



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

Integraal verslag

**Plenaire vergadering van
VRIJDAG 4 OKTOBER 2024**

(Namiddag)

ZITTING 2024-2025

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

Compte rendu intégral

**Séance plénière du
VENDREDI 4 OCTOBRE 2024**

(Après-midi)

SESSION 2024-2025

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 Intercommunale Vervoer te Brussel

ngo - niet-gouvernementele organisatie

NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn

Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering

RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening

VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding

VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie

VUB - Vrije Universiteit Brussel

Sigles et abréviations

PIB - produit intérieur brut

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Commission communautaire française

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

SPF - service public fédéral

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

Cocom - Commission communautaire commune

PME - petites et moyennes entreprises

STIB - Société de transport intercommunal bruxellois

ONG - organisation non gouvernementale

SNCB - Société nationale des chemins de fer belges

CPAS - centre public d'action sociale

Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité

ONEM - Office national de l'emploi

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

VGC - Commission communautaire flamande

ULB - Université libre de Bruxelles

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

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

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

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

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
Tél. : 02 549 68 00
E-mail : criv@parlement.brussels

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

INHOUD**SOMMAIRE**

VERONTSCHULDIGD	9	EXCUSÉS	9
REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN	9	ORDRE DES TRAVAUX	9
NAAMSTEMMING	9	VOTE NOMINATIF	9
over het voorstel tot wijziging van de agenda met het oog op de inschrijving op de agenda van de plenaire vergadering van de inoverwegingneming van het voorstel van resolutie van de heer Soulimane El Mokadem, mevrouw Patricia Parga Vega, de heren Jan Busselen en Mohammed El Bouzidi, mevrouw Hanina El Hamamouchi, de heer Mehdi Talbi, mevrouw Manon Vidal, de heren Oliver Rittweger de Moor en Francis Dagrín en mevrouw Françoise De Smedt met betrekking tot de instelling van een onmiddellijk staakt-het-vuren in Gaza en de invoering van sancties tegen Israël (nr. A-16/1 – 2024/2025)		sur la demande de modification de l'ordre du jour en vue d'inscrire à l'ordre du jour de la séance plénière la prise en considération de la proposition de résolution de M. Soulimane El Mokadem, Mme Patricia Parga Vega, MM. Jan Busselen, Mohammed El Bouzidi, Mme Hanina El Hamamouchi, M. Mehdi Talbi, Mme Manon Vidal, MM. Oliver Rittweger de Moor, Francis Dagrín et Mme Françoise De Smedt visant à l'instauration d'un cessez-le-feu immédiat à Gaza et la mise en place de sanctions contre Israël (n° A-16/1 – 2024/2025)	
INOVERWEGINGNEMING	10	PRISE EN CONSIDÉRATION	10
REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN	10	ORDRE DES TRAVAUX	10
NAAMSTEMMING	13	VOTE NOMINATIF	13
over het voorstel tot wijziging van de agenda met het oog op de inschrijving op de agenda van de plenaire vergadering van de inoverwegingneming van het voorstel van resolutie van mevrouw Celia Groothedde, de heren John Pitseys en Stijn Bex, mevrouw Lotte Stoops, de heer Emile Luhahi, mevrouw Farida Tahar, de heer Hicham Talhi en mevrouw Isabelle Pauthier over een onmiddellijke de-escalatie in het Midden-Oosten (nr. A-21/1 – 2024/2025)		sur la demande de modification de l'ordre du jour en vue d'inscrire à l'ordre du jour de la séance plénière la prise en considération de la proposition de résolution de Mme Celia Groothedde, MM. John Pitseys, Stijn Bex, Mme Lotte Stoops, M. Emile Luhahi, Mme Farida Tahar, M. Hicham Talhi et Mme Isabelle Pauthier demandant une désescalade immédiate au Moyen-Orient (n° A-21/1 – 2024/2025)	
INOVERWEGINGNEMING	13	PRISE EN CONSIDÉRATION	13
ACTUALITEITSVRAGEN	14	QUESTIONS D'ACTUALITÉ	14
Actualiteitsvraag van de heer Jonathan de Patoul	14	Question d'actualité de M. Jonathan de Patoul	14

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

betreffende het overleg met de Vlaamse en Waalse regeringen over hun ontwerpen van wegenvignet.

Actualiteitsvraag van de heer Kalvin Soiresse Njall

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

betreffende de stand van zaken omtrent de heraanleg van de Keizer Karellaan.

Actualiteitsvraag van de heer Bob De Brabandere

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

betreffende de samenwerking tussen parking.brussels en de gemeenten in het licht van een recente aankondiging.

Actualiteitsvraag van mevrouw Françoise De Smedt

aan mevrouw Nawal Ben Hamou, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Huisvesting en Gelijke Kansen,

betreffende de stand van zaken over de maatregelen ter ondersteuning van huurders tegen de stijgende vastgoedprijzen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Actualiteitsvraag van mevrouw Farida Tahar

aan de heer Bernard Clerfayt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Werk en Beroepsopleiding, Digitalisering, Plaatselijke Besturen en Dierenwelzijn,

à M. Sven Gatz, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique, de la Promotion du multilinguisme et de l'Image de Bruxelles,

concernant la concertation avec les gouvernements flamand et wallon au sujet de leurs projets de vignette automobile.

Question d'actualité de M. Kalvin Soiresse Njall

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

concernant le point sur le réaménagement de l'avenue Charles-Quint.

Question d'actualité de M. Bob De Brabandere

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

concernant la collaboration entre parking.brussels et les communes à la lumière d'une annonce récente.

Question d'actualité de Mme Françoise De Smedt

à Mme Nawal Ben Hamou, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée du Logement et de l'Égalité des chances,

concernant le point sur les mesures de soutien aux locataires face à l'augmentation des prix de l'immobilier en Région de Bruxelles-Capitale.

Question d'actualité de Mme Farida Tahar

à M. Bernard Clerfayt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de l'Emploi et de la Formation professionnelle, de la Transition numérique, des Pouvoirs locaux et du Bien-être animal,

betreffende de subsidiëring van de Brusselse diensten voor socioprofessionele inschakeling.		concernant le subventionnement des organismes bruxellois d'insertion socioprofessionnelle.	
Toegevoegde actualiteitsvraag van de heer Benjamin Dalle	21	Question d'actualité jointe de M. Benjamin Dalle,	21
betreffende de financiering van de Brusselse diensten voor socioprofessionele inschakeling.		concernant le financement des organismes bruxellois d'insertion socioprofessionnelle.	
Actualiteitsvraag van mevrouw Imane Belguenani	23	Question d'actualité de Mme Imane Belguenani	23
aan de heer Bernard Clerfayt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Werk en Beroepsopleiding, Digitalisering, Plaatselijke Besturen en Dierenwelzijn,		à M. Bernard Clerfayt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de l'Emploi et de la Formation professionnelle, de la Transition numérique, des Pouvoirs locaux et du Bien-être animal,	
betreffende de uitvoering van de ordonnantie van 1 december 2022 ertoe strekkende de gemeenten te betrekken bij de economische ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.		concernant la mise en œuvre de l'ordonnance du 1 ^{er} décembre 2022 visant à associer les communes dans le développement économique de la Région de Bruxelles-Capitale.	
Actualiteitsvraag van mevrouw Gisèle Mandaila	25	Question d'actualité de Mme Gisèle Mandaila	25
aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,		à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,	
betreffende de recente brand in een metrostel tussen de stations Roodebeek en Tomberg.		concernant le récent incendie d'une rame de métro entre les stations Roodebeek et Tomberg.	
Actualiteitsvraag van de heer Octave Daube	26	Question d'actualité de M. Octave Daube	26
aan mevrouw Ans Persoons, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Stedenbouw en Erfgoed, Europese en Internationale Betrekkingen, Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,		à Mme Ans Persoons, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Urbanisme et du Patrimoine, des Relations européennes et internationales, du Commerce extérieur et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente,	
betreffende de economische betrekkingen tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Staat Israël gelet op de situatie in het Midden-Oosten		concernant les relations économiques entre la Région de Bruxelles-Capitale et l'État d'Israël vu l'évolution de la situation au Moyen-Orient.	
Actualiteitsvraag van de heer Mathias Vanden Borre	28	Question d'actualité de M. Mathias Vanden Borre	28

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

betreffende de verlenging van de Brusselse maatregelen tegen drugshandel in de vijftien 'hotspots' in het licht van recente schietpartijen.

Toegevoegde actualiteitsvraag van de heer Benjamin Dalle

betreffende de werking van de Brusselse 'hotspots' gelet op de recente schietincidenten.

EERBETOON

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL, DE HEREN JAMAL IKAZBAN, MOUNIR LAARISSI, DAVID WEYTSMAN, IBRAHIM DÖNMEZ, MEVROUW SOFIA BENNANI, MEVROUW IMANE BELGUENANI, MEVROUW LEILA AGIC, DE HEREN ELHADJ MOUSSA DIALLO EN OLIVIER WILLOCX DAT ERTOE STREKT DE UITVOERINGSdatum VAN DE VOLGENDE FASE VAN DE LAGE-EMISSIEZONE (LEZ) VAST TE STELLEN OP 1 JANUARI 2027

(NRS. A-10/1 EN 2 – G.Z. 2024)

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE VAN MEVROUW FRANÇOISE DE SMEDT, DE HEREN SOULAIMANE EL MOKADEM, OLIVER RITTWEGER DE MOOR, FRANCIS DAGRIN, MEVROUW MIHAELA DROZD, DE HEER MOHAMMED EL BOUZIDI, MEVROUW JOSIANE DOSTIE, MEVROUW DANAÉ MICHAX MAIMONE, MEVROUW MARISOL REVELO PAREDES EN MEVROUW HANINA EL HAMAMOUCI DAT ERTOE STREKT HET BRUSSELS WETBOEK VAN LUCHT, KLIMAAT EN ENERGIEBEHEERSING TE WIJZIGEN OM EEN MORATORIUM IN TE STELLEN

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt régional,

concernant la prolongation des mesures bruxelloises de lutte contre le trafic de drogue dans les quinze « hot spots » à la lumière de récentes fusillades.

Question d'actualité jointe de M. Benjamin Dalle

concernant le fonctionnement des « hot spots » bruxellois au vu de récentes fusillades.

HOMMAGE

PROPOSITION D'ORDONNANCE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL, MM. JAMAL IKAZBAN, MOUNIR LAARISSI, DAVID WEYTSMAN, IBRAHIM DÖNMEZ, MMES SOFIA BENNANI, IMANE BELGUENANI, LEILA AGIC, MM. ELHADJ MOUSSA DIALLO ET OLIVIER WILLOCX VISANT À FIXER LA MISE EN ŒUVRE DE LA PROCHAINE PHASE DE LA ZONE DE BASSES ÉMISSIONS (LEZ) AU 1^{ER} JANVIER 2027

(N^{OS} A-10/1 ET 2 – S.O. 2024)

PROPOSITION D'ORDONNANCE DE MME FRANÇOISE DE SMEDT, MM. SOULAIMANE EL MOKADEM, OLIVER RITTWEGER DE MOOR, FRANCIS DAGRIN, MME MIHAELA DROZD, M. MOHAMMED EL BOUZIDI, MMES JOSIANE DOSTIE, DANAÉ MICHAX MAIMONE, MARISOL REVELO PAREDES ET HANINA EL HAMAMOUCI MODIFIANT LE CODE BRUXELLOIS DE L'AIR, DU CLIMAT ET DE LA MAÎTRISE DE L'ÉNERGIE EN VUE DE LA MISE EN PLACE D'UN MORATOIRE CONCERNANT LES

VOOR DE VERSCHILLENDE FASEN VAN
DE BRUSSELSE LAGE-EMISSIEZONE

(NRS. A-11/1 EN 2 – G.Z. 2024)

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE VAN
DE HEREN PASCAL SMET EN ILYAS
MOUANI TOT WIJZIGING VAN HET
BRUSSELS WETBOEK VAN LUCHT,
KLIMAAT EN ENERGIEBEHEERSING
MET HET OOG OP HET UITSTEL VAN DE
BEPERKING VAN HET
TOEGANGSRECHT TOT DE LAGE-
EMISSIEZONE IN BRUSSEL

(NRS. A-12/1 EN 2 – G.Z. 2024)

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE VAN
DE HEER FOUAD AHIDAR TOT
WIJZIGING VAN HET BRUSSELS
WETBOEK VAN LUCHT, KLIMAAT EN
ENERGIEBEHEERSING MET HET OOG
OP HET UITSTEL VAN BEPERKING VAN
HET TOEGANGSRECHT VOOR DE EURO
5 EN EURO V-DIESELVOERTUIGEN IN
BRUSSEL

(NRS. A-13/1 EN 2 – G.Z. 2024)

Voortzetting van de gezamenlijke algemene
bespreking – Sprekers:

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB)

De heer Ilyas Mouani (Vooruit.brussels)

De heer Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar)

De heer Stijn Bex (Groen)

De heer Mathias Vanden Borre (N-VA)

Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)

De heer Kalvin Soiresse Njall (Ecolo)

De heer Bob De Brabandere (Vlaams Belang)

De heer Jonathan de Patoul (DéFI)

