



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

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

**Commission de l'Environnement
et de l'Énergie,**

**chargée de la Conservation de la nature,
du Bien-être animal, de la Propreté, de la
Politique de l'eau et du Port de Bruxelles**

RÉUNION DU

MERCREDI 12 NOVEMBRE 2025

SESSION 2025-2026

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

**Commissie voor het Leefmilieu
en de Energie,**

**belast met het Natuurbehoud,
het Dierenwelzijn, de Netheid,
het Waterbeleid en de Haven van Brussel**

VERGADERING VAN

WOENSDAG 12 NOVEMBER 2025

ZITTING 2025-2026

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

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

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 00
E-mail : criv@parlement.brussels

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

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

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie Verslaggeving
Tel. 02 549 68 00
E-mail : criv@parlement.brussels

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

SOMMAIRE

Question orale de M. Martin Casier 6

à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,

concernant l'échec des négociations sur un traité contre la pollution plastique à Genève.

Question orale de Mme Isabelle Emmery 9

à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,

concernant la protection des orchidées sauvages.

Question orale de M. Mathias Vanden Borre 12

à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,

concernant les nuisances sonores des événements dans l'espace public.

Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven 14

à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,

concernant l'octroi d'un permis d'urbanisme pour construire un établissement de restauration rapide sur la chaussée de Mons, à proximité de la réserve naturelle Vogelzangbeek.

INHOUD

Mondelinge vraag van de heer Martin Casier 6

aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende de mislukte onderhandelingen in Genève over een verdrag tegen plasticvervuiling.

Mondelinge vraag van mevrouw Isabelle Emmery 9

aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende de bescherming van wilde orchideeën.

Mondelinge vraag van de heer Mathias Vanden Borre 12

aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende de geluidsoverlast van evenementen in de openbare ruimte.

Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven 14

aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende de toekenning van een stedenbouwkundige vergunning voor de bouw van een fastfoodvestiging aan de Bergensesteenweg, vlak bij het natuurreservaat Vogelzangbeek.

Question orale de Mme Aurélie Czekalski	16	Mondelinge vraag van mevrouw Aurélie Czekalski	16
à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,		aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,	
concernant l'objectif de mobilité zéro émission en 2035 et les défis rencontrés par les constructeurs automobiles.		betreffende de doelstelling om de mobiliteit in 2035 uitstootvrij te maken en de uitdagingen voor autofabrikanten.	
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	19	Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	19
à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,		aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,	
concernant la présence d'animaux sauvages en milieu urbain.		betreffende de aanwezigheid van wilde dieren in de stad.	
Question orale de M. Oliver Rittweger de Moor	23	Mondelinge vraag van de heer Oliver Rittweger de Moor	23
à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,		aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,	
concernant la différence du coût de l'énergie pour les ménages entre les Régions.		betreffende de van het ene tot het andere gewest verschillende prijzen die gezinnen betalen voor energie.	
Question orale de Mme Amélie Pans	26	Mondelinge vraag van mevrouw Amélie Pans	26
à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,		aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,	
concernant la conformité et la sécurité des équipements de jeux du parc Georges Henri.		betreffende de conformiteit en de veiligheid van de speeltuigen in het Georges Henripark.	
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	30	Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	30
à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,		aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,	

concernant le commerce de voitures de seconde main à Bruxelles.

Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven

à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,

concernant la mise en place de la plateforme noisemonitoring.brussels.

Question orale jointe de Mme Lotte Stoops

concernant l'enquête « De Oorzaak » et la pollution sonore en Région de Bruxelles-Capitale.

betreffende de handel in tweedehandswagens in Brussel.

Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven

aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende de oprichting van het platform noisemonitoring.brussels.

Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Lotte Stoops,

betreffende 'De Oorzaak' en de geluidsvervuiling in het Brussels Gewest.

1103 Présidence : Mme Aurélie Czekalski, première vice-présidente.

1105 **QUESTION ORALE DE M. MARTIN CASIER**

1105 **à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,**

1105 **concernant l'échec des négociations sur un traité contre la pollution plastique à Genève.**

1107 **M. Martin Casier (PS).**- Les négociations internationales de Genève, qui ont eu lieu il y a quelque temps déjà et qui étaient présentées comme la « dernière chance » pour conclure un traité mondial contraignant contre la pollution plastique, se sont malheureusement soldées par un nouvel échec.

Après plus de dix jours de discussions, les divergences entre deux blocs irréconciliables sont apparues, une fois encore : d'un côté, une centaine de pays dits ambitieux, parmi lesquels la Belgique et l'Union européenne, plaidant pour approche globale couvrant l'ensemble du cycle de vie du plastique, de la production à la gestion des déchets ; et, de l'autre, les grands pays producteurs de pétrole - le plastique étant un dérivé du pétrole - rejoints par les États-Unis, refusant toute limitation de la production et souhaitant restreindre le traité au seul recyclage.

Je tiens ici à souligner que si, depuis la mise en place du gouvernement Arizona, la Belgique figure de moins en moins parmi le groupe des ambitieux, c'était néanmoins encore le cas sur ce point.

Le second groupe applique sa stratégie historique - « il n'y a pas de raison de changer la production, il suffit de mieux recycler le plastique » -, évacuant ainsi l'ensemble du problème de l'origine de la pollution.

Cet échec a d'autant plus d'écho que l'urgence est manifeste : chaque année, près de 450 millions de tonnes de plastique sont produites dans le monde, dont la moitié à usage unique, et à peine 10 % sont recyclés. Le reste termine donc dans nos océans et dans nos espaces naturels !

1109 Les conséquences sont désormais bien documentées : huit à neuf milliards de tonnes de déchets se sont accumulées dans les sols et les océans, se dégradant en microparticules et nanoparticules qui menacent à la fois la biodiversité et la santé humaine. Le constat est alarmant, mais la méthode de négociation par consensus donne de facto un droit de veto à ceux qui s'opposent à toute avancée en la matière.

Face à ce blocage, plusieurs voix, dont celles d'experts et d'ONG, appellent dorénavant à explorer l'option d'un « traité des volontaires » rassemblant uniquement les pays les plus ambitieux. Elles préconisent un mécanisme décisionnel basé sur

Voorzitterschap: mevrouw Aurélie Czekalski, eerste ondervoorzitter.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARTIN CASIER

aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende de mislukte onderhandelingen in Genève over een verdrag tegen plasticvervuiling.

De heer Martin Casier (PS) *(in het Frans).*- *De internationale onderhandelingen in Genève om een bindend wereldwijd verdrag tegen plasticvervuiling te sluiten, zijn helaas opnieuw op een mislukking uitgelopen.*

Oorzaak zijn de meningsverschillen tussen twee onverzoenlijke blokken, met aan de ene kant een honderdtal zogenaamd ambitieuze landen, waaronder België en de Europese Unie, die pleiten voor een globale aanpak die de hele levenscyclus van plastic omvat, en aan de andere kant de grote olieproducerende landen en de Verenigde Staten, die elke beperking van de productie weigeren en het verdrag willen beperken tot recycling.

Dit falen is bijzonder jammer, want de urgentie is duidelijk: elk jaar wordt 450 miljoen ton plastic geproduceerd, waarvan de helft voor eenmalig gebruik. Slechts 10% wordt gerecycleerd.

Er heeft zich al 8 tot 9 miljard ton plasticafval opgehoopt in de bodem en de oceanen, waar het uiteenvalt in micro- en nanodeeltjes die zowel de biodiversiteit als de menselijke gezondheid bedreigen.

Gezien de impasse gaan er verschillende stemmen op om een vrijwillig verdrag te onderzoeken en het besluitvormingsmechanisme niet langer te baseren op consensus, maar op stemming.

le vote et non plus sur le consensus. L'idée serait d'avancer entre États déterminés, quitte à ce que d'autres rejoignent le processus par la suite, attirés par la dynamique et les marchés régulés qui s'ouvriraient.

Pouvez-vous revenir sur la position défendue par la Belgique à Genève et sur la manière dont vous évaluez aujourd'hui son influence au sein du groupe des pays dits ambitieux ?

Quelles suites seront données, au niveau intrabelge, pour renforcer la coordination entre l'État fédéral, les Régions et les Communautés, afin d'assurer une position claire et cohérente lors des prochaines étapes ? Quelle sera la contribution du gouvernement bruxellois au processus ?

Quelle est votre position sur l'idée d'un « traité des volontaires » ? Estimez-vous que ce soit une piste crédible pour avancer malgré les blocages des pays producteurs ? La Région bruxelloise soutiendra-t-elle une telle démarche aux côtés du gouvernement fédéral et de l'Union européenne ?

Pourriez-vous dresser un état des lieux des mesures adoptées à Bruxelles ces dernières années pour lutter contre la pollution plastique. Pouvez-vous préciser quels nouveaux instruments ou ambitions restent à mettre en place pour renforcer le rôle de notre Région dans ce combat mondial ?

¹¹¹¹ **M. Alain Maron, ministre.** - Malheureusement, les négociations internationales de Genève se sont effectivement soldées par un échec. Il est néanmoins important de maintenir le soutien à ces négociations au sein de l'Organisation des Nations unies (ONU) afin de protéger et de maintenir le multilatéralisme, mécanisme crucial pour les questions environnementales qui ne connaissent pas de frontières.

Les négociations actuelles ne touchent pas à leur fin, et il est encore possible d'obtenir un traité dans le cadre onusien actuel, moyennant sans doute plus de travail informel et préparatoire avant une prochaine session de négociations officielles.

Il est, à mon estime, prématuré de défendre un traité des volontaires en lieu et place d'un traité au sein de l'ONU, au risque que le nouvel accord ne reprenne pas les principaux producteurs de pétrole et de polymères. Le nouveau texte passerait ainsi à côté de sa cible, et ne permettrait pas d'endiguer le fléau de la pollution plastique.

Depuis le début des négociations en 2022, la Belgique est particulièrement attentive à maintenir une certaine ambition au sein de la position européenne et des négociations internationales. Elle plaide ainsi pour l'inclusion de l'ensemble du cycle de vie du plastique et pour l'application du principe du pollueur-payeur, assurant une contribution financière du secteur privé à la mise en œuvre du traité. Notre pays fait partie de la coalition de haute ambition pour mettre fin à la pollution plastique depuis sa création et a rejoint les différentes déclarations appelant à plus d'ambition au sein du traité et des

Welk standpunt heeft België in Genève verdedigd? Hoe schat u de invloed van België binnen de groep van ambitieuze landen in?

Welke maatregelen zullen er op Belgisch vlak worden genomen om een duidelijk en coherent standpunt te garanderen tijdens de volgende fasen?

Hoe staat u tegenover een vrijwillig verdrag? Vindt u dat een geloofwaardige manier om vooruitgang te boeken?

Welke maatregelen heeft het gewest de voorbije jaren genomen om plasticvervuiling tegen te gaan? Welke nieuwe instrumenten of ambities zijn nog nodig?

De heer Alain Maron, minister (in het Frans). - *De internationale onderhandelingen in Genève zijn inderdaad op een mislukking uitgelopen. Het informeel werk binnen de Verenigde Naties wordt echter voortgezet met het oog op de volgende ronde van officiële onderhandelingen.*

Een vrijwillig verdrag lijkt mij voorbarig, want als de belangrijkste producenten van olie en polymeren zich daar niet bij willen aansluiten, zal die de tekst zijn doel missen.

Sinds het begin van de onderhandelingen in 2022 pleit België voor de integratie van de volledige levenscyclus van plastic en voor de toepassing van het principe dat de vervuiler betaalt, waardoor de privésector financieel bijdraagt aan de uitvoering van het verdrag.

Het Belgische standpunt wordt gecoördineerd binnen het Coördinatiecomité Internationaal Milieubeleid. Het Brussels Gewest maakte sinds de onderhandelingsronde in Parijs deel uit van de Belgische delegatie, maar heeft het niet deelgenomen aan de ronde in Genève. Het heeft wel aan de delegatie een mandaat gegeven via het Coördinatiecomité. We evalueren nu de relevantie van een herintegratie in de Belgische delegatie voor de volgende ronde.

négociations. J'espère que la Belgique restera membre de cette coalition ambitieuse.

Ces positions sont coordonnées au sein de réseaux de concertation intrabelges, en l'occurrence, le Comité de coordination de la politique internationale de l'environnement (CCPIE). Celui-ci réunit des acteurs propres à la filière environnement et toutes les entités fédérales et fédérées concernées. Ces réseaux sont alimentés par la délégation belge chargée de négocier sur place, à savoir, une équipe pluridisciplinaire de représentants des différentes entités.

Bien qu'ayant participé à la délégation belge depuis la session de négociations à Paris, la Région bruxelloise n'a pas pris part à la session de Genève. Elle a donné mandat à la délégation qui y est allée via le CCPIE. Celui-ci représente en effet la position belge coordonnée et concertée. Nous évaluons néanmoins la pertinence de réintégrer la délégation belge pour la prochaine session.

¹¹¹³ Enfin, en ce qui concerne la politique bruxelloise en matière de pollution plastique, la Région s'est toujours attelée à transposer les politiques européennes. Ces dernières permettent d'agir en amont de la pollution, comme le fit le règlement sur les emballages et, parfois, de pousser plus loin les processus, comme dans le cadre de l'interdiction de sacs en plastique à usage unique en 2017. Je songe aussi, par exemple, à l'interdiction des emballages à usage unique par les organismes publics de la Région bruxelloise dans le cadre de leurs activités.

Plusieurs études et analyses, comme le projet Plastic City ou l'analyse de l'ASBL City To Ocean, permettent de mieux identifier les macroplastiques et microplastiques retrouvés dans le canal, dans la Senne et dans les eaux usées en entrée et sortie de station d'épuration. Leurs résultats ont permis de montrer que plus de 90 % des déchets macroplastiques et microplastiques sont retenus grâce aux différents traitements mis en place dans les stations d'épuration. Cela étant dit, 10 % de la masse de déchets rejetés dans la nature, c'est important. D'autant que ce pourcentage ne concerne que l'eau et que des plastiques sont également enfouis directement dans la terre.

D'autres études et suivis exploratoires devraient être mis en place pour poursuivre cette identification.

Enfin, les campagnes de sensibilisation comme « Ici commence la mer » restent cruciales pour prévenir la pollution du canal. Les efforts doivent se poursuivre pour réduire la présence de plastique dans l'environnement, notamment en amont des stations d'épuration. Ils doivent inclure la prévention et la sensibilisation des citoyens et des citoyennes et des actions visant les producteurs et distributeurs de ces produits qui deviennent des déchets.

¹¹¹⁵ **M. Martin Casier (PS).**- Merci beaucoup pour cette réponse très complète, et notamment le rappel des actions mises en place au sein de notre Région. Je rejoins bien entendu vos considérations d'ordre plus politique et d'intention.

Het gewest heeft het Europese beleid inzake plasticvervuiling in Brussels recht omgezet, zoals de verordening inzake verpakkingen en het verbod op plastic wegwerpzakken.

Uit verschillende studies en analyses, onder meer van Plastic City en de vzw City To Ocean, blijkt dat meer dan 90% van het macro- en microplastic in het afvalwater wordt tegengehouden dankzij de verschillende behandelingen in de waterzuiveringsinstallaties. Toch komt nog 10% van het plasticafval in het kanaal of de Zenne terecht, wat aanzienlijk is.

Bewustmakingscampagnes als 'Hier begint de zee' blijven van cruciaal belang om vervuiling van het kanaal te voorkomen. We moeten onze inspanningen voortzetten om de aanwezigheid van plastic te verminderen, met name stroomopwaarts van de zuiveringsinstallaties, zowel door middel van preventie en bewustmaking van de burgers als door acties ten aanzien van de producenten en verdelers.

De heer Martin Casier (PS) (in het Frans).- *De PS-fractie onderschrijft uw politieke overwegingen en intenties en zal deze kwestie blijven volgen.*

Le groupe PS continuera à suivre cette question.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ISABELLE EMMERY

à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,

concernant la protection des orchidées sauvages.

Mme Isabelle Emmery (PS).- Bruxelles est l'une des rares capitales européennes à abriter une telle diversité florale au sein de ses espaces verts, parcs, réserves naturelles, etc. Parmi les espèces les plus remarquables et les plus vulnérables figurent certaines orchidées sauvages, comme l'orchis bouffon, l'ophrys abeille ou l'orchis mâle. On les trouve dans des espaces à haute valeur écologique, souvent gérés selon des pratiques dites différenciées.

Ces espèces bénéficient d'un statut de protection, parfois européen, et sont des indicateurs précieux de la qualité de nos écosystèmes. Leur survie dépend directement des modalités de gestion appliquées sur les sites dans lesquels elles se développent. La date des fauches, leur fréquence, le type de matériel utilisé ou encore l'absence de piétinement à certains moments-clés de leur cycle de reproduction sont autant de paramètres cruciaux.

Or, plusieurs observations de terrain, relayées par des naturalistes, associations ou citoyens attentifs, font état de tontes ou d'interventions inappropriées sur certains sites sensibles, parfois en pleine floraison, provoquant localement la disparition de ces espèces rares. Des cas de passage d'engins lourds sur des terrains fragiles ont également été signalés, compromettant leur régénération.

