'ordonnance de MM. René Coppens, Sevket Temiz, Fabian Maingain, André du Bus de Warnaffe et Paul Delva modifiant l'article 21, III, du Code des droits de succession en Région de Bruxelles-Capitale (nos A-120/1 et 2 – 2014/2015).

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE 2

82 membres sont présents.
82 répondent oui.

En conséquence, le parlement adopte la proposition d'ordonnance qui sera soumise à la sanction du gouvernement.

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur l'ensemble du projet d'ordonnance portant assentiment à l'accord entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et l'Islande, d'autre part, concernant la participation de l'Islande à l'exécution conjointe des engagements de l'Union européenne, de ses États membres et de l'Islande au cours de la deuxième période d'engagement du Protocole de Kyoto à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (nos A-193/1 et 2 – 2014/2015).

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE 3

82 membres sont présents.
81 répondent oui.
1 s'abstient.

En conséquence, le parlement adopte le projet d'ordonnance qui sera soumis à la sanction du gouvernement.

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur l'ensemble du projet d'ordonnance portant création du Bureau bruxellois de la planification (nos A-191/1 et 2 – 2014/2015).

Tot stemming wordt overgegaan.

UITSLAG VAN DE STEMMING 4

82 leden zijn aanwezig.
49 antwoorden ja.
15 antwoorden neen.
18 onthouden zich.

Bijgevolg neemt het parlement het ontwerp van ordonnantie aan. Het zal ter bekrachtiging aan de regering worden voorgelegd.

De voorzitter.- Aan de orde is de naamstemming over het geheel van het ontwerp van ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 20 juli 2005 betreffende de Maatschappij voor de Verwerving van Vastgoed en tot oprichting van de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (nrs. A-192/1 en 2 – 2014/2015).

Tot stemming wordt overgegaan.

UITSLAG VAN DE STEMMING 5

82 leden zijn aanwezig.
48 antwoorden ja.
16 antwoorden neen.
18 onthouden zich.

Bijgevolg neemt het parlement het ontwerp van ordonnantie aan. Het zal ter bekrachtiging aan de regering worden voorgelegd.

De voorzitter.- Aan de orde is de naamstemming over de voorstellen tot wijziging van het reglement (nr. A-188/1 – 2014/2015).

Ik herinner u eraan dat het voorstel bij dubbele meerderheid moet worden aangenomen.

Tot stemming wordt overgegaan.

UITSLAG VAN DE STEMMING 6

82 leden zijn aanwezig.
65 antwoorden ja in de Franse taalgroep.
16 antwoorden ja in de Nederlandse taalgroep.

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE 4

82 membres sont présents.
49 répondent oui.
15 répondent non.
18 s'abstiennent.

En conséquence, le parlement adopte le projet d'ordonnance qui sera soumis à la sanction du gouvernement.

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur l'ensemble du projet d'ordonnance modifiant l'ordonnance du 20 juillet 2005 relative à la Société d'acquisition foncière et créant la Société d'aménagement urbain (nos A-192/1 et 2 – 2014/2015).

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE 5

82 membres sont présents.
48 répondent oui.
16 répondent non.
18 s'abstiennent.

En conséquence, le parlement adopte le projet d'ordonnance qui sera soumis à la sanction du gouvernement.

M. le président.- L'ordre du jour appelle le vote nominatif sur les propositions de modification du règlement (n° A-188/1 – 2014/2015).

Je vous rappelle que ce vote a lieu à la double majorité.

Il est procédé au vote.

RÉSULTAT DU VOTE 6

82 membres sont présents.
65 répondent oui dans le groupe linguistique français.
16 répondent oui dans le groupe linguistique néerlandais.

1 antwoordt neen in de Nederlandse taalgroep.

Bijgevolg neemt het parlement de voorstellen tot wijziging van het reglement aan.

De voorzitter.- De plenaire vergadering van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement is gesloten.

Volgende plenaire vergadering na bijeenroeping door de voorzitter.

- *De vergadering wordt gesloten om 17.59 uur.*

1 répond non dans le groupe linguistique néerlandais.

En conséquence, le parlement adopte les propositions de modifications du règlement.

M. le président.- La séance plénière du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale est close.

Prochaine séance plénière sur convocation du président.

