



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

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

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

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

**VERGADERING VAN
MAANDAG 4 OKTOBER 2021**

ZITTING 2021-2022

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

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

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

**RÉUNION DU
LUNDI 4 OCTOBRE 2021**

SESSION 2021-2022

Afkortingen en letterwoorden

bbp - bruto binnenlands product

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Franse Gemeenschapscommissie

DBDMH - Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

FOD - Federale Overheidsdienst

Forem - Waals tewerkstellingsagentschap

GGC - Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie

KMO - kleine en middelgrote ondernemingen

MIVB - Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel

ngo - niet-gouvernementele organisatie

NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn

Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering

RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening

VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding

VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie

VUB - Vrije Universiteit Brussel

Sigles et abréviations

PIB - produit intérieur brut

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Commission communautaire française

Siamu - Service d'incendie et d'aide médicale urgente

SPF - service public fédéral

Forem - Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi

Cocom - Commission communautaire commune

PME - petites et moyennes entreprises

STIB - Société de transport intercommunal bruxellois

ONG - organisation non gouvernementale

SNCB - Société nationale des chemins de fer belges

CPAS - centre public d'action sociale

Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité

ONEM - Office national de l'emploi

VDAB - Office flamand de l'emploi et de la formation professionnelle

VGC - Commission communautaire flamande

ULB - Université libre de Bruxelles

Het **integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de directie Verslaggeving. De vertaling is een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie Verslaggeving
Tel. 02 549 68 02
E-mail criv@parlement.brussels

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

Le **compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité de la direction des comptes rendus. La traduction est un résumé.

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
Tél. : 02 549 68 02
E-mail : criv@parlement.brussels

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

INHOUD

Mondelinge vraag van mevrouw Bianca Debaets 1

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

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

betreffende "de 26ste plaats van Brussel in de Safe Cities Index van The Economist".

Toegevoegde mondelinge vraag van de heer David Weytsman, 1

betreffende "het imago van Brussel in het buitenland".

Vraag om uitleg van mevrouw Joëlle Maison 4

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

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

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

SOMMAIRE

Question orale de Mme Bianca Debaets 1

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

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

concernant "la 26e place de Bruxelles dans le "Safe Cities Index" (classement des villes les plus sûres) du magazine The Economist".

Question orale jointe de M. David Weytsman, 1

concernant "l'image de Bruxelles à l'étranger".

Demande d'explications de Mme Joëlle Maison 4

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

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

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

betreffende "de voortgang van het project voor slimme kilometerheffing in het Brussels Gewest".		concernant "l'état d'avancement du projet d'une tarification kilométrique intelligente (TKI) en Région bruxelloise".	
Toegevoegde vraag om uitleg van de heer David Weytsman,	4	Demande d'explications jointe de M. David Weytsman,	4
betreffende "de toekomst van het project Smart Move".		concernant "l'avenir du projet Smart Move".	
Toegevoegde vraag om uitleg van mevrouw Cieltje Van Achter,	4	Demande d'explications jointe de Mme Cieltje Van Achter,	4
betreffende "de stand van zaken van het project Smart Move".		concernant "l'état d'avancement du projet Smart Move".	
Toegevoegde vraag om uitleg van de heer Youssef Handichi,	4	Demande d'explications jointe de M. Youssef Handichi,	4
betreffende "de slimme kilometerheffing Smart Move".		concernant "la taxe kilométrique Smart Move".	
Samengevoegde bespreking – Sprekers:		Discussion conjointe – Orateurs :	
Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)		Mme Joëlle Maison (DéFI)	
De heer David Weytsman (MR)		M. David Weytsman (MR)	
Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)		Mme Cieltje Van Achter (N-VA)	
De heer Youssef Handichi (PTB)		M. Youssef Handichi (PTB)	
Mevrouw Gladys Kazadi (cdH)		Mme Gladys Kazadi (cdH)	
De heer Juan Benjumea Moreno (Groen)		M. Juan Benjumea Moreno (Groen)	
De heer Marc-Jean Ghysels (PS)		M. Marc-Jean Ghysels (PS)	
De heer Guy Vanhengel (Open Vld)		M. Guy Vanhengel (Open Vld)	
De heer Sven Gatz, minister		M. Sven Gatz, ministre	
Vraag om uitleg van mevrouw Cieltje Van Achter	20	Demande d'explications de Mme Cieltje Van Achter	20
aan de heer Sven Gatz, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, de Promotie van Meertaligheid en van het Imago van Brussel,		à M. Sven Gatz, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des finances, du budget, de la fonction publique, de la promotion du multilinguisme et de l'image de Bruxelles,	
betreffende "de rol van het Engels in Brussel".		concernant "le rôle de l'anglais à Bruxelles".	

Bespreking – Sprekers:

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)

De heer Sven Gatz, minister

Discussion – Orateurs :

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

Mme Joëlle Maison (DéFI)

M. Sven Gatz, ministre

1103 Voorzitterschap: de heer Rachid Madrane, voorzitter.

1105 **MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BIANCA DEBAETS**

1105 aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

1105 en aan de heer Sven Gatz, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, de Promotie van Meertaligheid en van het Imago van Brussel,

1105 betreffende "de 26ste plaats van Brussel in de Safe Cities Index van The Economist".

1107 **TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN,**

1107 betreffende "het imago van Brussel in het buitenland".

1109 **Mevrouw Bianca Debaets (CD&V).**- Naar tweejaarlijkse gewoonte werd onlangs de Safe Cities Index gepubliceerd. Op basis van een zeventigtal criteria worden daarin een aantal steden met elkaar vergeleken. Het gaat dan over veiligheid in de ruime zin van het woord, met aandacht voor infrastructuur, persoonlijke veiligheid, milieuveiligheid enzovoort.

Het is opmerkelijk dat Brussel opnieuw twee plaatsen zakt en het is niet vreemd dat u de vraag van collega Weytsman daaraan koppelt, want dat is geen goede zaak voor het imago van Brussel.

Heeft de Brusselse regering kennisgenomen van de Safe Cities Index? Hoe ziet u de dalende tendens? Welke stappen onderneemt de regering om de algemene scores en de deelscores van Brussel te verbeteren? Komt er een imagocampagne? Vooral in de Angelsaksische wereld scoort Brussel bijna altijd slecht.

Bekijkt u de deelaspecten waarop we slecht scoren met de bevoegde regeringsleden? Ik denk dan vooral aan de heer Maron, omdat we slecht scoren op milieuveiligheid. Welke conclusies trekt u uit de rangschikking en welke verbeteringsmogelijkheden ziet u?

1111 **De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).**- *Is het Brussels Gewest onveilig? The Economist vindt alleszins van wel. De studie waarvan sprake is niet alleen gebaseerd op aspecten van persoonlijke veiligheid maar op 76 criteria met betrekking tot infrastructuur enzovoort. Brussel zakt verder op de ranking.*

Mijnheer de minister-president, beschikt u over een globale analyse van alle aspecten van deze studie? Bent u op de hoogte

Présidence : M. Rachid Madrane, président.

QUESTION ORALE DE MME BIANCA DEBAETS

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

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

concernant "la 26e place de Bruxelles dans le "Safe Cities Index" (classement des villes les plus sûres) du magazine The Economist".

QUESTION ORALE JOINTE DE M. DAVID WEYTSMAN,

concernant "l'image de Bruxelles à l'étranger".

Mme Bianca Debaets (CD&V) (en néerlandais).- *Bruxelles vient de perdre deux places dans le dernier Safe Cities Index (classement des villes les plus sûres). Cette baisse est bien entendu néfaste pour l'image de notre ville.*

Le gouvernement a-t-il consulté ce classement ? Quelles mesures prend-il pour améliorer la cote de Bruxelles ? Envisagez-vous une campagne visant à redorer l'image de notre Région ?

Quelles conclusions tirez-vous de ce classement et quelles possibilités d'amélioration voyez-vous ?

M. David Weytsman (MR).- Mme Debaets a tout bien résumé. La Région bruxelloise est-elle une Région peu sûre ? C'est en tout cas la conclusion qu'ont tirée le magazine britannique The Economist et l'entreprise The Economist Intelligence Unit avec laquelle il travaille. Cette étude ne se base pas uniquement sur des aspects de sécurité personnelle, mais sur 76 critères allant de la sécurité des infrastructures, numérique, sanitaire, personnelle et environnementale.

van deze studie? Bestaan er andere studies over dit onderwerp met andere conclusies?

Deze studies verschijnen in de wereldpers en hebben dus gevolgen voor het imago van Brussel.

Beschikt u over een analyse en strategie in deze kwestie?

Comme Mme Debaets l'a indiqué, Bruxelles poursuit sa chute dans le classement. Alors que nous étions à la 22e place en 2015, nous nous retrouvons à la 26e cette année. Où allons-nous ?

Bien que certaines données soient rassurantes, d'autres, comme celles relatives à la sécurité de l'infrastructure, environnementale et numérique, le sont moins. Par rapport à tous les éléments mis en avant dans cette étude, le ministre-président dispose-t-il d'une analyse globale ? A-t-il pu prendre connaissance de ces études et les suit-il ? En existe-t-il d'autres qui pourraient les contrebalancer ? Des leçons peuvent-elles en être tirées ?

Pourrions-nous avoir une réflexion sur l'image que Bruxelles donne au travers de ces études ? Elles sont relayées par la presse mondiale, qui sait donc que notre ville-région se positionne à la 26e place dans le classement des villes les plus sûres au monde.

Disposez-vous d'éléments d'analyse et d'une stratégie en la matière ?

¹¹¹³ **De heer Sven Gatz, minister** (in het Frans).- In zijn volgende jaarverslag bekijkt Brussel Preventie & Veiligheid de veiligheidssituatie in haar specifieke institutionele, sociaal-economische en demografische context. De instelling schetst een genuanceerd beeld van de veiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ze toont ook aan hoe moeilijk het is om de situatie in het Brussels Gewest met die van andere wereldsteden te vergelijken.

M. Sven Gatz, ministre.- Dans son prochain rapport annuel, Bruxelles Prévention et sécurité, à travers son observatoire, inscrit la situation sécuritaire bruxelloise et les défis qui y sont liés dans son contexte institutionnel, socioéconomique et démographique spécifique. L'institution dresse un tableau nuancé de la sécurité dans la Région de Bruxelles-Capitale, en ne se contentant pas de chiffres bruts mais en tenant également compte du ressenti contextuel des citoyens, des touristes, des navetteurs et des entreprises. Elle démontre aussi la difficulté de comparer utilement la situation de la Région de Bruxelles-Capitale avec celle d'autres métropoles, car ces informations ne sont pas collectées et analysées partout de la même manière.

¹¹¹⁵ (verder in het Nederlands)

(poursuivant en néerlandais)

Gespecialiseerde studies, zoals die van The Economist Intelligence Unit, gaan evenwel deze complexe uitdaging aan. Dat is ook interessant. Hun benchmarkinginstrument, de Safe Cities Index, is sinds enkele jaren een internationale referentie geworden op dit gebied. Om iets over de inhoud ervan te kunnen zeggen, is het belangrijk te begrijpen hoe de index wordt geconstrueerd. De methodologie evolueert ook van meting tot meting en wijzigt elke editie. Noch de dimensies, noch de indicatoren zijn echter stabiel doorheen de tijd, waardoor de resultaten van de jaren niet zomaar met elkaar kunnen worden vergeleken. We mogen dat niet onder de mat vegen, maar er zit een bepaalde instabiliteit in de vergelijkbaarheid over de jaren heen.

Pour analyser le contenu de ce classement, devenu une référence internationale, il est important de comprendre comment il est établi. La méthodologie évolue mesure après mesure et change à chaque édition. Ni les dimensions ni les indicateurs ne sont stables dans le temps, ce qui complique la comparaison des résultats d'une année à l'autre.

¹¹¹⁷ (verder in het Frans)

(poursuivant en français)

Dit jaar is de Safe Cities Index opgesteld op basis van vijf pijlers: infrastructuur, volksgezondheid, digitale veiligheid, persoonlijke veiligheid en milieu.

Cette année, le Safe City Index (SCI) a été établi sur la base de cinq dimensions spécifiques de la sécurité : l'infrastructure, la santé publique, la sécurité numérique, la sécurité personnelle et l'environnement.

Elke dimensie omvat verschillende input- en outputindicatoren. Aan elke indicator wordt een bepaalde score toegekend.

Chacune de ces dimensions regroupe plusieurs indicateurs d'entrée (input), qui se rapportent aux politiques ou aux

Een score van 75 of meer wordt als zeer hoog beschouwd. Met een totaalscore van 73,6 haalt Brussel dus bijna een zeer goede score.

ressources déployées, et plusieurs indicateurs de sortie (output), qui font état des résultats ou des risques. Chaque indicateur reçoit un score déterminé par l'équipe de The Economist Intelligence Unit, tantôt sur la base des données quantitatives disponibles, tantôt sur la base d'une évaluation qualitative.