De heer Jan Busselen (PVDA)

De heer Benjamin Dalle (cd&v)

DIFFÉRENTES ÉTAPES DE LA ZONE DE
BASSES ÉMISSIONS À BRUXELLES(N^{OS} A-11/1 ET 2 – S.O. 2024)

PROPOSITION D'ORDONNANCE DE
MM. PASCAL SMET ET ILYAS MOUANI
MODIFIANT LE CODE BRUXELLOIS DE
L'AIR, DU CLIMAT ET DE LA MAÎTRISE
DE L'ÉNERGIE EN VUE DE REPORTER
LA RESTRICTION D'ACCÈS À LA ZONE
DE BASSES ÉMISSIONS À BRUXELLES

(N^{OS} A-12/1 ET 2 – S.O. 2024)

PROPOSITION D'ORDONNANCE DE
M. FOUAD AHIDAR MODIFIANT LE
CODE BRUXELLOIS DE L'AIR, DU
CLIMAT ET DE LA MAÎTRISE DE
L'ÉNERGIE EN VUE DE REPORTER LA
RESTRICTION D'ACCÈS AUX
VÉHICULES EURO 5 ET EURO V DIESEL
À BRUXELLES

(N^{OS} A-13/1 ET 2 – S.O. 2024)

Poursuite de la discussion générale conjointe –
Orateurs

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB)

M. Ilyas Mouani (Vooruit.brussels)

M. Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar)

M. Stijn Bex (Groen)

M. Mathias Vanden Borre (N-VA)

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)

M. Kalvin Soiresse Njall (Ecolo)

M. Bob De Brabandere (Vlaams Belang)

M. Jonathan de Patoul (DéFI)

M. Jan Busselen (PVDA)

M. Benjamin Dalle (cd&v)

De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)		M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés)	
Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)		Mme Isabelle Pauthier (Ecolo)	
De heer Jamal Ikazban (PS)		M. Jamal Ikazban (PS)	
Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel (MR)		Mme Anne-Charlotte d’Ursel (MR)	
De heer Stijn Bex (Groen)		M. Stijn Bex (Groen)	
Artikelsgewijze bespreking	65	Discussion des articles	65
NAAMSTEMMINGEN	69	VOTES NOMINATIFS	69
A-9	69	A-9	69
Voorstel van resolutie van mevrouw Aurélie Czekalski, mevrouw Isabelle Emmery, de heer Christophe De Beukelaer, mevrouw Aline Godfrin, mevrouw Cécile Vainsel, de heer Mounir Laarissi, mevrouw Imane Belguenani en de heer Pascal Smet betreffende de doorbetaling van de Renolutionpremies		Proposition de résolution de Mmes Aurélie Czekalksi, Isabelle Emmery, M. Christophe De Beukelaer, Mmes Aline Godfrin, Cécile Vainsel, M. Mounir Laarissi, Mme Imane Belguenani et M. Pascal Smet relative à la continuité du versement des primes « Révolution »	
A-10	70	A-10	70
Voorstel van ordonnantie van mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel, de heren Jamal Ikazban, Mounir Laarissi, David Weytsman, Ibrahim Dönmez, mevrouw Sofia Bennani, mevrouw Imane Belguenani, mevrouw Leila Agic, de heren Elhadj Moussa Diallo en Olivier Willocx dat ertoe strekt de uitvoeringsdatum van de volgende fase van de lage-emissiezone (LEZ) vast te stellen op 1 januari 2027		Proposition d’ordonnance de Mme Anne-Charlotte d’Ursel, MM. Jamal Ikazban, Mounir Laarissi, David Weytsman, Ibrahim Dönmez, Mmes Sofia Bennani, Imane Belguenani, Leila Agic, MM. Elhadj Moussa Diallo et Olivier Willocx visant à fixer la mise en œuvre de la prochaine phase de la zone de basses émissions (LEZ) au 1er janvier 2027	
BIJLAGEN	73	ANNEXES	73
Verontschuldigd		Excusés	
Aanwezigheden in de commissies		Présences en commission	
Detail van de naamstemmingen	74	Détail des votes nominatifs	74

1101 - De plenaire vergadering van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement wordt geopend om 14.35 uur.

Voorzitterschap: de heer Bertin Mampaka Mankamba, voorzitter.

1103 **De voorzitter.-** De vergadering is geopend.

1105 VERONTSCHULDIGD

1105 *Zie bijlagen*

1107 REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

1107 **De voorzitter.-** Ik heb het verzoek gekregen om de regeling van de werkzaamheden te wijzigen met het oog op de inoverwegingneming van twee voorstellen van resolutie.

Na overleg stel ik voor dat we ons over elk van de teksten die vanochtend werden ingediend, die van de PTB en die van Groen, afzonderlijk uitspreken.

1111 De eerste tekst die ik u ter overweging voorleg, is ingediend door de PTB. Eventueel kunnen we aansluitend stemmen over de urgentie ervan. De tweede tekst is van Groen en wordt u volgens dezelfde procedure voorgelegd.

Ik heb een voorstel gekregen tot wijziging van de agenda met het oog op de inschrijving op de agenda van de plenaire vergadering van de inoverwegingneming van het voorstel van resolutie van de heer Soulaïmane El Mokadem, mevrouw Patricia Parga Vega, de heren Jan Busselen en Mohammed El Bouzidi, mevrouw Hanina El Hamamouchi, de heer Mehdi Talbi, mevrouw Manon Vidal, de heren Oliver Rittweger de Moor en Francis Dagrín en mevrouw Françoise De Smedt met betrekking tot de instelling van een onmiddellijk staakt-het-vuren in Gaza en de invoering van sancties tegen Israël (nr. A-16/1 – 2024/2025).

Dit verzoek wordt ingediend overeenkomstig artikel 52.6 van het reglement en wordt door zes leden gesteund.

Tot stemming wordt overgegaan.

1111 NAAMSTEMMING

UITSLAG VAN DE STEMMING 1

73 aanwezig

52 ja

17 neen

4 onthouden zich

- La séance plénière du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale est ouverte à 14h35.

Présidence : M. Bertin Mampaka Mankamba, président.

M. le président.- La séance est ouverte.

EXCUSÉS

Voir annexes

ORDRE DES TRAVAUX

M. le président.- Je vous rappelle que j'ai été saisi d'une demande de modification de l'ordre du jour en vue d'inscrire à l'ordre du jour de notre séance plénière la prise en considération de deux propositions de résolution.

Après consultations, je propose que nous nous prononcions séparément sur les deux textes déposés ce matin, à savoir celui du groupe PTB et celui de Groen.

Le premier texte dont je mets la prise en considération aux voix est celui déposé par le groupe PTB. Ensuite, nous voterons éventuellement sur l'urgence. Le second texte, de Groen, sera également soumis à votre appréciation dans les mêmes conditions.

Je suis saisi d'une demande de modification de l'ordre du jour en vue d'inscrire à l'ordre du jour de notre séance plénière la prise en considération de la proposition de résolution de M. Soulaïmane El Mokadem, Mme Patricia Parga Vega, MM. Jan Busselen, Mohammed El Bouzidi, Mme Hanina El Hamamouchi, M. Mehdi Talbi, Mme Manon Vidal, MM. Oliver Rittweger de Moor, Francis Dagrín et Mme Françoise De Smedt visant à l'instauration d'un cessez-le-feu immédiat à Gaza et la mise en place de sanctions contre Israël (n° A-16/1 – 2024/2025).

Cette demande est introduite conformément à l'article 52.6 du règlement et est appuyée par six membres.

Il est procédé au vote.

VOTE NOMINATIF

RÉSULTAT DU VOTE 1

73 présents

52 oui

17 non

4 abstentions

1111 **De voorzitter.-** De agenda wordt dus als volgt gewijzigd met de inoverwegingneming van het voorstel.

(Applaus bij de PTB en de PVDA)

1111 INOVERWEGINGNEMING

1111 **De voorzitter.-** Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van resolutie van de heer Soulaïmane El Mokadem, mevrouw Patricia Parga Vega, de heren Jan Busselen en Mohammed El Bouzidi, mevrouw Hanina El Hamamouchi, de heer Mehdi Talbi, mevrouw Manon Vidal, de heren Oliver Rittweger de Moor en Francis Dagrín en mevrouw Françoise De Smedt met betrekking tot de instelling van een onmiddellijk staakt-het-vuren in Gaza en de invoering van sancties tegen Israël (nr. A-16/1 – 2024/2025).

Geen bezwaar?

- Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken.

1125 REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

1125 **De voorzitter.-** Ik heb een voorstel gekregen tot wijziging van de agenda met het oog op de inschrijving op de agenda van de plenaire vergadering van de inoverwegingneming van het voorstel van resolutie van mevrouw Celia Groothedde, de heren John Pitseys en Stijn Bex, mevrouw Lotte Stoops, de heer Emile Luhahi, mevrouw Farida Tahar, de heer Hicham Talhi en mevrouw Isabelle Pauthier over een onmiddellijke de-escalatie in het Midden-Oosten (nr. A-21/1 – 2024/2025).

Dit verzoek wordt ingediend overeenkomstig artikel 52.6 van het reglement en wordt door zes leden gesteund.

1125 **De heer David Leisterh (MR)** (in het Frans).- *Wij zullen voor deze inoverwegingneming stemmen, alsook voor de urgentie ervan. Ik wil wel benadrukken dat mijn fractie het niet eens is met bepaalde passages in de tekst en ik wens dan ook dat er aandacht is voor onze amendementen. Met het doel van deze tekst - zo snel mogelijk een staakt-het-vuren bereiken - zijn wij het evenwel eens.*

1131 **De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)** (in het Frans).- *Het afgrijpselijke drama dat zich op dit moment in het Midden-Oosten afspeelt, moet zo snel mogelijk stoppen. De twee teksten zoals ze nu voorliggen, vertolken echter niet het standpunt van mijn fractie. Het beste zou zijn om ze tegelijkertijd te behandelen en te amenderen voordat ze ter stemming worden gebracht.*

M. le président.- L'ordre du jour est dès lors modifié par la prise en considération de la proposition.

(Applaudissements sur les bancs du PTB et du PVDA)

PRISE EN CONSIDÉRATION

M. le président.- L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition de résolution de M. Soulaïmane El Mokadem, Mme Patricia Parga Vega, MM. Jan Busselen, Mohammed El Bouzidi, Mme Hanina El Hamamouchi, M. Mehdi Talbi, Mme Manon Vidal, MM. Oliver Rittweger de Moor, Francis Dagrín et Mme Françoise De Smedt visant à l'instauration d'un cessez-le-feu immédiat à Gaza et la mise en place de sanctions contre Israël (n° A-16/1 – 2024/2025).

Pas d'observation ?

- Renvoi à la commission des Finances et des Affaires générales.

ORDRE DES TRAVAUX

M. le président.- Je suis saisi d'une demande de modification de l'ordre du jour en vue d'inscrire à l'ordre du jour de notre séance plénière la prise en considération de la proposition de résolution de Mme Celia Groothedde, MM. John Pitseys, Stijn Bex, Mme Lotte Stoops, M. Emile Luhahi, Mme Farida Tahar, M. Hicham Talhi et Mme Isabelle Pauthier demandant une désescalade immédiate au Moyen-Orient (n° A-21/1 – 2024/2025).

Cette demande est introduite conformément à l'article 52.6 du règlement et est appuyée par six membres.

M. David Leisterh (MR).- Nous voterons cette prise en considération ainsi que l'urgence. Je précise toutefois que nous n'approuvons pas certaines parties du texte et je demande que nos amendements soient entendus. Je souligne que nous ne pouvons accepter que ce texte puisse laisser transparaître une quelconque complaisance avec l'Iran, par exemple, ou des éléments de condamnation à géométrie variable.

Étant donné que nous adhérons à la finalité de ce texte - à savoir aboutir le plus rapidement possible à un cessez-le-feu -, nous sommes prêts à y travailler.

M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).- Je voudrais apporter des clarifications à propos des deux votes, celui portant sur le texte du PTB comme celui concernant le texte d'Ecolo et de Groen. En l'état, ces textes ne conviennent pas à mon groupe, mais le drame qui se joue actuellement au Moyen-Orient est évidemment innommable et doit cesser le plus rapidement possible. À cet égard, il nous paraît intéressant de disposer

¹¹³³ **De heer Jamal Ikazban (PS)** (in het Frans).- *De PS-fractie zal voor de inoverwegingneming en voor de urgentieverklaring stemmen. Het Brussels Gewest moet zich uitspreken over de catastrofale toestand in het Midden-Oosten en we moeten zo snel mogelijk een werkgroep oprichten.*

¹¹³⁵ **Mevrouw Celia Groothedde (Groen)**.- *Het verheugt mij dat het inhoudelijke debat al is geopend. Eén tekst is al in overweging genomen. Ik ga er dan ook van uit dat de tweede tekst, die van Ecolo en Groen, ook in overweging kan worden genomen.*

Vorige sprekers haalden een aantal elementen in de tekst aan die voor hen onaanvaardbaar zijn. Het staat hen vrij om amendementen in te dienen. De parlementsleden zijn in de plenaire vergadering om te werken. Dit is het moment om amendementen in te dienen.