- *La séance est levée à 17h59.*

DETAIL VAN DE NAAMSTEMMINGEN / DÉTAIL DES VOTES NOMINATIFS**STEMMING 1 / VOTE 1**

Ja	65	Oui
-----------	-----------	------------

Fouad Ahidar, Els Ampe, Mohamed Azzouzi, Michèle Carthé, Benoît Cerexhe, Ridouane Chahid, Philippe Close, Michel Colson, René Coppens, Stefan Cornelis, Barbara d'Ursel-de Lobkowicz, Emmanuel De Bock, Julie de Groote, Carla Dejonghe, Céline Delforge, Bruno De Lille, Paul Delva, Serge de Patoul, Caroline Désir, Liesbet Dhaene, Bea Diallo, Christos Doulkeridis, André du Bus de Warnaffe, Isabelle Durant, Mathilde El Bakri, Ahmed El Khannouss, Ahmed El Ktibi, Nadia El Yousfi, Isabelle Emmery, Hamza Fassi-Fihri, Zoé Genot, Claire Geraets, Marc-Jean Ghysse, Amet Gjanaj, Brigitte Grouwels, Youssef Handichi, Evelyne Huytebroeck, Véronique Jamouille, Hasan Koyuncu, Marc Loewenstein, Annemie Maes, Fabian Maingain, Joëlle Maison, Bertin Mampaka Mankamba, Zahoor Ellahi Manzoor, Alain Maron, Catherine Moureaux, Mohamed Ouriaghli, Emin Özkara, Martine Payfa, Caroline Persoons, Charles Picqué, Arnaud Pinxteren, Elke Roex, Fatoumata Sidibé, Simone Susskind, Sevkem Temiz, Barbara Trachte, Julien Uyttendaele, Cielte Van Achter, Jef Van Damme, Johan Van den Driessche, Michaël Verbauwhede, Arnaud Verstraete, Khadija Zamouri.

Onthoudingen	17	Abstentions
---------------------	-----------	--------------------

Françoise Bertieaux, Jacques Brotchi, Bernard Clerfayt, Alain Courtois, Anne-Charlotte d'Ursel, Olivier de Clippele, Armand De Decker, Vincent De Wolf, Boris Dilliès, Willem Draps, Dominique Dufourny, Abdallah Kanfaoui, Marion Lemesre, Dominiek Lootens-Stael, Jacqueline Rousseaux, Viviane Teitelbaum, Gaëtan Van Goidsenhoven.

STEMMING 2 / VOTE 2

Ja	82	Oui
-----------	-----------	------------

Fouad Ahidar, Els Ampe, Mohamed Azzouzi, Françoise Bertieaux, Jacques Brotchi, Michèle Carthé, Benoît Cerexhe, Ridouane Chahid, Bernard Clerfayt, Philippe Close, Michel Colson, René Coppens, Stefan Cornelis, Alain Courtois, Anne-Charlotte d'Ursel, Barbara d'Ursel-de Lobkowicz, Emmanuel De Bock, Olivier de Clippele, Armand De Decker, Julie de Grootte, Carla Dejonghe, Céline Delforge, Bruno De Lille, Paul Delva, Serge de Patoul, Caroline Désir, Vincent De Wolf, Liesbet Dhaene, Bea Diallo, Boris Dilliès, Christos Doulkeridis, Willem Draps, André du Bus de Warnaffe, Dominique Dufourny, Isabelle Durant, Mathilde El Bakri, Ahmed El Khannouss, Ahmed El Ktibi, Nadia El Yousfi, Isabelle Emmery, Hamza Fassi-Fihri, Zoé Genot, Claire Geraets, Marc-Jean Ghysseles, Amet Gjanaj, Brigitte Grouwels, Youssef Handichi, Evelyne Huytebroeck, Véronique Jamouille, Abdallah Kanfaoui, Hasan Koyuncu, Marion Lemesre, Marc Loewenstein, Dominiek Lootens-Stael, Annemie Maes, Joëlle Maison, Bertin Mampaka Mankamba, Zahoor Ellahi Manzoor, Alain Maron, Catherine Moureaux, Mohamed Ouriaghli, Emin Özkara, Martine Payfa, Caroline Persoons, Charles Picqué, Arnaud Pinxteren, Elke Roex, Jacqueline Rousseaux, Fatoumata Sidibé, Simone Susskind, Viviane Teitelbaum, Sevket Temiz, Barbara Trachte, Julien Uyttendaele, Cieltje Van Achter, Jef Van Damme, Johan Van den Driessche, Gaëtan Van Goidsenhoven, Michaël Verbauwhede, Arnaud Verstraete, Khadija Zamouri, 81 Fabian Maingain.