Dans une Région qui affiche des ambitions fortes en matière de transition écologique, il est essentiel que les pratiques de gestion des espaces naturels publics soient exemplaires et basées sur une connaissance fine du vivant.

Quelles consignes spécifiques Bruxelles Environnement applique-t-elle dans la gestion de ses espaces verts pour assurer la protection des orchidées et autres espèces florales sensibles ?

Existe-t-il une cartographie précise des sites où ces espèces protégées sont présentes ? Cette cartographie est-elle systématiquement intégrée dans les plans de gestion opérationnels ?

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ISABELLE EMMERY

aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende de bescherming van wilde orchideeën.

Mevrouw Isabelle Emmery (PS) (in het Frans).- Brussel heeft een zeldzame rijkdom aan bloemsoorten, waaronder bepaalde beschermde soorten wilde orchideeën.

Hun overleven hangt af van het beheer van de sites waar ze groeien. Er is melding gemaakt van onder meer ongewenst snoeien op kwetsbare sites, waardoor die soorten lokaal verdwenen, of van het gebruik van zware machines op kwetsbare gronden.

Welke richtlijnen hanteert Leefmilieu Brussel voor het beheer van zijn groene ruimtes om orchideeën en andere kwetsbare bloemsoorten te beschermen?

Bestaan er overzichtskaarten van sites met beschermde soorten? Worden die systematisch opgenomen in de beheersplannen?

Welke maai- en snoeiprotocols gelden in ecologisch kwetsbare zones? Zijn die aangepast aan de biologische kalender van de betrokken soorten?

Wordt er in dat verband samengewerkt met botanici, natuurverenigingen en kenners van de sites?

Met welke controle-, evaluatie- en bijsturingsmechanismen zult u vroegtijdig snoeien of onaangepaste mechanische ingrepen in de toekomst voorkomen?

Quels protocoles de fauchage ou de tonte sont en vigueur dans les zones écologiquement sensibles ? Comment sont-ils adaptés au calendrier biologique des espèces concernées ?

Des collaborations sont-elles mises en place avec des botanistes, des associations naturalistes ou des experts de terrain pour le suivi des espèces et l'ajustement des pratiques d'entretien ?

Quels mécanismes de contrôle, d'évaluation et de correction sont prévus pour éviter que des erreurs telles que des tontes précoces ou des interventions mécaniques inadaptées ne se reproduisent ?

1123 **M. Alain Maron, ministre.**- Les orchidées sauvages sont des espèces particulièrement vulnérables aux fluctuations climatiques. Bruxelles Environnement applique de manière générale une gestion extensive et différenciée de ses espaces verts, conciliant accueil du public et préservation de la biodiversité.

Bien qu'aucune mesure ne vise spécifiquement les orchidées, les modes de gestion de Bruxelles Environnement favorisent leur apparition, ainsi que celle d'autres espèces remarquables. Les plans d'entretien distinguent les espaces à vocation intensive, destinés au public, et des zones plus extensives où la végétation accomplit son cycle complet.

La fauche bisannuelle avec exportation du produit constitue une des mesures phares de Bruxelles Environnement : elle appauvrit le sol qui, moins doté de matières organiques, devient un milieu accueillant pour les espèces adaptées aux sols pauvres et drainants. Les conditions privilégiées pour l'apparition des orchidées sont remplies. L'écopâturage par certains animaux pendant des périodes adaptées complète ces pratiques.

Espèces strictement protégées en Région bruxelloise, les orchidées, lorsqu'elles sont découvertes, sont prises en charge par les équipes de Bruxelles Environnement qui veillent à leur maintien. Elles leur créent des zones de protection à l'aide de clôtures, si le risque de piétinement justifie une telle intervention.

Il n'existe pas de cartographie à proprement parler des sites accueillant des espèces protégées. Bruxelles Environnement développe une base de données centralisée intégrant les observations de la faune et de la flore régionales, alimentée par des projets de suivi, des atlas régionaux et des plateformes participatives comme observations.be et iNaturalist.

Le personnel de terrain de Bruxelles Environnement utilise désormais l'application ObsIdentify pour référencer les espèces observées. Le projet Florabru, piloté par Natagora et Natuurpunt jusqu'en 2027, actualisera les données sur la présence et la répartition des espèces florales. Toutefois, les informations relatives aux orchidées demeurent « sous embargo » sur les plateformes participatives, afin de prévenir les collectes illégales et protéger les espèces.

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Wilde orchideeën zijn bijzonder gevoelig voor klimaatfluctuatie. Leefmilieu Brussel hanteert een extensief en gedifferentieerd beheer van zijn groene ruimtes, met een onderscheid tussen intensieve zones, open voor het publiek, en extensieve zones, waar de vegetatie haar volledige cyclus vrij kan doorlopen.*

Leefmilieu Brussel doet doelbewust aan tweejaarlijks maaien om de grond te verarmen en zo orchideeën en andere bijzondere soorten te laten gedijen. Als orchideeën ontdekt worden, nemen de ploegen van Leefmilieu Brussel ze in bescherming. Indien nodig plaatsen ze een omheining.

Een overzichtskaart van sites met beschermde soorten is er niet. Wel houdt Leefmilieu Brussel een databank bij met waarnemingen van fauna en flora, onder meer gevoed door participatieve platformen als observations.be en iNaturalist. Leefmilieu Brussel gebruikt nu de app ObsIdentify om soorten te identificeren. Via het project Florabru worden de gegevens over de aanwezigheid van bloemsoorten bijgehouden. De informatie over de orchideeën blijft wel verborgen, om ze te beschermen.

¹¹²⁵ Le fauchage des zones abritant des orchidées s'effectue fin septembre ou début octobre, les dates variant selon les conditions météorologiques et le stade de croissance des plantes. Cette période respecte le cycle biologique des orchidées, qui fleurissent d'avril à juillet. Seule l'observation de terrain permet d'apprécier la maturité des fructifications et d'adapter les interventions.

Sur le plan des collaborations, tout d'abord, l'intégration des sciences participatives dans la base centralisée de Bruxelles Environnement mobilise efficacement l'expertise des naturalistes de terrain. De son côté, le plan nature compile progressivement les bonnes pratiques d'entretien, tandis que le portail renature.brussels diffuse des fiches d'action sur la gestion écologique. Des contenus spécifiques aux orchidées sauvages seront disponibles dans le courant de 2026.

Une collaboration en cours avec Bruxelles Mobilité adapte la gestion des zones propices à ces espèces. Le projet Florabru, évoqué précédemment, renforcera l'intégration des connaissances botaniques et l'identification de nouvelles zones d'intérêt.

Finalement, pour éviter les interventions inadaptées, Bruxelles Environnement a créé la Nature Academy, un cycle de formations destiné au secteur privé et aux pouvoirs publics, dont les communes. Ce programme couvre la gestion écologique, les mesures spécifiques aux espèces protégées, la botanique de base et les techniques de fauche.

Par ailleurs, les plans d'entretien des parcs, les calendriers de suivi, les plans de gestion des réserves naturelles et Natura 2000 précisent les enjeux et préviennent les risques d'interventions précoces.

Des mesures de consolidation seront en outre proposées dans le prochain plan nature régional, conformément aux objectifs européens de restauration. Enfin, Bruxelles Environnement émet des avis sur les demandes de permis d'urbanisme dans les zones à haute valeur biologique, particulièrement en présence d'espèces protégées comme les orchidées. Ces dispositifs coordonnés garantissent une protection efficace des orchidées sauvages de la Région, tout en maintenant la qualité des espaces verts bruxellois.

¹¹²⁷ **Mme Isabelle Emmery (PS).**- Je remercie le ministre d'avoir dressé ici l'inventaire des mesures protectrices mises en œuvre. Un tel patrimoine n'est pas anecdotique et il passionne tant les simples citoyens que les scientifiques.

Certes, personne n'est à l'abri d'une erreur sur l'un ou l'autre lieu de fauchage, et les spécialistes constatent la disparition de plantes due à des fauchages intempestifs. Je suis consciente de la difficulté d'agir partout de la meilleure manière. Quoi qu'il en soit, l'inventaire que vous nous avez dressé montre tout le soin apporté à la protection des orchidées.

De zones met orchideeën worden eind september of begin oktober gemaaid om hun biologische cyclus te respecteren: ze bloeien immers van april tot juli.

De databank van Leefmilieu Brussel neemt de kennis uit de participatieve platformen op, het Natuurplan bundelt goede praktijken inzake onderhoud en renature.brussels verspreidt actiefiches over ecologisch beheer. In de loop van 2026 worden specifieke gegevens over wilde orchideeën beschikbaar. In samenwerking met Brussel Mobiliteit wordt het beheer van de zones die geschikt zijn voor deze soorten aangepast.

Om ongewenste ingrepen te voorkomen heeft Leefmilieu Brussel de Nature Academy opgericht: een opleidingscyclus over ecologisch beheer, maatregelen voor beschermde soorten, basisbotanica en maaitechnieken. Het risico op vroegtijdige ingrepen wordt ook ingeperkt door de onderhoudsplannen en -kalenders en door de beheersplannen van natuurreservaten en van Natura 2000.

In het volgende Natuurplan zullen consolideringsmaatregelen worden voorgesteld. Tot slot verstrekt Leefmilieu Brussel adviezen over stedenbouwkundige vergunningsaanvragen in zones met een hoge biologische waarde.

Mevrouw Isabelle Emmery (PS) (in het Frans).- *U neemt de bescherming van orchideeën duidelijk ter harte. Ik besef dat het moeilijk is overal op dezelfde manier te werk te gaan en begrijp dat er af en toe fouten kunnen gebeuren.*

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. MATHIAS VANDEN BORRE

à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,

concernant les nuisances sonores des événements dans l'espace public.

M. Mathias Vanden Borre (N-VA) (en néerlandais).- *Les événements culturels organisés dans l'espace public contribuent au rayonnement et à l'attractivité de la ville. Toutefois, beaucoup d'habitants et de personnes travaillant au centre-ville se plaignent du bruit, de la saleté et des dégradations de l'espace public qu'ils engendrent.*

Comment évaluez-vous le plan quiet.brussels, qui vise un équilibre entre activités économiques et culturelles et qualité de vie ? Combien de plaintes pour nuisances sonores Bruxelles Environnement a-t-elle enregistrées cette année ? Comment ces chiffres ont-ils évolué ?

Bruxelles Environnement vérifie-t-elle systématiquement le respect des normes sonores sur place ? Des mesures sont-elles effectuées pendant les événements et des évaluations ont-elles lieu a posteriori ? Ces données sont-elles publiques ?

Comment limitez-vous les autres nuisances ? Les habitants et les entrepreneurs peuvent-ils intervenir dans la préparation et l'évaluation des événements ?

M. Alain Maron, ministre (en néerlandais).- *Quiet.brussels vise à trouver un équilibre entre habitat, activités économiques et loisirs.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MATHIAS VANDEN BORRE

aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende de geluidsoverlast van evenementen in de openbare ruimte.

De heer Mathias Vanden Borre (N-VA).- De voorbije maanden ontving ik talrijke klachten van inwoners en ondernemers uit het centrum van Brussel over geluidsoverlast en andere vormen van hinder tijdens evenementen in de openbare ruimte, waaronder het Brussels Dance Festival op het Beursplein en het concert van 1 mei op de esplanade van de Congresskolom.

Het staat buiten kijf dat festivals en culturele activiteiten bijdragen tot de uitstraling en de aantrekkingskracht van de stad, maar tegelijkertijd geven veel buurtbewoners en handelaars aan dat hun levenskwaliteit, door het lawaai dat ermee gepaard gaat, ernstig onder druk komt te staan. Naast buitensporig geluid klagen ze ook over vervuiling en de beschadiging van de openbare ruimte.

De bezorgdheden worden breed gedeeld, wat blijkt uit een petitie onder de titel 'Festivals ja, overlast nee!'. De initiatiefnemers vragen om een beter evenwicht tussen de ondersteuning van evenementen en de levenskwaliteit van wie in de binnenstad woont, werkt en onderneemt.

Hoe evalueert u het plan quiet.brussels, dat bedoeld is om een evenwicht te vinden tussen economische en culturele activiteiten en gezonde leefomstandigheden? Hoeveel klachten over geluidsoverlast heeft Leefmilieu Brussel dit jaar al geregistreerd? Hoe verhouden die cijfers zich tot de voorgaande jaren? Is de trend stijgend of dalend?

Gaat Leefmilieu Brussel telkens ter plaatse om toe te zien op de naleving van de geldende geluidsnormen? Gebeuren er realtime geluidsmetingen tijdens evenementen en evaluaties achteraf? Zijn die gegevens publiek toegankelijk?

Welke maatregelen neemt u om bijkomende vormen van hinder, zoals vervuiling, afvalbeheer en beschadiging van infrastructuur, te voorkomen en te beperken? Krijgen bewoners en ondernemers een stem in de voorbereiding en evaluatie van evenementen?

De heer Alain Maron, minister.- Quiet.brussels is erop gericht mensen een rustig leven te garanderen, of dat nu in hun wijk, in de groene ruimten, in hun woning of op school is. Het plan streeft naar een evenwicht tussen wonen, economische

Nous n'observons pas de hausse significative du nombre de plaintes relatives aux nuisances causées par les événements en plein air.

Depuis 2018, les règles en la matière ont été étendues aux événements publics diffusant du son amplifié, mais le bourgmestre a la possibilité d'accorder des dérogations temporaires. En 2024, le Conseil d'État a toutefois déclaré cette mesure illégale en ce qui concerne la foire du Midi.

¹¹³⁹ *En attendant une modification législative, le gouvernement a chargé Bruxelles Environnement de trouver un équilibre entre la santé des riverains et la vie culturelle lors des contrôles du respect des normes sonores.*

Bruxelles Environnement effectue ces derniers lorsqu'une plainte est déposée suffisamment à l'avance et que des mesures préventives imposées par un permis d'environnement s'appliquent à l'événement. Lors de la mesure des nuisances sonores chez les particuliers, un sonomètre est installé avant l'événement.

La prise en considération des habitants et les mesures visant à limiter les répercussions des événements relèvent principalement de la responsabilité du bourgmestre, qui est compétent en matière d'utilisation de la voie publique.

¹¹⁴¹ **M. Mathias Vanden Borre (N-VA)** (en néerlandais).- *Le fait qu'il revienne aux bourgmestres d'intervenir, puisqu'ils autorisent l'organisation de ces événements, ne vous dispense pas de leur rappeler leurs responsabilités.*

activiteiten en vrije tijd. Uit de evaluatie van 2024 blijkt dat we de quiet.together-maatregelen moeten aanhouden.

In 2025 ontving Leefmilieu Brussel 26 klachten over elf openluchtevenementen tegenover een gemiddelde van 39 klachten over vijftien evenementen in de drie voorgaande jaren, dus er is geen noemenswaardige stijging.

Vóór 2018 waren de normen voor buurtlawaai niet van toepassing op openbare evenementen. Het besluit van 26 januari 2017 heeft de regels uitgebreid naar evenementen waarbij versterkt geluid wordt verspreid. Sommige evenementen kunnen echter technisch gezien niet aan die normen voldoen, waardoor de burgemeester tijdelijke afwijkingen kon toestaan. De Raad van State heeft die maatregel echter op 24 juli 2024 onwettig verklaard in verband met de Zuidfoor, omdat er geen machtiging voor was opgenomen in de ordonnantie van 17 juli 1997.

In afwachting van een wetswijziging heeft de regering Leefmilieu Brussel opgedragen om bij controles op overtredingen van de geluidsnormen een evenwicht te zoeken tussen de gezondheid van de omwonenden en het culturele leven.

Leefmilieu Brussel controleert de naleving van de normen als een klacht voldoende op voorhand wordt ingediend en als voor het evenement preventieve maatregelen gelden die worden opgelegd door een milieuvergunning. Anders beperkt de instantie zich tot het analyseren van de gegevens van de registratietoestellen met display die verplicht zijn voor evenementen die luider zijn dan 95 dB of na middernacht plaatsvinden.

Wanneer de geluidsoverlast bij mensen thuis wordt gemeten, wordt er voor het evenement een geluidsmeter geïnstalleerd die na afloop weer wordt opgehaald. De geluidsmeter registreert de geluidsniveaus en omgevingsgeluiden om een vergelijking te kunnen maken met en zonder het evenement, zoals bijvoorbeeld voor de Zuidfoor in 2025. De gegevens zijn essentieel om de naleving van de normen te controleren.

De meetverslagen worden aan de klagers bezorgd en zijn op verzoek ook voor anderen toegankelijk, overeenkomstig de Brusselse wetgeving van 16 mei 2019 betreffende de openbaarheid van bestuur.

Het rekening houden met de inwoners en de maatregelen om de impact van evenementen te beperken vallen voornamelijk onder de verantwoordelijkheid van de burgemeester, die bevoegd is om toestemming te verlenen voor het gebruik van de openbare weg. Hij kan zijn beslissing baseren op de mening van de omwonenden en de ervaringen van vorige edities.