L'indice SCI normalise ensuite les résultats sur une échelle de 0 à 100. Un score de 75 ou plus est qualifié de très élevé. Avec un score total de 73,6, Bruxelles se rapproche donc d'un très bon score.

¹¹¹⁹ *(verder in het Nederlands)*

(poursuivant en néerlandais)

Wanneer we de individuele indicatoren, waar dit resultaat op gebaseerd is, van naderbij bekijken, stellen we vast dat zowel de keuze van de indicatoren als het voorkomen van uitschieters in de resultaten, een enorme impact kunnen hebben op de totale score per dimensie en bijgevolg ook op de algemene score.

Le choix des indicateurs et l'apparition de valeurs aberrantes dans les résultats peuvent avoir une incidence considérable sur les scores.

Op het vlak van infrastructurele en persoonlijke veiligheid krijgt Brussel zeer hoge scores en ook de inputindicator betreffende milieuveiligheid krijgt een uitstekende score. Enkel de inputscore voor de veiligheid op het gebied van volksgezondheid flirt met een middelmatige evaluatie, net als de outputindicatoren van de milieuveiligheid.

Bruxelles se distingue par la sécurité des infrastructures et des personnes et par un excellent score d'entrée pour la sécurité environnementale.

¹¹²¹ *(verder in het Frans)*

(poursuivant en français)

De resultaten voor de outputindicatoren op het vlak van volksgezondheid en de inputindicatoren inzake milieuveiligheid zijn echter wel goed voor Brussel. Er bestaat dus niet altijd een correlatie tussen een goed beleid en goede resultaten.

En revanche, les indicateurs de sortie dans le domaine de la santé publique et les indicateurs d'entrée dans le domaine de la sécurité environnementale obtiennent de bons résultats. En d'autres termes, il n'y a pas toujours de corrélation entre une bonne politique et de bons résultats.

Sommige scores zijn gebaseerd op gegevens die alleen voor het hele land beschikbaar zijn, andere op een kwalitatieve evaluatie.

Enfin, il convient de noter que certains scores sont basés sur des données qui ne sont disponibles que pour l'ensemble du pays, par exemple dans le domaine des catastrophes climatiques, tandis que d'autres reposent sur une évaluation qualitative de The Economist Intelligence Unit, ce qui se traduit par un score injustement bas dans les domaines de la consommation ou de l'abus de drogues et de la santé mentale.

Instrumenten zoals de Safe Cities Index bieden waardevolle aanwijzingen over de veiligheid in vergelijking met die in andere steden, maar zijn onvoldoende genuanceerd om een beleid te evalueren. Bovendien is de methode doorheen de jaren veranderd, waardoor de resultaten niet met vorige jaren kunnen worden vergeleken.

Des instruments tels que le Safe Cities Index fournissent des indications précieuses sur l'état de la sécurité par rapport aux autres villes du monde, mais ne sont pas suffisamment nuancés pour évaluer une politique. En outre, la méthodologie évolutive signifie que les résultats ne sont pas simplement comparables au fil des ans. Elle alimente cependant la discussion sur les différentes dimensions de la sécurité et la disponibilité d'informations correctes pour interpréter les indicateurs sous-jacents. Elle illustre l'importance de la vision du plan global de sécurité et de prévention, qui vise non seulement à coordonner les différentes initiatives et mesures en matière de sécurité, mais aussi à communiquer encore mieux la diversité des initiatives des différents partenaires, par exemple en ce qui concerne les drogues et les dépendances.

1123	(verder in het Nederlands)	(poursuivant en néerlandais)
	De belangrijkste analyse gebeurt door Brussels Preventie & Veiligheid. De regering volgt dit in elk geval op de voet.	La principale analyse est réalisée par Bruxelles Prévention et sécurité.
1127	De heer David Weytsman (MR) (in het Frans).- Een nauwkeurigere analyse per criterium zou ideaal zijn. Minister Gatz heeft daartoe een poging gedaan in de tijd die hem was toegewezen. - Het incident is gesloten.	M. David Weytsman (MR). - L'idéal serait d'avoir une analyse plus précise, critère par critère, ce qu'a tenté de faire M. Gatz dans le temps qui lui était imparti. Je lirai sa réponse plus en détail. Mon groupe a adressé toute une série de questions aux différents ministres en fonction de leurs compétences. Nous souhaitons une corrélation directe entre les politiques et les résultats. - Les incidents sont clos.
1131	VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW JOËLLE MAISON	DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME JOËLLE MAISON
1131	aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,	à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,
1131	aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,	à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,
1131	en aan de heer Sven Gatz, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, de Promotie van Meertaligheid en van het Imago van Brussel,	et à M. Sven Gatz, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des finances, du budget, de la fonction publique, de la promotion du multilinguisme et de l'image de Bruxelles,
1131	betreffende "de voortgang van het project voor slimme kilometerheffing in het Brussels Gewest".	concernant "l'état d'avancement du projet d'une tarification kilométrique intelligente (TKI) en Région bruxelloise".
1133	TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN,	DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. DAVID WEYTSMAN,
1133	betreffende "de toekomst van het project Smart Move".	concernant "l'avenir du projet Smart Move".
1135	TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,	DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE MME CIELTJE VAN ACHTER,
1135	betreffende "de stand van zaken van het project Smart Move".	concernant "l'état d'avancement du projet Smart Move".
1137	TOEGEVOEGDE VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER YOUSSEF HANDICHI,	DEMANDE D'EXPLICATIONS JOINTE DE M. YOUSSEF HANDICHI,
1137	betreffende "de slimme kilometerheffing Smart Move".	concernant "la taxe kilométrique Smart Move".
1139	Mevrouw Joëlle Maison (DéFI) (in het Frans).- In de algemene beleidsverklaring staat dat de verkeersbelastingen moeten worden bijgestuurd om een beter gebruik van personenwagens mogelijk te maken, zonder negatieve sociale gevolgen. Daartoe bevestigde de regering andermaal haar voornemen om een	Mme Joëlle Maison (DéFI). - La déclaration de politique générale prévoit ceci : "La fiscalité automobile doit également être repensée afin de permettre un meilleur usage de la voiture tout en assurant qu'elle n'ait pas d'impact social négatif. La fiscalité automobile est un outil qui sera mobilisé afin d'atteindre les objectifs portés par la Région dans le cadre du plan

samenwerkingsakkoord tussen de gewesten te sluiten met het oog op de invoering van een intelligente kilometerheffing.

Deze slimme kilometerheffing, waarvan sprake in het plan Smart Move, is bedoeld om de huidige verkeersfiscaliteit te wijzigen.

De doelstelling van Smart Move is om individuele verplaatsingen met de wagen te verminderen tegen 2030, vooral tijdens de spitsuren, door autogebruikers ertoe aan te zetten hun routes te optimaliseren. Het plan moet files verminderen zonder dat de mobiliteit in het gedrang komt. Ook de uitstoot van fijnstof en CO2 moet daardoor afnemen.

De regering heeft op 16 juli 2020 beslist om de huidige verkeersfiscaliteit te wijzigen. Begin 2021 is overleg opgestart met de andere gewesten. DéFI heeft er altijd op gehoopt dat dat overleg zou slagen.

¹¹⁴¹ Op 17 mei 2021 hebt u in de commissie een planning meegedeeld voor vergaderingen, werkgroepen en onderhandelingen met de andere gewesten.

Op 26 mei werd een adviesaanvraag bij de Raad van State ingediend.

Op 24 augustus heeft minister-president Rudi Vervoort op BX1 verklaard dat het moeilijk zou zijn om de slimme kilometerheffing vóór 2022 in te voeren, zoals aanvankelijk gepland, en dat 2023 te dicht bij de verkiezingen van 2024 ligt.

Op 31 augustus klonk minister van Mobiliteit Elke Van den Brandt in La Dernière Heure optimistischer, maar durfde ze niet te zeggen wanneer de slimme kilometerheffing zou worden ingevoerd.

Hebt u het advies van de Raad van State ontvangen?

Hoever staat het overleg met de andere gewesten?

Hoe verloopt de testfase?

national énergie-climat (PNEC). À cet effet, le gouvernement réaffirme son souhait de conclure un accord de coopération entre Régions visant à mettre en œuvre une tarification kilométrique des véhicules légers sur la zone métropolitaine ou l'ensemble du territoire national. L'introduction d'une telle tarification doit supprimer et remplacer la taxation actuelle."

Ce projet de tarification kilométrique intelligente ou Smart Move vise à modifier le cadre fiscal actuel, en passant d'une taxation à la possession à une tarification à l'usage du véhicule sur la base d'une série de critères, comme l'heure de déplacement, la distance parcourue ou la cylindrée du véhicule.

Smart Move poursuit donc l'objectif de réduire les déplacements individuels en voiture à l'horizon 2030, principalement aux heures de pointe, en encourageant les usagers à optimiser leur trajet. Il s'agit de réduire la densité du trafic et d'empêcher la formation d'embouteillages, et ce, sans affecter la mobilité des personnes. Il vise à contribuer à un environnement plus sain, par la réduction d'émissions de CO2 et de particules fines, et à désembouteiller la ville, sachant que la situation actuelle représente un coût important pour l'économie et une incontestable entrave au bien-être des usagers.

Pour résumer la chronologie du dossier Smart Move, la décision de remplacer le système actuel a été prise par votre gouvernement le 16 juillet 2020 et annoncée à la presse en décembre. Cette annonce a entraîné de nombreuses questions, interrogations et critiques. Au début de l'année 2021, une concertation a été lancée. Le souhait de DéFI a toujours été que cette concertation réussisse et que le dialogue prévale, même si le contexte sanitaire dans lequel le projet a été lancé soulevait des questions.

Le 17 mai, vous avez communiqué en commission une série d'informations relatives à un échéancier de réunions, de groupes de travail et de négociations avec les autres Régions dans le cadre d'un fédéralisme de coopération.

Le 26 mai, à l'issue de la réunion du Comité de concertation, une demande d'avis a été transmise à la section de législation du Conseil d'État.

Le 24 août, dans une déclaration à BX1, le ministre-président Rudi Vervoort déclarait qu'il serait compliqué de mettre en œuvre la tarification kilométrique intelligente avant 2022 comme initialement prévu, qu'il fallait encore discuter avec les autres Régions, que la Région wallonne y était réticente et qu'en 2023, on serait trop proche de 2024.

Le 31 août, la ministre de la mobilité Elke Van den Brandt déclarait quant à elle, dans La Dernière Heure, être de nature plus optimiste, tout en n'osant pas avancer de date.

Avez-vous reçu l'avis de la section de législation du Conseil d'État au sujet de la tarification kilométrique intelligente ? Dans l'affirmative, pouvez-vous nous en présenter le contenu ?

¹¹⁴³ **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- Sinds het begin wijst de MR op het gebrek aan steun voor de slimme kilometerheffing, en niet alleen van de andere gewesten, maar ook de leden van uw meerderheid.

De kilometerheffing houdt bovendien een risico inzake negatieve sociale gevolgen voor de allerarmsten en negatieve economische gevolgen voor het Brussels Gewest met zich mee.

Het voorstel van DéFI leidt tot meer kosten voor gezinnen en kleine zelfstandigen die niet zonder auto kunnen.

Wat is de stand van zaken van het overleg met de twee andere gewesten?

Kan dit project zonder de instemming van de andere gewesten voor het einde van deze regeerperiode wel worden gerealiseerd?

Hebt u al een voorlopig advies van de Raad van State ontvangen?

Hoe staat het met de fondsen die in het kader van het Europese herstelplan zijn aangevraagd?

Is er een deadline voor deze fondsen?

Qu'en est-il de la concertation entre les Régions ? Des réunions entre groupes de travail se sont-elles poursuivies durant l'été ou au début du mois de septembre ? Ont-elles pu avancer de manière constructive ? À quelle fréquence les prochaines réunions auront-elles lieu ? Quand aura lieu la prochaine réunion du groupe de travail central ? À quelle date se tiendra le prochain Comité de concertation ?

Lorsque j'ai rédigé cette question le 8 septembre, il était toujours possible de s'inscrire en ligne comme testeur. Comment se déroule le recrutement des testeurs ? Comment se déroule la phase de test prévue en 2021 ?

M. David Weytsman (MR).- Depuis le début, le groupe MR souligne les problèmes de méthode, l'absence d'une étude d'incidences, le manque de concertation, le manque de soutien des Régions, mais aussi - comme l'a sous-entendu Mme Maison - le manque de soutien des membres de votre majorité.

Le risque social est réel pour les ménages les plus pauvres, de même que le risque économique pour notre ville-région capitale, que le mur fiscal d'une taxe kilométrique imposée uniquement à Bruxelles risquerait d'isoler.