STEMMING 3 / VOTE 3

Ja	81	Oui
-----------	-----------	------------

Fouad Ahidar, Els Ampe, Mohamed Azzouzi, Françoise Bertieaux, Jacques Brotchi, Michèle Carthé, Benoît Cerexhe, Ridouane Chahid, Bernard Clerfayt, Philippe Close, Michel Colson, René Coppens, Stefan Cornelis, Alain Courtois, Anne-Charlotte d'Ursel, Barbara d'Ursel-de Lobkowicz, Emmanuel De Bock, Olivier de Clippele, Armand De Decker, Julie de Groote, Carla Dejonghe, Céline Delforge, Bruno De Lille, Paul Delva, Serge de Patoul, Caroline Désir, Vincent De Wolf, Liesbet Dhaene, Bea Diallo, Boris Dilliès, Christos Doulkeridis, Willem Draps, André du Bus de Warnaffe, Dominique Dufourny, Isabelle Durant, Mathilde El Bakri, Ahmed El Khannouss, Ahmed El Ktibi, Nadia El Yousfi, Isabelle Emmery, Hamza Fassi-Fihri, Zoé Genot, Claire Geraets, Marc-Jean Ghysseles, Amet Gjanaj, Brigitte Grouwels, Youssef Handichi, Evelyne Huytebroeck, Véronique Jamouille, Abdallah Kanfaoui, Hasan Koyuncu, Marion Lemesre, Marc Loewenstein, Annemie Maes, Fabian Maingain, Joëlle Maison, Bertin Mampaka Mankamba, Zahoor Ellahi Manzoor, Alain Maron, Catherine Moureaux, Mohamed Ouriaghli, Emin Özkara, Martine Payfa, Caroline Persoons, Charles Picqué, Arnaud Pinxteren, Elke Roex, Jacqueline Rousseaux, Fatoumata Sidibé, Simone Susskind, Viviane Teitelbaum, Sevket Temiz, Barbara Trachte, Julien Uyttendaele, Cieltje Van Achter, Jef Van Damme, Johan Van den Driessche, Gaëtan Van Goidsenhoven, Michaël Verbauwhede, Arnaud Verstraete, Khadija Zamouri.

Onthoudingen	1	Abstentions
---------------------	----------	--------------------

Dominiek Lootens-Stael.

STEMMING 4 / VOTE 4

Ja	49	Oui
-----------	-----------	------------

Fouad Ahidar, Els Ampe, Mohamed Azzouzi, Michèle Carthé, Benoît Cerexhe, Ridouane Chahid, Bernard Clerfayt, Philippe Close, Michel Colson, René Coppens, Stefan Cornelis, Barbara d'Ursel-de Lobkowicz, Emmanuel De Bock, Julie de Grootte, Carla Dejonghe, Paul Delva, Serge de Patoul, Caroline Désir, Bea Diallo, Willem Draps, André du Bus de Warnaffe, Ahmed El Khannouss, Ahmed El Ktibi, Nadia El Yousfi, Isabelle Emmery, Hamza Fassi-Fihri, Marc-Jean Ghysseels, Amet Gjanaj, Brigitte Grouwels, Véronique Jamouille, Hasan Koyuncu, Marc Loewenstein, Fabian Maingain, Joëlle Maison, Bertin Mampaka Mankamba, Zahoor Ellahi Manzoor, Catherine Moureaux, Mohamed Ouriaghli, Emin Özkara, Martine Payfa, Caroline Persoons, Charles Picqué, Elke Roex, Fatoumata Sidibé, Simone Susskind, Sevket Temiz, Julien Uyttendaele, Jef Van Damme, Khadija Zamouri.

Neen	15	Non
-------------	-----------	------------

Céline Delforge, Bruno De Lille, Christos Doulkeridis, Isabelle Durant, Mathilde El Bakri, Zoé Genot, Claire Geraets, Youssef Handichi, Evelyne Huytebroeck, Annemie Maes, Alain Maron, Arnaud Pinxteren, Barbara Trachte, Michaël Verbauwhede, Arnaud Verstraete.

Onthoudingen	18	Abstentions
---------------------	-----------	--------------------

Françoise Bertieaux, Jacques Brotchi, Alain Courtois, Anne-Charlotte d'Ursel, Olivier de Clippele, Armand De Decker, Vincent De Wolf, Liesbet Dhaene, Boris Dilliès, Dominique Dufourny, Abdallah Kanfaoui, Marion Lemesre, Dominiek Lootens-Stael, Jacqueline Rousseaux, Viviane Teitelbaum, Cielte Van Achter, Johan Van den Driessche, Gaëtan Van Goidsenhoven.