De heer Mathias Vanden Borre (N-VA).- Het klopt dat in de eerste plaats de burgemeesters moeten ingrijpen, want ze geven ook de toestemming voor de organisatie van evenementen in de openbare ruimte. Dat neemt niet weg dat u hen op hun verantwoordelijkheid moet wijzen, omdat er in het hypercentrum van Brussel nauwelijks een

Il faut rechercher un équilibre entre l'animation de la ville et la tranquillité des riverains, en particulier au centre-ville. Il faut que les bourgmestres arrêtent de prendre autant de libertés par rapport aux règles. Nous pourrions renforcer le contrôle pour réduire les nuisances sonores des grands événements.

- L'incident est clos.

week voorbijgaat zonder grootschalige evenementen die een aanzienlijke hoeveelheid overlast met zich brengen.

De balans is zoek en het aantal evenementen neemt al jaren toe. Er wordt ook nauwelijks rekening gehouden met omwonenden die niet anders kunnen dan zich bij de overlast neerleggen of verhuizen. Helaas kiezen mensen voor wie de maat vol is, voor het tweede.

Het is altijd zoeken naar een evenwicht tussen een bruisende stad en de rust van de omwonenden. De grootste problemen doen zich in het centrum van de stad voor. Het is goed dat burgemeesters niet meer naar eigen goeddunken van de regels kunnen afwijken, maar toch lijkt er nog altijd een zekere flexibiliteit te bestaan. Misschien kunnen we daar strenger op toezien, zeker bij de grootste evenementen in het centrum, zodat de geluidsoverlast, vooral na tien uur, tot een minimum wordt beperkt.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,

concernant l'octroi d'un permis d'urbanisme pour construire un établissement de restauration rapide sur la chaussée de Mons, à proximité de la réserve naturelle Vogelzangbeek.

M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).- Malgré l'avis défavorable de la commune d'Anderlecht, un permis d'urbanisme a été délivré à la société Burger Brands Belgium pour l'implantation d'un restaurant Burger King le long de la chaussée de Mons. L'endroit se trouve à moins de vingt-cinq mètres de la réserve naturelle Vogelzangbeek et du site du Vogelzang, dans une zone à très haute valeur biologique.

Ce projet, quasiment identique à celui qui avait été refusé en 2023, suscite de nombreuses interrogations, tant sur le fond que sur la procédure. En effet, le site étant en zone d'industries urbaines, où seules certaines activités complémentaires sont autorisées dans la limite de 300 m², par immeuble, il présenterait une non-conformité apparente au plan régional d'affectation du sol. Le projet dépasserait cette logique et ne répondrait pas à une nécessité économique ou publique, d'autant qu'il existe une forte densité de restauration rapide dans le périmètre.

Ensuite, l'impact biologique n'a fait l'objet d'aucune étude d'incidences, alors que le terrain borde un maillon vert du réseau écologique bruxellois. Il se situe dans une zone de haute valeur biologique, selon la carte d'évaluation biologique.

Composée d'arbres à hautes tiges plantés dans les années 1970, l'allée Hof ter Vleest constitue un élément écologique et

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende de toekenning van een stedenbouwkundige vergunning voor de bouw van een fastfoodvestiging aan de Bergensesteenweg, vlak bij het natuurreserveaat Vogelzangbeek.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- Ondanks een negatief advies van de gemeente Anderlecht, verkreeg het bedrijf Burger Brands Belgium een stedenbouwkundige vergunning voor een vestiging van Burger King langs de Bergensesteenweg, vlak bij het natuurgebied Vogelzangbeek.

Het project is bijna identiek aan het project dat in 2023 werd geweigerd en roept veel vragen op. Het zou niet in overeenstemming zijn met het Gewestelijk Bestemmingsplan, omdat het in een gebied voor stedelijke industrie met reeds verscheidene fastfoodrestaurants zou komen en niet aan een economische of openbare behoefte zou voldoen.

Bovendien is er geen effectenstudie opgemaakt, terwijl het terrein in een gebied met hoogbiologische waarde ligt. De aanleg van een in- en uitgang voor het fastfoodrestaurant in de Hof ter Vleestdreef zou de hoogstammige bomen in de dreef, die voor de ecologische connectiviteit tussen twee delen van het natuurgebied zorgen, ernstig in gevaar brengen. Zelfs als twee bomen zouden afsterven, zou dat de naburige bomen al verzwakken.

paysager, assurant notamment la connectivité écologique entre les deux parties de la réserve naturelle, séparées par la chaussée de Mons. La création prévue d'une entrée et d'une sortie pour le restaurant à travers cette allée mettrait gravement ces arbres en danger. Leur système racinaire, essentiel à leur stabilité et à leur survie, s'étend en effet bien au-delà de la canopée. Le dépérissement de deux d'entre eux porterait déjà atteinte à l'ensemble de l'allée, affaiblissant les arbres voisins.

1149 Ces arbres jouant un rôle crucial pour la biodiversité et l'atténuation des effets du changement climatique, leur sacrifice au profit d'un projet apparaît en contradiction avec la stratégie régionale Good Food.

Pouvez-vous faire le point sur cette situation ? Quel est l'avis du gouvernement bruxellois sur l'implantation d'un Burger King à cet endroit ?

Sur le volet de la mobilité, Bruxelles Environnement a exprimé son inquiétude concernant l'accès unique et étroit entre deux arbres. Celui-ci risque non seulement d'endommager leurs racines, mais aussi de générer des conflits entre automobilistes, ainsi qu'entre voitures et cyclistes. Des modifications concrètes ont-elles été imposées afin d'éviter ces désagréments ?

Des contacts ont-ils été établis entre la commune d'Anderlecht, Bruxelles Environnement et votre cabinet ?

Enfin, pouvez-vous nous confirmer qu'un recours a été introduit par la société anonyme Burger Brands Belgium auprès du gouvernement bruxellois ?

1151 **M. Alain Maron, ministre.**- Je suis un peu étonné que votre question soit posée en commission de l'Environnement, vu qu'il s'agit d'un dossier de permis d'urbanisme instruit par urban.brussels. Voici cependant les éléments de réponse qui sont en ma possession.

Le 21 février 2023, la commune d'Anderlecht a délivré un permis d'environnement à Burger Brands Belgium. Le 14 novembre 2023, la commune a refusé le permis d'urbanisme. Le 27 mai 2024, le gouvernement a déclaré irrecevables les recours introduits par Burger Brands Belgium contre le refus de permis. Le 22 juillet 2024, Burger Brands Belgium a réintroduit la même demande de permis d'urbanisme.

Lors de la commission de concertation du 27 mars 2025 relative à ce projet, Bruxelles Environnement avait exprimé ses préoccupations quant à l'accès unique prévu au site, situé entre deux arbres. Cet aménagement pouvait en effet fragiliser les racines des arbres existants et entraîner des conflits entre automobilistes, ainsi qu'avec les cyclistes.

La commune d'Anderlecht aurait pu retenir ces arguments pour statuer sur la demande de permis, mais elle n'a pas pris de décision dans les délais. Ainsi, c'est le fonctionnaire délégué d'urban.brussels qui a été saisi de la demande de permis, dans le

Het opofferen van die cruciale bomen voor de biodiversiteit lijkt dus in strijd met de Good Foodstrategie.

Wat vindt de regering van die plannen?

Leefmilieu Brussel uitte zijn bezorgdheid over de smalle toegang tussen twee bomen. Zijn er aanpassingen opgelegd?

Welke contacten heeft uw kabinet hierover met de gemeente Anderlecht en Leefmilieu Brussel?

Klopt het dat Burger Brands Belgium een beroep indiende bij de Brusselse regering?

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- Een eerste vergunningsaanvraag werd in 2023 geweigerd door de gemeente Anderlecht en de regering verklaarde de beroepen van Burger Brands Belgium daartegen onontvankelijk. Het bedrijf diende daarop dezelfde aanvraag opnieuw in.

Leefmilieu Brussel uitte inderdaad zijn bezorgdheid over de toegang tussen twee bomen, die kan leiden tot beschadiging van de wortels en conflictsituaties tussen autobestuurders en fietsers.

De gemeente Anderlecht had die argumenten kunnen gebruiken, maar nam niet tijdig een beslissing. Bijgevolg kwam de vergunningsaanvraag terecht bij de gemachtigde ambtenaar van urban.brussels, die oordeelde dat het om een bestaande rechtmatige toegang ging.

Burger Brands Belgium diende geen nieuw beroep in bij de regering; het verkreeg immers zijn vergunning. De gemeente Anderlecht diende wel een beroep in bij de Raad van State tegen de beslissing van de gemachtigde ambtenaar.

respect de la procédure. Au moment de délivrer ce permis, il a considéré qu'il s'agissait d'un accès existant en situation de droit.

La société Burger Brands Belgium n'a pas introduit de recours auprès du gouvernement. Elle n'aurait d'ailleurs pas eu de motif de le faire, puisqu'elle a obtenu son permis d'urbanisme. La commune d'Anderlecht a, par contre, introduit un recours au Conseil d'État contre la décision du fonctionnaire délégué. Il est un peu étonnant qu'elle n'ait pas, elle-même, statué sur le permis, plutôt qu'utiliser la voie du recours ultérieur.

1153 Ni mon cabinet ni moi-même n'avons été sollicités par la commune d'Anderlecht au sujet de ce dossier. Bruxelles Environnement n'a pas eu de contacts particuliers avec la commune, en dehors des échanges habituels pour l'instruction d'un dossier de ce type.

Sur le fond, je ne peux pas vous donner l'avis du gouvernement sur l'implantation d'un Burger King à cet endroit, puisque ce dossier ne lui a pas été soumis. Le premier recours était en effet irrecevable.

À titre personnel, vous imaginez bien que je ne suis pas un partisan des établissements de restauration rapide, qui s'implantent notamment de façon agressive à proximité des écoles. Ils sont effectivement fort éloignés de la stratégie Good Food 2 que le gouvernement a adoptée lors de la législature précédente.

1155 **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Comme le ministre, je m'interroge sur la mise à l'ordre du jour de cette question dans notre commission de l'Environnement.

Un Burger King à cet endroit est vraiment le pire projet envisageable, sachant par ailleurs qu'une école se situe à proximité. Le projet n'est donc pas adapté et pose une série de graves problèmes à la fois pour la conservation de la réserve naturelle et pour la mobilité. J'espère qu'au travers des procédures en cours, nous pourrions éviter cette installation qui n'ajoutera rien à la qualité de vie du quartier et des Anderlechtois.

- *L'incident est clos.*

1159 *(Mme Isabelle Emmery, deuxième vice-présidente, prend place au fauteuil présidentiel)*

1161 **QUESTION ORALE DE MME AURÉLIE CZEKALSKI**

1161 **à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,**

De gemeente heeft mijn kabinet niet geraadpleegd en had met Leefmilieu Brussel enkel de gebruikelijke contacten. Het dossier werd niet aan de regering voorgelegd.

Persoonlijk ben ik geen voorstander van fastfoodrestaurants in de buurt van scholen, wat ver afstaat van de Good Foodstrategie.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *Ik hoop dat we de vestiging van een Burger King op deze locatie, dicht bij een school en een natuurgebied, via de lopende procedures kunnen voorkomen.*

- *Het incident is gesloten.*

(Mevrouw Isabelle Emmery, tweede ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AURÉLIE CZEKALSKI

aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

1161 **concernant l'objectif de mobilité zéro émission en 2035 et les défis rencontrés par les constructeurs automobiles.**

1163 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- Le 12 septembre 2025, à l'occasion d'une réunion du dialogue stratégique sur l'avenir de l'industrie automobile, la Commission européenne, par la voix de sa présidente, a indiqué qu'elle réexaminerait le plus tôt possible l'interdiction des moteurs thermiques prévue pour 2035. Pour rappel, ce réexamen était programmé en 2026. Ce processus, lancé en début d'année, vise à aider le secteur à faire face simultanément à l'électrification, à la concurrence accrue et aux tensions commerciales. Par ailleurs, la présidente de la Commission a assuré vouloir maintenir l'Europe « au premier plan de l'innovation » automobile.

Dans ce contexte européen, il est essentiel de savoir quels scénarios Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité préparent, quels impacts sont attendus et quelles conditions sont posées pour tenir l'objectif de 2035 sans impasse sociale ou technique.

Comment le gouvernement bruxellois apprécie-t-il les annonces d'assouplissement émises par la Commission européenne ?

Quelle évaluation de l'offre des constructeurs automobiles et de l'accessibilité des prix d'ici à 2030-2035 la Région bruxelloise utilise-t-elle dans ses modèles, au regard des signaux contradictoires récents concernant ce secteur ?

La Région évalue-t-elle des rôles ciblés pour des carburants renouvelables ou hybrides dans des usages de niche ?

À quelles conditions la Région envisagerait-elle un ajustement de son calendrier en la matière ?

Les administrations de Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité ont-elles formalisé plusieurs scénarios d'atterrissage alternatifs en cas de contraintes européennes modifiées ?

1165 **M. Alain Maron, ministre.**- L'objectif européen en matière de mobilité pour 2035 est l'arrêt de la vente de voitures et de camionnettes neuves émettant du CO₂. Tous les nouveaux véhicules légers mis sur le marché européen devront être « zéro émission directe ». Il est fixé dans l'ensemble du paquet de mesures « ajustement à l'objectif 55 » de l'Union européenne en vue de réduire significativement les émissions de gaz à effet de serre et d'atteindre l'objectif de neutralité carbone en 2030.

Cette législation européenne aidera l'ensemble des États membres et des Régions à atteindre les objectifs climatiques et environnementaux qu'ils se sont fixés pour une meilleure qualité de l'air, notamment.

Les annonces d'un éventuel assouplissement sont, à mon sens, malheureuses, car elles pourraient entraîner un ralentissement de la transition et de l'électrification du parc automobile. En

betreffende de doelstelling om de mobiliteit in 2035 uitstootvrij te maken en de uitdagingen voor autofabrikanten.

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) (in het Frans).- Op 12 september 2025 liet de Europese Commissie weten dat zij het voor 2035 geplande verbod op verbrandingsmotoren zou herzien om de autosector te helpen.

Hoe staat u tegenover die aangekondigde versoepeling?

Welke scenario's bereiden Leefmilieu Brussel en Mobiliteit Brussel voor? Hoe wil Brussel de doelstelling voor 2035 halen zonder sociale of technische impasse?

Welke evaluatie van het aanbod van autofabrikanten en de prijzen gebruikt het gewest in zijn modellen? Onder welke voorwaarden overweegt het gewest een aanpassing van zijn tijdschema?

Hebben Leefmilieu Brussel en Mobiliteit Brussel verschillende alternatieve scenario's opgesteld voor het geval dat de Europese beperkingen worden gewijzigd?

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Overeenkomstig de Europese wetgeving moeten tegen 2035 alle nieuwe personen- en bestelwagens emissievrij zijn. Dat maakt deel uit van het Fit for 55-pakket om de Europese Unie tegen 2030 koolstofneutraal te maken.*

De aankondiging van een mogelijke versoepeling is naar mijn mening ongelukkig, omdat ze de elektrificatie van het wagenpark kan vertragen. Dat geldt niet alleen voor de uitrol van laadinfrastructuur, maar ook voor de komst van elektrische voertuigen op de tweedehandsmarkt, terwijl dat essentieel is om elektrische auto's betaalbaar te maken voor gezinnen en bedrijven.

particulier, elles risqueraient de repousser l'arrivée de véhicules électriques sur le marché de la seconde main. Ce segment est pourtant essentiel si l'on veut que les voitures électriques soient abordables pour l'ensemble des ménages et des entreprises dépendant d'une voiture ou d'une camionnette pour réaliser des activités.

Par ailleurs, le déploiement d'infrastructures de recharge, en pleine progression à Bruxelles comme ailleurs, pourrait être ralenti du fait d'un éventuel assouplissement de la législation européenne.

¹¹⁶⁷ L'indépendance industrielle de l'Union européenne apparaît en outre plus importante que jamais pour sauvegarder sa souveraineté. Il serait, dès lors, regrettable que l'industrie automobile européenne ralentisse sa transition, alors qu'elle subit une concurrence très forte de la Chine. Il est donc souhaitable que l'Union européenne maintienne son cap et encourage son industrie à investir massivement dans cette technologie.

Les signaux contradictoires n'ont pas d'impact direct sur le modèle d'émissions du transport de Bruxelles Environnement : le scénario « business as usual » est relativement conservateur et le scénario du plan air-climat-énergie tient compte de la mise en œuvre de la zone de basses émissions (LEZ).

En effet, même si, au niveau européen, un ralentissement des investissements dans l'énergie électrique par le secteur automobile est à attendre, le train vers l'électrification est bien en marche. D'autres outils permettent également d'influencer l'adoption des véhicules électriques au niveau bruxellois ou belge : la fiscalité sur les voitures de leasing qui a stimulé l'électrification dans ce segment, la LEZ, l'électrification des taxis, etc.