Le groupe DéFI propose une redéfinition de Smart Move, mais en l'état, le texte proposé engendre une hausse du coût pour les familles et les petits indépendants qui ont besoin de leur voiture.

Vous connaissez le positionnement du groupe MR et mes critiques, mais un peu moins les différentes interrogations pour le futur.

Où en est la concertation avec les deux autres Régions ? Vous avez estimé à moins de 50 % les chances d'aboutir, tandis que d'autres étaient plus optimistes. Il ne s'agit pas uniquement d'une question politique, car de cette question découlent toute une série de problématiques pour d'autres projets, ou des difficultés de financement.

Pouvez-vous confirmer que, quoi qu'il en soit, ce projet ne verra pas le jour avant la fin de cette législature sans l'assentiment des autres Régions ? Sans cet accord, il ne se concrétisera pas avant la fin de l'année 2024.

Vous n'avez pas encore reçu l'avis du Conseil d'État. Des échanges, même informels, ont-ils eu lieu entre votre cabinet et le Conseil d'État ? Avez-vous déjà reçu un avis provisoire et, dans l'affirmative, pourriez-vous nous en faire part ?

Qu'en est-il des fonds qui ont été sollicités dans le cadre du plan de relance européen ? Vous avez dit qu'il n'y avait pas aujourd'hui de certitude, mais j'ai été surpris de voir que, dans le cadre du plan de relance, vous aviez mobilisé jusqu'à 68 millions d'euros pour le projet Smart Move. Qu'avez-vous annoncé à l'Union européenne et dans vos échanges avec la Commission européenne ?

1145 *Zullen we het bedrag van 68 miljoen euro voor Smart Move wel krijgen?*

Wat zult u met dat geld doen? Ik heb gelezen dat u het wilt investeren in camera's voor automatische nummerplaatherkenning en een app. Dat verwondert me, want ik verwachtte niet dat de controle van de lage-emissiezone zoveel geld zou kosten.

Waarom dient u geen ander project in voor het Europese herstelplan, zoals de nieuwe metrolijn 3? Andere Europese steden en landen hebben zeer veel mobiliteitsprojecten voorgesteld.

U spreekt over een app. Gaat dat opnieuw over de app voor mobility as a service?

Ik zou dus eerst de garantie willen dat we het genoemde bedrag zullen ontvangen, of het project nu doorgaat of niet. Vervolgens zou ik graag weten hoe dat bedrag zal worden besteed en hoe de contacten hierover met de Europese Commissie verlopen.

1147 **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).** - Ik sta uiteraard achter de doelstelling om de files terug te dringen en een modal shift te realiseren, maar de aanpak van Smart Move kan me helemaal niet overtuigen.

Uit de impactstudie bleek dat Smart Move voor 94% van de Brusselse huishoudens een belastingverhoging inhoudt. Daarop verlaagde u de basisheffing voor 91% van het wagenpark, waardoor we natuurlijk niet meer weten wat de milieuwinst is of in welke mate de files gaan afnemen. Niemand lijkt de impact van de huidige plannen te kennen.

De burens in Vlaanderen en Wallonië waren not amused. Marino Keulen zei in het Vlaams Parlement ronduit "No pasarán" over een eenzijdig opgelegde Brusselse stadstol en kilometerheffing. De PS lijkt evenmin achter de plannen te staan. Paul Magnette wees zijn Brusselse vrienden terecht en in de zomer liet minister-president Vervoort zich ontglippen dat Smart Move er tijdens deze regeerperiode niet meer zou komen omdat 2022 te krap is en vanaf 2023 de verkiezingen in zicht komen, waardoor er niets meer kan gebeuren. Staan er nog andere projecten op de helling,

Une date butoir est-elle fixée, au-delà de laquelle les financements seraient perdus si le projet n'était pas réorienté ?

Quelles garanties pouvez-vous exposer, M. le ministre, pour nous assurer que, même si le projet est mis de côté, ces 68 millions d'euros ne seront pas perdus ?

Si l'Union européenne accepte de nous financer, qu'allez-vous faire de ces fonds ? Depuis le dépôt de ma question, j'ai lu que vous aviez l'intention de les investir dans des caméras pourvues du système de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation et une application. Je vous avoue avoir été très surpris, car je ne pensais pas que des investissements supplémentaires aussi considérables étaient nécessaires pour contrôler la zone de basses émissions. Des demandes d'investissements similaires avaient-elles déjà été introduites dans le cadre de ce contrôle ?

Pourquoi réintroduire un projet incertain auprès de l'Union européenne alors que d'autres, notamment en mobilité, nécessitent des financements supplémentaires conséquents, comme la ligne 3 de métro ? D'autres villes et pays ont d'ailleurs intégré énormément de projets améliorant la mobilité dans le cadre du plan de relance.

En outre, vous parliez d'une application dans cet article. Si j'ai bien compris, vous réintroduisez sous un autre angle une application liée au projet de mobilité tout-en-un, pourtant déjà prévue dans le plan de relance européen.

Je souhaiterais donc, d'abord, avoir la garantie que nous recevrons ces 60 millions, que le projet soit abandonné ou pas et, ensuite, que vous nous expliquiez la manière dont ils seront ventilés et quels sont les échanges que vous avez avec la Commission européenne sur cette matière.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais). - La stratégie de Smart Move ne suffira pas pour diminuer les embouteillages et réaliser un transfert modal.

D'après l'étude d'incidences, la quasi-totalité des ménages bruxellois paierait plus de taxes, mais vous avez ensuite diminué la taxe de base. Quel est l'intérêt ?

Les Régions wallonne et flamande s'opposent d'ailleurs à l'imposition unilatérale d'un péage et d'une taxe kilométrique par Bruxelles. Même M. Vervoort ne semble plus croire à la mise en œuvre de Smart Move durant cette législature. Compte-t-il vraiment encore mettre son accord de gouvernement en application ou d'autres projets risquent-ils aussi de tomber à l'eau ?

Il ne me paraît pas judicieux d'investir une partie des fonds de relance européens dans un projet dont la réalisation est aussi incertaine. D'autant plus que l'application MoveBrussels de la ministre Elke Van den Brandt coûtera aussi très cher.

nu het de minister-president blijkbaar niet meer interesseert om zijn regeerakkoord uit te voeren?

Ondanks al die obstakels, om nog maar te zwijgen van de juridische bezwaren, hebt u beslist om het project met Europees relancegeld te financieren. Ik heb nog altijd niet begrepen waarom. Enkele weken geleden zei de minister-president dat het de regering menens is en dat een politiek signaal aan de orde was, maar ik heb grote twijfels bij de uitgave van 51 miljoen euro relancegeld voor een project waarover zoveel onzekerheid bestaat.

1149 Bovendien zal de basisapplicatie MoveBrussels van minister Elke Van den Brandt 30 tot 40 miljoen euro kosten. Ik heb gevraagd wat het verschil is tussen de twee projecten en volgens haar was de kilometerheffing een fiscaal compromis dat tot uw project behoort en is de service van de app haar project. Dat roept heel wat vragen op.

Als minister van Begroting hebt u een goed zicht op de projecten die nog moeten worden uitgevoerd. Zijn er, naast Smart Move, nog andere projecten die niet zullen worden ontwikkeld?

Hoever staat de uitvoering van Smart Move? Hoever staan de onderhandelingen met de andere gewesten? Is er een nieuwe impactstudie? Kunt u ons die bezorgen, zodat we weten wat de effecten zijn van die lagere heffingen zowel in Brussel als in de Vlaamse Rand? De vorige impactstudie heeft vooral gekeken naar Brussel. Voor de bureaus in de Vlaamse Rand gingen de cijfers allemaal in het rood, maar u was van mening dat minder file voor hen voldoende was.

Is het project Smart Move nu al dan niet van de baan? Welke richting gaat u uit? Wat gebeurt er met het bedrag van 51 miljoen euro? Ik lees in een beslissing van de Brusselse regering dat het gaat om 68 miljoen euro. Waaraan wordt dat geld besteed: aan een app of aan camera's? Volgens mijn collega's die betrokken zijn bij de kilometerheffing voor vrachtwagens, gaat het om een heel groot bedrag. Ze begrijpen niet waarom er zoveel miljoenen euro's besteed worden aan camera's, want voor de vrachtwagens is dat helemaal niet nodig. U hebt gezegd dat u het gewest vol zal zetten met camera's. Dienen die camera's dan enkel voor Smart Move of ook voor andere zaken? Dat lijkt me sowieso geen model dat Vlaanderen en Wallonië ook kunnen ontwikkelen, want die gewesten zullen niet op elke hoek van de straat een camera plaatsen. Dat is onbegonnen werk.

1151 Europa wil bovendien dat het geld snel besteed wordt. Als er ooit een project op touw gezet wordt, zal dat dan niet verouderd zijn? De technologie in die sector evolueert immers erg snel. Kunt u daar meer duidelijkheid over geven?

Als de stadstol of de kilometerheffing er niet komt, overweegt u dan om de autofiscaliteit op een andere wijze te hervormen of bent u daar niet mee bezig?

1153 **De heer Youssef Handichi (PTB)** (in het Frans).- Er zijn drie Brusselse ministers die ons elk op een andere manier uitleggen

Outre Smart Move, quels projets risquent-ils de ne pas voir le jour ?

À quel stade en sont la réalisation de Smart Move et les négociations avec les autres Régions ? Une nouvelle étude d'incidences a-t-elle été effectuée ? Démontre-t-elle les effets de la diminution de la taxe à Bruxelles et dans sa périphérie ?

Le projet Smart Move sera-t-il réalisé ? Qu'en sera-t-il des 51 millions d'euros ? Serviront-ils au financement d'une application ou de caméras ? Pourquoi investir tant d'argent dans des caméras ? Seront-elles uniquement utilisées dans le cadre de Smart Move ? Il sera en tout cas impossible d'appliquer ce modèle dans les deux autres Régions.

Si un projet se concrétise un jour, ne sera-t-il pas dépassé, étant donné l'évolution rapide de la technologie ?

Si ce n'est de cette manière, comptez-vous réformer la fiscalité automobile autrement ?

M. Youssef Handichi (PTB).- Je suis pressé d'entendre vos réponses sur la taxe kilométrique dans le cadre de Smart Move.

dat de kilometerheffing er in deze regeerperiode waarschijnlijk niet meer komt.

Ik ben verrast dat u 68 miljoen euro van het Europese herstelplan voor dit project voorbehoudt, terwijl de kans bestaat dat de kilometerheffing tijdens deze legislatuur niet meer wordt ingevoerd.

De studie van de Ligue des familles bevestigt dat deze kilometerheffing vooral meer kosten met zich zal meebrengen voor gezinnen die niet zonder auto kunnen.

We zouden beter debatteren over efficiënt, toegankelijk en gratis openbaar vervoer.

Verdwijnt de kilometerheffing in de ijskast, of toch voorlopig? Zou die 68 miljoen euro niet beter voor andere dossiers worden gebruikt?

Nous avons trois ministres qui, chacun de manière différente, nous expliquent que, normalement, il n'y aura plus de taxe kilométrique sous cette législature. Le ministre-président a été clair à ce propos dans la presse. La ministre de la mobilité, Mme Elke Van den Brandt n'ose même plus donner de date, et vous avez annoncé dans la presse que, en étant optimiste, il y a 50 % de chances qu'elle soit mise en œuvre. D'où ma question : aurons-nous une taxe kilométrique sous cette législature ?

M. le ministre, je suis surpris de vous entendre déclarer que vous débloquent 68 millions d'euros du plan de relance européen pour ce projet, alors que la taxe kilométrique risque de ne pas être mise en œuvre au cours de cette législature. Il s'agit d'un plan de relance, pas d'un plan de contrôle des gens.

L'étude de la Ligue des familles confirme que cette taxe kilométrique sera principalement endossée par les familles qui n'ont pas d'autre possibilité que la voiture pour aller déposer les enfants à l'école et se rendre au travail. Comme le dit le PTB depuis le début, cette taxe kilométrique est injuste socialement et inefficace sur le plan environnemental.

Au lieu de taxer les gens au moyen d'une taxe kilométrique dite intelligente, nous devrions plutôt débattre de transports publics performants, accessibles et gratuits, donc d'une alternative. Je pense qu'il y a beaucoup de choses qui bougent rapidement, mais pas dans le sens que vous voulez, à savoir taxer les Bruxellois.

Cette taxe kilométrique sera-t-elle mise au placard, du moins sous cette législature ? Ces 68 millions d'euros ne seraient-ils pas mieux utilisés s'ils étaient affectés à d'autres dossiers ?

Mme Gladys Kazadi (cdH). - La Ligue des familles a publié son étude et avis sur le système de la taxe kilométrique, tel qu'envisagé en Région bruxelloise. Cet avis a été dressé en réaction à l'approbation par le gouvernement bruxellois en décembre 2020 de la première version du système, qui était accompagnée de sept exemples fictifs destinés à montrer l'impact de cette taxe.