Ik stel voor dat het parlement de tekst in overweging neemt en het debat voert. U kunt uw amendementen indienen en dan kunnen we er vandaag nog over stemmen.

U zegt zelf dat er dagelijks talloze burgerslachtoffers vallen. Dat is meteen ook de reden waarom we deze tekst met hoogdringendheid indienen. Het is belangrijk dat het Brussels Parlement, dat in de hoofdstad van Europa gevestigd is, dit signaal geeft. Daarover is iedereen hier het eens, denk ik.

(Applaus bij Ecolo en Groen)

¹¹³⁹ **Mevrouw Farida Tahar (Ecolo)** (in het Frans).- *Het klopt dat deze resolutie in de eerste plaats een symbolisch gehalte heeft, maar dat neemt niet weg dat ze belangrijk en noodzakelijk is. Ik begrijp de houding van bepaalde collega's niet. Er is geen tijd te verliezen, en toch willen zij eerst nog een werkgroep oprichten of de zaak doorverwijzen naar een commissie. Laten we vandaag nog werk maken van een sterke tekst als signaal naar de internationale gemeenschap.*

simultanément des deux textes. Nous pourrons ensuite les amender avant de les soumettre au vote.

Qu'on ne se méprenne pas sur notre vote. Certes, il y a aujourd'hui une urgence au Moyen-Orient, mais le contenu des textes ne reflète évidemment pas la position de mon groupe.

M. Jamal Ikazban (PS).- *Le groupe PS votera en faveur de la prise en considération et de la prise en considération en urgence de la proposition de résolution.*

Mes collègues ont exprimé leur volonté de participer à l'élaboration d'un texte susceptible de bénéficier d'un large soutien. Je réitère la demande de mon groupe de mettre rapidement en place un groupe de travail, pour permettre aux uns et aux autres de débattre des éléments qu'ils estiment importants d'inclure dans ce texte.

La Région bruxelloise doit se prononcer sur la situation catastrophique au Moyen-Orient.

Mme Celia Groothedde (Groen) (en néerlandais).- *Je propose que le Parlement prenne également le deuxième texte - d'Ecolo et Groen - en considération et en débattre. Les orateurs qui le désirent peuvent déposer des amendements et nous pouvons voter à ce propos aujourd'hui.*

Nous déposons ce texte en urgence compte tenu du nombre important de victimes civiles au quotidien et de l'importance d'envoyer un signal en tant que Parlement bruxellois, établi dans la capitale de l'Europe.

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

Mme Farida Tahar (Ecolo).- *Comme je l'ai dit ce matin, la situation est urgente. On dénombre déjà plus de 40.000 morts, dont beaucoup d'enfants, dans les rangs des civils visés par ces attaques ignobles. Certes, notre résolution est surtout symbolique, mais elle est importante et nécessaire. Je m'interroge sur l'attitude de certains collègues, qui proposent d'organiser un groupe de travail ou de mettre ce point à l'ordre du jour d'une commission, alors qu'il nous est déjà arrivé de travailler dans un tel cadre d'urgence. Et je ne parle pas des groupes politiques qui mènent déjà un débat, alors qu'ils se sont opposés à la prise en considération du texte proposé par un autre parti !*

Étant donné la situation d'urgence, l'escalade de la violence et tout ce qui se passe au Moyen-Orient, je ne sais pas ce qu'il vous

¹¹⁴¹ **De heer Mathias Vanden Borre (N-VA).**- Een resolutie is een instrument waarmee het parlement de regering tot actie probeert aan te zetten. In het geval van deze resoluties ziet de N-VA-fractie echter niet meteen over welke hefboomen de regering beschikt. Uiteraard veroordelen wij het geweld en stellen wij zeer duidelijk dat die oorlog moet stoppen. Aangezien wij echter niet zien over welke politieke hefboomen dit parlement of deze regering beschikt, zal de N-VA-fractie zich onthouden bij de stemming over de hoogdringendheid van de inoverwegingneming van deze twee teksten. We zijn uiteraard bereid om het debat voort te zetten in de commissie.

¹¹⁴³ **De heer Soulimane El Mokadem (PTB)** *(in het Frans).*- *De PTB hoopt op een ruime meerderheid. Een werkgroep oprichten is wat ons betreft mogelijk, maar laten we niet talmen. Als hoofdstad van Europa beschikt het Brussels Gewest wel degelijk over hefboomen om Israël tot de orde te roepen.*

(Applaus bij de PTB en de PVDA)

¹¹⁴⁷ **De heer Benjamin Dalle (cd&v).**- De toestand in Israël, Palestina en de omliggende regio is inderdaad urgent, maar dat is hij al geruime tijd. We zijn bereid om de voorstellen in overweging te nemen, maar we moeten ze wel eerst grondig doornemen. In zo'n delicaat conflict doet elk woord ertoe en vragen om het hier even op je smartphone te lezen en goed te keuren, is niet de goede benadering. Ik pleit ervoor om het voorstel met bekwame spoed, maar niettemin grondig te bekijken.

¹¹⁴⁹ **De heer Stijn Bex (Groen).**- Het gaat inderdaad om een gevoelig onderwerp. We moeten alles grondig bekijken en bespreken en een tekst opstellen waarvan elk woord klopt. Wij hebben dat met de Ecolo- en de Groenfractie gedaan en naar mijn mening een zeer evenwichtige tekst ingediend. Die tekst speelt ook in op heel recente gebeurtenissen, die heel acuut zijn en die niet nog veertien dagen kunnen wachten.

Sinds de start van de zitting vanmorgen ligt het aanbod open om daarover in gesprek te gaan. Dat is tot nu toe nog niet gebeurd. Volgens ons zou het wel perfect mogelijk zijn om bijvoorbeeld deze namiddag in een commissievergadering de discussie aan te gaan, te kijken waar we elkaar kunnen vinden en een aangepaste tekst met grote eensgezindheid goed te keuren. Ik betreur dat dat vandaag blijkbaar niet mogelijk is, terwijl dat in andere parlementen wel kan.

Wij vragen om deze tekst met hoogdringendheid te bespreken. Ik begrijp dat er geen meerderheid zal zijn om vandaag al een tekst goed te keuren. Kunt u daarom aan de voorzitter van de

faut encore pour dégager du temps. Nous en avons cet après-midi. Cela nous permettrait d'aboutir à un texte fort et d'envoyer un signal au niveau international. Je ne comprends pas cette attitude !

M. Mathias Vanden Borre (N-VA) *(en néerlandais).*- *Une résolution permet au Parlement d'inciter le gouvernement à agir. Bien que nous souhaitions un cessez-le-feu, le groupe N-VA ne voit pas quels sont les leviers dont dispose le gouvernement dans ce dossier. Dès lors, nous nous abstenons, mais nous sommes prêts à débattre sur le sujet en commission.*

M. Soulimane El Mokadem (PTB).- Le groupe PTB souhaite une majorité assez large et est prêt à en discuter dans un groupe de travail. Ne renvoyons pas cette question aux calendes grecques, n'en discutons pas dans six mois, mais le plus rapidement possible, car cela fait près d'un an que l'armée israélienne mène un génocide contre le peuple palestinien. La Région bruxelloise, en tant que capitale de l'Europe, dispose de leviers et doit montrer l'exemple pour sanctionner Israël.

(Applaudissements sur les bancs du PTB et du PVDA)

M. Benjamin Dalle (cd&v) *(en néerlandais).*- *La situation est en effet urgente, mais c'est le cas depuis longtemps. Nous sommes prêts à prendre les propositions en considération rapidement, mais pas sans un examen approfondi de leur contenu. Dans un conflit aussi délicat, chaque mot compte.*

M. Stijn Bex (Groen) *(en néerlandais).*- *Vu la sensibilité du sujet, il convient de rédiger un texte équilibré, comme nous l'avons fait avec le groupe Ecolo.*

Il nous semblait parfaitement possible, à l'instar d'autres parlements, d'entamer des discussions cette après-midi en commission en vue de parvenir à un large consensus sur une déclaration commune. Je comprends néanmoins qu'il n'y aura pas de majorité pour adopter un texte aujourd'hui.

Pouvez-vous dès lors inviter le président de la commission compétente à convoquer une réunion dans les plus brefs délais ? Un groupe de travail pourrait être créé au préalable, mais le travail devra être réalisé en commission. Si nous agissons rapidement, nous pourrions voter un texte lors d'une prochaine séance plénière et envoyer un signal clair réclamant la fin des violences au Moyen-Orient.

bevoegde commissie vragen om die commissie zeer snel bijeen te roepen? Er kan ook een werkgroep aan voorafgaan, maar het is in de commissie dat het werk moet gebeuren. Als dat snel genoeg gaat, kunnen we op een volgende plenaire vergadering over een tekst stemmen en een duidelijk signaal geven dat het geweld in het Midden-Oosten dringend moet stoppen.

1151 **De heer Elhadj Moussa Diallo (Les Engagés)** *(in het Frans).*- *Ook in Oost-Congo of Mauritanië is de toestand zorgwekkend. Als democraten moeten we onrecht waar ook ter wereld bestrijden, en niet alleen in Gaza.*

(Applaus bij de MR en Les Engagés)

1155 **De heer Kalvin Soiresse Njall (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Het heeft geen zin om conflicten en verwikkelingen tegen elkaar uit te spelen. De situatie in Palestina is in mijn ogen extreem gevaarlijk, omdat die zowat de hele wereld kan meesleuren in een conflict waarvan niemand de afloop kan inschatten.*

1157 **De voorzitter.**- Tot stemming wordt overgegaan.

NAAMSTEMMING

UITSLAG VAN DE STEMMING 2

78 aanwezig

74 ja

4 onthouden zich

1157 **De voorzitter.**- De agenda wordt dus als volgt gewijzigd met de inoverwegingneming van het voorstel.

INOVERWEGINGNEMING

1157 **De voorzitter.**- Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van resolutie van mevrouw Celia Groothedde, de heren John Pitseys en Stijn Bex, mevrouw Lotte Stoops, de heer Emile Luhahi, mevrouw Farida Tahar, de heer Hicham Talhi en mevrouw Isabelle Pauthier over een onmiddellijke de-escalatie in het Midden-Oosten (nr. A-21/1 – 2024/2025).

M. Elhadj Moussa Diallo (Les Engagés).- Je voudrais attirer votre attention sur le fait que si la situation en Palestine et à Gaza est très préoccupante, d'autres contrées du monde connaissent aussi des difficultés, comme l'est du Congo et la Mauritanie. En tant que démocrates, nous devons avoir la même force et la même conviction pour lutter contre toutes ces injustices de par le monde.

(Applaudissements sur les bancs du MR et des Engagés)

M. Kalvin Soiresse Njall (Ecolo).- Les thématiques abordées par mon collègue sont essentielles. Certaines situations sont effectivement inacceptables, mais il convient de ne pas opposer les conflits et événements entre eux. La Région dispose de leviers dans ses relations avec ces territoires et nous devons les actionner, à commencer par ceux d'ordre symbolique.

Si nous voulons parler de ces territoires, des textes peuvent être déposés. Le président l'a d'ailleurs déjà fait dans cet hémicycle au sujet de l'est du Congo.

La situation en Palestine est gravissime à mes yeux, car elle pourrait nous faire basculer dans un conflit aux répercussions imprévisibles, y compris au niveau mondial.

M. le président.- Il est procédé au vote.

VOTE NOMINATIF

RÉSULTAT DU VOTE 2

78 présents

74 oui

4 abstentions

M. le président.- L'ordre du jour est dès lors modifié par la prise en considération de la proposition.

PRISE EN CONSIDÉRATION

M. le président.- L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition de résolution de Mme Celia Groothedde, MM. John Pitseys, Stijn Bex, Mme Lotte Stoops, M. Emile Luhahi, Mme Farida Tahar, M. Hicham Talhi et Mme Isabelle Pauthier demandant une désescalade immédiate au Moyen-Orient (n° A-21/1 – 2024/2025)

Geen bezwaar?

- Verzonden naar de commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken

ACTUALITEITSVRAGEN

ACTUALITEITSVRAAG VAN DE HEER JONATHAN DE PATOUL

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

betreffende het overleg met de Vlaamse en Waalse regeringen over hun ontwerpen van wegvignet.

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- *Net als Wallonië heeft nu ook Vlaanderen plannen om een wegvignet in te voeren. Voor autobezitters die hun voertuig in Vlaanderen hebben ingeschreven, zou het nieuwe systeem budgetneutraal zijn.*

Hoeveel Brusselaars zullen de nieuwe Vlaamse en Waalse heffing moeten betalen? Welk budget wordt ervoor uitgetrokken? Er is weliswaar nog geen Brusselse regering, maar wordt er al nagedacht over hoe die nieuwe belastingen gecompenseerd kunnen worden?

Dit land is maar een zakdoek groot. Een wegvignet is enkel zinvol als het in de drie gewesten geldt. Hebt u aan uw Waalse en Vlaamse ambtgenoten gevraagd om betrokken te worden bij de besprekingen?

(Applaus bij DéFI)

De heer Sven Gatz, minister (in het Frans).- *Er werd al vaker een wegvignet aangekondigd. Ik ben echter niet op de hoogte van de doelstellingen of exacte beslissingen van het Vlaams en het Waals Gewest.*

Pas d'observation ?