Si les carburants alternatifs peuvent s'avérer nécessaires pour certains secteurs au sein desquels l'électrification est plus lente ou plus complexe, ce n'est pas le cas du transport routier. Pour ce dernier, la technologie électrique est désormais mature pour toutes les catégories de véhicules, des deux-roues aux poids lourds. Actuellement, même les segments les plus difficiles à électrifier se développent rapidement. À titre d'exemple, parmi beaucoup d'autres, l'entreprise belge Colruyt utilise depuis 2023 plusieurs camions frigorifiques de 19 tonnes 100 % électriques pour la livraison de ses clients à Bruxelles.

Aujourd'hui, la Région n'a pas identifié une niche dans laquelle il est nécessaire de soutenir un carburant renouvelable autre que l'électricité verte.

Le gouvernement bruxellois n'envisage pas d'ajustement du calendrier de la LEZ. Cela sortirait, en effet, du cadre des affaires courantes, et éloignerait la Région de ses objectifs en matière d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction des émissions des gaz à effet de serre.

De industriële onafhankelijkheid van de Europese Unie lijkt bovendien belangrijker dan ooit. Het zou jammer zijn als de Europese auto-industrie haar transitie zou vertragen, terwijl ze tegen zeer sterke concurrentie uit China moet opboksen.

De tegenstrijdige signalen hebben geen directe invloed op het emissiemodel van Leefmilieu Brussel, dat onder meer gebaseerd is op de lage-emissiezone.

De elektrificatie is al volop aan de gang. Er zijn bovendien verschillende instrumenten die de invoering van elektrische voertuigen kunnen beïnvloeden, zoals de belasting op leaseauto's, de lage-emissiezone of nog de elektrificatie van taxi's.

Hoewel alternatieve brandstoffen nodig kunnen zijn voor bepaalde sectoren, is dat niet het geval voor het wegvervoer. De elektrische technologie is ondertussen volwassen voor alle categorieën voertuigen, van tweewielers tot vrachtwagens.

De regering is ook niet van plan om het tijdschema voor de lage-emissiezone aan te passen. Dat zou namelijk buiten het kader van de lopende zaken vallen en het gewest verder verwijderen van haar doelstellingen inzake luchtkwaliteit.

1169 **Mme Aurélie Czekalski (MR).**- La réussite de la transition énergétique, tant dans le domaine de la mobilité que celui du bâti, ne peut se faire qu'avec une prise en considération pragmatique des retours des citoyens et du secteur automobile. Nos différents niveaux de pouvoir - régional, fédéral et européen - doivent entretenir des contacts continus avec le terrain pour optimiser l'analyse des décisions prises.

De nombreux acteurs du secteur automobile nous alertent sur les difficultés qu'ils rencontrent, que j'ai énoncées dans ma question. Les citoyens nous font également part, quotidiennement, de leurs préoccupations légitimes quant à l'accès à une mobilité durable abordable.

Gouverner, c'est prévoir. Il me paraît essentiel que nos administrations étudient toutes les possibilités qui se présentent sur le terrain, comme l'impose leur mission.

1171 **M. Alain Maron, ministre.**- Notre écoute est permanente, mais nous avons besoin d'un certain degré de prévisibilité.

En 2020 ou 2021, le ministre-président, la ministre chargée de la Mobilité et moi-même avons rencontré l'équipe dirigeante du groupe allemand Volkswagen. Ces responsables parcouraient l'Europe pour des échanges sur l'électrification des automobiles. Leur feuille de route stratégique relative aux nouveaux modèles indiquait clairement une volonté d'électrification la plus rapide possible. Pour ce faire, ils sollicitaient des législations susceptibles d'apporter une certaine dose de prévisibilité et des bornes de recharge. Ils encourageaient les Régions et les États à installer de telles bornes sur une superficie maximum pour y faciliter l'accès. Et je vous parle d'un des principaux groupes européens de production automobile.

C'était il y a seulement cinq ans, mais une telle stratégie s'établit bien à l'avance. Le secteur automobile nous signifiait ainsi être en accord avec notre volonté de décarbonation et vouloir investir main dans la main pour atteindre cet objectif. C'est exactement dans cette voie que nous avons avancé.

- *L'incident est clos.*

1175 *(Mme Aurélie Czekalski, première vice-présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)*

1177 **QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

1177 **à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,**

1177 **concernant la présence d'animaux sauvages en milieu urbain.**

Mevrouw Aurélie Czekalski (MR) *(in het Frans).*- De energietransitie kan alleen slagen als er op pragmatische wijze rekening wordt gehouden met de feedback van de burgers en de automobielsector. De automobielsector heeft ons gewezen op de problemen waarmee ze worden geconfronteerd. Ook de burgers delen ons dagelijks hun terechte bezorgdheid mee over de toegang tot betaalbare duurzame mobiliteit. Het is de taak van de overheid om die bekommernissen te onderzoeken.

De heer Alain Maron, minister *(in het Frans).*- We luisteren, maar er is enige voorspelbaarheid nodig.

In 2020 of 2021 hebben wij managers van de Duitse Volkswagengroep ontmoet. Zij wilden voor hun nieuwe modellen zo snel mogelijk overschakelen op elektrische voertuigen. Zij waren bereid om de handen in elkaar te slaan om de koolstofemissies te verminderen. Zij vroegen de lidstaten en regio's wel om een zekere voorspelbaarheid in de wetgeving in te bouwen en om zo veel mogelijk laadpalen te installeren. Dat is precies wat we hebben gedaan.

- *Het incident is gesloten.*

(Mevrouw Aurélie Czekalski, eerste ondervoorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende de aanwezigheid van wilde dieren in de stad.

1179 **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Depuis plusieurs années, nous constatons la présence croissante d'espèces animales sauvages, qui, traditionnellement, n'étaient pas considérées comme faisant partie intégrante du paysage urbain. Parmi elles figurent les sangliers ou encore un daim aperçu dans un parc à Anderlecht, non loin du stade du RSC Anderlecht.

Ces animaux occupent en effet une place particulière : leur présence, leur circulation et parfois leurs interactions avec les habitants suscitent autant de curiosité que d'inquiétude. L'élargissement de la présence d'animaux sauvages nous pousse à nous interroger sur notre modèle de cohabitation, entre biodiversité et urbanisation. D'une part, il est important de mener une politique ambitieuse de protection de la nature et de renforcement des espaces verts. D'autre part, la multiplication des rencontres avec des sangliers ou des daims soulève des préoccupations en matière de sécurité, de mobilité, de santé publique et de bien-être animal.

Depuis de nombreuses années, je soutiens qu'il est indispensable d'adopter une approche cohérente de la biodiversité en milieu urbain. Comment préparez-vous la Région à l'extension de la présence des animaux sauvages en Région bruxelloise ? Des concertations avec les secteurs environnementaux, Bruxelles Environnement et votre cabinet sont-elles menées ?

Les apparitions de sangliers ou de daims se produisent parfois dans des zones fortement fréquentées par les riverains, proches de lieux de promenades, de voiries ou de parcs. Ces animaux sont à la recherche de nourriture et sont attirés par des jardins potagers ou des poubelles.

1183 Cette quête de nourriture rapproche les animaux de la population humaine et amplifie le risque de conflits et de perturbations. En effet, certains animaux sauvages peuvent se nourrir de proies ou de végétaux normalement consommés par les espèces présentes en milieu urbain. Cela soulève des questions importantes au sujet de la cohabitation et de la gestion de la faune en ville.

Enfin, il convient de rappeler que le bien-être animal et la sauvegarde des animaux sauvages sont des aspects importants à prendre en considération. Leur présence en milieu urbain, qui les expose à la circulation et à des espaces bétonnés, peut perturber l'équilibre de la biodiversité. Par ailleurs, leurs interactions avec les animaux domestiques peuvent engendrer des situations de stress et d'agressivité ou des blessures, compromettant la sécurité des animaux sauvages et celle des animaux domestiques.

Pouvez-vous nous dresser un état précis de la situation concernant la présence des animaux sauvages en Région bruxelloise ? Existe-t-il une cartographie des quartiers bruxellois concernés ?

Des contacts sont-ils établis avec les communes pour veiller à une gestion encadrée des animaux sauvages ?

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).*- *We zien almaar meer wilde dieren in de stad opduiken, zoals everzwijnen of het damhert dat onlangs in een park in Anderlecht werd gespot.*

Dat roept vragen op over de interactie tussen biodiversiteit en verstedelijking: hoe rijmen we natuurbescherming en de versterking van groene ruimtes met veiligheid, mobiliteit, volksgezondheid en dierenwelzijn? Ik vraag al jaren om een coherent beleid.

In hun zoektocht naar voedsel komen die dieren soms in drukbezochte zones waar bijvoorbeeld vuilnisbakken of moestuinen zijn, of dicht bij wandelpaden of parken. Soms verorberen ze het eten van meer gangbare stadsdieren. Dat geeft aanleiding tot conflicten of hinder, waarbij zowel de wilde dieren als de huisdieren gevaar kunnen lopen en de biodiversiteit uit evenwicht kan raken. Het roept de vraag op naar het beheer van de stadsfauna.

Hoe bereidt u het gewest voor op de toenemende aanwezigheid van wilde dieren? Overlegt uw kabinet met de milieusector en met Leefmilieu Brussel?

Kunt u een precieze stand van zaken geven over de aanwezigheid van wilde dieren in Brussel? Bestaat er een overzichtskaart per wijk?

Staat u in contact met de gemeenten om die kwestie gecoördineerd aan te pakken? Welke obstakels ondervindt u om het probleem in te dijen? Hoe beperkt u conflicten tussen bewoners en wilde dieren? Hoe garandeert u zowel de veiligheid van wandelaars en automobilisten als het welzijn van de dieren?

Des obstacles sont-ils rencontrés pour encadrer la présence de ces animaux dans les zones urbanisées ?

Quelles mesures sont à l'étude ou déjà mises en place pour limiter les conflits entre habitants et faune sauvage, et pour assurer la sécurité des promeneurs et automobilistes ainsi que le bien-être des animaux ?

¹¹⁸⁵ **M. Alain Maron, ministre.-** Depuis quelques années, on constate effectivement une augmentation des observations de mammifères sauvages à Bruxelles, notamment du sanglier, principalement observé en forêt de Soignes. Il peut arriver, à titre exceptionnel, qu'un animal s'aventure dans les zones périphériques du massif forestier. C'est arrivé dans des parcs à Woluwe, il y a deux ans, par exemple. Le chevreuil est également présent à Bruxelles, mais ses observations sont plutôt en baisse depuis une dizaine d'années. Les raisons sont, entre autres, la fréquentation excessive de la forêt et la présence des chiens non tenus en laisse et non contrôlés. Le daim est une espèce exotique en Belgique, parfois élevée dans des enclos. Il arrive exceptionnellement qu'un animal s'échappe.

Afin d'avoir une vue d'ensemble de la situation, Bruxelles Environnement utilise les données d'observation provenant du site observations.be. Ces informations sont collectées annuellement et intégrées dans une base de données centrale consultable par l'administration régionale et les autorités. Bruxelles Environnement organise en outre des campagnes de surveillance ciblées. Chaque année, un recensement standardisé des chevreuils en forêt de Soignes est effectué par des observateurs formés parcourant des transects fixes. Ces résultats ont permis de constater que la population de chevreuils semble tout doucement se rétablir ces dernières années.

Bien qu'il n'existe actuellement aucune cartographie permanente accessible au public montrant la répartition des sangliers et des chevreuils au niveau des quartiers, Bruxelles Environnement peut réaliser de telles cartes sur demande. Cela s'inscrit dans le cadre du fonctionnement habituel du département « Nature et biodiversité » de mon administration.

¹¹⁸⁷ Les chances d'observation sont plus grandes à proximité des zones forestières, des corridors verts ou des zones reliées à la périphérie urbaine. Les grands mammifères restent généralement dans leur habitat naturel.

Cependant, certaines contraintes pratiques apparaissent. La répartition irrégulière des observations citoyennes complique le suivi permanent sur l'ensemble du territoire. Les compétences sont réparties au sein de la Région. Les communes sont partiellement responsables de la gestion des déchets, du domaine public et des structures vertes locales, ce qui influence l'attractivité des lieux pour les animaux sauvages.

Le déploiement des moyens est un défi. Les interventions ne peuvent être systématiques. Elles doivent être évaluées selon les risques et leur faisabilité.

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- Uitzonderlijk zien we inderdaad wilde dieren zoals everzwijnen buiten het Zoniënwood opduiken, zoals twee jaar geleden in Woluwe. Reeën zijn de laatste tien jaar minder te zien. Damherten zijn een exotische soort en worden soms in gevangenschap gekweekt, waarbij er soms een ontsnapt.

Leefmilieu Brussel verzamelt jaarlijks de waarnemingen van observations.be en brengt die in een centrale gegevensbank bijeen, die toegankelijk is voor de gewestelijke administratie en overheden. Leefmilieu Brussel organiseert ook gerichte observatiecampagnes. Jaarlijks worden de reeën in het Zoniënwood op een gestandaardiseerde manier geteld. Daaruit blijkt dat hun populatie zich de laatste jaren geleidelijk herstelt.

Leefmilieu Brussel kan op aanvraag overzichtskaarten creëren met de verspreiding van everzwijnen en reeën per wijk.

Wilde dieren zijn het vaakst te zien dicht bij bosgebieden, in groene corridors of in zones verbonden met de stadsrand. Grote zoogdieren blijven meestal in hun habitat.

De onregelmatige spreiding van burgerwaarnemingen bemoeilijkt een algemene en permanente opvolging. Voor afvalbeheer, openbare ruimten en lokale groene zones zijn de gemeenten gedeeltelijk bevoegd. Die versnippering maakt bepaalde plekken aantrekkelijker voor wilde dieren.

We kunnen niet systematisch ingrijpen omdat de middelen beperkt zijn. Dierenwelzijn staat altijd centraal in wat we doen. Tegelijk dragen we zorg voor volksgezondheid, verkeersveiligheid en de bescherming van huisdieren. Er is een permanente dialoog tussen gewest en gemeenten. Waar de

Un dialogue permanent existe entre la Région et les communes. Sur le territoire régional, les équipes régionales interviennent dans le respect de la sécurité et du bien-être animal. Sur les terrains communaux, ce sont les pouvoirs locaux qui ont la compétence et Bruxelles Environnement ne fait que jouer un rôle consultatif.

Différentes mesures sont mises en œuvre pour limiter les conflits et promouvoir une cohabitation durable. La prévention et la sensibilisation constituent un volet important de cette action. Des campagnes d'information sensibilisent les citoyens à l'attitude à adopter face aux animaux sauvages ou blessés et au signalement de leur présence.

Sur les sites web bruxellesenvironnement.be et renature.brussels, des recommandations sont ainsi diffusées pour réduire l'attrait des zones résidentielles : interdiction de nourrir les animaux sauvages, mise en laisse des animaux domestiques et fermeture correcte des conteneurs à déchets, entre autres.

Un protocole de notification et d'intervention permet de réagir aux signalements des citoyens ou des communes. Dans le cadre du plan renature et de la politique régionale en biodiversité, des efforts renforcent les réseaux verts et bleus, les connexions écologiques et les zones tampons. L'idée est de favoriser la mobilité naturelle tout en réduisant les interactions indésirables avec les zones densément peuplées.

Le bien-être animal est au cœur de chaque intervention : minimiser le stress, assurer une manipulation sûre et replacer l'animal dans un environnement adapté.

Les aspects de santé publique, de sécurité routière et de protection des animaux domestiques sont soigneusement pris en compte dans l'évaluation des risques et la prise de décision.

1189 **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).** - Les interactions avec les animaux sauvages sont en effet de plus en plus nombreuses, et pas seulement à Bruxelles, d'ailleurs. Il est toujours préoccupant de voir passer des vidéos de personnes qui, croyant bien faire ou simplement animées par le côté spectaculaire de l'événement, nourrissent des animaux sauvages. Leur comportement provoque des effets en cascade. Le sanglier, par exemple, est un animal relativement adaptable qui empiète ainsi de plus en plus sur l'espace urbain. La même extension territoriale avait déjà été observée avec les renards, nourris de façon discutable par des particuliers qui trouvaient ça sympathique.

Le public doit être sensibilisé pour éviter la multiplication d'interactions aux conséquences négatives. Je pense à la problématique de la gale des renards, dont nous avons déjà parlé. Tant pour le bien-être des animaux que pour assurer les meilleures relations possibles entre animaux sauvages, animaux domestiques et particuliers, il faut que nos concitoyens aient pleinement conscience du rôle qu'ils ont à jouer. Ces animaux peuvent être victimes, si ce n'est de la circulation, de diverses maladies.

gemeenten bevoegd zijn, heeft Leefmilieu Brussel slechts een raadgevende rol.

We zetten vooral in op preventie en op bewustmaking over de omgang met wilde of gekwetste dieren en over het melden van hun aanwezigheid. Zo bevatten de websites leefmilieu.brussels en renature.brussels aanbevelingen om woonzones minder aantrekkelijk te maken voor wilde dieren: die dieren niet voeren, huisdieren aan de leiband houden en afvalcontainers goed sluiten.