Aucun des exemples présentés par le gouvernement ne semblait examiner la situation d'un parent devant conduire ses enfants à l'école. Dès lors, la ligue a proposé des exemples fictifs de parents. Dans ces exemples assez interpellants, on apprend que la taxe kilométrique grèverait les familles d'un montant variant entre 200 et 2.500 euros par an.

En outre, il apparaît que certaines familles se trouvent dans des situations qui ne leur permettent pas de remplir l'objectif de cette taxe et de changer de mode de transport. Plusieurs éléments rendraient ainsi impossible ce changement de comportement, comme les chaînes de déplacements multiples domicile-crèche-école-travail. À cela s'ajoutent les différentes configurations familiales, qui affectent aussi les capacités de déplacement. Enfin, les difficultés d'accès à l'offre de mobilité alternative à la voiture sont soulignées.

1155 **Mevrouw Gladys Kazadi (cdH)** (in het Frans).- *De Ligue des familles heeft een studie en advies over de kilometerheffing bekendgemaakt.*

Geen enkel voorbeeld dat de regering bij de eerste versie van de kilometerheffing heeft gegeven, had betrekking op de situatie van een ouder die zijn kinderen naar school moet brengen. Volgens de fictieve voorbeelden van de Ligue des familles zou de kilometerheffing dergelijke gezinnen 200 tot 2.500 euro per jaar kosten.

Bovendien kunnen sommige gezinnen niet van transportmiddel veranderen, zoals in het geval van meerdere opeenvolgende verplaatsingen (woning-crèche-school-werk).

49% van de Brusselse gezinnen zonder kinderen bezit een auto. Dat cijfer bedraagt 66% voor gezinnen met één kind en 71% voor gezinnen met twee of meer kinderen. De Ligue des familles formuleert ook aanbevelingen om bij de toepassing van de kilometerheffing rekening te houden met de gezinnen.

Bent u op de hoogte van de analyse en aanbevelingen van de Ligue des familles?

Welke contacten hebt u met de Ligue des familles gehad? In welke mate hebt u rekening gehouden met de gezinnen bij de uitwerking van de kilometerheffing?

Zult u in een nieuwe versie van de kilometerheffing rekening houden met de aanbevelingen van de Ligue des familles?

L'impact de la présence d'enfants sur le recours à la voiture est également visible dans les chiffres. Les ménages bruxellois sans enfant sont 49 % à posséder une voiture, 66 % lorsqu'ils ont un enfant et 71 % lorsqu'ils ont deux enfants ou plus. Les exemples et l'analyse de la Ligue des familles sont accompagnés de recommandations et d'actions concrètes afin de garantir la prise en considération des familles dans la mise en application de la taxe kilométrique. Ils proposent entre autres de supprimer ou réduire la taxe pour certaines catégories de familles, de modeler la taxe selon le nombre d'enfants, de mettre en place des modes de déplacement collectifs pour les enfants à l'école et d'améliorer le temps de parcours des transports en commun.

Finalement, ces demandes rejoignent celles de mon groupe, à savoir de fixer un délai permettant de développer des solutions alternatives et de prendre en considération toutes les situations.

Avez-vous pris connaissance de l'analyse et des recommandations de la Ligue des familles sur la taxe kilométrique ?

Quels contacts avez-vous eus avec la ligue dans le cadre de l'élaboration de la taxe kilométrique, plus particulièrement en ce qui concerne les exemples types ? Dans quelle mesure avez-vous tenu compte des situations des familles bruxelloises pour élaborer la taxe kilométrique ? Quelles relations avez-vous entretenues à cet égard avec les ministres responsables de la politique familiale en Cocof, en Cocom et au sein de la VGC ?

Enfin, à la suite de la publication de cette analyse, avez-vous pris contact avec la Ligue des familles ? Est-il déjà prévu d'intégrer ses recommandations dans une nouvelle version de votre système ?

¹¹⁵⁷ **De heer Juan Benjumea Moreno (Groen).**- De weergave van de feiten van de afgelopen maanden valt niet echt fair te noemen. Er wordt gedaan alsof er alleen maar protest en kritiek was, maar ik heb ook veel enthousiaste mensen gehoord die Vlaanderen vragen om hetzelfde te doen. Dat mogen we niet vergeten. De ambitie van de regering verdient felicitaties.

Een aantal aspecten leiden tot vertraging, maar het overleg loopt. De Vlaamse minister van Verkeer heeft laten verstaan dat ze openstaat voor een kilometerheffing, zodra er in Vlaanderen voldoende alternatieven voorhanden zijn. Dat Vlaanderen de voorbije jaren onvoldoende heeft geïnvesteerd in mobiliteitsalternatieven is misschien de kern van het probleem.

De Europese Commissie en een aantal juridische instanties werken nog aan adviezen. In afwachting daarvan wil ik u een vraag stellen over de hervorming van de belasting op pick-uptrucks. Die belasting is zo laag dat de populariteit van pick-uptrucks toeneemt, maar eigenlijk zijn dat geen auto's voor de stad. Vlaams minister van Financiën Diependaele heeft al aangekondigd dat hij de belasting wil aanpassen. Is het mogelijk om daar, in afwachting van de invoering van Smart Move, een nieuw samenwerkingsakkoord over te sluiten?

M. Juan Benjumea Moreno (Groen) (en néerlandais).- *Tout le monde ne s'oppose pas à ce système, certains invitent même la Flandre à l'adopter. La ministre flamande de la mobilité estime qu'il pourrait y être introduit dès qu'il existera suffisamment de solutions alternatives, dans lesquels la Flandre a trop peu investi ces dernières années.*

Par ailleurs, la popularité des pick-up s'accroît en raison de leur faible taxation, mais ils sont inadaptés à la ville. Cette taxe peut-elle faire l'objet d'un nouvel accord de coopération, en attendant l'introduction de Smart Move ?

1159 **De heer Marc-Jean Ghysels (PS)** (in het Frans).- De doelstelling van Smart Move is vooral om de files in de hoofdstad, die veel geld kosten, fors te verminderen.

Files zijn ook nefast voor het milieu, omdat ze tot meer uitstoot van broeikasgassen leiden. Bovendien veroorzaken ze ongeveer 1.000 vroegtijdige overlijdens per jaar.

Niemand zal nog betwisten dat de mobiliteit in Brussel grondig hervormd moet worden.

De PS hecht er veel belang aan dat de kilometerheffing geen extra moeilijkheden meebrengt voor kwetsbare gezinnen en werknemers. Het fileprobleem mag niet worden opgelost ten koste van de armsten.

We zullen ervoor zorgen dat deze heffing sociaal rechtvaardig is. Volgens het huidige plan zouden pendelaars dubbel worden belast. Smart Move mag echter geen negatieve gevolgen hebben voor de pendelaars. Sommige gezinnen zijn nu eenmaal aangewezen op de auto.

Een hervorming van dergelijke omvang kan alleen in overleg met de andere gewesten plaatsvinden. We moeten gezamenlijk optreden op het hele Belgische grondgebied.

1161 *De tarieven moeten worden herzien om meer rekening te houden met de ecologische voetafdruk. De gewestelijke beleidsverklaring voorziet in welbepaalde criteria: het gewicht, het reële vermogen en het soort brandstof.*

Zal er rekening worden gehouden met het gewicht van de voertuigen?

Wordt de belasting op de inverkeerstelling afgeschaft? Wij waren verbaasd over de aankondiging dat die belasting zou verdwijnen.

M. Marc-Jean Ghysels (PS).- Pour rappel, le but de la réforme Smart Move est avant tout de parvenir à une réduction substantielle de la congestion dans la capitale. Actuellement, celle-ci rallonge en moyenne le trajet des automobilistes de 45 minutes. Le coût en est également important : entre 1 et 2 % du produit intérieur brut, soit entre 850 millions et 1,7 milliard d'euros pour Bruxelles.

La congestion automobile est également néfaste pour l'environnement en raison de l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre qu'elle engendre. Elle a également un effet très néfaste sur la santé des personnes étant donné qu'elle cause environ 1.000 décès prématurés par an.

Le bien-fondé écologique et sanitaire de la mesure est indéniable. Je pense que plus personne ne le contestera : la mobilité bruxelloise nécessite des réformes importantes. Elle doit se réinventer dans le cadre d'une évolution sur les plans climatique et social. Certains éléments de sa version actuelle nécessitent cependant des améliorations importantes.

Le PS attache une grande importance à ce que la taxe ne puisse, en aucun cas, causer des difficultés supplémentaires pour les ménages et les travailleurs en situation précaire. C'est essentiel. La solution à la congestion automobile bruxelloise ne peut en aucun cas se faire au détriment des publics les plus fragilisés. Au Parti socialiste, nous faisons de la justice sociale une valeur primordiale. La lutte environnementale, bien que tout à fait légitime, ne peut en aucun cas aboutir à une augmentation des taxes des personnes les plus fragilisées.

Nous veillerons à ce que les mesures liées à l'application de cette taxe soient justes sur le plan social. En l'état, les navetteurs qui rentrent dans Bruxelles seraient doublement taxés. Le projet Smart Move ne doit pas avoir un effet négatif sur les navetteurs qui travaillent à Bruxelles. En effet, se déplacer en voiture est parfois la seule solution qui s'offre à ces familles.

Une réforme de cette ampleur peut uniquement se faire dans le cadre d'une concertation avec les autres Régions. Nous ne pouvons pas déclencher les hostilités avec les autres Régions, pas plus que nous ne pouvons pénaliser les travailleurs wallons et flamands qui se rendent quotidiennement à Bruxelles. Au vu des enjeux, nous avons l'obligation d'agir collectivement sur l'ensemble du territoire national.

Les critères de tarification doivent être revus pour s'insérer dans un modèle qui tienne mieux compte de l'empreinte écologique. Pour ce qui est du critère environnemental, nous devrions rappeler que la déclaration de politique régionale prévoit des critères précis - le poids, la puissance réelle et le type de carburant du véhicule -, dont la Région wallonne s'est inspirée également dans le cadre de la réforme qu'elle a entreprise de son côté.

À la veille de la conférence des parties sur le climat, la COP 26, il nous semble urgent d'avancer sur ce volet de la réforme, si elle doit voir le jour. À la suite de nos précédents débats sur ce sujet,

Welke onderhandelingen lopen er met de andere gewesten? Welke criteria worden bij de hervorming in aanmerking genomen? De PS vindt sociaal rechtvaardige maatregelen belangrijk.

tant le ministre des finances que le ministre de l'environnement avaient concédé que le critère du poids des véhicules méritait d'être pris en considération. Qu'en est-il aujourd'hui ?

Dans le projet de réforme dévoilé, vous annonciez une suppression de la taxe de mise en circulation. Nous en avons été étonnés. Qu'en est-il ?

Quelles sont les négociations en cours avec les autres Régions ? Quels sont les critères retenus pour la réforme automobile ? Je rappelle l'importance pour le Parti socialiste de mesures socialement justes.

¹¹⁶³ **De heer Guy Vanhengel (Open Vld).**- Dit debat wordt al minstens zeven of acht jaar gevoerd in het Brussels Parlement en ik hoor steeds weer dezelfde argumenten in het politieke spel tussen meerderheid en oppositie. Ik begrijp dat wel, maar af en toe moeten toch eens de puntjes op de i gezet worden.

M. Guy Vanhengel (Open Vld) (en néerlandais).- Depuis des années, majorité et opposition avancent les mêmes arguments. Ce même débat avait été mené au sujet de la taxe kilométrique pour les camions. Le système a maintenant fait ses preuves et est unanimement accepté.

Hetzelfde debat werd gevoerd over de kilometerheffing voor vrachtwagens, een initiatief dat echter gesteund werd door de drie gewesten en dat nu goed functioneert. Ook daarover werden destijds allerlei onheils spellende verklaringen en berichten de wereld in gestuurd, maar nu wordt het systeem door iedereen aanvaard en functioneert het op een correcte manier.

La tarification kilométrique intelligente pour les véhicules particuliers permettra de taxer un véhicule sur la base de son utilisation et non sa possession. Ainsi, les véhicules seront moins empruntés, ce qui contribuera à réduire les coûts environnementaux, de santé et de mobilité.

Wat is nu precies het punt van de slimme kilometerheffing voor personenvoertuigen? De essentie is dat we overstappen van een systeem waarbij het bezit van de wagen wordt belast, via de belasting op de inverkeerstelling en de verkeersbelasting, naar een systeem waarbij het gebruik van het voertuig wordt belast. De bedoeling is dat automobilisten dat voertuig zo oordeelkundig mogelijk gebruiken en het inzetten op een verstandige manier, zodat de milieu- en de gezondheidskosten die eraan verbonden zijn, maar ook de mobiliteitskosten - denk maar aan de vele files - verminderd kunnen worden.