- Renvoi à la commission des Finances et des Affaires générales.

QUESTIONS D'ACTUALITÉ

QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. JONATHAN DE PATOUL

à M. Sven Gatz, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique, de la Promotion du multilinguisme et de l'Image de Bruxelles,

concernant la concertation avec les gouvernements flamand et wallon au sujet de leurs projets de vignette automobile.

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Nous avons lu dans la presse que le gouvernement flamand était parvenu à un accord. Au préalable, nous avons appris qu'il en allait de même du côté wallon. La Flandre et la Wallonie ont donc la chance d'être dotées d'un gouvernement.

La question de la vignette automobile figure dans l'accord de majorité flamand. La Flandre souhaite en effet mettre en œuvre, peut-être sous sa forme numérique, une telle vignette, qui serait neutre financièrement pour les habitants dont le véhicule est immatriculé dans le nord du pays.

Comme nous n'avons toujours pas de gouvernement à Bruxelles, je me demande si, à l'avenir, nous devons payer une nouvelle taxe lorsque nous nous rendons à la côte ou en Ardenne avec notre véhicule.

Monsieur le Ministre, combien de Bruxellois seraient-ils concernés par ces nouvelles taxes wallonne et flamande ? Quel est le budget à consacrer à cet égard et quelles seraient les implications financières pour les Bruxellois ? En attendant la formation de notre gouvernement, réfléchissez-vous déjà à la manière de compenser cette nouvelle taxe ?

Un tel système n'aurait pas de sens s'il n'est pas commun à toutes les Régions de notre si petit pays. Avez-vous pris contact avec vos homologues flamand et wallon afin d'être associé aux discussions sur le sujet ? Cela me paraît fondamental et, si tel n'est pas le cas, j'ai peur que les Bruxellois soient une nouvelle fois les dindons de la farce.

(Applaudissements sur les bancs de DéFI)

M. Sven Gatz, ministre.- Nous nous informerons avant de réagir. Ce n'est pas la première fois qu'une vignette automobile est annoncée. Nous ne sommes pas au courant de l'objectif poursuivi, ni des décisions envisagées par les Région wallonne et flamande.

Het is trouwens nog maar de vraag of het systeem zou standhouden voor het Hof van Justitie van de Europese Unie, en bovendien is het niet duidelijk hoe het zou kunnen aansluiten bij Viapass, het Belgische kilometerheffingssysteem voor vrachtovervoer.

Minister Van den Brandt en ik zullen grondig navragen hoe de andere gewesten zo'n systeem vorm willen geven. De toekomstige Brusselse regering zal dan op gepaste wijze moeten reageren.

¹¹⁷¹ **De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** (in het Frans).- *De Brusselaars dreigen de dupe te worden, want zij zullen binnenkort moeten betalen om naar de kust of de Ardennen te rijden, terwijl dagelijks 150.000 pendelaars Brussel kosteloos binnenrijden.*

We hebben dringend een Brusselse regering nodig, en vervolgens moet er één systeem voor het hele land worden uitgewerkt.

¹¹⁷³ **ACTUALITEITSVRAAG VAN DE HEER KALVIN SOIRESSE NJALL**

¹¹⁷³ **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

¹¹⁷³ **betreffende de stand van zaken omtrent de heraanleg van de Keizer Karellaan.**

¹¹⁷⁵ **De heer Calvin Soiresse Njall (Ecolo)** (in het Frans).- *De Keizer Karellaan was vroeger een aantrekkelijke winkelstraat. Vandaag staan er echter voortdurend files. De lucht is er vervuild en je kunt er nauwelijks oversteken.*

Uit een burgerbevraging bleek in 2021 dat de omwonenden de laan graag weer mooi, levendig en veilig voor zwakke weggebruikers zouden zien.

Hoever staan de plannen voor de herinrichting van de Keizer Karellaan? Heeft die een positieve invloed op de doorstroming van het openbaar vervoer?

Hoeveel parkeerplaatsen komen er voor Brusselaars die in de wijk gaan winkelen?

Verscheidene leden van gemeentebesturen vinden dat ze onvoldoende geraadpleegd zijn. Hoe staat het met het overleg?

Dans un gouvernement en affaires courantes, la ministre bruxelloise chargée de la Mobilité et moi-même pouvons nous informer au sujet de cette annonce. À ce stade, il semble que les deux Régions envisagent de faire payer les ressortissants des autres États membres de l'Union européenne. Nous ignorons encore si une telle mesure serait jugée acceptable par la Cour de justice de l'Union européenne.

Par ailleurs, il faudrait savoir comment cette mesure pourrait être intégrée par Viapass, car cet organisme vise davantage la taxe kilométrique imposée aux poids lourds.

Nous allons donc nous informer sur le contenu de cette annonce, mais il incombera au futur gouvernement d'agir.

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- La nouvelle taxe annoncée m'inspire des inquiétudes. Les Bruxellois devront donc payer pour aller à la côte ou en Ardenne alors que, quotidiennement, plus de 150.000 navetteurs entrent dans Bruxelles.

Il faut en conséquence se concerter pour trouver un système généralisé à l'ensemble du pays. Pour cela, un gouvernement est nécessaire. J'invite donc tous mes collègues à le former le plus rapidement possible. À défaut, les Bruxellois seront les grands perdants de ces projets de vignette automobile.

QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. KALVIN SOIRESSE NJALL

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

concernant le point sur le réaménagement de l'avenue Charles-Quint.

M. Calvin Soiresse Njall (Ecolo).- « L'avenue Louise du nord » : tel était le surnom donné jadis à l'avenue Charles-Quint, en raison de son attractivité et des nombreux commerces que fréquentaient alors les Bruxellois.

Aujourd'hui, cette avenue sur laquelle je vis est considérée comme une des plus embouteillées de la Région. Les Bruxellois y respirent un air pollué et éprouvent de grosses difficultés à la traverser. Cela représente d'ailleurs un danger pour les usagers faibles.

En 2021, il est ressorti d'une consultation citoyenne que les riverains - tant de Berchem-Sainte-Agathe que de Ganshoren - demandaient à voir cette avenue embellie, redynamisée et plus sûre pour les usagers faibles, les cyclistes et les piétons. Parmi eux figurent de nombreux enfants qui se rendent à l'école dans le quartier.

Où en est aujourd'hui le projet de transformation de cette avenue ? Quelle est son évolution ?

Wordt er bij de heraanleg ten slotte naar de veiligheid rond de scholen gekeken?

(Applaus bij Ecolo en Groen)

¹¹⁷⁹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** *(in het Frans)*. - *De Keizer Karellaan kan je vergelijken met een muur die door de wijken van Sint-Agatha-Berchem en Ganshoren loopt. De vraag om ze mooier en veiliger te maken, is al oud.*

Ik werkte een plan uit, samen met de betrokken gemeenten, die begeleidingscomités oprichtten. Ik hield met nagenoeg alle opmerkingen van de gemeenten rekening. Er loopt nog overleg over één punt, dat na het openbaar onderzoek nog kan worden aangepast.

De vergunning is aangevraagd. De inbreng van de omwonenden heeft een doorslaggevende rol gespeeld in de eindversie van het plan. Nu moeten de gemeenten een openbaar onderzoek voeren. Op basis daarvan kunnen we het plan aanpassen.

Er komt een systeem voor dynamisch verkeersmanagement en meerdere kruispunten worden heringericht. Beide maatregelen zullen voor een vlotter verkeer zorgen. Daarnaast worden zwarte punten voor het openbaar vervoer weggewerkt, zodat trams en bussen minder in de file staan. Voetgangers zullen sneller kunnen oversteken en we maken werk van fietspaden en groen op de laan.

Ce projet aura-t-il une incidence positive sur les transports en commun tels que les bus de la STIB et de De Lijn, souvent coincés dans les embouteillages ?

Qu'en est-il du parking ? Combien de places seront-elles prévues pour les Bruxellois qui viendront faire leurs courses dans le quartier ?

Lors du débat en lien avec la campagne électorale, j'ai entendu plusieurs acteurs politiques communaux regretter de ne pas avoir été suffisamment consultés sur le projet. Où en est cette concertation ?

Enfin, est-il question, dans le projet, de la sécurité autour des écoles ? Je pense notamment au parvis du Sacré-Cœur, où se trouvent plusieurs établissements scolaires. La sécurité de nos enfants doit en effet être une priorité.

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

Mme Elke Van den Brandt, ministre. - L'avenue Charles-Quint est comparable à un mur qui couperait en deux les quartiers de Berchem-Sainte-Agathe et de Ganshoren. La demande de redonner à cette avenue prestige et sécurité existe de longue date. Comme vous l'avez mentionné, c'est une question de bruit, de pollution et d'insécurité.

Nous avons construit un projet avec les communes concernées, qui ont mis en place des comités d'accompagnement. Toutes les remarques de la commune de Ganshoren ont été reprises, ainsi que quasiment toutes celles de Berchem-Sainte-Agathe. Une discussion est toujours en cours à propos d'un point qui pourrait être adapté après l'enquête publique.

La demande de permis a été introduite, en concertation avec les communes et les opérateurs de transports en commun. Une participation citoyenne a joué un rôle déterminant dans la mouture finale du projet. Il revient à présent aux communes concernées d'organiser l'enquête publique. Selon les résultats de cette enquête, nous pourrions améliorer et adapter davantage le projet. Ce projet me tient à cœur, car il s'agit d'une véritable avancée pour l'ouest de Bruxelles.

Pour les voitures, un système de gestion dynamique des flux sera installé, permettant une meilleure fluidité. La simplification de plusieurs carrefours problématiques aura pour effet de réduire les embouteillages en ce lieu d'entrée et de sortie de Bruxelles.

Le projet permet également d'éliminer plusieurs points noirs majeurs pour les transports en commun. Les bus, ainsi que les trams qui doivent traverser cet axe, y sont souvent coincés dans la circulation. Les carrefours avec la chaussée de Gand, la rue François Beeckmans et l'avenue des Gloires Nationales seront revus compte tenu des transports publics, ce qui améliorera considérablement leurs performances.

De même pour les piétons : ils ne devront plus attendre jusqu'à trois minutes pour traverser la rue. Des pistes cyclables, qui

1181 **De heer Calvin Soiresse Njall (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Bij de heraanleg van de Keizer Karellaan moet rekening worden gehouden met alle weggebruikers, terwijl de laan weer aantrekkelijk moet worden. De volgende regering moet daar een prioriteit van maken.*

1183 **Mevrouw Clémentine Barzin (MR)** *(in het Frans).*- *Waarom is deze vraag een actualiteitsvraag?*

1183 **De heer Calvin Soiresse Njall (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Anders zouden de diensten mijn vraag niet aanvaard hebben. Enkele gemeenteraadsleden lieten zich onlangs in de pers uit over het plan.*

1183 **Mevrouw Sofia Bennani (Les Engagés)** *(in het Frans).*- *Dat was in het kader van de gemeenteraadsverkiezingen. Krijgen we nog meer vragen die daarmee samenhangen?*

1183 **De voorzitter.**- *Sommigen vinden dat dit geen actualiteitsvraag is, maar de minister heeft al geantwoord. Wij beslissen niet in de plaats van de diensten.*

(Rumoer)

1193 **ACTUALITEITSVRAAG VAN DE HEER BOB DE BRABANDERE**

1193 **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

1193 **betreffende de samenwerking tussen parking.brussels en de gemeenten in het licht van een recente aankondiging.**

sont encore totalement absentes, et de la verdurisation sont également prévues. Devant le collège du Sacré-Cœur, le trottoir ne mesure pour l'instant qu'un mètre, ce qui n'est pas du tout suffisant. L'endroit est aujourd'hui dangereux et pollué. Un parvis beaucoup plus large est prévu. Il apportera davantage de sécurité aux enfants qui s'y rendent.

Je vous invite à m'interroger en commission de la Mobilité pour que je vous présente ce beau projet.

M. Calvin Soiresse Njall (Ecolo).- Ce projet est extrêmement important, non seulement pour les habitants du nord de Bruxelles, mais aussi pour tous les Bruxellois. Certains riverains, parmi les plus âgés qui ont connu cette époque, sont très nostalgiques d'une avenue jadis plus verte et plus attrayante.

Aujourd'hui, nous devons tenir compte de la multimodalité, d'un partage de l'espace public plus équilibré et plus sécurisé pour les cyclistes et les piétons notamment, et d'une attractivité dont bénéficieront également tous les automobilistes qui viendront faire leurs courses dans cette avenue. Il est donc important que ce projet aboutisse et que le prochain gouvernement en fasse une priorité.

Mme Clémentine Barzin (MR).- Monsieur le Président, pourrais-je savoir quel était l'élément d'actualité de cette question ? Il n'est pas apparu dans le développement de notre collègue.

M. Calvin Soiresse Njall (Ecolo).- Sans élément d'actualité, ma question n'aurait pas été acceptée par les services. Des acteurs communaux se sont exprimés dans la presse, dans le cadre de récents débats. Tel est l'évident élément d'actualité. Je ne comprends pas cette remarque, puisque les services ont tranché.