STEMMING 5 / VOTE 5

Ja	48	Oui
-----------	-----------	------------

Fouad Ahidar, Els Ampe, Mohamed Azzouzi, Michèle Carthé, Benoît Cerexhe, Ridouane Chahid, Bernard Clerfayt, Philippe Close, Michel Colson, René Coppens, Stefan Cornelis, Barbara d'Ursel-de Lobkowicz, Emmanuel De Bock, Julie de Groote, Carla Dejonghe, Paul Delva, Serge de Patoul, Caroline Désir, Bea Diallo, André du Bus de Warnaffe, Ahmed El Khannouss, Ahmed El Ktibi, Nadia El Yousfi, Isabelle Emmery, Hamza Fassi-Fihri, Marc-Jean Ghysels, Amet Gjanaj, Brigitte Grouwels, Véronique Jamoulle, Hasan Koyuncu, Marc Loewenstein, Fabian Maingain, Joëlle Maison, Bertin Mampaka Mankamba, Zahoor Ellahi Manzoor, Catherine Moureaux, Mohamed Ouriaghli, Emin Özkara, Martine Payfa, Caroline Persoons, Charles Picqué, Elke Roex, Fatoumata Sidibé, Simone Susskind, Sevket Temiz, Julien Uyttendaele, Jef Van Damme, Khadija Zamouri.

Neen	16	Non
-------------	-----------	------------

Céline Delforge, Bruno De Lille, Christos Doulkeridis, Isabelle Durant, Mathilde El Bakri, Zoé Genot, Claire Geraets, Youssef Handichi, Evelyne Huytebroeck, Annemie Maes, Alain Maron, Arnaud Pinxteren, Barbara Trachte, Johan Van den Driessche, Michaël Verbauwhede, Arnaud Verstraete.

Onthoudingen	18	Abstentions
---------------------	-----------	--------------------

Françoise Bertieaux, Jacques Brotchi, Alain Courtois, Anne-Charlotte d'Ursel, Olivier de Clippele, Armand De Decker, Vincent De Wolf, Liesbet Dhaene, Boris Dilliès, Willem Draps, Dominique Dufourny, Abdallah Kanfaoui, Marion Lemesre, Dominiek Lootens-Stael, Jacqueline Rousseaux, Viviane Teitelbaum, Cieltje Van Achter, Gaëtan Van Goidsenhoven.

STEMMING 6 / VOTE 6

Franse taalgroep/ Groupe linguistique français

Ja	65	Oui
-----------	-----------	------------

Mohamed Azzouzi, Françoise Bertieaux, Jacques Brotchi, Michèle Carthé, Benoît Cerexhe, Ridouane Chahid, Bernard Clerfayt, Philippe Close, Michel Colson, Alain Courtois, Anne-Charlotte d'Ursel, Barbara d'Ursel-de Lobkowicz, Emmanuel De Bock, Olivier de Clippele, Armand De Decker, Julie de Groote, Céline Delforge, Serge de Patoul, Caroline Désir, Vincent De Wolf, Bea Diallo, Boris Dilliès, Christos Doukeridis, Willem Draps, André du Bus de Warnaffe, Dominique Dufourny, Isabelle Durant, Mathilde El Bakri, Ahmed El Khannouss, Ahmed El Ktibi, Nadia El Yousfi, Isabelle Emmery, Hamza Fassi-Fihri, Zoé Genot, Claire Geraets, Marc-Jean Ghysse, Amet Gjanaj, Youssef Handichi, Evelyne Huytebroeck, Véronique Jamouille, Abdallah Kanfaoui, Hasan Koyuncu, Marion Lemesre, Marc Loewenstein, Fabian Maingain, Joëlle Maison, Bertin Mampaka Mankamba, Zahoor Ellahi Manzoor, Alain Maron, Catherine Moureaux, Mohamed Ouriaghli, Emin Özkara, Martine Payfa, Caroline Persoons, Charles Picqué, Arnaud Pinxteren, Jacqueline Rousseaux, Fatoumata Sidibé, Simone Susskind, Viviane Teitelbaum, Sevet Temiz, Barbara Trachte, Julien Uyttendaele, Gaëtan Van Goidsenhoven, Michaël Verbauwheide.

Nederlandse taalgroep/ Groupe linguistique néerlandais

Ja	16	Oui
-----------	-----------	------------

Fouad Ahidar, Els Ampe, René Coppens, Stefan Cornelis, Carla Dejonghe, Bruno De Lille, Paul Delva, Liesbet Dhaene, Brigitte Grouwels, Annemie Maes, Elke Roex, Cielte Van Achter, Jef Van Damme, Johan Van den Driessche, Arnaud Verstraete, Khadija Zamouri.

Nederlandse taalgroep/ Groupe linguistique néerlandais

Neen	1	Non
-------------	----------	------------

Dominiek Lootens-Stael.