Mme Van Achter, la N-VA, en la personne de M. Weyts, a été le premier parti à défendre le projet en Flandre. Il est d'ailleurs regrettable qu'il n'ait pas été plus loin, par crainte de perdre des électeurs. Dans ce dossier, Bruxelles pourrait prendre les devants. D'autant plus que les employeurs et le gouvernement flamand soutiennent ce type de réformes fiscales.

Mevrouw Van Achter, de N-VA was met minister Weyts een van de eerste partijen om ook aan Vlaamse kant het project aan te kaarten en heeft het nodige studiewerk laten uitvoeren. Het is een beetje jammer dat uw partij uit vrees voor de kiezer haar staart heeft ingetrokken. In dit dossier mag Brussel weleens het voortouw nemen en de juiste richting inslaan. U zult wel gemerkt hebben dat er her en der sprake is van voortschrijdend inzicht. Zowel de werkgevers als de leden van de Vlaamse regering spreken zich uit voor dit type van fiscale hervorming.

Reste à savoir quand la réforme fiscale sera introduite. Les trois Régions devront sans conteste se concerter.

¹¹⁶⁵ Zoals Vlaams minister van Mobiliteit Lydia Peeters heeft gezegd, is de vraag niet of de belastinghervorming er komt, maar wanneer. Het staat ook buiten kijf dat daar veel overleg voor nodig is, liefst met de drie gewesten samen.

Du temps où j'étais ministre, la tarification kilométrique intelligente n'a pas vu le jour en raison du revirement de plusieurs partis, à l'approche des élections. J'espère que nous adopterons maintenant cette mesure particulièrement efficace - d'après les spécialistes - pour résoudre les problèmes de mobilité et environnementaux.

Ikzelf heb destijds onderhandelingen gevoerd met mijn Vlaamse en Waalse collega's van Financiën en van Mobiliteit, maar omdat toen we heel dicht bij de verkiezingen zaten en meerdere partijen van standpunt zijn veranderd, is de slimme kilometerheffing toen niet meer gerealiseerd. Hopelijk lukt het ons nu om onze moed samen te rapen en door te zetten met een maatregel die alle

specialisten naar voren schuiven als een bijzonder doeltreffende oplossing voor de mobiliteits- en milieuproblemen, onder meer in de steden.

Zowel de Gezinsbond als onze vriendelijke en hard werkende collega, de heer David Weytsman, proberen al in te schatten welke effecten de slimme kilometerheffing op de gezinnen zal hebben. Het is nog veel te vroeg om die oefening te maken. Eerst moet het principe worden aanvaard en moet worden bepaald waar we de cursor zullen plaatsen en welke bedragen iedereen zal moeten bijdragen. Zo ver zijn we op dit ogenblik evenwel nog niet.

De overheid moet ervoor zorgen dat de slimme kilometerheffing redelijk blijft. Naar mijn oordeel zou die niet meer mogen kosten dan wat de doorsnee gebruiker nu elk jaar aan verkeersbelasting betaalt. Voor die heffing zal rekening worden gehouden met het type voertuig, het type weg en het tijdstip. De betrokkenen moeten zelf uitzoeken hoe ze bijkomende kosten kunnen vermijden. De bedoeling is niet om geld te verdienen met de belastinghervorming, maar om aan milieu- en mobiliteitsdoelstellingen te werken.

²¹⁰⁵ **De heer Sven Gatz, minister.-** Ik wil er vooreerst op wijzen dat de Brusselse regering Smart Move niet in vraag stelt. Dat neemt niet weg dat het – zeker politiek gezien – allerm minst een eenvoudig dossier is.

Ik zal niet te lang blijven stilstaan bij wat u al weet. Het regeerakkoord is duidelijk: de regering wil een interregionaal samenwerkingsakkoord sluiten met het oog op de invoering van een intelligente kilometerheffing voor lichte voertuigen in het grootstedelijke gebied of op het gehele nationale grondgebied.

Een aantal sprekers heeft verwezen naar de negatieve effecten ten gevolge van files, zowel op economisch gebied als op het vlak van de gezondheid. Dat is ook de reden waarom de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling, het Federaal Planbureau en de Europese Commissie al een tijdje pleiten voor doorbraken in dit dossier, in Brussel maar ook elders.

Het is dus zeker geen Brussels fantasietje, zoals sommigen beweren. Het Vlaams Netwerk van Ondernemingen heeft recent met een aantal andere eerbiedwaardige economische organisaties nogmaals gevraagd om iets te doen aan het fileprobleem in het hele land.

²¹⁰⁷ (verder in het Frans)

Zelfs de Vlaamse minister van Financiën gaf aan dat de invoering van een kilometerheffing onvermijdelijk is.

Een reeks ordonnanties over dit onderwerp werd in tweede lezing goedgekeurd. Het Overlegcomité wil de Raad van State om een gedetailleerd advies over Smart Move vragen.

Il est trop tôt pour déterminer les effets de cette taxe sur les ménages. Nous devons d'abord adopter le principe, établir où placer le curseur et définir quel montant les utilisateurs devront payer.

La tarification doit en outre rester raisonnable et ne pas dépasser ce que paie annuellement un utilisateur ordinaire. La taxe variera en fonction du moment, et du type de véhicule et de route. Les utilisateurs devront eux-mêmes trouver des solutions pour éviter des frais supplémentaires. Cette réforme fiscale vise non pas à remplir les caisses de la Région, mais à atteindre les objectifs fixés en matière environnementale et de mobilité.

M. Sven Gatz, ministre (en néerlandais). - Tout d'abord, le gouvernement bruxellois ne remet pas en cause le projet Smart Move et a toujours bien l'intention de conclure un accord de coopération interrégionale en vue d'introduire une redevance kilométrique intelligente pour les véhicules légers dans la zone métropolitaine ou sur l'ensemble du territoire national.

Plusieurs intervenants ont évoqué les effets négatifs des embouteillages. L'Europe et même l'OCDE plaident pour que ce dossier avance. Il ne s'agit donc certainement pas d'un fantasme bruxellois, comme certains le prétendent.

(poursuivant en français)

Même le ministre flamand des finances a laissé entendre, en juin de cette année, qu'une taxe kilométrique devait inévitablement être envisagée dans une prochaine législature.

Comme vous le savez, au début de l'année, une concertation interfédérale a été lancée sur le projet bruxellois. Après un premier rapport intermédiaire au Comité de concertation, plusieurs projets d'ordonnance fiscale ont été approuvés en

Om de juridische bezorgdheden van de andere gewesten weg te nemen, hebben we de directoraten-generaal Mobiliteit en Vervoer (DG Move) en Concurrentie geraadpleegd, en de FOD Financiën om een btw-ruling en een analyse van de impact op de federale belastingen gevraagd.

De positieve adviezen van het DG Move en het DG Concurrentie zijn aan de Raad van State overgemaakt. De Raad van State zal zijn advies waarschijnlijk midden oktober bekendmaken. In afwachting is het constructieve interfederale overleg even stopgezet.

²¹⁰⁹ *(verder in het Nederlands)*

Zodra het advies van de Raad van State er is, pikken we de draad met de andere gewesten en de federale regering weer op en hakken we de nodige knopen door.

Ik kan niet vooruitlopen op het advies van de Raad van State. Het staat hoe dan ook in de sterren geschreven dat een kilometerheffing de mobiliteitstoekomst in het Brussels Gewest, in de rest van België en op andere plaatsen in Europa en Noord-Amerika zal bepalen. Daarom blijven we voorbereidende investeringen doen.

De Europese herstellfondsen worden ingezet voor de globale ontwikkeling en invoering van Smart Move. Denken we maar aan de gevoerde impactstudies en personeelskosten, maar voornamelijk ook aan investeringen in software, licenties en IT-infrastructuur, die ons bijvoorbeeld in staat zullen stellen om de back- en frontendoplossing van Smart Move te verbinden met de bestaande systemen.

Daar hoort ook de uitbouw van een crm-oplossing (customer relationship management) bij, om het te verwachten hoge volume aan klantencontacten in goede banen te leiden. Daarnaast gebruiken we de herstellfondsen ook voor de ontwikkeling van een app die onder meer de kilometerregistratie mogelijk moet maken.

²¹¹¹ *(verder in het Frans)*

De gedragsturende werking van de app is een belangrijk onderdeel van Smart Move. Een toegankelijk overzicht van de kostprijs van elke verplaatsing en een duidelijk aanbod van alternatieve vervoersmiddelen - mobility as a service - kunnen

deuxième lecture. Lors de la concertation interfédérale, il a en effet été convenu de demander un avis approfondi au Conseil d'État sur la proposition Smart Move.

Afin de répondre aux préoccupations des autres Régions - essentiellement d'ordre juridique - diverses instances compétentes ont également été consultées dans l'intervalle, à savoir les directions générales de la mobilité et des transports (DG Move) et de la concurrence (DG Concurrence), une demande de ruling au service public fédéral Finances en matière de TVA, ainsi qu'une demande d'impact sur les impôts fédéraux.

Je vous ai déjà informé en août, en réponse à la question écrite n° 368, que nous avions entre-temps reçu des avis positifs de la part de la DG Move et de la DG Concurrence. Ces avis ont également été transmis au Conseil d'État, en complément du dossier Smart Move.

Nous avons compris du Conseil d'État que l'avis, dont nous avons réellement besoin, sera probablement rendu d'ici la mi-octobre. Dans l'attente, la concertation interfédérale, qui a été constructive jusqu'à présent, a été temporairement suspendue.

(poursuivant en néerlandais)

Je ne peux pas anticiper l'avis du Conseil d'État, mais il est clair qu'une taxe kilométrique déterminera l'avenir de la mobilité en Région bruxelloise et ailleurs. Voilà pourquoi nous continuons à réaliser des investissements préparatoires.

Les fonds de relance européens sont utilisés pour le développement et la mise en œuvre globaux de Smart Move. Cela comprend les études d'incidences, les frais de personnel, les investissements dans les logiciels, les licences et l'infrastructure informatique ainsi que l'élaboration d'une solution de gestion de la relation client.

(poursuivant en français)

Outre la taxe kilométrique, l'aspect comportemental de l'application a constitué dès le départ un élément important de Smart Move. Je vous invite d'ailleurs à prendre connaissance d'une étude suisse qui vient de sortir sur le sujet. Après tout, donner un aperçu du coût social (et privé) de chaque déplacement

bijdragen aan de modal shift. We beraden ons over mogelijke synergieën tussen gewestelijke initiatieven.

We overwegen om de automatische nummerplaatherkenning (ANPR) uit te breiden, bijvoorbeeld door de komende twee jaar 400 camera's te installeren. Voor dynamische systemen als de kilometerheffing moeten duizenden trajecten gevolgd worden. Voor de lage-emissiezones volstaat een ring van camera's rondom de stad, maar voor Smart Move is een betere dekking nodig om efficiënt te kunnen controleren.

2113 *(verder in het Nederlands)*

Omdat controle door agenten op de weg ook belangrijk is, worden eveneens middelen vrijgemaakt voor de uitbreiding van de mobiele controleteams van Brussel Mobiliteit.

Wat de vraag naar een nieuwe impactstudie betreft, herhaal ik dat het geselecteerde tariefscenario wel degelijk werd berekend in de impactstudie. Ik verwijs daarvoor naar scenario F in de studie. De diverse bestudeerde scenario's verschillen bovendien niet substantieel van elkaar en blijven dus relevant.

Het heeft geen zin om allerlei impactstudies voortdurend te veranderen zolang we niet met de andere gewesten en de federale overheid een gemeenschappelijke basis kunnen vinden na het advies van de Raad van State. Dat niet alle scenario's voor elk deel van de studie werden doorgerekend, heeft op zich geen impact op de conclusies. Een revisie van de bestaande studie is daarom niet gepland en is ook niet opportuun.

Wat de publieke testfase van de applicatie betreft, moet nog worden bepaald op welke manier welk specifiek testpubliek zal worden aangesproken om deel te nemen. Op dit ogenblik heb ik daarover geen verdere informatie mee te delen.

Over de privacy ten slotte liet ik eerder al weten dat Brussel Fiscaliteit een eerste impactanalyse had uitgevoerd over de gegevensverwerking die nodig zal zijn voor Smart Move. Die analyse werd uitgevoerd om al in dit stadium na te gaan of de gemaakte keuzes in

de manière accessible et mettre en évidence les différents modes de transport alternatifs - en intégrant le système régional de mobilité tout-en-un (mobility as a service, MaaS) - peut contribuer de manière importante à un transfert modal. Il s'agit d'une méthode d'incitation qui donne aux gens un aperçu des options alternatives à la voiture.

En ce qui concerne les aspects MaaS, il me semble évident, comme je l'ai déjà dit au sein de cette commission, que des synergies seront de toute manière recherchées entre les différentes initiatives régionales. Des consultations sont en cours à ce sujet.