Mme Sofia Bennani (Les Engagés).- BX1 diffuse chaque jour un débat d'actualité sur les élections communales. Lors du débat consacré à Ganshoren, l'aménagement de l'avenue Charles-Quint a en effet été évoqué. Mais allons-nous avoir des questions d'actualité sur tous les débats relatifs aux élections communales ?

M. le président.- Même si certains estiment que ce n'est pas une question d'actualité, la réponse a déjà été donnée par la ministre. Ne nous substituons pas aux services.

(Rumeurs)

QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. BOB DE BRABANDERE

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

concernant la collaboration entre parking.brussels et les communes à la lumière d'une annonce récente.

(Verscheidene parlementsleden verlaten het halfroond)

(Plusieurs députés quittent l'hémicycle)

¹¹⁹⁷ **De heer Bob De Brabandere (Vlaams Belang).**- Het is onbeschocht dat de collega's weglopen terwijl ik mijn vraag stel.

M. Bob De Brabandere (Vlaams Belang) *(en néerlandais).*- *Récemment, la commune de Koekelberg a menacé de mettre fin à sa collaboration avec parking.brussels en raison de plusieurs problèmes.*

Onlangs dreigde de gemeente Koekelberg ermee om de samenwerking met parking.brussels stop te zetten. De gemeente wijst op verscheidene problemen. Zo kunnen wagens met een buitenlandse nummerplaat straffeloos foutgeparkeerd worden, het parkeeragentschap volgt zijn administratie niet goed op enzovoort.

Quelles seront les conséquences pour la commune si elle met sa menace à exécution ? Certaines communes pourraient-elles décider de l'imiter ?

Zal een stopzetting van de samenwerking echter niet nog meer problemen opleveren? Parking.brussels is immers niet alleen in Koekelberg actief, maar ook nog in tal van andere gemeenten.

Comment parking.brussels traite-t-elle les données des véhicules immatriculés à l'étranger ?

Wat zullen de gevolgen zijn voor de gemeente Koekelberg als ze haar dreigement uitvoert? Zijn er gemeenten die Koekelberg daar mogelijk in volgen?

Hoe verwerkt parking.brussels de gegevens van wagens met een buitenlandse nummerplaat?

¹²⁰¹ **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.**- Tot dusver heeft de gemeente Koekelberg nog geen formele stappen gezet om haar samenwerking met parking.brussels stop te zetten. Als ze het parkeeragentschap daadwerkelijk verlaat, zal de gemeente zelf het parkeerbeleid moeten uitvoeren en toezien op de controle, overeenkomstig de gewestelijke normen.

Mme Elke Van den Brandt, ministre *(en néerlandais).*- *Jusqu'à présent, la commune de Koekelberg n'a pas entamé de démarches officielles pour mettre fin à sa collaboration avec parking.brussels.*

Parking.brussels is een redelijk jong agentschap, dat al een hele ontwikkeling heeft doorgemaakt en regelmatig bewust inzet op verbeterpunten. Zo werd er de afgelopen twee jaar hard gewerkt aan de verbetering van de klantenservice, want die is ongelooflijk belangrijk. Vooral toen de scancars werden ingevoerd, waren er momenten waarop de klantendienst onvoldoende opgewassen was tegen zijn taak.

Parking.brussels déploie de nombreux efforts afin d'améliorer son fonctionnement et son service à la clientèle. Ainsi, selon les derniers chiffres en ma possession, tout appel à la ligne d'assistance téléphonique est désormais pris en charge en moins de trois minutes.

Volgens de recentste cijfers die ik van parking.brussels heb gekregen, wordt een oproep naar de hulplijn nu in minder dan drie minuten beantwoord. De e-mails die de klantendienst ontvangt, worden binnen de 48 uur, maar vaak nog een stuk sneller, beantwoord.

En outre, la perception des amendes pour les véhicules étrangers n'est pas un problème propre à parking.brussels, mais bien un problème national, auquel nous ne pouvons remédier que par le biais d'accords de coopération avec différents pays. J'ai chargé parking.brussels de trouver des solutions devant nous permettre de mener une politique plus coercitive en la matière. À cet égard, il importe notamment de veiller à appliquer les mêmes règles aux véhicules immatriculés à l'étranger et à ceux immatriculés en Belgique.

Daarnaast is de inning van boetes van buitenlandse voertuigen niet louter een probleem bij parking.brussels. Het is ook geen louter Brussels probleem. In heel België is het problematisch dat er alleen boetes verzonden kunnen worden als we over een adres beschikken en dat moeten we verkrijgen van de bevoegde instanties. Daarom hebben we de federale regering al eerder gevraagd om daarvoor systemen uit te werken, maar dat is zeer ingewikkeld. Dat vereist onder meer samenwerkingsakkoorden met verschillende landen.

Daarom heb ik parking.brussels enige tijd geleden al de opdracht gegeven om alternatieven uit te werken, bijvoorbeeld met wielklemmen. Zo zouden we alvast een dwingender beleid kunnen voeren. De komende maanden zullen daarin verdere

stappen gezet worden. Voor het gevoel van eerlijkheid onder de mensen is het immers belangrijk dat voor voertuigen met een buitenlands kenteken dezelfde regels gelden als voor de voertuigen die in België zijn ingeschreven. Er mogen geen verschillen zijn in pakkans of retributies.

1205 **ACTUALITEITSVRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE DE SMEDT**

1205 **aan mevrouw Nawal Ben Hamou, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Huisvesting en Gelijke Kansen,**

1205 **betreffende de stand van zaken over de maatregelen ter ondersteuning van huurders tegen de stijgende vastgoedprijzen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.**

1207 **Mevrouw Françoise De Smedt (PTB) (in het Frans).**- *In een recente RTBF-reportage werd een dramatisch fenomeen belicht dat al jaren aan de gang is: de exodus van Brusselaars die het gewest verlaten door de stijgende vastgoedprijzen.*

De PTB klaagt al jaren de huisvestingscrisis aan, die veroorzaakt wordt door een beleid dat de belangen van projectontwikkelaars bevoordeelt ten nadele van het fundamentele recht van elke burger op betaalbare huisvesting. Vandaag bedraagt de gemiddelde huur in Brussel 1.283 euro. Hoe kunnen gezinnen dat betalen?

Vlaanderen heeft net een indexeringsstop aangekondigd voor huurprijzen van slecht geïsoleerde woningen. Ondertussen hinkt Brussel achterop. Hoe staat het met de oprichting van de paritaire huurcommissie? Zal de regering de huurindexering voor slecht geïsoleerde woningen bevriezen? Zijn er nog andere maatregelen gepland om de sterke stijging van de huurprijzen te beteugelen?

(Applaus bij de PTB en de PVDA)

QUESTION D'ACTUALITÉ DE MME FRANÇOISE DE SMEDT

à Mme Nawal Ben Hamou, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée du Logement et de l'Égalité des chances,

concernant le point sur les mesures de soutien aux locataires face à l'augmentation des prix de l'immobilier en Région de Bruxelles-Capitale.

Mme Françoise De Smedt (PTB).- Un reportage récent de la RTBF a mis en lumière un phénomène dramatique connu depuis des années : l'exode des Bruxellois poussés hors de la Région par l'explosion des prix de l'immobilier. Depuis une décennie, Bruxelles fait face à une hausse de plus de 33 % des prix des maisons en dix ans, sans parler des loyers.

Les conséquences graves de cette hausse se font sentir à plusieurs niveaux : d'un point de vue social, tout d'abord, de nombreuses familles sont déracinées, qui auraient voulu demeurer à Bruxelles où elles ont construit toute leur vie sociale. S'ajoute à cela un problème environnemental, qui découle de l'allongement des trajets domicile-travail et de l'engorgement des routes. Quelqu'un qui continue de travailler à Bruxelles, mais habite désormais à 50 km de la ville, rencontre de nombreux problèmes.

Sans surprise, depuis des années, le PTB dénonce la crise du logement causée par une politique qui privilégie les intérêts des promoteurs immobiliers, au détriment du droit fondamental de tout citoyen à un logement abordable. Aujourd'hui, le loyer moyen bruxellois s'élève à 1.283 euros. Comment les ménages pourraient-ils se le permettre ? De tels loyers causent la ruine des ménages à chaque fin de mois.

Nous venons de l'apprendre, la Flandre, dirigée par un gouvernement de droite, a pris une mesure pour interdire l'indexation des loyers des logements mal isolés à l'horizon 2028. Pendant ce temps, Bruxelles reste à la traîne pour freiner l'explosion des loyers.

Où en est la mise en place de la commission paritaire locative, une mesure censée freiner cette explosion des loyers ?

Le gouvernement bruxellois envisage-t-il de prendre à nouveau, cette année, une mesure d'urgence de blocage de l'indexation des loyers des logements mal isolés ? D'autres dispositifs sont-ils prévus pour freiner l'explosion des loyers ?

(Applaudissements sur les bancs du PTB et du PVDA)

¹²¹¹ **Mevrouw Nawal Ben Hamou, staatssecretaris (in het Frans).**- *Deze regering heeft veel werk verricht: ze heeft duizenden sociale woningen gebouwd, een huurtoelage ingevoerd, de huurprijzen van gemeentelijke woningen gesocialiseerd en huurverhogingen tussen twee kortlopende huurovereenkomsten verboden. Bovendien hebben we de huurprijzen gedurende een jaar bevroren.*

Aangezien de regering momenteel in een lopende zaak zit, moet de volgende regering beslissen over een eventuele indexeringsstop, maar de PS is daar alvast voor.

De leden en de voorzitter van de paritaire huurcommissie zijn benoemd en er hebben al vergaderingen plaatsgevonden. In de komende weken zal de laatste hand worden gelegd aan het huishoudelijk reglement en zal op de website van Brussel Huisvesting een formulier worden gepubliceerd waarmee huurders van slecht geïsoleerde woningen eindelijk een klacht kunnen indienen als ze vinden dat de huurprijs oneerlijk is.

(Applaus bij de PS)

¹²¹⁵ **Mevrouw Françoise De Smedt (PTB) (in het Frans).**- *Uw maatregelen waren helaas ontoereikend, mevrouw de staatssecretaris.*

Zoals uit de RTBF-reportage bleek, houdt de exodus van duizenden gezinnen aan, omdat ze het zich niet meer kunnen permitteren om in het Brussels Gewest te wonen. Dat dreigt in Brussel tot een negatief demografisch saldo te leiden.

De PTB zal erop toezien dat de paritaire huurcommissie geen maat voor niets wordt. Het is jammer dat ze niet dwingend kan optreden en het is belangrijk dat huurders klacht kunnen indienen en huurprijzen naar beneden kunnen worden bijgesteld.

(Applaus bij de PTB en de PVDA)

¹²¹⁹ **ACTUALITEITSVRAAG VAN MEVROUW FARIDA TAHAR**

Mme Nawal Ben Hamou, secrétaire d'État.- Je me permets de revenir à nouveau sur le bilan de ce gouvernement : construction de milliers de logements publics, mise en place d'une allocation loyer pour aider plus de 11.000 ménages à payer leur loyer mensuel, socialisation des loyers communaux, mais aussi interdiction d'augmenter le loyer entre deux baux de courte durée.

Je suis bien consciente des difficultés propres au marché du logement à Bruxelles. La question de l'indexation des loyers a été mon combat pendant plusieurs mois et a été portée par le PS au sein du gouvernement. Nous avons notamment pu obtenir un gel des loyers pendant un an.

Le gouvernement étant actuellement en affaires courantes, il appartiendra bien sûr au prochain gouvernement de se prononcer sur un éventuel blocage. Cela dit, soyez assurés que le PS défendra l'interdiction de l'indexation des loyers pour les logements très énergivores.

S'agissant de la commission paritaire locative, je vous informe d'ores et déjà que son président et ses membres ont été désignés et que des réunions ont déjà eu lieu. Une réunion doit encore être organisée dans les prochaines semaines pour finaliser quelques aspects techniques relatifs au règlement d'ordre intérieur, ainsi qu'à la publication sur le site de Bruxelles Logement d'une fiche qui permettra enfin aux locataires de logements mal isolés de déposer une plainte s'ils estiment que le loyer est abusif.

(Applaudissements sur les bancs du PS)

Mme Françoise De Smedt (PTB).- Ce que vous avez mis en place n'a malheureusement pas suffi, Madame la Secrétaire d'État.

Comme le montre le reportage de la RTBF, l'exode de milliers de familles se poursuit. Elles sont obligées de quitter la Région bruxelloise pour s'installer à 50 km, parce qu'elles n'arrivent plus à acheter un bien ou à payer un loyer. Le solde démographique bruxellois risque même de devenir négatif, alors que nous avons besoin de garder les ménages au sein de la Région.

Je suis contente d'entendre que la constitution de la commission paritaire locative est en bonne voie. Le groupe PTB sera particulièrement attentif à la question du logement et veillera à ce que cette commission paritaire serve à quelque chose.

Mon groupe a émis des réserves sur le caractère non contraignant de celle-ci et a souligné l'importance de deux éléments pour les locataires : la possibilité de porter plainte et un loyer revu à la baisse.