Er bestaat een protocol om te reageren op meldingen. We versterken de groene en blauwe netwerken, ecologische verbindingen en bufferzones om zowel de natuurlijke mobiliteit te bevorderen als ongewenste interacties met woonwijken te verminderen.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) *(in het Frans).* - *Het is altijd verontrustend om video's te zien van mensen die wilde dieren voeren. Daardoor komen bijvoorbeeld everzwijnen almaar vaker woonzones binnen. Ook bij vossen hadden we dat fenomeen vastgesteld.*

We moeten het publiek bewust maken van de negatieve effecten van zulke interacties. Ik denk aan schurft bij vossen. We moeten denken aan het welzijn van zowel wilde dieren, huisdieren als mensen en aan hun onderlinge relaties.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. OLIVER RITTWEGER DE MOOR

à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,

concernant la différence du coût de l'énergie pour les ménages entre les Régions.

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- À consommation égale et pour un même contrat, les Bruxellois paient leur énergie jusqu'à 33 % plus cher que les Flamands et les Wallons. Chez le même fournisseur, une famille moyenne déboursa presque 700 euros de plus par an simplement parce qu'elle vit à Bruxelles.

Au lieu de s'attaquer à cette situation et à l'augmentation incessante des factures de gaz et d'électricité, le gouvernement et le régulateur préparent une nouvelle augmentation des factures via la réforme tarifaire. Avec le compteur trihoraire, les heures pleines coûteront trois fois plus cher que les heures creuses, et les tarifs avantageux du week-end disparaîtront. En clair, les ménages bruxellois vont payer encore plus cher précisément aux moments où ils ont le plus besoin d'électricité : quand ils rentrent du travail, cuisinent, chauffent leur logement ou lancent une machine à laver.

Dans ses réponses récentes au Parlement, Brugel défend cette réforme en expliquant qu'il faut « habituer les consommateurs à modifier leurs comportements ». Il va jusqu'à proposer de supprimer le consentement des usagers pour l'installation des compteurs intelligents et pour l'activation de leurs fonctions communicantes. Autrement dit, l'idée est de forcer la main aux ménages en leur imposant un outil dont la principale fonction, dans ce cadre, est de justifier des hausses tarifaires punitives.

Ce discours de « bonne volonté des consommateurs » est déconnecté de la réalité sociale. Une grande partie des ménages n'a ni la possibilité ni les moyens de reporter sa consommation la nuit. Ce sont donc toujours les mêmes, les travailleurs et leurs familles, qui vont payer l'addition.

Pendant ce temps, Engie et TotalEnergies continuent à engranger des surprofits colossaux. La Région, pour sa part, se contente de distribuer des aides ponctuelles aux plus vulnérables, mais pas aux travailleurs qui ont du mal à boucler leurs fins de mois, sans résoudre le problème de fond.

Selon les informations qui vous ont été communiquées par Brugel, quelles augmentations tarifaires ont été pratiquées depuis le 1er janvier 2025 ? Quelle hausse cela représente-t-il, en euros, par mois, pour un ménage moyen ?

Pouvez-vous nous transmettre une estimation des différentes hausses de prix, en euros, par mois pour un ménage moyen,

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER OLIVER RITTWEGER DE MOOR

aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende de van het ene tot het andere gewest verschillende prijzen die gezinnen betalen voor energie.

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans).- *Brusselaars betalen tot 33% meer voor hun energie dan Vlamingen en Walen, bij gelijk verbruik en bij dezelfde leverancier.*

In plaats van die situatie aan te pakken, bereiden de regering en de energieregulator een nieuwe prijsstijging voor. Met de drieledige meter zullen gezinnen nog meer betalen op de momenten waarop ze elektriciteit het meest nodig hebben, wanneer ze thuiskomen van het werk, koken of de verwarming aanzetten.

Brugel verklaarde onlangs in het parlement een gedragsverandering te weeg te willen brengen. Daartoe zou de regulator zelfs de toestemming voor slimme meters afschaffen en op die manier overdreven tariefverhogingen opleggen aan de gebruikers. Veel werkende mensen en hun gezinnen hebben echter niet de keuze om hun verbruik uit te stellen tot 's nachts.

Hoeveel euro per maand betaalt een gemiddeld gezin extra sinds de tariefverhogingen van 1 januari 2025? Hoeveel euro per maand zal zo'n gezin extra betalen door de geplande tariefverhogingen voor 2025-2029?

Wat zijn de hoofdlijnen van het stappenplan dat Sibelga aan Brugel moest voorleggen in september 2025?

Hoe wilt u de energieprijzen in Brussel doen dalen? Heeft de regering gesproken met de twee Brusselse energieleveranciers over hun prijsbeleid?

prévues par la méthodologie tarifaire de Brugel pour la période 2025-2029 ?

Avez-vous déjà pris connaissance de la feuille de route que Sibelga doit transmettre à Brugel en septembre 2025 ? Si oui, quelles en sont les grandes lignes ?

Quelles mesures envisagez-vous pour faire baisser les prix de l'énergie en Région bruxelloise ? Le gouvernement a-t-il déjà mené des discussions avec les deux fournisseurs bruxellois, TotalEnergies et Engie, au sujet de leur politique de prix ? Des mesures ont-elles été décidées pour qu'elles baissent leurs prix ?

1199 **M. Alain Maron, ministre.**- Tout d'abord, relativisons les informations que vous avez trouvées dans la presse en ce qui concerne les différences de prix supposées pour la fourniture d'électricité et de gaz entre les trois Régions. Pour rappel, c'est bien le prix tout compris (transport, distribution, fourniture, TVA et surcharges), indiqué sur la facture, qui est le facteur prix pertinent pour discuter de l'accès des ménages à une énergie abordable.

À cet égard, le tableau de bord mensuel du mois de septembre 2025 de la Commission de régulation de l'électricité et du gaz confirme que le prix tout compris moyen du gaz en Région bruxelloise est à un niveau intermédiaire entre les prix tout compris moyens en Flandre, plus bas, et en Wallonie, plus haut. Pour l'électricité, le prix tout compris moyen en Région bruxelloise est à un niveau comparable au niveau observé en Wallonie et à un niveau légèrement supérieur à celui observé en Flandre. Par conséquent, les Bruxellois ne paient pas structurellement plus cher l'électricité et le gaz.

De plus, les Bruxellois bénéficient de la continuité de la fourniture d'électricité et de gaz en cas de défaut de paiement, système bien plus protecteur qu'en Wallonie et en Flandre. J'imagine que vous n'avez pas l'intention de détricoter ce système. Les Bruxellois profitent également des avantages de services gratuits, intégralement financés par la Région, comme Infor Gaz Elec, qui aide au choix d'un contrat, le comparateur indépendant de contrats Brusim ou encore le service des litiges de Brugel.

1201 Notre Région a donc adopté une série de mesures protectrices pour lutter contre la précarité énergétique des Bruxellois les plus démunis. J'y reviendrai.

Le modèle du cadre législatif européen en matière d'énergie repose sur :

- la séparation des métiers (production, transport, distribution, fourniture) ;
- la mise en concurrence d'opérateurs privés (les fournisseurs) ;
- le libre choix individuel du fournisseur et du contrat ;

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- De informatie in de pers moet gerelativeerd worden. Om de betaalbaarheid van energie voor gezinnen te vergelijken, moeten we kijken naar de totale prijs, inclusief transport, distributie, levering, btw en toeslagen.

Volgens de cijfers van de Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas voor september 2025 ligt de gemiddelde all-inprijs voor gas in Brussel tussen die van Vlaanderen en Wallonië in. De gemiddelde all-inprijs voor elektriciteit is vergelijkbaar met die in Wallonië en iets hoger dan die in Vlaanderen. Brusselaars betalen dus niet structureel meer voor hun energie.

Bovendien genieten Brusselaars een veel betere bescherming in geval van wanbetaling, evenals gratis contractvergelijkingsdiensten en een geschillendienst. Het gewest heeft dus maatregelen genomen tegen energiearmoede

De Europese energiewetgeving legt gescheiden activiteiten van productie, transport, distributie en levering op, evenals concurrentie tussen privéleveranciers, vrije keuze van leveranciers en contracten, strikte regulering van monopolistische distributieactiviteiten en regulatoren die onafhankelijk de distributie- en transporttarieven vastleggen.

Het gewest heeft dus niet erg veel invloed op de elektriciteits- en gasprijzen. De regulator Brugel kan wel de distributietarieven van Sibelga goedkeuren en de methodologie bepalen, maar het gaat slechts over een klein deel van de factuur. De federale overheid is bevoegd voor transporttarieven, btw en levering, weliswaar in een door Europa geliberaliseerde markt.

- l'encadrement strict des activités monopolistiques de réseau de distribution ;

- la régulation par des autorités administratives (chez nous, Brugel) qui exercent la compétence stratégique de fixation des tarifs de distribution et de transport de manière exclusive et indépendante.

Dans un tel contexte, le gouvernement et le Parlement bruxellois disposent de leviers d'action directs limités sur les prix de l'électricité et du gaz. Par exemple, en ce qui concerne les tarifs de distribution pratiqués par Sibelga, c'est bien le régulateur Brugel qui est seul compétent pour établir la méthodologie tarifaire et approuver les tarifs. Mais il ne s'agit que d'une petite partie de la facture. Les autres composantes du prix que sont les tarifs de transport, la TVA et la fourniture relèvent, quant à elles, du niveau fédéral, sachant que la réglementation européenne a libéralisé le marché de la fourniture.

Au niveau des prix tout compris de l'électricité et du gaz, la Région détient toutefois un levier pour maîtriser le financement par voie tarifaire des politiques publiques. Le gouvernement actuel a décidé, à mon initiative, de limiter l'impact sur la facture d'électricité et de gaz du financement du mécanisme des certificats verts, des missions de service public déléguées à Sibelga (comme l'éclairage public) et du prélèvement régional qui alimente le fonds pour la politique de l'énergie et le fonds de guidance énergétique. Notre gouvernement n'a créé aucun nouveau prélèvement à charge des factures d'électricité et de gaz.

¹²⁰³ En ce qui concerne la méthodologie tarifaire actuelle et l'évolution des tarifs de distribution depuis début 2025, voici deux constats.

D'une part, le gouvernement actuel avait, dans le cadre de la consultation publique organisée par Brugel, émis d'importantes réserves sur la structure tarifaire envisagée par le régulateur. Était notamment mis en cause le risque important que celle-ci pénalise les petits consommateurs. Le gouvernement n'a cependant pas le pouvoir de statuer sur cette méthodologie ni sur les tarifs qui en découlent. Indépendant, Brugel ne doit répondre qu'au Parlement.

D'autre part, pour ce qui concerne vos demandes d'informations sur l'évolution des prix et des tarifs, je vous suggère de poser la question directement à Brugel, par exemple en demandant une nouvelle audition du régulateur au Parlement. Vous pouvez aussi consulter le tableau de bord de la Commission de régulation de l'électricité et du gaz et l'observatoire des prix de Brugel, deux outils statistiques disponibles en ligne. Vous y trouverez des données de bonne qualité sur l'évolution des prix de l'électricité et du gaz.

Quant à d'éventuelles discussions avec les fournisseurs d'électricité pour faire baisser leurs prix, l'organisation institutionnelle de la Belgique réserve la compétence de la politique des prix à l'autorité fédérale.

Wel heeft het gewest invloed op de financiering van het overheidsbeleid via de energietarieven. Zo beperkte de regering op mijn initiatief de impact van de groenestroomcertificaten, de openbare dienstverlening van Sibelga en de gewestelijke bijdrage aan energiefondsen op de elektriciteits- en gasfactuur. De regering heeft geen nieuwe heffing op die factuur ingevoerd.

Over de tariefstructuur van Brugel had de regering bedenkingen geuit, omdat ze kleine verbruikers zou benadelen. Aangezien de regulator onafhankelijk is, kan de regering echter niet beslissen over de methodologie of de tarieven.

Ik stel voor om uw vragen over de ontwikkeling van de prijzen rechtstreeks aan Brugel te stellen, bijvoorbeeld tijdens een hoorzitting in het parlement. Ook op de website van de CREG en van het prijzenobservatorium van Brugel kunt u betrouwbare informatie daarover vinden.

Eventuele gesprekken met de elektriciteitsleveranciers over hun prijzenbeleid zijn een federale bevoegdheid.

De leveranciers vragen regelmatig om de sociale beschermingsmaatregelen in Brussel te versoepelen of af te schaffen. Tijdens de afgelopen regeerperiode heeft de regering die maatregelen tegen energiearmoede juist versterkt. In 2022 nam ze de gas- en elektriciteitsordonnantie aan, na uitvoerige debatten in het parlement.

Dans le cadre des compétences régionales, les fournisseurs demandent régulièrement la diminution, voire la disparition, des protections sociales adoptées à Bruxelles dès la libéralisation des secteurs de l'électricité et du gaz en 2007. Cette ligne très protectrice à l'égard des Bruxellois en situation de précarité énergétique a été maintenue et renforcée lors de la législature écoulée avec l'adoption des nouvelles ordonnances relatives à l'organisation des marchés du gaz et de l'électricité en Région de Bruxelles-Capitale en 2022, à l'issue de longs débats parlementaires sur ces mesures, leur financement et leurs conséquences.

1205 Certains fournisseurs estiment que ces protections expliquent la faiblesse concurrentielle observée au niveau régional et que leur disparition créerait une dynamique concurrentielle favorable à la baisse des prix de fourniture sur le marché. Donner suite à de telles recommandations relève d'un choix politique fondamental qui favoriserait les intérêts économiques des fournisseurs par rapport à la protection de l'accès à l'énergie de tous les ménages bruxellois. Ce n'est pas mon choix et nous ne pensons pas qu'il est à la source de la faiblesse de la concurrence.

Celle-ci découle plutôt de la petite taille du marché bruxellois. Cela n'a pas de sens de distinguer les marchés régionaux de l'énergie. Pour moi, cette politique devrait être fédérale. Mettre sur pied des politiques tarifaires, de communication et de marketing sur un si petit territoire décourage en effet les plus petits fournisseurs.

1207 **M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).**- La libéralisation, la privatisation et la mise en concurrence n'ont jamais engendré de baisse des prix. La régionalisation de l'énergie a surtout profité aux multinationales et non aux travailleurs.

Vous avez raison : les tarifs de l'énergie sont également trop chers en Wallonie et en Flandre. D'une certaine manière, ils le sont encore davantage à Bruxelles.

Si le cadre protecteur doit évidemment être maintenu, les factures énergétiques sont trop chères pour toute une série de travailleurs et de ménages qui n'en bénéficient pas.

Vous ne m'avez pas communiqué votre réaction quant à la volonté de Brugel de se passer du consentement des usagers pour l'installation des compteurs intelligents. Je reviendrai donc sur ce point ultérieurement.

1209 **M. Alain Maron, ministre.**- Je ne peux répondre à la place de Brugel. Je mets en œuvre l'ordonnance de 2022 qui prévoit le cadre réglementaire. Modifier l'ordonnance nécessiterait des discussions politiques et une majorité parlementaire.

- *L'incident est clos.*

1213 **QUESTION ORALE DE MME AMÉLIE PANS**

Volgens sommige leveranciers zou het afschaffen van die maatregelen tot meer concurrentie en dalende prijzen leiden. Die politieke keuze zou echter de economische belangen van de leveranciers voorrang geven op de toegang tot energie voor alle Brusselse gezinnen.

De reden voor de zwakke concurrentie is trouwens eerder dat leveranciers worden ontmoedigd door het opzetten van een tarief-, communicatie- en marketingbeleid voor zo'n klein grondgebied als Brussel. Dit beleid zou dan ook federaal moeten zijn.

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) (in het Frans).- *Liberalisering, privatisering en concurrentie hebben nooit tot lagere prijzen geleid. De regionalisering van de energie is vooral de multinationals ten goede gekomen.*

We moeten de beschermingsmaatregelen natuurlijk behouden, maar de energiefactuur blijft voor veel mensen te hoog in Brussel, maar ook in Vlaanderen en Wallonië.

Zal Brugel geen toestemming meer vragen om slimme meters te installeren?

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Ik kan niet antwoorden namens Brugel. Voor een wijziging van de ordonnantie van 2022 is een parlementaire meerderheid nodig.*

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW AMÉLIE PANS

1213 **à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,**

1213 **concernant la conformité et la sécurité des équipements de jeux du parc Georges Henri.**

1215 **Mme Amélie Pans (MR).**- Plusieurs habitants de Woluwe-Saint-Lambert ont exprimé publiquement leurs inquiétudes concernant le nouveau labyrinthe aménagé dans l'aire de jeux du parc Georges Henri. D'après des témoignages, un enfant se serait blessé sérieusement en heurtant une paroi rugueuse du dispositif, nécessitant plusieurs points de suture. D'autres usagers dénoncent la présence de débris dangereux dans le sable, comme des canettes, des tessons de verre, etc., ainsi qu'un manque de visibilité et de surveillance particulièrement préoccupant à proximité immédiate de la sortie du parc.