En outre, une expansion considérable du système de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (ANPR) est en effet envisagée. Pour l'instant, les hypothèses sont de 400 caméras à installer au cours des années 2022-2023. Le réseau de caméras servira pour les contrôles. En effet, un système dynamique tel qu'une taxe kilométrique doit pouvoir enregistrer le lieu et l'heure de centaines de milliers de trajets. Pour la zone de basses émissions (LEZ), une ceinture de caméras autour de la ville suffit, mais pour Smart Move, nous avons besoin d'un réseau de caméras avec une plus grande couverture pour s'assurer que les utilisateurs respectent les règles. De plus, la couverture des caméras devait de toute façon être sensiblement augmentée, compte tenu des futures avancées concernant les normes LEZ (et donc du nombre de véhicules concernés).

(poursuivant en néerlandais)

Les contrôles étant importants, il faudra investir dans le renforcement des équipes mobiles de contrôle de Bruxelles Mobilité.

Quant à de nouvelles études d'incidences, le scénario du tarif retenu est calculé dans l'actuelle. Avant d'éventuellement revoir celle-ci, nous devons trouver un terrain d'entente avec les autorités régionales et fédérale, suivant l'avis du Conseil d'État. Les conclusions des études n'étant pas erronées, une révision n'est ni planifiée, ni nécessaire.

Le public cible qui sera chargé de tester l'application doit encore être défini. Je n'ai pas d'autres informations à communiquer à ce stade.

Bruxelles Fiscalité a effectué une première analyse d'impact pour s'assurer que le système de traitement de données nécessaire pour Smart Move respecte le règlement général sur la protection des données.

overeenstemming zijn met de zogenaamde gouden regels van de Algemene Verordening gegevensbescherming, namelijk de rechtmatigheid, de noodzakelijkheid en de evenredigheid van de gegevensverwerking.

2117 (verder in het Frans)

Enkel de absoluut noodzakelijke gegevens zullen ingezameld en gebruikt worden. Het ANPR-systeem is opgenomen in het gewestelijk videobewakingsplatform, waar ook andere gewestelijke instanties en politiezones gebruik van maken. De beelden zullen maximaal dertig dagen worden bijgehouden, behalve als er een overtreding is vastgesteld.

In de loop van oktober zal de Gegevensbeschermingsautoriteit haar advies uitbrengen.

2119 (verder in het Nederlands)

Kortom, het wordt een belangrijke maand, met de adviezen van de Raad van State en de Gegevensbeschermingsautoriteit. Ik zal niet ingaan op alle detailvragen. De opmerking over de lichte vrachtwagens vind ik wel relevant, net als de opmerkingen over de sociale impact van Smart Move, maar ik ben niet van plan om het dossier te wijzigen voor de adviezen bestudeerd zijn.

2121 (verder in het Frans)

Ik ben op de hoogte van de studie van de Ligue des familles en sta altijd open voor overleg.

2123 (verder in het Nederlands)

Volgende week of de week erna weten we meer. Ik kijk al uit naar onze verdere debatten. Dit is en blijft immers een belangrijk dossier voor de toekomst van Brussel.

2125 **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans).- *Doordat niet langer het bezit, maar het gebruik van een auto wordt belast, zullen sommige kleine zelfstandigen meer moeten betalen als er een kilometerheffing komt. Om die reden zouden we gemakkelijk tegen de kilometerheffing kunnen zijn, maar simulaties tonen aan dat andere mensen dan weer minder betalen.*

We moeten onze verantwoordelijkheid nemen. Brussel kreunt onder de verkeersoverlast. De lockdown was vreselijk, maar bracht ons tenminste schonere lucht en er was minder verkeer.

(poursuivant en français)

En outre, l'ordonnance prévoit explicitement une limitation des données qui seront utilisées dans le cadre de Smart Move et de son contrôle : seules les données absolument nécessaires seront collectées et utilisées.

Le réseau ANPR employé pour les contrôles dans le cadre de Smart Move est également intégré à la plate-forme bruxelloise de vidéoprotection, le système sécurisé développé par Bruxelles Prévention et sécurité et par le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise et auquel recourent actuellement d'autres partenaires régionaux ainsi que les différentes zones de police.

Il est également prévu que les images ne pourront être conservées que durant une période de 30 jours, sauf si une infraction est constatée.

Enfin, un avis a également été demandé à l'Autorité de protection des données ; il est attendu dans le courant du mois d'octobre.

(poursuivant en néerlandais)

Les remarques concernant les camions légers et l'impact social de Smart Move sont pertinentes, mais je n'ai pas l'intention de modifier le dossier avant que les avis soient étudiés.

(poursuivant en français)

J'ai bien sûr pris connaissance de l'étude de la Ligue des familles et je suis toujours prêt à ouvrir le dialogue.

(poursuivant en néerlandais)

Nous en saurons plus la semaine prochaine ou la suivante sur ce dossier important pour le futur de Bruxelles.

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Je remercie M. Vanhengel de son intervention dans ce dossier. Avec un système de taxation sur l'utilisation et non la possession, certaines familles, certains petits indépendants vont payer plus cher. Pour cette raison, il serait facile de dire que nous sommes contre. Mais nous avons fait des simulations qui démontrent que d'autres payeront moins, comme l'a dit M. Vanhengel.

Nous devons nous montrer responsables dans ce dossier. Bruxelles et les Bruxellois étouffent ! Il faut supprimer les embouteillages. Nous avons connu cela pendant le confinement.

Ik begrijp de bezwaren van de Ligue des familles. Sommige doelgroepen moeten natuurlijk een vrijstelling van de kilometerheffing krijgen, maar ik denk niet dat de Ligue des familles het een goede zaak vindt dat 12.000 mensen vroegtijdig sterven omdat ze fijnstof inademen.

²¹²⁷ *Filestress heeft ook gevolgen voor de gezondheid. De economische kostprijs van de files bedraagt 1 tot 2% van het bruto binnenlands product.*

We moeten de files dus koste wat kost terugdringen, maar dan zonder burgers en vervoermiddelen tegen elkaar uit te spelen.

De geplande kilometerheffing moet nog hier en daar worden bijgestuurd, maar ik denk dat de belasting op het gebruik van auto's rechtvaardig, evenwichtig en efficiënt is.

²¹²⁹ **De heer David Weytsman (MR)** (in het Frans).- *U moet alles in het werk stellen om die Europese financiering van ruim 60 miljoen euro te bestendigen. We zouden ze onder andere kunnen gebruiken voor de verdere uitbouw van het openbaar vervoer in het Brussels Gewest.*

(Onverstaanbaar)

²¹³¹ **Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA)**.- *Eerst wil ik reageren op wat de heer Vanhengel zonet heeft gezegd. Ik wil heel duidelijk stellen dat ik geen kritiek heb op de invoering van een kilometerheffing. Ik heb altijd gezegd en zal dat ook blijven zeggen, zowel binnen als buiten mijn partij, dat een belasting op gebruik intelligenter is dan een belasting op bezit.*

Ik ben echter wel gekant tegen Smart Move, het initiatief van de Brusselse regering. Voor mij gaat het om een ondoordacht, slecht aangekondigd en ook nog eens traag gefinancierd project. De regering stuurt de factuur naar haar burelen en voorziet in compensaties voor de Brusselaar, zodat ze het draagvlak voor

C'était une période atroce pour tout le monde, mais il y avait au moins cette qualité de l'air, cette qualité de vie retrouvée, cet apaisement sur nos routes, dans nos villes et dans nos quartiers.

J'entends les objections de la Ligue des familles. Certains publics devront évidemment être immunisés dans ce nouveau système. Mais je ne pense pas que la Ligue apprécie non plus qu'en inhalant des particules fines, 12.000 personnes décèdent prématurément chaque année en Belgique, d'autant qu'il s'agit principalement d'enfants, dont les voies respiratoires sont plus perméables et plus fragiles. C'est énorme !

Le stress lié aux embouteillages a également des conséquences sur la santé physique et le développement de maladies. En outre, le coût économique des bouchons est compris entre 1 et 2 % du PIB, soit 4 à 8 milliards d'euros chaque année.

Il est indispensable d'atteindre cet objectif de réduction des embouteillages, sans toutefois opposer les citoyens, ni les modes de transport les uns aux autres. Il faut remplacer la taxation à la possession par une taxation à l'usage avec, évidemment, des effets correcteurs pour certaines personnes.

Je pense que le système envisagé, même s'il doit être rééquilibré dans certains points, est juste, équitable et efficient. Les Bruxellois doivent retrouver la santé et il faut en finir avec le stress pesant sur la ville, la santé et l'économie. Bruxelles doit cesser d'étouffer.

M. David Weytsman (MR).- *J'insisterai auprès de vous pour que l'on ait toutes les garanties sur la pérennisation de ce financement de 60 millions d'euros, et que l'on ne perde pas ce financement européen qui, à mon sens, aurait pu financer de nombreuses politiques, notamment d'extension des transports en commun en Région bruxelloise.*

Avez-vous une idée,

(Inaudible)

dans ce financement global, entre les investissements pour le système de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation et celui de l'application, par rapport à ce que vous nous avez présenté ?

Mme Cielte Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Je n'émet pas de critiques sur la tarification kilométrique, car une taxation sur l'utilisation est plus adaptée que celle sur la possession. En revanche, je m'oppose à Smart Move car il s'agit d'un projet annoncé, conçu et financé de manière inadaptée. J'espère donc qu'un autre sera adopté un jour pour véritablement lutter contre les embouteillages. Dans l'enseignement néerlandophone à Bruxelles, près de la totalité des enseignants sont des navetteurs. Si Smart Move est introduit, ils ne viendront plus travailler chez nous. Vous mettez en place ce projet sans vous soucier des autres secteurs.*

de kilometerheffing onderuitgehaald heeft en de burens op stang heeft gejaagd.

We zullen zien. Hopelijk komt er ooit een goed project en wordt er effectief iets aan het fileleed gedaan. Achter Smart Move kan ik echter niet staan.

We hebben vandaag onvoldoende leerkrachten in het Nederlandstalige onderwijs in Brussel. Niet minder dan 91% van hen pendelt uit Vlaanderen naar de Brusselse scholen. Aan de schoolpoort hoor ik leerkrachten zeggen dat, als er een kilometerheffing wordt ingevoerd, ze niet meer zullen komen werken.

Ik maak me dan ook grote zorgen, ook voor vele andere Brusselse sectoren. U reikt geen oplossing aan voor de pijnpunten en zet het project gewoon voort.

Bovendien zijn een aantal van mijn vragen onbeantwoord gebleven. U verwijst stevast naar scenario F uit de impactstudie, maar als ik het goed begrepen heb, gaat die studie uit van een basisheffing die twee- tot viermaal hoger is dan de heffing die de regering uiteindelijk gepresenteerd heeft. Uiteraard is de impact op de files groter als de basisheffing hoger ligt. Ik begrijp dan ook niet dat u blijft herhalen dat al uw berekeningen met scenario F overeenstemmen.

2135 Vervolgens begrijp ik nog altijd niet waarom er herstellfondsen naar Smart Move gaan, omdat er nog zo veel onduidelijkheid heerst. U investeert miljoenen euro's in IT-infrastructuur, software, crm-oplossingen, vierhonderd camera's enzovoort.

Als puntje bij paaltje komt, moeten die dingen niet alleen in Brussel, maar ook op andere plaatsen werken. Ik zie het gewoon niet voor me, tenzij u denkt dat alles ook in heel Vlaanderen toepasbaar is. Maar gelooft u echt dat er op elke straathoek in Vlaanderen een camera komt? Dat lijkt me heel duur. Ik vind het gewoon slecht beleid dat u zo'n groot deel van de herstellfondsen daarin investeert.

2137 **De heer Youssef Handichi (PTB) (in het Frans).**- We vragen een duidelijk standpunt. Verwijzen naar de algemene beleidsverklaring volstaat niet, want niet alles wat daarin staat, wordt werkelijk gerealiseerd.

Mijnheer Vanhengel, het lijkt me duidelijk dat de kilometerheffing werknemers en gezinnen geld gaat kosten. De minister van Begroting heeft het over een opbrengst van de kilometerheffing ten bedrag van 500 miljoen euro, terwijl de oude verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling maar 220 miljoen euro opbrachten.

Iedereen is het erover eens dat Brussel stikt, maar belastingen zijn niet de oplossing. Er is nood aan een alternatief voor de auto.

En outre, une partie de mes questions restent sans réponse. Vous vous référez au scénario F de l'étude d'incidences, mais si j'ai bien compris, cette étude suppose un prélèvement de base deux à quatre fois plus élevé que celui finalement présenté par le gouvernement.

Il est regrettable que vous investissiez une telle part des fonds de relance dans Smart Move, un projet incertain.

En fin de compte, les dispositifs technologiques nécessaires à votre plan devront fonctionner hors de Bruxelles également, ce qui me semble improbable. Une caméra pourra-t-elle réellement être installée à chaque coin de rue en Flandre ?