(Applaudissements sur les bancs du PTB et du PVDA)

QUESTION D'ACTUALITÉ DE MME FARIDA TAHAR

1219 **aan de heer Bernard Clerfayt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Werk en Beroepsopleiding, Digitalisering, Plaatselijke Besturen en Dierenwelzijn,**

1219 **betreffende de subsidiëring van de Brusselse diensten voor socioprofessionele inschakeling.**

1221 **TOEGEVOEGDE ACTUALITEITSVRAAG VAN DE HEER BENJAMIN DALLE**

1221 **betreffende de financiering van de Brusselse diensten voor socioprofessionele inschakeling.**

1223 **Mevrouw Farida Tahar (Ecolo) (in het Frans).**- *Er heerst onrust in de sector van de socioprofessionele inschakeling omdat de 1,7 miljoen euro subsidies voor de sector waarschijnlijk niet hernieuwd worden.*

De sector kwam gisteren op straat om meer inspraak in de regeringsbeslissingen te eisen. Als de subsidies niet hernieuwd worden, komen 21 vzw's in financiële moeilijkheden.

Ik vernam dat u en minister-president Vervoort gisteren met een delegatie van werkgevers en werknemers overlegde. Met welk resultaat? Bent u van plan om de sector voortaan meer bij dergelijke beslissingen te betrekken?

1225 **De heer Benjamin Dalle (cd&v).**- De 21 organisaties die werken rond socioprofessionele inschakeling maken zich ernstig zorgen. Zij hebben vierhonderd medewerkers, die ongeveer tienduizend werkzoekenden intens begeleiden. Dat is bijzonder belangrijk. Het gaat immers om personen met kwetsbare profielen. Op een moment waarop de werkloosheid in het Brussels Gewest hoog blijft en zelfs nog stijgt, is het belangrijk dat ook de kwetsbaarste werkzoekenden voldoende ondersteuning krijgen in hun zoektocht naar een baan en een professionele toekomst.

Aan het begin van de jaren 2000 was er een akkoord tussen vakbonden en werkgevers over de kwestie. Het is natuurlijk belangrijk dat ook het gewest die akkoorden geldig verklaart. Ik begrijp dat dat tot vorig jaar altijd gebeurde.

Kunt u garanderen dat die middelen ook dit jaar worden uitbetaald? Wat verwacht u voor 2025?

à M. Bernard Clerfayt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de l'Emploi et de la Formation professionnelle, de la Transition numérique, des Pouvoirs locaux et du Bien-être animal,

concernant le subventionnement des organismes bruxellois d'insertion socioprofessionnelle.

QUESTION D'ACTUALITÉ JOINTE DE M. BENJAMIN DALLE,

concernant le financement des organismes bruxellois d'insertion socioprofessionnelle.

Mme Farida Tahar (Ecolo).- Le secteur de l'insertion socioprofessionnelle, qui accompagne les demandeurs d'emploi, est inquiet : ses subventions, destinées à soutenir les missions locales, ne seront probablement pas renouvelées. Il s'agit là d'une enveloppe annuelle de 1,7 million d'euros créée par arrêté ministériel.

Hier, le secteur s'est fortement mobilisé, se rassemblant en masse devant vos cabinets pour exiger d'être associé davantage à l'élaboration de l'arrêté ministériel relatif à ces subsides aux organismes d'insertion socioprofessionnelle. Il vous a également reproché le non-renouvellement de cette enveloppe de 1,7 million d'euros fixée annuellement. Vous savez pourtant que cela mettrait en péril l'équilibre financier de quelque 21 ASBL et l'emploi de 400 personnes.

J'ai appris qu'hier, avec votre collègue M. Vervoort, vous avez rencontré la délégation des employeurs et des travailleurs.

Quels ont été les résultats de cette rencontre ? Comptez-vous répondre à la demande du secteur et donc l'associer à un éventuel arrêté ministériel ?

M. Benjamin Dalle (cd&v) (en néerlandais).- *Les 21 organisations actives dans le secteur de l'insertion socioprofessionnelle sont très préoccupées, car elles doivent assurer l'accompagnement intensif de quelque dix mille demandeurs d'emploi fragilisés avec un effectif de 400 collaborateurs.*

Il importe que la Région valide les accords entre les syndicats et les employeurs en la matière, ce qui fut le cas jusqu'à l'an dernier.

Pouvez-vous garantir leur subventionnement pour cette année ? Que prévoyez-vous pour 2025 ?

1227 **De heer Bernard Clerfayt, minister** (in het Frans).- *De non-profitsector is een van de belangrijkste activiteitensectoren in Brussel. Een aantal spelers uit de sector maakt zich zorgen omdat de subsidie van 1,7 miljoen euro nog niet is gestort. Ik begrijp dat.*

De betrokkenen zijn echter goed op de hoogte van de situatie. In 2023 bleek uit een interne audit bij Actiris dat er een probleem was omdat het oorspronkelijke ministerieel besluit in verband met de subsidie nooit gepubliceerd is. Daar moest een oplossing voor komen.

(verder in het Nederlands)

Dus werk ik sinds juli 2023 samen met de sector om meer informatie te krijgen en een nieuw besluit op te stellen.

(verder in het Frans)

Jammer genoeg bezorgde de sector mij de nodige informatie te laat, waardoor ik geen besluit kon opstellen.

(verder in het Nederlands)

Er is wel een gewestelijk budget voor 2024, dus er is geen risico dat de subsidies dit jaar niet worden betaald.

(verder in het Frans)

In het voorjaar besliste ik om het opstellen van het besluit aan de nieuwe regering over te laten, maar vandaag zie ik mij genoodzaakt om het zelf te doen. Ik heb mijn ontwerp ter bespreking aan de sector voorgelegd.

Het geld is beschikbaar en ik doe er alles aan om het zo snel mogelijk te laten uitbetalen.

(verder in het Nederlands)

Voor 2025 is het wachten op een nieuwe regering en haar begrotingsvoorstel voor volgend jaar.

(verder in het Frans)

Als er een nieuw besluit is, kan de volgende minister de subsidies gewoon blijven uitbetalen.

M. Bernard Clerfayt, ministre.- Le secteur de l'économie non marchande représente l'un des principaux secteurs d'activité en Région bruxelloise. Une série d'opérateurs de l'insertion socioprofessionnelle ont manifesté, il y a quelques jours, inquiets du fait que le subside de 1,7 million d'euros versé chaque année depuis les accords du non-marchand de 2000 et renouvelé en 2021 n'a pas encore pu être payé cette année. Je comprends tout à fait leur inquiétude.

Les représentants du secteur sont bien informés de la situation. En 2023, un audit interne d'Actiris, mené par la Cour des comptes, a fait apparaître que malgré la reconduction annuelle de ce subside depuis 2000, il y a un problème de légalité car l'arrêté initial n'a jamais été publié. Ce problème méritait de trouver une solution.

(poursuivant en néerlandais)

Depuis juillet 2023, je collabore avec le secteur en vue d'obtenir davantage d'information et de rédiger un nouvel arrêté.

(poursuivant en français)

Malheureusement, le secteur a tardé à nous transmettre les informations nécessaires, et au début de cette année, nous n'en disposons toujours pas pour rédiger un arrêté adéquat.

(poursuivant en néerlandais)

Il n'y a aucun risque que les subsides pour 2024 ne soient pas versés, puisqu'ils sont inscrits au budget régional.

(poursuivant en néerlandais)

Alors qu'au printemps, nous nous préparions à présenter l'arrêté, nous nous sommes trouvés en affaires prudentes. Nous pensions laisser ce sujet au nouveau gouvernement. Aujourd'hui, nous sommes amenés à le rédiger nous-mêmes. Nous avons soumis au secteur le projet d'arrêté et nous en discutons. Les représentants du secteur sont donc au courant de la situation. Les budgets existent ; nous le leur avons rappelé jeudi lors d'une réunion avec le ministre-président. Nous avons par ailleurs demandé l'avis de l'Inspection des finances sur ce projet d'arrêté.

Nous mettons tout en œuvre pour que les montants soient versés rapidement, même si c'est en retard en raison de la difficulté de recueillir les éléments permettant de rédiger un nouvel arrêté de répartition entre les partenaires. Tout est mis en œuvre pour que ces montants soient versés cette année encore.

(poursuivant en néerlandais)

Pour 2025, il faudra attendre le nouveau gouvernement et sa proposition de budget.

(poursuivant en français)

1229 **Mevrouw Farida Tahar (Ecolo)** (*in het Frans*).- *Ik begrijp dat u doet wat u kan om de sector te financieren. Ik hoop dat u de subsidies snel kunt uitbetalen. Gelukkig hebt u deze keer wel met de betrokkenen overlegd.*

(Applaus bij Ecolo en Groen)

1233 **De heer Benjamin Dalle (cd&v)**.- *Ik ben een beetje verrast als u zegt dat het de verenigingen zijn die hebben nagelaten om de informatie aan te leveren. Als er in het rapport van 2023 wordt aangegeven dat er een probleem is met de juridische formulering, dan is het de verantwoordelijkheid van de overheid om daar verandering in te brengen. De informatie die ik van de Nederlandstalige verenigingen heb gekregen, is dat zij het nodige hebben gedaan, maar ik kan dat niet verifiëren.*

Voorts is er grote bezorgdheid over de verdere ondersteuning van de omkaderingsgesco's. Omvat het besluit dat u zult voorleggen steun voor die gesco's, zoals dat vorig jaar het geval was?

1233 **De heer Bernard Clerfayt, minister**.- *Zolang de regering geen beslissing heeft genomen, kan ik dat niet bevestigen. We werken echter zo snel mogelijk. Ik hoop u volgende week of de week daarna goed nieuws te kunnen geven.*

1237 **ACTUALITEITSVRAAG VAN MEVROUW IMANE BELGUENANI**

1237 **aan de heer Bernard Clerfayt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Werk en Beroepsopleiding, Digitalisering, Plaatselijke Besturen en Dierenwelzijn,**

1237 **betreffende de uitvoering van de ordonnantie van 1 december 2022 ertoe strekkende de gemeenten te betrekken bij de economische ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.**

1239 **Mevrouw Imane Belguenani (Open Vld)**.- *Sinds 2007 bepaalt een ordonnantie dat gemeenten een compensatie kunnen krijgen uit het Fiscaal Compensatiefonds als ze geen bijkomende*

Normalement, si cet arrêté est pris, il permettra au prochain ministre de continuer à verser les subsides.

Mme Farida Tahar (Ecolo).- *Monsieur le Ministre, j'entends bien que vous tenterez de rattraper ce qui peut l'être pour financer enfin le secteur. La fin de l'année approche et j'espère donc que les versements seront faits assez rapidement. Cette fois, vous avez heureusement consulté les opérateurs de ce secteur, comme ils vous l'avaient demandé après vous avoir reproché de ne pas les impliquer suffisamment dans le processus.*

En politique, gouverner c'est aussi prévoir. Certes, on ne pouvait peut-être pas tout prévoir, mais le secteur vous interpelle depuis un moment, vous et M. Vervoort. J'ose espérer que faute à moitié avouée est à moitié pardonnée et que vous verserez ces sommes rapidement à un secteur qui en a bien besoin ! Je vous rappelle qu'il s'agit d'accompagner les personnes à la recherche d'un emploi et je vous remercie donc, Monsieur le Ministre, d'avoir enfin intégré le secteur.

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

M. Benjamin Dalle (cd&v) (*en néerlandais*).- *S'il s'agit d'un problème de légalité comme l'indique l'audit de 2023, il en va de la responsabilité des autorités, et non des associations.*

Par ailleurs, l'arrêté maintient-il les subsides pour les agents contractuels subventionnés ?

M. Bernard Clerfayt, ministre (*en néerlandais*).- *J'espère pouvoir vous le confirmer d'ici deux semaines, lorsque le gouvernement aura tranché.*

QUESTION D'ACTUALITÉ DE MME IMANE BELGUENANI

à M. Bernard Clerfayt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de l'Emploi et de la Formation professionnelle, de la Transition numérique, des Pouvoirs locaux et du Bien-être animal,

concernant la mise en œuvre de l'ordonnance du 1er décembre 2022 visant à associer les communes dans le développement économique de la Région de Bruxelles-Capitale.

Mme Imane Belguenani (Open Vld) (*en néerlandais*).- *En 2022, vous avez révisé l'ordonnance de 2007 prévoyant un subside du Fonds de compensation fiscale pour les communes*

belastingen heffen op economische activiteiten. U hebt die ordonnantie in 2022 herzien.

Vorige week stelde VOKA Metropolitan een studie voor waarin het zwaar uithaalt naar gemeenten die nieuwe belastingen heffen, en gisteren vernam ik dat het Grondwettelijk Hof het beroep van de gemeenten Vorst en Brussel-Stad tegen de ordonnantie van 2022 en de verdeling van de middelen uit het Compensatiefonds verwerpt.

Het hof noemt die verdeling redelijk en objectief en herinnert eraan dat de bestreden ordonnantie ertoe strekt "een fiscaal klimaat tot stand te brengen dat gunstig is voor de ontwikkeling van de economische bedrijvigheid van het gewest". De Brusselse wetgever heeft immers vastgesteld dat er een grote verscheidenheid aan gemeentebelastingen bestaat, waardoor de vrees bestaat dat bedrijven zouden kunnen wegtrekken uit het gewest.