Ces observations laissent craindre que l'installation, pourtant pensée comme un lieu ludique, comporte des risques réels pour la sécurité des enfants et ne soit pas suffisamment entretenue pour prévenir les accidents.

Vos services ont-ils été alertés des incidents survenus dans cette nouvelle aire de jeux du parc Georges Henri ?

Quelles sont les normes de sécurité et de certification en vigueur pour ce type d'équipement dans les aires de jeux régionales ? Ce labyrinthe y est-il bien conforme ? Existe-t-il des procédures de contrôle et des inspections régulières des infrastructures de jeux dans les parcs régionaux, et à quelle fréquence ont-elles lieu ?

En cas d'accident lié à un défaut de conception ou d'entretien d'un équipement public, comment est répartie la responsabilité entre la commune gestionnaire et la Région ?

Enfin, des mesures correctrices, qu'il s'agisse de réparations, de signalisation, ou de restriction d'accès, sont-elles prévues pour garantir la sécurité des enfants fréquentant ce nouvel espace ?

1217 **M. Alain Maron, ministre.**- La plaine de jeux du parc Georges Henri a été rouverte le 25 juin dernier, à la suite d'une rénovation presque complète qui a nécessité dix mois de fermeture au public. Afin d'assurer la sécurité des futurs utilisateurs et utilisatrices, toutes les précautions de rigueur ont été suivies durant le projet, le chantier et la remise en exploitation.

Il est important de rappeler que la sécurité des plaines de jeux et leur exploitation s'inscrivent dans le cadre légal suivant :

- le Code de droit économique, livre IX, relatif à la sécurité des produits et des services ;

- la loi du 9 février 1994 relative à la sécurité des produits et services ;

aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende de conformiteit en de veiligheid van de speeltuigen in het Georges Henripark.

Mevrouw Amélie Pans (MR) (in het Frans).- Inwoners van Sint-Lambrechts-Woluwe maken zich zorgen over het labyrint in de speeltuin in het Georges Henripark. Een kind heeft er zich verwond en er slingeren allerlei voorwerpen zoals glasscherven rond. De zichtbaarheid is er bovendien beperkt. Er valt dan ook te vrezen voor de veiligheid van kinderen.

Zijn uw diensten op de hoogte van de incidenten die er zich voordeden?

Welke veiligheids- en certificeringsnormen gelden er voor dergelijke installaties? Voldoet het labyrint daaraan? Hoe vaak worden de speeltoestellen in parken gecontroleerd?

In welke mate is de gemeente of het gewest aansprakelijk bij een ongeval door een fout ontwerp of gebrekkig onderhoud?

Komen er aanpassingen om de veiligheid te garanderen?

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- De speeltuin in het Georges Henripark werd op 25 juni 2025 na een tien maanden durende renovatie opnieuw geopend. Aan die heropening ging een wettelijk verplichte risicoanalyse door het onafhankelijke controlebureau Play-a-Max vooraf. Bij de heropening waren de laatste punten waarop het bureau aanmerkingen had weggewerkt. De speeltuin voldoet dus volledig aan de wettelijke vereisten.

De voorbije zomer hebben duizenden kinderen in de speeltuin gespeeld. Daarbij deden zich slechts twee ernstige incidenten voor. Bij het eerste liep een kind op een oude, niet vervangen glijbaan schaafwonden op. Hoewel over het incident een bericht op sociale media verscheen, deed niemand er melding van bij Leefmilieu Brussel.

- l'arrêté royal du 28 mars 2001 relatif à la sécurité des équipements d'aires de jeux ;

- l'arrêté royal du 28 mars 2001 relatif à l'exploitation des aires de jeux.

Les normes européennes EN 1176 et EN 1177 définissent également le cadre technique.

Suivant les exigences des textes mentionnés, la réouverture a été conditionnée par l'obtention d'une analyse de risque estimant le risque de l'ensemble de l'espace acceptable, par le bureau de contrôle indépendant Play-a-Max. À l'ouverture de la plaine de jeux, les dernières remarques du bureau de contrôle avaient été levées sur l'ensemble des équipements et des éléments ludiques, dont le labyrinthe. Ce dernier est ainsi parfaitement conforme aux exigences de la réglementation.

Le nouvel équipement a été utilisé par plusieurs milliers d'enfants durant la saison estivale, et seuls deux incidents notables ont été signalés ou constatés par les services de Bruxelles Environnement. L'un concernait des écorchures subies dans un toboggan ancien, qui n'a pas été modifié lors du réaménagement. L'information a été publiée sur les réseaux sociaux, mais aucune demande n'a été faite auprès de Bruxelles Environnement, dont les coordonnées de contact sont affichées dans la plaine de jeux, comme le prévoit la réglementation.

Le second événement signalé concerne le labyrinthe sur le mur duquel un enfant se serait cogné le front. La maman s'est adressée à un agent de terrain, qui lui a conseillé de contacter Bruxelles Environnement. Elle réclamait une participation aux frais médicaux. Dans les jours qui ont suivi, elle a contacté la commune de Woluwe-Saint-Lambert, qui n'est pourtant pas responsable des plaines de jeux. Bruxelles Environnement a tenté de reprendre contact avec elle dans les semaines suivantes, mais elle n'a pas répondu aux sollicitations et n'a pas réitéré sa demande de participation aux frais médicaux.

¹²¹⁹ Ces deux cas - sur des milliers d'enfants qui fréquentent la plaine de jeux - n'ont donc pas eu de suites. Je vous rappelle que, dans une plaine de jeux, les enfants sont sous la responsabilité de leurs parents. Ce n'est pas parce qu'un enfant se blesse dans une plaine de jeux que son exploitant en est responsable. Il faut rappeler ces éléments essentiels, même si, évidemment, la plaine de jeux doit être conforme à la législation et ne pas être intrinsèquement dangereuse.

Si un accident a lieu dans une plaine de jeux, l'exploitant - Bruxelles Environnement, dans ce cas-ci - est responsable dans la mesure où il est prouvé qu'il n'a pas respecté ses obligations légales. Le défaut de surveillance par l'exploitant ne s'applique pas, car la jurisprudence belge considère que, dans les parcs publics et gratuits, ce sont les parents ou l'accompagnateur qui assument cette responsabilité. C'est clair et logique. Cette obligation de surveillance par les accompagnateurs est rappelée par la signalétique dans les plaines de jeux.

Bij het tweede voorval stootte een kind het voorhoofd aan de muur van het labyrint. De moeder vroeg een terugbetaling van de medische kosten aan de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe, hoewel die niet verantwoordelijk is voor de speeltuin. Leefmilieu Brussel trachtte daarop de moeder te contacteren, maar die laatste reageerde niet meer en heeft haar verzoek om terugbetaling niet herhaald.

Als een kind zich in een speeltuin verwondt, is de beheerder alleen aansprakelijk als kan worden aangetoond dat hij zijn wettelijke verplichtingen niet is nagekomen. Volgens de Belgische wetgeving staan in openbare en gratis toegankelijke parken de ouders of begeleiders in voor het toezicht op spelende kinderen. Het argument dat de beheerder voor onvoldoende toezicht zorgt, is in dit geval dus niet van toepassing.

Bij controles kan blijken dat bepaalde reparaties of waarschuwingen nodig zijn, maar dat is momenteel in het Georges Henripark niet het geval. Er zijn wel al beschadigingen door gebruik of vandalisme gerepareerd. Niets wijst er echter op dat aanpassingen door een fout ontwerp noodzakelijk zijn.

Leefmilieu Brussel voert regelmatige controles uit in de speeltuinen. Die gebeuren op drie niveaus. Om te beginnen voeren de parkwachters en de reinigingsploeg een dagelijkse controle uit. Daarnaast vindt er tijdens de zomer maandelijks een technische controle plaats. Ten slotte controleert het agentschap

Concernant l'entretien des équipements, les contrôles et les signalements peuvent faire émerger des besoins de réparation ou de modification, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. De simples réparations liées à l'usure ou aux dégradations volontaires ont déjà été effectuées, mais rien n'indique un défaut de conception nécessitant une modification de l'espace ou des équipements.

Suivant la réglementation en vigueur, Bruxelles Environnement réalise des contrôles réguliers des plaines de jeux. Ils s'effectuent selon trois niveaux d'intensité et de fréquence :

- un contrôle quotidien de la propreté de l'espace est opéré par les gardiens de parc et l'équipe de propreté, qui retirent notamment les déchets et les objets dangereux du sable et des équipements ludiques. Ils le font le plus régulièrement possible, mais il n'est malheureusement pas exclu qu'une personne abandonne une canette dans un bac à sable entre deux passages ;

- un contrôle technique a été réalisé chaque mois durant la saison estivale, qui a vérifié l'état de chaque équipement et effectué des réparations en conséquence. Les derniers contrôles ont été effectués le 3 juillet 2025 et le 1er août 2025 dans le cas du parc Georges Henri et ils ont donné lieu à des réparations mineures ;

- enfin, un contrôle annuel est effectué avec l'appui d'un bureau de contrôle externe, qui vérifie la conformité de l'ensemble de l'espace. Le prochain contrôle de ce type au parc Georges Henri devait avoir lieu à la mi-octobre.

¹²²¹ Je profite de l'occasion pour souligner l'excellence des plaines de jeu de Bruxelles Environnement, que j'ai beaucoup fréquentées avec mes enfants. La plupart d'entre elles sont formidables et elles sont indispensables au bien-être des Bruxellois. Je ne voudrais pas qu'un incident masque cette réalité. Leur conception et leur gestion dans les différentes communes de la Région sont très professionnelles.

¹²²⁷ **Mme Amélie Pans (MR).**- Quand j'étais enfant, il y avait un cimetière fermé sur le site de la plaine de jeux du parc Georges Henri. Je n'allais donc pas y jouer. C'est une très belle rénovation. Ce parc est en effet magnifique, tout comme la plaine de jeux qu'il abrite. Elle est très fréquentée.

J'entends qu'une analyse de risque a été réalisée avant l'ouverture de la plaine de jeux. C'est une bonne chose. J'entends aussi que des contrôles ont été opérés en juillet et en août et que le contrôle suivant était prévu pour octobre.

Comme vous l'avez dit, d'après la jurisprudence, les enfants sont sous la responsabilité de leurs parents. Néanmoins, plusieurs parents ont expliqué que lorsque les enfants jouent dans le labyrinthe, ils ne peuvent pas voir ce qu'il s'y passe, à moins de les suivre à la trace. C'est un peu compliqué. Par ailleurs, vous n'avez pas parlé du revêtement du labyrinthe, qui semble poser des problèmes.

Concernant la propreté, j'entends que les citoyens ont une part de responsabilité : ils ne devraient pas abandonner leurs déchets

samen met een extern bureau jaarlijks of de speeltuin nog aan de wettelijke vereisten voldoet. Die laatste controle moest midden oktober plaatsvinden.

Ik benadruk dat de speeltuinen van Leefmilieu Brussel van uitstekende kwaliteit zijn. Ze zijn broodnodig voor het welzijn van de Brusselaars en één voorval mag daar geen afbreuk aan doen.

Mevrouw Amélie Pans (MR) (in het Frans).- *Daar ben ik het mee eens. Het is een goede zaak dat er een risicoanalyse plaatsvond voor de speeltuin werd geopend en dat er regelmatig controles plaatsvinden.*

Het klopt dat kinderen onder de verantwoordelijkheid van hun ouders vallen. Heel wat ouders laten echter weten dat ze hun kind in het labirint niet in de gaten kunnen houden. Voorts had u het niet over de afwerking van het labirint, die problemen lijkt op te leveren.

Burgers hebben natuurlijk ook hun verantwoordelijkheid. Ze mogen hun afval niet zomaar in parken en speeltuinen achterlaten. Dat neemt niet weg dat het personeel van Net Brussel zichtbaarder mag zijn en niet mag aarzelen om burgers die afval op de grond gooien aan te spreken.

dans les parcs et il ne devrait y avoir ni tessons de bouteille ni mégots dans une plaine de jeux.

Toutefois, les agents de Bruxelles Propreté devraient être un peu plus visibles et ne pas hésiter à aller vers les gens, même si c'est compliqué. Ils assurent une présence et on les voit se promener, ce qui est très bien, mais ils ne devraient pas hésiter à intervenir en cas d'actes de malpropreté visibles. Bien que les personnes réagissent parfois de manière désagréable, il est important de continuer à conscientiser les citoyens sur la propreté ; le propre attire le propre et le beau attire le beau.

1229 **M. Alain Maron, ministre.**- Les agents de Bruxelles Propreté sont formés à intervenir lorsqu'ils sont témoins de comportements inciviques, comme le jet de déchets sur le sol. Pour le reste, tout est affaire de lâcher-prise, Madame Pans : accepte-t-on de ne plus avoir son enfant dans son champ de vision ?

Dans certaines plaines de jeux, comme celle de la porte de Hal, il n'est pas possible de surveiller son enfant en permanence. Ce sont des plaines de jeux de grande taille, où les enfants courent dans tous les sens. Elles sont conçues comme telles.

Cela ne vous ôte pas la responsabilité de ce qui peut arriver à vos enfants. C'est vous qui leur donnez des consignes. Le respect de ces règles fait partie de l'éducation, y compris quand les enfants ne sont pas sous votre vue directe.

- *L'incident est clos.*

1233 **QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

1233 **à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,**

1233 **concernant le commerce de voitures de seconde main à Bruxelles.**

1235 **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Le commerce de voitures d'occasion en Région bruxelloise, concentré historiquement dans le quartier Heyvaert et ses alentours, constitue une activité importante de cette zone. Les entreprises du secteur, essentiellement orientées vers l'exportation, traitent des centaines de véhicules chaque semaine.

Cependant, ces activités s'exercent dans un tissu urbain dense, où les rues étroites et les infrastructures existantes ne sont pas conçues pour accueillir un trafic aussi intense de poids lourds. Depuis de nombreuses années, les riverains dénoncent des nuisances sonores, des vibrations et des blocages fréquents de la circulation.

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- Het personeel van Net Brussel is opgeleid om op te treden wanneer burgers afval op de grond gooien. Voorts is het een kwestie van loslaten, mevrouw Pans. Aanvaarden ouders dat ze hun kind even niet meer kunnen zien? In bepaalde speeltuinen is dat immers niet constant mogelijk. Dat ontslaat ouders echter niet van de verantwoordelijkheid om hun kinderen te leren wat wel en niet mag.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende de handel in tweedehandswagens in Brussel.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- De handel in tweedehandswagens vormt een belangrijke activiteit in de Heyvaertwijk. De betrokken ondernemingen verhandelen wekelijks honderden voertuigen.

De activiteiten vinden echter plaats in een dichtbevolkt stadsdeel waar de infrastructuur niet is aangepast aan intens vrachtwagenverkeer. Omwonenden klagen al jaren over lawaai, trillingen en opstoppingen.

Toen ik u in 2021 ondervroeg over een verhuizing naar een geschiktere plek, zoals de roll-on roll-off-terminal in de voorhaven, antwoordde u dat dat project om meerdere redenen niet werd uitgevoerd. Zo was er geen geschikt terrein, gaat het om een economisch complexe sector

En 2021, je vous interrogeais déjà, ainsi que M. Vervoort, sur la nécessité de relocaliser ces commerces vers un site plus approprié, par exemple l'avant-port de Bruxelles, en mobilisant le projet de terminal roll-on roll-off qui avait été envisagé avant 2018. Vous aviez alors répondu que ce projet n'avait pas abouti pour plusieurs raisons : l'absence d'un terrain de cinq hectares, la complexité économique du secteur, le recours obligatoire aux dockers pour le transport fluvial, la fragmentation du consortium de négociants et l'évolution des marchés internationaux.

À l'époque, il m'avait également été signalé que les entreprises restaient présentes dans le quartier Heyvaert, mais avec des permis d'environnement adaptés, et que la diminution progressive du secteur serait influencée par des projets de réaménagement du quartier.

Aujourd'hui, la situation reste préoccupante. Il me revient que, depuis quelque temps, des dizaines de camions transporteurs, vides ou chargés, circulent sur la chaussée de Ninove, provoquant des nuisances massives, des vibrations et des risques pour la sécurité. Cette situation démontre que ce secteur d'activité demeure particulièrement actif et que les nuisances qui y sont liées affectent directement la qualité de vie des habitants.

1237 Pourtant, vous aviez affirmé, lors de ma précédente intervention, que les permis d'environnement étaient adaptés en continu pour réduire les nuisances et garantir une meilleure sécurité et mobilité, même pour les commerces de voitures d'occasion.

Pouvons-nous faire le point sur la situation ?

Quelle est l'analyse précise du gouvernement sur la persistance de cette circulation intense de camions sur la chaussée de Ninove ?

Quelles mesures concrètes ont été mises en œuvre depuis 2021 pour encadrer le commerce de voitures d'occasion dans le quartier Heyvaert et limiter ses nombreuses nuisances ?

Comment évaluez-vous l'efficacité des permis d'environnement actuels, qui devaient garantir une exploitation compatible avec la qualité de vie des riverains ?

Enfin, pouvez-vous nous indiquer si la relocalisation de ce commerce de voitures de seconde main vers un site du Port de Bruxelles est encore une option envisageable et à l'étude ?