M. Youssef Handichi (PTB).- En raison de ma mauvaise connexion, je n'ai pas pu entendre la réponse du ministre sur l'étude de la Ligue des familles. J'ai toutefois failli tomber de ma chaise quand je l'ai entendu évoquer l'étude de l'avocat, qui reflète la position du patronat flamand.

Je répondrais au ministre que tout ce qui est inscrit dans la déclaration de politique générale (DPG) ne sera pas forcément réalisé. Par exemple, elle prévoit la création de 6.500 logements sociaux. Or, nous en comptabilisons seulement 430 à l'heure actuelle. Nous souhaitons un positionnement clair. La référence à la DPG ne suffit pas.

Pour répondre à M. Vanhengel, je pense qu'il est assez clair que la taxe kilométrique va mettre les ménages à contribution. Nous avons cité l'étude de la Ligue des familles. Le ministre du budget parle d'un montant de 500 millions d'euros, alors que les anciennes taxes de circulation et de mise en circulation

2139 *Als u zich echt zorgen maakt over de 600 of 800 mensen die vroegtijdig sterven door de slechte luchtkwaliteit, kunt u beter het openbaar vervoer promoten of zelfs gratis maken.*

2141 **De heer Juan Benjumea Moreno (Groen).**- Ik begrijp dat de regering op het advies van de Raad van State wacht om verdere stappen te zetten.

Ik sluit mij volledig aan bij de betogen van mevrouw Maison en de heer Vanhengel. Het is hoog tijd dat er eindelijk werk van een slimme kilometerheffing wordt gemaakt. Er wordt al twintig jaar over de maatregel gesproken. Het zou zonde zijn om die nog eens twintig jaar uit te stellen. De maatregel wordt al met succes in andere steden toegepast, en dat met een iets oudere technologie. Ze kan hier dus nog beter worden toegepast. Het project ligt klaar.

De collega's die vrezen dat de fiscale last zal verhogen, raad ik aan om de impactstudie te lezen. Daaruit blijkt duidelijk dat het niet om een belastingverhoging, maar enkel om een belastingverschuiving gaat.

2143 **De heer Marc-Jean Ghysels (PS)** *(in het Frans).*- *U kent het standpunt van de PS: we willen vooruit, op voorwaarde dat de zwaksten in de maatschappij het gelag niet betalen.*

De regering zet stappen in de goede richting. Het jongerentarief van 1 euro/maand voor het openbaar vervoer is daar slechts een voorbeeld van. Doet u zo voort, mijnheer de minister. U krijgt onze steun om een rechtvaardig en evenwichtig plan uit te werken.

2145 **De heer Guy Vanhengel (Open Vld).**- Ik ben blij dat mevrouw Van Achter haar standpunt verduidelijkt heeft en ik onthoud dat zij voorstander van het principe van een kilometerheffing is.

2147 *(verder in het Frans)*

Om de minstbedeelden in het Brussels Gewest te helpen, moeten we naar een systeem waarin iedereen die de voordelen van het gewest geniet, ook meebetaalt. De hervorming van de registratierechten heeft er zo toe geleid dat wie hier in vastgoed investeert zonder er te wonen, ook een bijdrage levert.

rapportaient 220 millions d'euros. Il est clair que l'on va chercher l'argent chez les travailleurs et les ménages.

Tout le monde est d'accord pour dire que Bruxelles étouffe, mais la solution n'est pas adaptée. Il ne faut pas taxer les gens, mais offrir une alternative à la voiture.

Si l'on s'inquiétait véritablement des 600 ou 800 personnes qui meurent prématurément en raison de la mauvaise qualité de l'air, on promouvrait le transport public, et même les transports publics gratuits. Cette solution est dans l'air du temps, elle est moderne et permet de ne pas taxer les gens.

M. Juan Benjumea Moreno (Groen) *(en néerlandais).*- *Il est effectivement grand temps qu'une tarification kilométrique intelligente soit mise en place, car il en est question depuis vingt ans. Ce principe fonctionne dans d'autres villes qui disposent de technologies moins avancées.*

En outre, l'étude d'incidences démontre qu'il n'y aura pas d'augmentation d'impôt mais seulement un glissement de taxation.

M. Marc-Jean Ghysels (PS).- Vous connaissez la position du PS : nous sommes favorables à une avancée dans ce dossier, dans la mesure où les plus fragiles ne sont pas touchés.

Sans répondre aux slogans populistes d'un certain collègue, je constate que ce gouvernement va dans le bon sens. Je ne citerai qu'un exemple, en matière de transports en commun : le tarif pour les jeunes, à un euro par mois. Nous ne sommes pas encore à la gratuité, mais nous sommes sur la bonne voie. Continuons donc à progresser en ce sens. M. le ministre, vous avez tout notre soutien pour parvenir à un projet juste et équilibré.

M. Guy Vanhengel (Open Vld) *(en néerlandais).*- *Je retiens que Mme Van Achter est favorable au principe d'une tarification kilométrique.*

(poursuivant en français)

M. Handichi, je n'ai pas honte de dire qu'une grande partie de ceux qui profitent des investissements de notre Région pour, par exemple, venir y travailler ou y investir dans l'immobilier, devraient également supporter les charges de la Région bruxelloise.

Pour agir au bénéfice des moins nantis de notre Région, il faudra passer par un système auquel participent tous ceux qui profitent du bien-être de notre Région et des investissements

Ik ben tevreden met het antwoord van de minister en wens hem goede moed. We zijn op de goede weg en ik weet zeker dat we de collega's van de andere gewesten ook kunnen overtuigen.

du gouvernement bruxellois. C'est là l'enjeu, et c'est de là que proviennent les millions inscrits dans le budget.

Dans le secteur immobilier par exemple, la réforme du droit d'enregistrement a permis d'inclure ceux qui investissent dans la Région pour y faire des profits sans y habiter. Si nous n'y parvenons pas pour la tarification kilométrique, nous ne pourrions pas résoudre le problème.

Je suis satisfait de la réponse de M. le ministre et je lui souhaite beaucoup de courage. Je pense que nous sommes sur la bonne voie, et je suis persuadé qu'en travaillant avec persévérance, nous parviendrons à convaincre nos collègues des autres Régions.

2149 **De heer Sven Gatz, minister (in het Frans).**- *De Brusselse regering investeert meer in openbaar vervoer dan de regeringen van andere gewesten. Sommigen verwijten ons dat.*

M. Sven Gatz, ministre.- Je voudrais encore souligner le fait que notre gouvernement est celui qui investit le plus dans les transports publics. Certains nous le reprochent, car il est vrai que nous devons également chercher le meilleur équilibre financier.

We hebben natuurlijk over een belastinghervorming op het oog waardoor de Brusselaar geen verkeersbelasting of belasting op de inverterstelling meer betaalt, maar een kilometerheffing.

Ensuite, lorsque nous parlons de taxer les gens, nous parlons bien d'un glissement de la fiscalité où les Bruxellois ne paieraient plus ni taxe de circulation ni taxe de mise en circulation. Il est important de le rappeler.

Het budget voor die kilometerheffing is niet uit de lucht komen vallen. Het is grotendeels gebaseerd op de ervaring in Londen. De opzet van zo'n operatie vergt eerst en vooral investeringen. Ik stel voor dat we er tijdens de begrotingsbesprekingen op terugkomen.

Le budget n'est pas sorti de nulle part. Il est en grande partie basé sur l'expérience de référence à Londres. Le lancement d'une telle opération demande avant tout des investissements. Je vous propose d'y revenir dans le cadre des débats budgétaires. Smart Move est intégré dans le budget et je souhaiterais en débattre en profondeur dans cette commission.

2151 *(verder in het Nederlands)*

(poursuivant en néerlandais)

Niemand kan beweren dat we ons niet op de toekomst voorbereiden. Dat is uiteindelijk wat van een regering mag worden verwacht.

Le gouvernement a décidé de puiser dans les fonds de relance pour financer un projet qui devra être réalisé tôt au tard. Nous nous efforçons de nous concerter avec les autres Régions tout en réalisant déjà un certain nombre d'investissements.

De regering heeft deze zomer beslist om te putten uit de herstelfondsen voor investeringen in iets wat er vroeg of laat toch komt. Als we dat niet deden, zou ons een gebrek aan moed en daadkracht verweten worden.

- *Les incidents sont clos.*

We proberen twee zaken te combineren: enerzijds overleg met de andere gewesten voeren en anderzijds al een aantal investeringen realiseren.

- *De incidenten zijn gesloten.*

2157 **VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER**

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME CIELTJE VAN ACHTER

2157 **aan de heer Sven Gatz, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, de Promotie van Meertaligheid en van het Imago van Brussel,**

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

2157 **betreffende "de rol van het Engels in Brussel".**

2159 **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Afgelopen zomer ontstond er een kleine polemiek toen staatssecretaris Pascal Smet bekendmaakte dat de Brusselse Open Monumentendagen een nieuwe naam zouden krijgen. Officieel mogen we niet langer spreken van Open Monumentendagen, maar van Heritage Days. Om die naamswijziging te motiveren, wees de heer Smet met een beschuldigende vinger naar de Franstaligen. De Franstalige term, Les Journées du patrimoine, zou een seksistische connotatie hebben. Waarom ook de mooie Nederlandstalige term moest wijken, is mij echter een raadsel.

Hoezeer de motivering van de beslissing van de heer Smet ook een debat op zich waard is, ik wil het hier niet over dat specifieke geval hebben, maar over het gebruik van het Engels. Voor de nieuwe Engelstalige term Heritage Days moesten de Nederlands- en Franstalige namen sneuvelen en dat op zich vind ik zonde. Tweetaligheid is immers eigen aan Brussel. Het is iets dat de Brusselaars met elkaar kan verbinden. Zeker wanneer het over ons erfgoed gaat, is het die tweetaligheid die onze geschiedenis en onze cultuur mee heeft vormgegeven.

Hoe langer hoe meer lijkt de politiek die tweetalige eigenheid in vraag te stellen en zelfs op de helling te plaatsen. Het is niet de eerste keer dat een tweetalige, en in feite typisch Brusselse term moet wijken voor een Engels begrip. Overheidsadministraties ondergingen de voorbije jaren in ijltempo naamswijzigingen. De Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd omgedoopt tot citydev.brussels, Brussel Stedenbouw en Erfgoed heet sinds 2018 urban.brussels en de Gewestelijke Investeringsmaatschappij voor Brussel werd finance&invest.brussels.

2161 Ook zowat elk plan, ieder initiatief en elk evenement dat de Brusselse overheid de voorbije jaren bedacht, kreeg een Engelse naam. Ik denk aan Fix My Street, de Be Homepremie, de projectoproep be.exemplary, Good Move, Smart Move, MoveBrussels enzovoort.

Begrijpt u mij niet verkeerd: een wijdverbreide kennis van het Engels biedt opportuniteiten. Het Engels geeft ons de mogelijkheid om toeristen eenvoudiger te bereiken. Het maakt het ons gemakkelijker om nieuwkomers die nog geen Nederlands of Frans konden leren, alvast op weg te helpen. Maar het Engels is wat mij betreft geen Brusselse taal. En hoe langer hoe meer betwijfel ik of u er ook zo over denkt.

Hoe kijkt u met uw bevoegdheid inzake meertaligheid naar de verengelsing van onze overheidsadministraties en -initiatieven? Steunt u die beslissingen? Verzet u zich ertegen?

Waarom kiest de regering de laatste jaren stelselmatig voor Engelstalige namen in plaats van namen die de tweetaligheid van onze stad in de verf zetten?

Welke rol ziet u zelf weggelegd voor het Engels in Brussel, op korte en op lange termijn? Ziet u het Engels uitgroeien tot

concernant "le rôle de l'anglais à Bruxelles".

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *Les Journées du patrimoine ont été rebaptisées Heritage Days en raison, selon le secrétaire d'État Smet, de la connotation sexiste de la version française. L'utilisation d'un terme anglais me semble toutefois déplacée. Le bilinguisme est propre à Bruxelles, unit les Bruxellois et est particulièrement lié à notre héritage, car il a modelé notre histoire et notre culture. À nouveau, une appellation bilingue disparaît au profit d'une expression anglaise. En effet, au cours des dernières années, les administrations publiques ont adopté de nouveaux noms, tous anglophones. Ainsi, à titre d'exemple, Bruxelles Urbanisme et patrimoine est-elle devenue urban.brussels en 2018.*

Tous les plans, initiatives et événements récents du gouvernement bruxellois portent d'ailleurs un nom anglophone. Il est vrai que l'anglais doit être utilisé pour attirer les touristes et faciliter l'intégration des nouveaux arrivants, mais ce n'est pas une langue officielle de la Région.

Que pensez-vous de cette anglicisation de nos administrations et initiatives publiques ? Y êtes-vous favorable ?