Vandaag wordt dat compensatiefonds beheerd door Brussel Plaatselijke Besturen. Het werkt: de belasting op automatische kassa's in Sint-Jans-Molenbeek is dankzij dat fiscaal pact tegengehouden.

Zijn er gemeenten die naar aanleiding van de nieuwe ordonnantie hun aandeel in het fonds hebben zien verminderen?

Zijn er gemeenten die middelen zijn misgelopen of hebben moeten terugbetalen omdat ze de afspraken niet naleefden?

Is dit arrest, nu het Grondwettelijk Hof de nieuwe ordonnantie heeft gevalideerd, een hefboom om het fiscaal pact strenger toe te passen en zo de fiscale druk van de gemeenten in toom te houden?

¹²⁴¹ **De heer Bernard Clerfayt, minister.** - De ordonnantie waarnaar u verwijst, heeft niets te maken met de recente uitspraken van het Vlaams Netwerk van Ondernemingen (VOKA). Die gingen over allerlei gemeentelijke belastingen, zoals de onroerende voorheffing, belasting op kantoren enzovoort, terwijl de ordonnantie betrekking heeft op de specifieke belastingen op economische activiteiten.

De gemeenten Brussel, Sint-Joost-ten-Node, Vorst en Evere hebben hun subsidies zien afnemen ten gevolge van de herziening van de ordonnantie ertoe strekkende de gemeenten te betrekken bij de economische ontwikkeling. Bij de niet-naleving van de verplichtingen opgenomen in de overeenkomsten tussen het gewest en de gemeenten in het kader van de ordonnantie, kan de regering de gemeenten in gebreke stellen om de vastgestelde tekortkoming te verhelpen en kan ze ook de terugbetaling van de subsidie eisen.

Als een gemeente een specifieke belasting op een economische activiteit wil verhogen of innen, moet ze daartoe volgens de ordonnantie de expliciete toestemming van het gewest vragen. Als ze de belasting zonder toestemming heft, moet ze de subsidie terugbetalen. Tot nu toe zijn er geen gemeenten die die regel

qui ne prélèvent pas de taxes supplémentaires sur les activités économiques.

La semaine dernière, les communes percevant de nouvelles taxes ont été fort critiquées par le réseau flamand des entreprises actives au sein de la métropole bruxelloise (VOKA Metropolitan). Hier, la Cour constitutionnelle a rejeté le recours de deux communes contre l'ordonnance 2022, estimant raisonnable la répartition des budgets du Fonds de compensation fiscale et rappelant que l'ordonnance visait notamment à éviter que la disparité des taxes communales ne fasse partir les entreprises de la Région.

Aujourd'hui, ce Fonds est géré par les pouvoirs locaux et il fonctionne, comme en témoigne la suppression de la taxe sur les caisses automatiques à Molenbeek-Saint-Jean.

Des communes ont-elles vu leur part du fonds diminuer à la suite de l'ordonnance de 2022 ?

Des communes ont-elles dû rembourser des subsides ? La décision de la Cour constitutionnelle est-elle un levier pour appliquer plus rigoureusement le pacte fiscal et freiner la pression fiscale des communes ?

M. Bernard Clerfayt, ministre (en néerlandais). - *Les déclarations du VOKA portent sur toutes les taxes communales, tandis que l'ordonnance à laquelle vous faites référence ne concerne que les taxes en lien avec des activités économiques.*

En cas de non-respect des obligations imposées par cette ordonnance, le gouvernement peut mettre une commune en demeure de remédier au manquement constaté et exiger le remboursement du subside. C'est le cas, par exemple, si une commune décide d'augmenter ou d'instaurer une taxe liée à une activité économique sans avoir obtenu l'autorisation expresse de la Région. Jusqu'à présent, l'ordonnance a été parfaitement appliquée et l'arrêt de la Cour constitutionnelle n'y changera rien.

Cela dit, de manière générale, les taxes communales soulèvent de nombreuses questions.

met de voeten hebben getreden. De ordonnantie werd sinds de inwerkingtreding integraal toegepast en het arrest dat het Grondwettelijk Hof gisteren heeft gevelde, verandert daar niets aan.

Dat neemt niet weg dat er in het algemeen heel wat vragen te stellen zijn over de gemeentelijke belastingen.

¹²⁴³ Als het gewest bijvoorbeeld de dotaties aan de gemeenten niet indexeert, wat moeten de gemeenten dan doen om hun begroting in evenwicht te brengen? Sommige kunnen dan niet anders dan de belastingen te verhogen. Dat geldt zeker voor gemeenten die met sociale moeilijkheden kampen of een hoog politiebudget hebben.

De druk op de gemeentefinanciën is met andere woorden niet overal in het gewest even hoog.

¹²⁴⁵ **Mevrouw Imane Belguenani (Open Vld).**- Ik begrijp dat de financiële situatie in de verschillende gemeenten helemaal anders is en dat de last soms iets groter zal zijn in bepaalde gemeenten.

In de studie van het VOKA wordt ook de belasting op economische activiteit aangehaald.

Meer in het algemeen blijf ik het belangrijk vinden dat ondernemers en kleine handelaars niet de dupe worden van een versnippering in de fiscale maatregelen. Ik pleit ervoor dat de toekomstige minister van Plaatselijke Besturen samen met de bevoegde minister in Vlaanderen werkt aan een fiscaal pact voor de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel, want het verschil bestaat binnen Brussel, maar ook tussen Brussel en de Vlaamse Rand.

¹²⁴⁷ **ACTUALITEITSVRAAG VAN MEVROUW GISÈLE MANDAILA**

¹²⁴⁷ **aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,**

¹²⁴⁷ **betreffende de recente brand in een metrostel tussen de stations Roodebeek en Tomberg.**

¹²⁴⁹ **Mevrouw Gisèle Mandaila (DéFI) (in het Frans).**- *Maandag was er een brand in een metrostel in het station Roodebeek. Er waren zes lichtgewonden, die gelukkig snel werden opgevangen. Volgens de MIVB was er sprake van een kortsluiting.*

Wat veroorzaakte de brand? Welke maatregelen moeten een herhaling voorkomen?

(Applaus bij DéFI)

Certaines communes n'ont d'autre choix que d'augmenter les taxes pour maintenir leur budget en équilibre. La pression sur les finances communales n'est donc pas la même partout dans la Région.

Mme Imane Belguenani (Open Vld) (en néerlandais).- *L'étude du VOKA mentionne aussi la taxe sur l'activité économique.*

Je plaide pour que le futur ministre des Pouvoirs locaux travaille avec le ministre flamand compétent à un pacte fiscal pour la Communauté métropolitaine de Bruxelles, car la différence existe au sein de Bruxelles, mais aussi entre la Région et sa périphérie.

QUESTION D'ACTUALITÉ DE MME GISÈLE MANDAILA

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

concernant le récent incendie d'une rame de métro entre les stations Roodebeek et Tomberg.

Mme Gisèle Mandaila (DéFI).- Lundi dernier, nous avons appris par voie de presse et via les réseaux sociaux qu'une rame de métro à l'arrêt avait pris feu à la station Roodebeek. Six personnes, légèrement blessées, ont heureusement été assez rapidement prises en charge. Au moment des faits, la STIB a évoqué un court-circuit.

Cette ligne est empruntée par nombre de passagers se rendant aux cliniques universitaires Saint-Luc ou au site Bruxelles Woluwe de l'UCLouvain. Quelles étaient les causes exactes de

1253 **Mevrouw Elke Van den Brandt, minister** (in het Frans).- *Uit de eerste vaststellingen van de MIVB blijkt dat een kortsluiting in de stroomafname van het metrostel de brand veroorzaakte. De MIVB schakelde ook een externe deskundige in, die het rijtuig al onderzocht. Het onderzoek loopt nog. Zodra de oorzaak definitief is vastgesteld, komen er maatregelen om een herhaling te voorkomen.*

Ik nodig u uit om mij daar tijdens de commissievergadering opnieuw over te ondervragen.

1253 **Mevrouw Gisèle Mandaila (DéFI)** (in het Frans).- *Dat zal ik doen, want ik wil weten wat precies de oorzaak van de brand op die drukke metrolijn was.*

1257 **ACTUALITEITSVRAAG VAN DE HEER OCTAVE DAUBE**

1257 **aan mevrouw Ans Persoons, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Stedenbouw en Erfgoed, Europese en Internationale Betrekkingen, Buitenlandse Handel en Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,**

1257 **betreffende de economische betrekkingen tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Staat Israël gelet op de situatie in het Midden-Oosten**

1259 **De heer Octave Daube (PTB)** (in het Frans).- *De genocide in Gaza is een jaar aan de gang. Er vielen 41.000 doden, onder wie 17.000 kinderen en 160 journalisten. Dat zijn beangstigende cijfers. Vandaag wordt Libanon getroffen, met meer dan 1.000 doden en 6.300 gewonden. Een miljoen mensen is er op de vlucht.*

Israël voert een genocide uit in Gaza en bombardeert verscheidene landen, zonder de minste veroordeling door het westen. De PTB vindt dat onaanvaardbaar. Europa kan Israël sancties opleggen, maar doet dat niet.

cet incendie ? Quelles mesures ont-elles été prises pour prévenir ces problèmes afin qu'ils ne se reproduisent plus ?

(Applaudissements sur les bancs de DéFI)

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Ces images sont en effet très troublantes. Je suis de tout cœur avec les six personnes qui ont été blessées, même légèrement, ainsi qu'avec tous les passagers et leurs proches qui ont vécu des moments difficiles. Si nous savons à présent ce qui s'est réellement passé, ce n'était pas le cas au moment même.

Les premières constatations effectuées par la STIB montrent que l'origine de l'incendie est un court-circuit au niveau du système de captation de l'alimentation de la rame. Outre cette analyse interne, la STIB s'est adjoint les services d'un expert externe. Celui-ci a déjà examiné la rame en question, qui se trouve actuellement au dépôt. L'enquête se poursuit. Tout sera mis en œuvre afin de comprendre ce qui a mené à ce regrettable incident. Les mesures nécessaires seront prises pour éviter qu'il ne se reproduise.

Je vous invite dès lors à reposer une question en commission afin d'obtenir une réponse plus détaillée, sur la base des analyses internes et externes.

Mme Gisèle Mandaila (DéFI).- Nous ne manquerons pas de revenir à ce sujet en vue de connaître les causes exactes de cet incident, sachant, comme je l'ai dit, que cette ligne est fort fréquentée, notamment par les étudiants et les personnes se rendant aux Cliniques universitaires Saint-Luc.

QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. OCTAVE DAUBE

à Mme Ans Persoons, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale chargée de l'Urbanisme et du Patrimoine, des Relations européennes et internationales, du Commerce extérieur et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente,

concernant les relations économiques entre la Région de Bruxelles-Capitale et l'État d'Israël vu l'évolution de la situation au Moyen-Orient.

M. Octave Daube (PTB).- Madame la Secrétaire d'État, j'espère que vous vous rendez compte de la situation à Gaza. Cela fait un an que le génocide est en cours, avec 41.000 morts, dont 17.000 enfants et 160 journalistes. Ces chiffres sont terrifiants, s'ils ne suffisaient pas à expliquer une réalité présente depuis 75 ans.

Aujourd'hui, c'est le Liban qui est frappé, avec plus de 1.000 morts, 6.300 blessés et 1 million de personnes sur les routes, qui fuient le sud du Liban et tentent de se réfugier là où ils le peuvent pour éviter les bombardements israéliens. Je peux en parler, car

Neemt het Brussels Gewest zijn verantwoordelijkheid door Israël sancties op te leggen? Geeft het een signaal dat het deze situatie niet langer aanvaardt?

Stopt u met uitvoervergunningen voor wapens naar Israël toe te kennen?

Bent u van plan om de gewestsubsidies stop te zetten voor ondernemingen die actief aan de kolonisatie in Palestina deelnemen?

(Applaus bij de PTB en de PVDA)

(Mevrouw Lotte Stoops, eerste ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

¹²⁶⁷ **Mevrouw Ans Persoons, staatssecretaris** (in het Frans).- *Ik volg de situatie met evenveel afschuw als u. De Brusselse regering heeft van bij de start van het conflict getracht alle maatregelen te nemen die op Brussels niveau mogelijk zijn.*

Om te beginnen worden er geen vergunningen toegekend voor wapens of goederen die voor een militair doel kunnen worden ingezet en die vanuit Brussel naar of via Israël worden uitgevoerd. Daarnaast riep ik de Brusselse economische en handelsattaché tot nader order terug uit Tel Aviv. Voorts vroegen we om intra-Belgisch overleg over Europese handelssancties, in het bijzonder door de associatieovereenkomst met Israël op te schorten omdat het de mensenrechten schendt. Aanvankelijk stond Brussel daarmee alleen, maar uiteindelijk konden we het Belgische standpunt doen keren. Jammer genoeg volgde Europa nog niet. Ten slotte trokken we 430.000 euro aan samenwerkings- en ontwikkelingsgeld voor projecten in Palestina uit.

Ik ben voorstander van strengere maatregelen op grotere schaal, maar niet alle Europese lidstaten zijn bereid om sancties op te leggen. Hetzelfde geldt voor de partijen binnen de federale regering.

une partie de ma famille se trouve dans cette situation. J'espère que vous prenez la mesure de cette réalité.