Voilà l'occasion de rouvrir un dossier qui avait fortement marqué nos travaux à une certaine époque et qui a malheureusement été mis au frigo.

1239 **M. Alain Maron, ministre.**- Le quartier Heyvaert, qui s'étend sur les communes de Molenbeek-Saint-Jean et d'Anderlecht, compte en effet un nombre important d'entreprises actives dans l'exportation de véhicules d'occasion.

Les commerçants disposant d'un espace de stockage pour des véhicules de seconde main sont soumis à un permis

en evolueert de internationale markt voortdurend. De ondernemingen zouden in de Heyvaertwijk blijven, maar met aangepaste milieuvergunningen en de sector zou krimpen door herinrichtingsprojecten in de omgeving.

Toch blijft de situatie zorgwekkend. Er rijden tientallen vrachtwagens over de Ninoofsesteenweg. Dat veroorzaakt veel lawaai en trillingen en brengt veiligheidsrisico's met zich mee.

Eerder zei u dat de milieuvergunningen voortdurend werden aangepast om de hinder te beperken. Kunt u een stand van zaken geven?

Hoe komt het volgens u dat er nog steeds zoveel vrachtwagens over de Ninoofsesteenweg rijden?

Welke maatregelen nam u sinds 2021 om de handel in tweedehandswagens te omkaderen en de hinder te beperken?

Hoe doeltreffend zijn de huidige milieuvergunningen volgens u?

Is een verhuizing van de handel naar de haven nog steeds een mogelijkheid?

De heer Alain Maron, minister (in het Frans).- *Er zijn in de Heyvaertwijk inderdaad heel wat ondernemingen die tweedehandstvoertuigen uitvoeren. Handelaars met een opslagruimte voor drie voertuigen of meer moeten een milieuvergunning hebben. Die worden bij de verlengingsaanvraag bijgewerkt.*

d'environnement dès qu'ils stockent trois véhicules ou plus. Ces permis d'environnement sont effectivement mis à jour lors des demandes de prolongation et/ou de modification, comme pour toute autre activité soumise à permis d'environnement.

L'objectif de ces permis d'environnement est de trouver un équilibre entre l'activité économique, quelle qu'elle soit, et la quiétude des riverains, les enjeux environnementaux et la réglementation environnementale.

Une condition essentielle pour l'obtention d'un permis d'environnement est donc de pouvoir démontrer comment les potentielles nuisances pour l'environnement seront limitées et gérées. L'administration compétente analyse dans ce cadre l'impact sur la mobilité de l'exploitation, en l'occurrence, essentiellement la livraison de véhicules.

Si les éléments du dossier démontrent que les nuisances restent limitées, le permis d'environnement ne peut être refusé, comme l'a déjà confirmé précédemment le Collège d'environnement lors de recours.

Le permis impose avant tout des conditions relatives à la sécurité et à l'affectation des lieux de stockage des véhicules, à la gestion des déchets, au trafic de camions, ainsi qu'au chargement et au déchargement. Eu égard aux caractéristiques de l'entreprise, un déchargement hors voirie sur une zone dédiée ou une zone de déchargement en voirie dûment autorisée par la commune est généralement imposé.

Notons qu'une part non négligeable de ces permis d'environnement est traitée par les communes sur lesquelles se situent les exploitations. Les communes d'Anderlecht et de Molenbeek-Saint-Jean ont donc la possibilité de cadrer les activités des commerçants de véhicules de seconde main en procédant à une adaptation ou une modulation des conditions d'exploitation dans les permis qu'elles délivrent.

¹²⁴¹ Bruxelles Environnement et les communes contrôlent les permis d'environnement, qu'ils soient délivrés par l'une ou par les autres. Elles traitent également les plaintes y afférentes. Le nombre de plaintes introduites auprès de Bruxelles Environnement concernant les nuisances sonores liées à ces activités reste très limité pour ces quartiers.

Je n'ai pas d'informations actualisées sur la relocalisation potentielle de ces activités vers un site du Port de Bruxelles. C'est une très vieille idée. Leur déplacement vers le terminal de roulage roll-on roll-off ou ailleurs avait fait l'objet de débats en son temps. L'idée peut être séduisante, mais elle est complexe à mettre en œuvre. C'est peut-être pour cela qu'en une quinzaine d'années de discussions, elle n'a pas abouti. Elle nécessiterait de parvenir à mobiliser l'ensemble des commerçants concernés, de les convaincre de l'intérêt d'un déménagement, et de réorganiser la chaîne logistique de ce secteur autour de la voie d'eau. Par ailleurs, il faut s'assurer qu'il y a une volonté régionale et communale d'aller dans cette direction avant d'y inciter les commerçants. Ne disposant d'aucune information en ce sens, je

Het doel van de vergunningen is een evenwicht te vinden tussen de economische activiteit, de rust van de omwonenden en de milieuwetgeving. Om een vergunning te krijgen, moet de handelaar aantonen dat de mogelijke hinder beperkt blijft. De betrokken overheidsdienst onderzoekt de impact op het verkeer. Als blijkt dat de hinder beperkt blijft, kan een vergunning niet worden geweigerd.

Aan de vergunning zijn in de eerste plaats voorwaarden verbonden in verband met de veiligheid en de bestemming van de opslagplaats, het afvalbeheer, het vrachtwagenverkeer en de laad- en losactiviteiten.

Een aanzienlijk deel van de vergunningsaanvragen wordt behandeld door de betrokken gemeenten. Zij hebben dan ook de mogelijkheid om de exploitatievoorwaarden aan te passen.

Leefmilieu Brussel en de gemeenten controleren de milieuvergunningen en behandelen de klachten. Het aantal klachten over geluidsoverlast door de handel in tweedehandsvoertuigen is overigens beperkt.

Ik heb geen recente informatie over een mogelijke verhuizing naar de haven. Dat kan een verleidelijk idee zijn, maar het is moeilijk uit te voeren omdat alle betrokken handelaars het ermee eens moeten zijn. Bovendien moet de hele logistieke keten dan rond het kanaal worden georganiseerd. Ook het gewest en de gemeenten moeten achter het idee staan.

ne suis pas certain que ce dossier soit encore d'une quelconque actualité.

1243 **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- J'ai l'impression que ce dossier ne vit plus. Or, le quartier Heyvaert est quasi central et densément peuplé. Une activité de ce type y paraît hallucinante au regard de la qualité de vie à y préserver. Son aménagement routier et structurel est inadapté à un accueil correct de ce type d'activité et à la maîtrise des nuisances qu'elle engendre.

Le nombre peu élevé de plaintes s'explique par le fait que la population de ce quartier se compose principalement de personnes fragilisées, qui de facto ne portent pas plainte. Faut-il considérer le mal-vivre uniquement lorsque les riverains sont en capacité de s'organiser et de s'exprimer ?

Le débat sur le maintien de cette activité dans cette zone, qui a fait l'objet de plusieurs contrats de quartier, reste d'actualité. Dans les conditions actuelles, il rend l'évolution de ce tissu urbain extrêmement compliquée, voire impossible.

Si nous voulons garantir la cohérence de nos discours sur la qualité de vie et le développement urbain, il faudra rouvrir cet important dossier. On peut espérer limiter un certain nombre de difficultés et voir la situation lentement évoluer au travers des permis d'environnement.

1245 Il est manifeste que le problème n'est pas près d'être résolu. Les nuisances dans le quartier et sur tout le cheminement de ces voitures persistent.

À titre personnel, je regrette que la Région n'ait pas été à la hauteur. Ce problème, né de la désindustrialisation du quartier, concerne des dizaines de milliers d'habitants. Dans une ville-région comme Bruxelles, cela reste incompréhensible.

- *L'incident est clos.*

1249 **QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

1249 **à M. Alain Maron, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Énergie et de la Démocratie participative,**

1249 **concernant la mise en place de la plateforme noisemonitoring.brussels.**

1251 **QUESTION ORALE JOINTE DE MME LOTTE STOOPS**

1251 **concernant l'enquête « De Oorzaak » et la pollution sonore en Région de Bruxelles-Capitale.**

1253 **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- La Région bruxelloise a récemment mis en ligne la plateforme noisemonitoring.brussels. Cet outil permet aux citoyens de prendre connaissance de

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *Ik heb de indruk dat er geen interesse meer is in het dossier, terwijl de Heyvaertwijk toch een dichtbevolkte buurt is en de activiteit er hinder veroorzaakt.*

Dat er weinig klachten zijn, komt doordat de omwonenden een kwetsbare groep vormen die geen klacht indienen. Is levenskwaliteit alleen van belang voor burgers die in staat zijn zich te organiseren en van zich te laten horen?

Als we menen wat we zeggen over levenskwaliteit en stadsontwikkeling, moeten we dit dossier heropenen.

De activiteit veroorzaakt hinder voor tienduizenden Brusselaars. Ik vind het onbegrijpelijk dat het gewest niet over oplossingen nadenkt.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN

aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende de oprichting van het platform noisemonitoring.brussels.

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW LOTTE STOOPS,

betreffende 'De Oorzaak' en de geluidsvervuiling in het Brussels Gewest.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *Dankzij het platform noisemonitoring.brussels kunnen burgers*

l'environnement sonore dans lequel ils vivent, grâce à un réseau de stations de mesure du bruit réparti sur le territoire.

À l'analyse de la carte officielle, il appert toutefois que certaines zones particulièrement exposées aux nuisances sonores ne sont pas couvertes. Plus spécifiquement, aucune station de mesure n'est installée sur le territoire d'Anderlecht ou sur le quartier de Cureghem, densément peuplé. Ce quartier, comme beaucoup d'autres dans la Région, subit quotidiennement de multiples nuisances sonores cumulées : le passage des trains et des bus autour de la gare du Midi, la petite ceinture qui est empruntée par une multitude de voitures, de motos et de camions, ou encore des rodéos urbains.

Ces nuisances ne sont pas simplement une gêne ponctuelle. L'Organisation mondiale de la santé rappelle que le bruit chronique détruit la santé, aggravant le stress, l'anxiété et les troubles du sommeil. Il a un impact direct sur l'espérance de vie et la qualité de vie, notamment dans les quartiers dans lesquels les logements sont souvent mal isolés et où les familles n'ont aucune échappatoire. Faute de capteurs, cette réalité n'est cependant pas mesurée.

Il apparaît que plusieurs zones particulièrement exposées aux nuisances sonores ne sont pas couvertes. En effet, si aucune station de mesure n'est installée sur le territoire de la commune d'Anderlecht, le constat s'étend aussi à d'autres quartiers et communes de la Région bruxelloise, comme Uccle ou Forest.

Pourquoi les niveaux sonores ne sont-ils pas mesurés dans certaines communes bruxelloises, en particulier dans des quartiers fortement densifiés et particulièrement touchés par les nuisances sonores ? L'installation de stations de mesure du bruit dans ces communes est-elle à l'étude ou programmée ?

Existe-t-il une collaboration entre Bruxelles Environnement et les communes pour installer davantage de stations de mesure du bruit et d'analyse des résultats ?

Depuis le lancement de cette plateforme, des mesures visant à réduire les nuisances sonores, et ce faisant, améliorer la qualité de vie, ont-elles été prises ou sont-elles à l'étude ?

Actuellement, ces stations mesurent les nuisances sonores liées au trafic aérien, ferroviaire et routier. Bruxelles Environnement étudie-t-elle la possibilité d'inclure d'autres sources de nuisances sonores dans le calcul des décibels ?

1255 **Mme Lotte Stoops (Groen)** (en néerlandais).- Grâce aux données de 22 stations de mesure, le nouveau site web de Bruxelles Environnement noisemonitoring.brussels informe les Bruxellois sur les nuisances sonores causées par le trafic aérien, ferroviaire et routier.

Dans un souci de transparence, la sélection des différents points de mesure devrait être davantage expliquée sur le site web. Par

geluidsmetingen opvolgen op verschillende plaatsen in het gewest.

Sommige zones staan echter niet op de kaart. Zo heeft Anderlecht of de wijk Kuregem geen enkel meetstation, hoewel er veel geluidshinder is van treinen en bussen rond het station Brussel-Zuid of auto's, motoren en vrachtwagens op de Kleine Ring. Ook in Ukkel of Vorst ontbreken meetstations.

De gevolgen van geluidsoverlast voor de gezondheid zijn niet min. Het verergert stress, angst en slaapproblemen en beïnvloedt de levenskwaliteit, vooral in wijken met slecht geïsoleerde woningen.

Waarom wordt het geluidsniveau niet gemeten in bepaalde gemeenten, in het bijzonder in dichtbevolkte wijken met veel geluidshinder? Zijn er plannen om meetstations te installeren in die gemeenten?

Werkt Leefmilieu Brussel samen met de gemeenten voor de installatie van meetstations en de analyse van de resultaten?

Hebt u sinds de oprichting van het platform maatregelen genomen om de geluidshinder te verminderen?

Onderzoekt Leefmilieu Brussel de mogelijkheid om andere bronnen van geluidshinder dan het lucht-, spoor- en wegverkeer mee te nemen in de berekening van het aantal decibels?

Mevrouw Lotte Stoops (Groen).- Meten is weten en in dat opzicht is de start van de nieuwe website noisemonitoring.brussels van Leefmilieu Brussel belangrijk. Inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben nu op een transparantere manier toegang tot informatie over geluidsoverlast door lucht-, spoor- en wegverkeer, dankzij de 22 meetstations die dag en nacht het omgevingsgeluid registreren.

Ik doe onmiddellijk de suggestie om op de website meer uitleg te geven over de selectie van de meetpunten. Op basis waarvan

ailleurs, je regrette le report de la question de Mme d'Ursel concernant les radars sonores.

L'été a été marqué par une pollution sonore importante, que ce soit lors d'événements culturels, comme l'a souligné M. Vanden Borre, ou en raison des travaux menés à l'aéroport de Bruxelles-National.

Entre-temps, le Conseil du contentieux des permis a annulé le permis d'environnement accordé à Brussels Airport. Les conséquences de cette décision ne sont pas encore claires, mais les organisations citoyennes se font déjà entendre. Elles ont transmis un courrier au ministre flamand l'appelant à revoir le permis conformément à l'approche équilibrée européenne.

¹²⁵⁷ *Que peuvent faire les citoyens s'ils constatent que le niveau sonore d'un point de mesure est régulièrement dépassé ou qu'il ne semble pas enregistrer certaines nuisances, comme les bruits de moteurs ? Les amendes pour les nuisances sonores causées par les avions ont-elles été suspendues pendant les travaux à l'aéroport ?*

Une révision structurelle de certaines routes aériennes est-elle envisagée ? Vous aviez dit vouloir coopérer à une nouvelle demande de permis qui respecte à la fois la législation européenne, les besoins de l'exploitant et le droit des riverains à un environnement sain. Où en est ce dossier ?

(Mme Stoops s'est trompée de texte. La question déposée figure ci-dessous.)

De Oorzaak est la plus grande enquête citoyenne jamais réalisée sur le bruit ambiant en Flandre. Les résultats publiés fin septembre démontrent que le bruit de la circulation est la principale source de nuisance sonore dans nos villes.

Près de la moitié des mesures dépassaient les normes de qualité fixées par les chercheurs, alors que celles-ci étaient déjà supérieures aux valeurs préconisées par l'Organisation mondiale de la santé.

Ces dépassements structurels ont des conséquences manifestes sur la santé. Il ne s'agit pas d'un simple bruit de fond, mais d'un

werden de locaties gekozen? Zijn er ook mobiele meetstations? Zo'n verduidelijking zal het draagvlak zeker vergroten en alles transparanter maken. Mevrouw d'Ursel had een vraag over geluidsflietpalen ingediend, maar die is jammer genoeg uitgesteld. U weet dat ik een grote voorstander ben van zulke palen.

De frustraties lopen intussen hoog op. De zomer was er een vol geluidsoverlast en -vervuiling. De heer Van den Borre had het er al over toen hij het had over de onwaarschijnlijke hoeveelheid evenementen in het hypercentrum van Brussel, maar er waren ook werken aan de luchthaven van Zaventem, waardoor baan 07L/25R intensief werd gebruikt met grote impact op onder meer Koekelberg, Sint-Jans-Molenbeek, Laken, Anderlecht en Jette.

Intussen heeft de Raad voor Vergunningsbetwistingen op 17 juli 2025 de omgevingsvergunning van Brussels Airport vernietigd. De gevolgen zijn vooralsnog onduidelijk, maar burgerorganisaties laten alvast van zich horen. Onder de impuls van de Bond Beter Leefmilieu kwamen op 12 september sympathisanten in pyjama naar het Martelarenplein om hun slapeloze nachten te verbeelden.

Ze overhandigden een brief aan de Vlaamse minister met de oproep tot de herziening van de vergunning in lijn met de Europese balanced approach. Zoals altijd zijn het de kwetsbaarste Brusselaars die de zwaarste klappen krijgen: mensen in slecht geïsoleerde dakappartementen verliezen letterlijk hun nachtrust.