Pourquoi systématiquement opter pour des noms anglophones et non des appellations qui mettent en valeur le bilinguisme de notre ville ?

Quelle place occupera l'anglais à Bruxelles, à court et à long termes ? L'anglais deviendra-t-il la première langue de la Région ? Quelle est la politique du gouvernement concernant l'anglais à Bruxelles ?

de voornaamste taal in het gewest? Wat is het beleid van deze regering met betrekking tot het Engels in Brussel?

2165 **Mevrouw Joëlle Maison (DéFI)** (in het Frans).- *Staatssecretaris Smet rechtvaardigde de naamswijziging door te verwijzen naar de connotatie die het woord 'patrimoine' heeft. Dat is echter een ruim, inclusief begrip, aangezien het verschillende types erfgoed omvat. De betekenis van het woord 'héritage' daarentegen is veel beperkter, want het duidt op wat je van je voorouders krijgt. Puur om de betekenis was het dus geen goed idee om 'patrimoine' door 'héritage' te vervangen.*

Er is echter ook de fundamentele kwestie van het taalgebruik, dat onder uw bevoegdheid valt. De taal die we gebruiken, heeft een zeer grote invloed op onze identiteit.

2167 *Taal verbindt en geeft onze identiteit en communicatie vorm. Meertaligheid is bovendien de spil van diversiteit.*

Daarom pleit ik voor het toelaten van Engels immersieonderwijs in Brussel. Het Frans en het Nederlands blijven belangrijk in Brussel, maar dat mag niet betekenen dat er hier geen andere talen kunnen worden geleerd.

Mme Joëlle Maison (DéFI).- Je remercie Mme Van Achter d'avoir porté ce sujet à l'ordre du jour. Mes réactions ont trait aux niveaux sémantique et linguistique.

Sur le plan sémantique, M. Smet a évoqué la connotation attachée au mot "patrimoine" pour justifier le fait que les Journées du patrimoine soient rebaptisées "Heritage Days". Le mot "patrimoine" est cependant beaucoup plus large et inclusif, parce qu'il désigne différents types de patrimoine, mobilier et immobilier, matériel et immatériel, et tout ce qui appartient à la collectivité.

En revanche, l'acception du mot "héritage" est beaucoup plus restrictive en français, où il désigne ce que l'on reçoit de ses ancêtres, ce qui ne concerne finalement que certains privilégiés.

Au niveau de la signification du mot, ce n'est donc pas une bonne idée d'avoir remplacé "patrimoine" par "héritage".

Sur la question plus fondamentale et qui touche à vos compétences, M. le ministre, de l'usage de la langue et de l'utilisation quelque peu abusive de l'anglais dans toutes nos institutions, je me réfère à l'essai d'Amin Maalouf, "Les Identités meurtrières". Aux pages 145 et 160, l'auteur digresse sur la langue et écrit ceci : "De toutes les appartenances que nous reconnaissons, la langue est presque toujours la plus déterminante."

Il fait un parallèle entre la langue et la religion, en disant que la religion est une identité très forte mais que la langue l'est plus encore de par son caractère inclusif, tandis que la religion implique l'adhésion exclusive à une seule religion.

Comme l'a dit Mme Van Achter dans son intervention, la langue est notre richesse. Bruxelles est bilingue et la langue rassemble. C'est à la fois un facteur d'identité et un instrument de communication. D'après Amin Maalouf, la langue est "le pivot de l'identité culturelle et la diversité linguistique le pivot de toute diversité".

C'est pour cette raison que j'ai déposé, dans une autre assemblée, un projet de décret pour permettre l'immersion en anglais à Bruxelles, tout en respectant, bien sûr, les volumes linguistiques dispensés en néerlandais. Vous le savez, les élèves bruxellois ne peuvent pas apprendre l'anglais en immersion. Nous sommes très attachés à la diversité linguistique de Bruxelles et à ce qu'on y communique en français. Cela ne signifie toutefois pas que nous ne souhaitons pas que le Bruxellois apprenne d'autres langues.

Je terminerai en vous partageant une dernière citation d'Amin Maalouf : "Rien n'est plus dangereux que de chercher à rompre le cordon maternel qui relie un homme à sa langue. Lorsqu'il est rompu, ou gravement perturbé, cela se répercute désastreusement sur l'ensemble de la personnalité."

2169 **De heer Sven Gatz, minister.**- Dit is een interessant debat. Zoals ik daarnet al zei, is Brussel niet het enige stadsgewest dat deze ontwikkeling op de voet volgt en probeert om een standpunt te nemen. Het hele debat heeft ook te maken met de meerlagige identiteit, de diversiteit en meertaligheid in Brussel. Ik heb het dan vooral over het Nederlands, het Frans en het Engels, dat een complementaire rol speelt, maar de twee officiële talen niet vervangt.

Ik overloop even de voorgeschiedenis. Guy Vanhengel heeft in 2012 samen met Charles Picqué de nieuwe gewestelijke grafische huisstijl voor be.brussels ontwikkeld. De analyse was toen dat er een wildgroei van beelden, logo's, acroniemen en dergelijke bestond. Met behulp van citymarketing moest alles worden gestroomlijnd. Daarom werden de verschillende varianten op be.brussels ontwikkeld, evenals het nieuwe logo en het beleid van visit.brussels. Als sommigen vinden dat die operatie te ver is gegaan, kunnen we daarover een breder debat voeren, maar die duidelijke herkenbaarheid is nog altijd een goede zaak.

De vraag over de positie van het Engels is eerder juridisch van aard. Ik verwijs naar het advies van 29 maart 2019 van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht (VCT), waarin staat dat het gebruik van de .brussels-extensie moet worden beschouwd als een essentieel onderdeel van een stedelijke marketingcampagne van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om de nationale en internationale promotie van het gewest te voeren.

2171 De VCT gaf dus een positief advies om doelgroepen zoals inwoners, toeristen en bedrijven op die manier te bereiken. Gelet op het specifieke, tweetalige karakter van het gewest, is de VCT ook van mening dat de strikte gelijkheid van behandeling tussen het Frans en het Nederlands moet worden gerespecteerd, maar dat de extensie .brussels ook een handelsmerk kan zijn waarvoor het gebruik van een andere taal dan het Nederlands en Frans, zoals het Engels, is toegestaan. Dat is een vrij genuanceerd advies.

Het Brussels Gewest heeft een relatief kleine oppervlakte in verhouding tot zijn bevolkingsaantal. Het telt meer bepaald 1,2 miljoen inwoners. Er zijn 184 nationaliteiten en er worden meer dan honderd talen gesproken. Brussel is dus een laboratorium waar het Engels ook voet aan de grond probeert te krijgen.

Ik baseer me graag op de wetenschap, ofschoon ook ik soms vooringenomen ben en niet altijd ontkom aan de neiging om te denken dat mijn eigen mening belangrijker is dan bepaalde feiten. Globaal gezien is de taalbarometer een goed instrument om de positie van de verschillende talen goed in te schatten. Uit de gegevens van die taalbarometer blijkt dat de invloed van het Engels toeneemt, al is het nog altijd voor minder dan 10% van de Brusselaars een thuistaal die goed tot uitstekend wordt beheerst. Vaak wordt het Engels gebruikt in tweetalige gezinnen die die taal met een andere taal combineren. Het Engels heeft dus nog altijd niet dezelfde positie als het Frans en het Nederlands in dit gewest.

M. Sven Gatz, ministre (en néerlandais).- *La Région de Bruxelles-Capitale, caractérisée par sa mixité et son multilinguisme, n'est pas la seule à suivre une pareille évolution. L'anglais joue un rôle complémentaire, mais ne remplace pas les langues officielles. La Région utilisant une multitude d'images, de logos, d'acronymes, etc., il était nécessaire d'harmoniser les noms des acteurs bruxellois grâce à une campagne de marketing urbain. Des variantes de be.brussels sont ainsi utilisées.*

Concernant l'emploi de l'anglais, l'avis du 29 mars 2019 de la Commission permanente de contrôle linguistique (CPCL) conclut que l'utilisation de l'extension ".brussels" doit être considéré comme un élément essentiel d'une campagne de marketing urbain lancée par la Région de Bruxelles-Capitale afin d'assurer sa promotion aux niveaux national et international, tout en indiquant que la stricte égalité de traitement entre les langues française et néerlandaise doit être respectée.

En outre, des centaines de langues étant parlées dans la Région, l'anglais tente de gagner du terrain.

Le baromètre des langues détermine l'importance globale de celles-ci. Il indique que l'influence de l'anglais s'accroît à Bruxelles, même s'il est encore loin derrière le français ou le néerlandais.

2173 De kennis van het Engels is omgekeerd evenredig met de leeftijd van de Brusselaars. Jonge mensen spreken die taal doorgaans vaker en beter. Vooral door de aanwezigheid van buitenlanders verankert het Engels zich hier sterker. Brussel wil immers een internationale en Europese hoofdstad zijn en blijven.

De kennis van het Engels in de middelbare scholen gaat lichtjes achteruit, maar dat belet niet dat jongeren de taal frequenter dan vroeger gebruiken. In de openbare ruimte, en zeker ook op de werkvloer, neemt het belang van het Engels langzaam toe. Het hoger onderwijs heeft eveneens een aantal Angelsaksische connecties.

Ik spreek me niet uit over specifieke gevallen waar de vraag van mevrouw Van Achter gedeeltelijk op is gebaseerd, maar we moeten het debat zeker voortzetten. De basis voor de Brusselse identiteit is in 2012 gelegd met de extensie .brussels. De huidige Brusselse regering bouwt daar vooralsnog op voort. De VCT laat ons toe om die drietaligheid op een evenwichtige manier verder te ontwikkelen. Wat het Engels in de toekomst zal betekenen naast het Frans en het Nederlands, biedt zeker nog stof voor een debat. In mijn beleidsnota over meertaligheid kunt u daar meer informatie over vinden.

2175 **Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Het debat is zeker nog niet afgerond. We moeten het zeker voortzetten. Daarom heb ik ook deze vraag gesteld. Ik heb werkelijk de indruk dat er een beleid wordt gevoerd om stevast Engels te gebruiken. Denken we maar aan Good Move, Smart Move of MoveBrussels. Ik zal nog eens opzoeken wat het document over be.brussels precies inhoudt. Ik ken het oordeel van het VCT over de extensie .brussels, maar de kwestie is veel ruimer.

We moeten toch eens nadenken over welke richting we uitgaan. Het is normaal dat het Engels een functie heeft als onthaaltal voor toeristen enzovoort, maar voor de Brusselaars moeten we benadrukken dat het Nederlands en het Frans de officiële talen van Brussel blijven. Dat maakt ons net uniek. Brussel moet bij wijze van spreken geen tweede Disney World worden waar alleen Engels wordt gesproken.

De identiteit van Brussel wordt net gekenmerkt door tweetaligheid. We spreken voortdurend over meertaligheid, maar weten niet goed wat die inhoudt. Ik neem de handschoen op. Ik heb uw visietekst over meertaligheid uiteraard gelezen, maar laten we daarover bij een volgende gelegenheid nog eens van gedachten wisselen. Dat is heel belangrijk, want we kunnen het huidige beleid niet zomaar zonder visie voortzetten en zomaar aan van alles en nog wat een Engelse naam geven, terwijl we misschien meer aandacht moeten hebben voor de eigenheid van onze tweetaligheid.

- Het incident is gesloten.

L'anglais s'implante davantage à Bruxelles en raison du nombre d'étrangers et sa maîtrise est inversement proportionnelle à l'âge des Bruxellois. Bruxelles souhaite en effet être et rester une capitale internationale et européenne.

L'anglais est plus fréquemment utilisé par les jeunes, dans l'espace public, sur les lieux de travail et dans l'enseignement supérieur, malgré son recul dans les écoles secondaires. Depuis 2012, l'extension ".brussels" constitue la base de l'identité bruxelloise et le gouvernement poursuit cette opération. La CPCL nous autorise à développer ce trilinguisme de manière équilibrée. Ma note d'orientation sur le plurilinguisme traite notamment de la place de l'anglais dans le futur.

Il va toutefois de soi que le débat doit se poursuivre.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).- *J'ai connaissance de l'avis de la CPCL, mais je consulterai à nouveau le document concernant be.brussels, car j'ai l'impression que vous menez une politique qui favorise l'anglais. Il ne faut pas laisser l'anglais s'imposer, mais souligner que Bruxelles a deux langues officielles, le français et le néerlandais, ce qui la rend unique. L'identité bruxelloise repose sur le bilinguisme, mais nous ne savons pas réellement ce qu'il implique. J'ai lu votre texte de vision, sur lequel j'aimerais que nous débattions à une autre occasion. Nous ne pouvons pas simplement poursuivre la politique actuelle sans vision et nous contenter de donner un nom anglais à tout, alors que nous devrions peut-être accorder plus d'attention à l'unicité de notre bilinguisme.*

- *L'incident est clos.*