Wat kunnen burgers doen als ze merken dat het geluidsniveau bij hun meetpunt geregeld wordt overschreden? Wat als ze geluidsoverlast ervaren die de huidige meetpunten niet registreren, zoals verkeerslawaai van onder andere zware motoren? Hoe zit het met de inning van boetes als de geluidsnormen voor vliegslawaai worden overschreden? Werd die opgeschort tijdens de werken op de luchthaven?

Is er een plan om het gebruik van bepaalde aanvliegroutes en baan 07L/25R structureel te herzien? U gaf eerder aan dat u aan een nieuwe vergunningsaanvraag wilt meewerken die zowel de Europese wetgeving naleeft als rekening houdt met de behoeften van de exploitant en vooral het recht van omwonenden op een gezonde leefomgeving en bescherming tegen lawaai. Hoever staat u daarmee?

(Mevrouw Stoops blijkt zich van tekst te hebben vergist. Hieronder staat de ingediende vraag.)

De Oorzaak, een initiatief van Universiteit Antwerpen, UZA en De Morgen, is het grootste burgeronderzoek ooit naar omgevingsgeluid in Vlaanderen. Het onderzoek startte op 28 november 2023 en eind september dit jaar kwamen er uitgebreide resultaten binnen. Die maakten duidelijk dat verkeerslawaai de grootste bron van geluidshinder is in onze steden.

sérieux défi sanitaire et environnemental pour plusieurs villes flamandes. J'imagine qu'il en va de même pour Bruxelles.

Alors que l'Europe insiste sur la réduction du bruit, le plan quiet.brussels se veut ambitieux. Les travaux de la commission délibérative sur le bruit en milieu urbain ont également abouti à une série de recommandations.

En outre, il ressort de l'enquête citoyenne que l'exposition aux nuisances sonores varie selon des facteurs socio-démographiques. Il s'agit donc aussi d'une question d'égalité sociale.

Enfin, les résultats ont livré un message d'espoir : les bruits de la nature comme le chant des oiseaux sont systématiquement perçus comme positifs. La création d'espaces verts et de zones calmes contribue donc aussi à la santé et au bien-être.

Les autorités devraient établir davantage de liens entre les législations relatives au climat, à la pollution atmosphérique et à la pollution sonore. J'espère que De Oorzaak aura un effet positif à cet égard.

Avez-vous pris connaissance des résultats de cette enquête ? Peut-on en tirer des conclusions pour Bruxelles ? Que pouvez-vous dire sur votre récente lutte contre la pollution sonore liée à la circulation ? Où en est la mise en œuvre de la recommandation n° 3 de la commission délibérative ?

Comment tenez-vous compte de l'aspect social et de la dimension sanitaire dans votre politique relative aux nuisances sonores ?

La commission délibérative a souligné l'importance de verdir la ville. Des avancées ont-elles été réalisées en la matière ? La végétalisation des façades est surtout encouragée par les communes. Estimez-vous que la Région devrait leur emboîter le pas ?

Les recommandations de la commission délibérative relèvent de la responsabilité de plusieurs ministres. Les administrations échangent-elles régulièrement sur le sujet afin de mieux coordonner les politiques en matière de climat, de pollution atmosphérique et de pollution sonore ?

De Wereldgezondheidsorganisatie beschouwt verkeerslawaaï van 53 dB overdag en 45 dB 's nachts als richtwaarde waarboven gezondheidsrisico's toenemen. De onderzoekers van Universiteit Antwerpen leggen de lat voor alle omgevingsgeluid samen op 60 dB overdag en 50 dB 's nachts. Bijna de helft van de metingen overschreed deze kwaliteitsnormen.

Dat zijn geen kleine afwijkingen, maar structurele overschrijdingen, met een aantoonbare impact op de gezondheid in de vorm van verhoogde cortisolwaarden, slaapstoornissen en stressklachten. Geluid is dus geen achtergrondruis, maar een serieuze milieu- en gezondheidsuitdaging voor meerdere steden in Vlaanderen. Sta me toe te denken dat dat voor Brussel niet anders is.

Europa hamert steeds nadrukkelijker op het terugdringen van lawaai en het creëren van geluidsluwe zones in stedelijke omgevingen. De visie van het Brussels Gewest is duidelijk en ambitieus: quiet.brussels stelt veel voorop. Ook onze burgers legden in de overlegcommissie rond geluidsvervuiling samen met vijftien parlementsleden 21 aanbevelingen op tafel om geluidsvervuiling terug te dringen.

Nog een interessant element uit het burgeronderzoek: uit de analyses blijkt dat geluidsoverlast niet iedereen in gelijke mate treft. Vooral bewoners van appartementen of studio's, en huishoudens met een lager inkomen rapporteren significant meer hinder. Deze sociaal-demografische verschillen tonen dat geluidsoverlast niet alleen een milieuprobleem is, maar ook een kwestie van sociale gelijkheid.

Tot slot leverden de resultaten ook een hoopvolle boodschap op. Uit alle bevragingen en metingen blijkt dat natuurgeluiden systematisch als positief worden ervaren. Het horen van vogels, het ruisen van bladeren of stromend water zorgt niet alleen voor meer rust, het leidt ook tot minder ervaren stress en hinder. Het bevestigt dat investeren in meer groen en rustige zones niet alleen ecologisch of esthetisch waardevol is, maar ook rechtstreeks bijdraagt aan gezondheid en welzijn.

Het is eigenlijk ook een no-brainer om als overheid steeds de koppeling te maken tussen klimaat, luchtvervuiling én geluidsvervuiling. Bij wie sterk aan beide is blootgesteld, verergeren de gevolgen voor de gezondheid. Tegelijkertijd kan een stad die deze thema's aan elkaar knoopt zowel luchtvervuiling, klimaatadaptatie als geluidsreductie realiseren, zoals voetgangerszones en zone 30's illustreren. Het gebeurt te weinig omdat de verschillende wetgevingen niet aan elkaar gekoppeld zijn. Hopelijk heeft De Oorzaak een positief effect op het geluidsbeleid in onze samenleving.

Hebt u kennisgenomen van de resultaten van het onderzoek en kan Leefmilieu Brussel, op basis van de fijnmazige gegevens in Vlaanderen, daaruit conclusies trekken voor Brussel? Bespreekt Leefmilieu Brussel de conclusies en beleidsvoorstellen met de Universiteit Antwerpen? Hoe zit het met uw recente strijd tegen geluidsvervuiling door wegverkeer? Hoe staat het met de geluidsfitspalen en met de uitvoering van aanbeveling 3 van de

1257 **M. Alain Maron, ministre** (en néerlandais).- *La protection des Bruxellois contre les nuisances sonores était une priorité du gouvernement. Depuis les années 1990, Bruxelles Environnement déploie un réseau de mesure du bruit, qui compte aujourd'hui 22 stations.*

Selon une enquête publique, les Bruxellois considèrent le bruit de la circulation routière et des avions comme la nuisance sonore la plus pénible.

1259 *(poursuivant en français)*

Compte tenu de ce constat, le réseau de sonomètres actuel permet :

- la surveillance complète et continue de l'environnement sonore régional ;

- le contrôle du respect de la législation relative au bruit des avions ;

- la modélisation des cartes de bruit à l'échelle de tout le territoire régional ;

- l'évaluation de l'impact positif de diverses politiques publiques, comme la ville 30.

Les données issues de ces stations fixes sont désormais accessibles en temps réel sur la plateforme noisemonitoring.brussels, qui remplace l'ancien outil Webnoise. Ce nouveau site, plus interactif et transparent, permet une

burgercommissie geluidsvervuiling die vraagt om de controle op geluidshinder door wegverkeer en sancties voor overlast te versterken?

Hoe houdt u rekening met het sociale aspect en het gezondheidselement in uw geluidsoverlastbeleid, want minder gegoede Brusselaars worden sterker getroffen door geluidsoverlast? Ook in de aanbevelingen van de burgercommissie geluidsvervuiling kwam het aspect de stad vergroenen om de gewaarwording van geluidshinder te verminderen naar voren.

Kunt u ons meedelen of er specifieke vooruitgang is geboekt? Zo sprak de burgercommissie over de vergroening van gevels, die op dit moment vooral door de gemeenten wordt gestimuleerd. Zou u het nuttig vinden als het gewest daar ook zou op aansturen? Hoe kan de beleidsmatige koppeling van klimaat, luchtvervuiling én geluidsvervuiling beter worden geregeld? De aanbevelingen van de burgercommissie vallen onder de verantwoordelijkheid van meerdere ministers. Zijn er geregelde besprekingen over geluidsoverlast tussen administraties?

De heer Alain Maron, minister.- De bescherming van de Brusselse bevolking tegen geluidsoverlast was een prioriteit voor de regering. Sinds de jaren negentig heeft Leefmilieu Brussel geleidelijk een performant en representatief geluidsmeetnetwerk uitgebouwd, dat vandaag bestaat uit 22 meetstations die de belangrijkste bronnen van geluidsoverlast door het weg-, spoor- en luchtverkeer dekken.

Het lawaai van het wegverkeer en van vliegtuigen wordt door de Brusselaars als de hinderlijkste geluidsoverlast ervaren volgens een openbare enquête tijdens de uitwerking van quiet.brussels, het gewestelijke plan ter preventie en bestrijding van geluid en trillingen.

(verder in het Frans)

Met het huidige netwerk van 22 vaste geluidsmeters kunnen we het omgevingsgeluid in het hele gewest permanent monitoren en in kaart brengen, de naleving van de wetgeving inzake vliegtuiglawaai controleren en de positieve impact van beleidsmaatregelen zoals stad 30 meten.

Via het platform noisemonitoring.brussels kunnen mensen voortaan de metingen van de meetpunten in real time opvolgen. Die site is interactiever en transparanter dan het oude Webnoise.

In wijken zonder vaste meetpunten worden bijkomende gerichte metingen uitgevoerd, zoals deze zomer tijdens de Zuidkermis of na collectieve klachten in een bepaalde wijk. Ook worden op grote wegen tests uitgevoerd met geluidsradars, zoals op de Bergensesteenweg en de Industrielaan in Anderlecht.

Er is momenteel geen uitbreiding van het vaste meetnetwerk gepland: daarvoor ontbreekt het geld en het personeel, en bovendien zijn we in lopende zaken.

meilleure diffusion des informations et contribue à sensibiliser les Bruxelloises et Bruxellois à la problématique du bruit.

Grâce à la densité et à la fiabilité de son réseau, la Région dispose d'un dispositif de mesure répondant pleinement à ses besoins en matière de suivi, d'analyse et de contrôle, notamment pour ce qui est du dépassement des normes de bruit par les avions.

Des mesures ciblées et complémentaires sont effectuées dans des quartiers non couverts par les 22 sonomètres permanents. Cet été, ce fut le cas lors de la Foire du Midi. Des plaintes collectives à l'échelle de tout un quartier peuvent également y donner lieu. Des tests de radars sonores sont en outre réalisés sur de grands axes routiers, comme ce fut le cas à Anderlecht, au niveau de la chaussée de Mons et du boulevard Industriel.

Compte tenu des moyens financiers et humains requis pour l'installation et l'entretien de nouvelles stations de mesure permanentes, et dans notre contexte actuel d'affaires courantes, aucune extension du réseau noisemonitoring.brussels n'est envisagée.

1261 (poursuivant en néerlandais)

Parallèlement, le gouvernement accorde toute l'attention nécessaire aux initiatives scientifiques et citoyennes lancées dans le domaine du bruit.

Depuis 2024, Bruxelles Environnement a des contacts réguliers avec les responsables flamands de l'enquête De Oorzaak, dont les résultats ont été présentés début 2025. Une réunion de travail est prévue au milieu de ce mois en vue d'examiner si le projet peut être adapté à la réalité bruxelloise.

1263 (poursuivant en français)

Un financement régional similaire à celui octroyé en Flandre ne peut être envisagé en l'absence de gouvernement en plein exercice. Bruxelles Environnement poursuit toutefois activement ses démarches d'information et d'analyse dans la perspective d'une éventuelle future mise en œuvre.

Concernant les radars sonores, plusieurs pistes sont à l'étude. Je les explique dans ma réponse à la question que Mme d'Ursel devait me poser aujourd'hui.

Enfin, les actions du plan quiet.brussels continuent à être déployées pour réduire la pollution sonore, en particulier celle liée au trafic routier. Ces mesures structurelles incluent le respect des limitations de vitesse, la création de quartiers apaisés, la végétalisation des espaces publics et la mise en œuvre de

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Stoops, tegelijkertijd besteedt de regering de nodige aandacht aan wetenschappelijke en burgerinitiatieven op het gebied van lawaai, met name De Oorzaak, een project van de Universiteit Antwerpen. Dat burgeronderzoek heeft tot doel een beter inzicht te krijgen in de perceptie van lawaai en burgers sterker bij het verzamelen van akoestische gegevens te betrekken.

Leefmilieu Brussel heeft sinds 2024 geregeld contact met de Vlaamse verantwoordelijken van het project en begin 2025 werd het initiatief aan mijn kabinet gepresenteerd. Half november 2025 staat een werkvergadering gepland tussen het departement Geluid van Leefmilieu Brussel en de verantwoordelijken van De Oorzaak om de balans op te maken van de eerste resultaten en na te gaan of het project aan de Brusselse realiteit kan worden aangepast.

(verder in het Frans)

Bij gebrek aan een volwaardige regering kunnen we zo'n project in Brussel momenteel niet financieren, maar Leefmilieu Brussel bereidt zich actief voor op een eventuele toekomstige invoering ervan.

Voor de geluidsradars verwijs ik naar mijn antwoord aan mevrouw d'Ursel.

In uitvoering van het plan quiet.brussels wordt het verkeerslawaai verder aangepakt met snelheidsbeperkende maatregelen, verkeersluwe wijken, de vergroening van openbare ruimten en de uitvoering van het 'besluit betreffende de strijd tegen geluidshinder van speciale geluidstoestellen' voor

l'arrêté relatif à la lutte contre le bruit des avertisseurs sonores spéciaux (véhicules d'urgence). Ces actions visent à protéger les populations les plus exposées, souvent issues des quartiers les plus populaires de notre Région.

La Région adopte, de manière générale, une stratégie de renforcement et de densification des espaces verts et assimilés, dans le cadre des travaux de revitalisation urbaine. Les avis de Bruxelles Environnement vont systématiquement dans ce sens. Les permis d'urbanisme et les plans de réaménagement urbain réglementaires et stratégiques analysent toujours l'opportunité de contribuer au maillage vert, au maillage bleu et à l'apaisement des quartiers.

Ces efforts s'inscrivent pleinement dans les objectifs européens du plan d'action « zéro pollution », qui prévoit une réduction de 30 % du nombre de personnes exposées au bruit des transports à l'horizon 2030.

¹²⁶⁵ **M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- Je prends acte de la réponse du ministre : les moyens financiers et humains actuels ne permettent pas d'envisager l'extension du réseau de sonomètres sur le territoire régional, a fortiori dans les quartiers auxquels j'ai fait allusion.

Il faudra néanmoins clarifier la question de la nécessité de ces sonomètres. Il faut rester attentif à la situation d'un certain nombre de quartiers sensibles affectés par diverses sources de nuisances, comme le quartier Heyvaert, confronté aux nuisances engendrées par le commerce des voitures de seconde main.

Il n'est pas toujours simple d'atteindre les objectifs qui permettent de favoriser l'évolution positive d'un quartier et d'y améliorer les conditions de vie.

¹²⁶⁷ **Mme Lotte Stoops (Groen)** (en néerlandais).- *Serait-il possible d'ajouter le texte de ma question orale jointe au compte rendu ?*

J'espère que la période des affaires courantes sera bientôt terminée, afin que des mesures puissent être prises.

¹²⁶⁹ - *Les incidents sont clos.*

noodvoertuigen. Zo beschermen we vooral de kwetsbaarste bevolkingsgroepen in de volkswijken.

Leefmilieu Brussel streeft in zijn adviezen systematisch naar versterking en verdichting van groenzones. Ook bij stedenbouwkundige vergunningen en herinrichtingen wordt altijd getracht groene en blauwe mazen en verkeersluwe wijken te bevorderen.

Daarmee komen we tegemoet aan het Europese Zero Pollution Action Plan, dat tegen 2030 het aantal mensen dat lawaai van het verkeer ondervindt met 30% wil verminderen.

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR) (in het Frans).- *Uit uw antwoord maak ik op dat het met het geld en het personeel dat nu voorhanden is, niet mogelijk is het meetnetwerk uit te breiden. De vraag blijft of die geluidsmeters nodig zijn. We moeten rekening houden met de specifieke situatie in wijken als de Heyvaertwijk.*

Mevrouw Lotte Stoops (Groen).- Door het feit dat we een grote achterstand hebben met onze vragen, moet ik tot mijn schade en schande erkennen dat ik mijn vorige vraag over noisemonitoring.brussels heb gelezen. Ik zou willen vragen om de tekst van mijn toegevoegde mondelinge vraag in het verslag op te nemen.

Ik hoop vooral dat de periode van lopende zaken weldra voorbij zal zijn, zodat er actie kan worden ondernomen.

- *De incidenten zijn gesloten.*