La cause en est simple : Israël mène un génocide à Gaza et bombarde simultanément plusieurs pays en toute impunité, sans condamnation de la part d'aucun pays occidental. Pour le PTB, pareille situation est inacceptable.

Le principe du deux poids, deux mesures en Europe doit prendre fin. Nous sommes capables de prendre des sanctions quand nous le souhaitons. C'est un simple choix politique, mais quand il s'agit d'Israël, nous n'en prenons pas.

La Région bruxelloise prendra-t-elle ses responsabilités en sanctionnant Israël ? Enverra-t-elle le message qu'elle n'accepte plus cette situation et que l'impunité n'a plus lieu d'être ?

Arrêtez-vous d'octroyer des licences d'exportation d'armes vers Israël, comme vous continuez de le faire, tel que confirmé en réponse à une question écrite ?

Enfin, bloquez-vous les subsides régionaux alloués à des entreprises qui participent activement à la colonisation en Palestine ?

(Applaudissements sur les bancs du PTB et du PVDA)

(Mme Lotte Stoops, première vice-présidente, prend place au fauteuil présidentiel)

Mme Ans Persoons, secrétaire d'État.- Tout comme vous, je suis le conflit israélo-palestinien avec beaucoup d'inquiétude, de désarroi et même d'horreur. Vous me demandez si j'ai assumé mes responsabilités. En toute modestie, je pense pouvoir dire que j'ai tenté, avec l'ensemble du gouvernement, de prendre toutes les mesures et sanctions possibles au niveau de la Région de Bruxelles-Capitale, et ce, sans attendre cette nouvelle escalade. Nous l'avons fait dès le début de la résurgence du conflit.

Tout d'abord, nous avons durci la politique d'exportation des armes. Aucune licence n'est accordée pour des armes qui partent de Bruxelles vers Israël ou qui transitent par ce pays. De plus, cette politique d'embargo sur les armes a été élargie aux biens à double usage, c'est-à-dire aux produits pouvant être également utilisés à des fins militaires (hélicoptères, drones, etc.). Nous avons aussi discuté avec les Régions wallonne et flamande afin d'aligner notre position, et la Wallonie nous a suivis.

En outre, j'ai rappelé en Belgique le conseiller économique et commercial de la Région de Bruxelles-Capitale à Tel Aviv. Il est rentré à Bruxelles jusqu'à nouvel ordre.

Nous avons également demandé des consultations intrabelges pour prendre des sanctions commerciales européennes, notamment en suspendant l'accord d'association avec Israël en raison de sa violation des droits de l'homme. Alors que la Région bruxelloise était seule à porter cette demande en novembre 2023, nous sommes parvenus à renverser la position

¹²⁶⁹ *Het Brussels Gewest kent geen subsidies toe aan ondernemingen die actief zijn in de bezette gebieden.*

Voorts keurde Europa een ketenzorgplichtrichtlijn goed waarmee op termijn alle commerciële bedrijven kunnen worden bestraft die de mensenrechten schenden. Ook op basis daarvan kunnen we sancties opleggen.

(Applaus van de heer Ilyas Mouani en bij de PS)

¹²⁶⁹ **De heer Octave Daube (PTB)** *(in het Frans).*- *De PTB zal altijd aan de kant van de Palestijnen en de Libanezen staan en steunt sancties tegen Israël.*

Brussel kent echter nog steeds vergunningen toe voor de uitvoer van producten die een militair doel kunnen dienen. Daarnaast zijn er ondernemingen die deelnemen aan de kolonisatie en gewestsubsidies ontvangen. Voor de PTB moet elke samenwerking met Israël stoppen zolang het land een beleid van apartheid, kolonisatie, genocide en bombardementen voert.

(Applaus bij de PTB en de PVDA)

¹²⁷⁷ **ACTUALITEITSVRAAG VAN DE HEER MATHIAS VANDEN BORRE**

¹²⁷⁷ **aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,**

belge. Malheureusement, nous n'avons pas été suivis au niveau européen, mais nous continuerons à plaider pour la suspension de cet accord commercial.

Par ailleurs, nous avons directement débloqué des fonds à la coopération et au développement, pour un montant de 430.000 euros. Ces fonds ont été débloqués et alloués à des projets concrets en Palestine.

Je suis tout à fait favorable à l'adoption de mesures sévères à plus grande échelle. Cependant, au sein de l'Union européenne, tous les États membres ne sont pas aussi déterminés à prendre des sanctions. Il en va de même pour certains partis au sein de l'actuel gouvernement fédéral.

Dans le cadre de mes compétences, je peux également vous dire que nous n'accordons pas de subventions aux entreprises actives dans les territoires occupés. Vous pouvez interroger mes collègues du gouvernement à ce propos.

Il est également important de savoir qu'une directive européenne sur le devoir de vigilance des entreprises en matière de durabilité (corporate sustainability due diligence, CSDDD) a été adoptée. À terme, elle permettra de sanctionner toutes les entreprises commerciales qui bafouent les droits humains à n'importe quel niveau dans leur chaîne de valeurs économiques. Cette législation européenne nous aidera à sanctionner ces entreprises.

(Applaudissements de M. Ilyas Mouani et sur les bancs du PS)

M. Octave Daube (PTB).- Merci pour ces précisions. Nous serons toujours du côté du peuple palestinien et du peuple libanais. Nous sommes aussi du côté des sanctions contre Israël. Vous en avez cité certaines, mais d'après les informations que vous nous avez données, il reste des licences délivrées depuis Bruxelles, notamment pour du matériel civil pouvant avoir un usage militaire.

Il y a aussi encore des sociétés, comme Solvay, qui, selon le Centre national de coopération au développement, participent à la colonisation en Palestine et sont subventionnées par la Région bruxelloise. Pour le PTB, il faut stopper toutes les collaborations avec Israël tant qu'Israël mènera sa politique d'apartheid, de colonisation, de génocide et, maintenant, de bombardements au Liban.

(Applaudissements sur les bancs du PTB et du PVDA)

QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. MATHIAS VANDEN BORRE

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt régional,

1277 **betreffende de verlenging van de Brusselse maatregelen tegen drugshandel in de vijftien 'hotspots' in het licht van recente schietpartijen.**

1277 **TOEGEVOEGDE ACTUALITEITSVRAAG VAN DE HEER BENJAMIN DALLE**

1277 **betreffende de werking van de Brusselse 'hotspots' gelet op de recente schietincidenten.**

1279 **De heer Mathias Vanden Borre (N-VA).**- Ik heb u de vorige zittingsperiode wel tientallen keren ondervraagd over de veiligheidsproblematiek in het Brussels Gewest, onder meer over het toenemende aantal schietpartijen en bendegegeweld. Afgelopen woensdagavond was het helaas weer zover. In de buurt van metrostation Aumale werd de politie met een oorlogswapen beschoten. Wonder boven wonder vielen er geen slachtoffers. Zaterdag was er echter weer een zware schietpartij en daarbij viel wel een zwaargewonde. Telkens wordt er al gauw een verband gelegd met het drugsmilieu.

Wat werd er de voorbije maanden daadwerkelijk gedaan om die problemen aan te pakken? In april kondigde u een plan aan met zogenaamde hotspots. Dat liep op 2 oktober af.

Had uw zonale aanpak ook betrekking op de buurt rond het metrostation Aumale? Zo ja, kunt u de resultaten toelichten? Heeft het geleid tot arrestaties? Wat is de impact van het plan op het terrein?

Een andere belangrijke vraag is hoe het nu verder moet. Als ik me niet vergis, komt er geen vervolg op de gewestelijke aanpak met hotspots. Werd die aanpak geëvalueerd? Wat zijn nu de verdere stappen? Ik neem aan dat we het er dinsdag in de commissievergadering over zullen hebben, maar zou vandaag al van u willen horen hoe het nu verder moet.

1281 **De heer Benjamin Dalle (cd&v).**- De veiligheid van de Brusselaars belangt ons allemaal ten zeerste aan. De heer Vanden Borre gaf terecht aan dat er de laatste tijd meer dan ooit schietincidenten worden gemeld in het drugsmilieu. Die gaan bijzonder ver. Ook uw partijgenoot, de burgemeester van Anderlecht, heeft de situatie onaanvaardbaar genoemd. Volgens hem volstaat de huidige aanpak niet en hij pleit voor een globaal marshallplan.

Daarnaast zeggen niet minder dan veertig burgercomités dat de situatie onaanvaardbaar is en dat de reactie van de gewestelijke en de federale overheid niet volstaat. Ze pleiten voor een nieuw Kanaalplan, naar analogie met het Kanaalplan van de regering-Michel I, waarvoor de toenmalige minister van Binnenlandse Zaken Jambon verantwoordelijk was.

Uit de pers heb ik vernomen dat u het politiebesluit over de vijftien hotspots hebt verlengd. Hebt u daarnaast, bevoegd als u bent voor de gewestelijke coördinatie van het veiligheidsbeleid, andere maatregelen genomen? Hoe kijkt u naar de vraag van uw

concernant la prolongation des mesures bruxelloises de lutte contre le trafic de drogue dans les quinze « hot spots » à la lumière de récentes fusillades.

QUESTION D'ACTUALITÉ JOINTE DE M. BENJAMIN DALLE

concernant le fonctionnement des « hot spots » bruxellois au vu de récentes fusillades.

M. Mathias Vanden Borre (N-VA) (en néerlandais).- *Une nouvelle fusillade s'est produite il y a quelques jours près de la station de métro Aumale. Une fois de plus, cet incident était lié au milieu de la drogue.*

Qu'avez-vous fait concrètement ces derniers mois pour vous attaquer à ce fléau ?

En avril, vous aviez annoncé une nouvelle approche basée sur ce que vous appelez des zones prioritaires de déploiement (hot spots). Le quartier de la station de métro Aumale était-il inclus dans cette approche zonale ? Quels sont les effets du plan sur le terrain ?

Cette approche a-t-elle fait l'objet d'une évaluation ? Quelles sont les prochaines étapes ?

M. Benjamin Dalle (cd&v) (en néerlandais).- *Le bourgmestre d'Anderlecht a également qualifié la situation d'inacceptable et plaide pour un plan Marshall global. Par ailleurs, pas moins de 40 comités de citoyens considèrent la réponse des autorités régionales et fédérales comme insuffisante et demandent un nouveau plan canal.*

Vous avez prolongé l'arrêté de police sur les quinze zones prioritaires de déploiement. Avez-vous pris d'autres mesures ?

Que pensez-vous du plaidoyer du bourgmestre d'Anderlecht en faveur d'un plan Marshall global et de l'appel des 40 comités de citoyens pour un nouveau plan canal ?

partijgenoot naar een globaal marshallplan en naar het pleidooi van de veertig burgercomités voor een hernieuwd Kanaalplan?

1283 **De heer Rudi Vervoort, minister-president.**- U stelde beiden dezelfde vragen over de hotspotstrategie en loopt daarmee vooruit op het debat. Dat staat gepland voor dinsdag 8 oktober 2024 in de commissie voor de Binnenlandse Zaken. Ik verwijs dan ook naar de discussie die we bij die gelegenheid zullen voeren. Ik zal daar dieper op de materie ingaan.

Op dit moment kan ik u zeggen dat ik deze week inderdaad een politiebepsluit heb uitgevaardigd om de maatregelen die in april 2024 zijn genomen als onderdeel van de hotspotstrategie met zes maanden te verlengen. Om die verlenging werd verzocht tijdens de recentste vergadering van de gewestelijke veiligheidscol, die geregeld de in het voorjaar van 2024 ingevoerde strategie evalueert.

Voorts vroeg u of het metrostation Aumale in Anderlecht in de perimeteer van een hotspot is opgenomen. Dat is niet het geval, maar het wordt in de nabije toekomst wel opgenomen in de hotspotstrategie. Het is wachten op het verzoek van de politie en de details over de exacte perimeteer voor we het metrostation in de strategie kunnen opnemen.

Ten slotte blijf ik in navolging van alle Brusselse politieke instanties de federale overheid oproepen om haar strijd tegen drugs voort te zetten en op te voeren door de federale politie voldoende middelen te geven om haar taken uit te voeren. Die strijd kunnen de lokale politiediensten onmogelijk alleen voeren. De internationale criminele netwerken opsporen en ontmantelen vereist de mobilisatie van alle niveaus in de veiligheidsketen, niet alleen de lokale en de federale politie, maar ook de rechterlijke macht.

1285 **De heer Mathias Vanden Borre (N-VA).**- U zegt dat de aanpak met zes maanden wordt verlengd. Op zich is het goed dat u eindelijk uw bevoegdheid gebruikt om actie te ondernemen. De politiebepsluiten zijn inderdaad een instrument waarover u kunt beschikken. Naar mijn mening moet u echter nog actiever optreden en de regie in handen nemen.

Metrostation Aumale was niet opgenomen in het plan en dat zal nu wel het geval zijn, maar dat is niet voldoende. De hotspots zijn te lokaal. Er is te weinig sprake van een echt overstijgend, overkoepelend beleid. Ik vrees dat we ook in de toekomst met dat probleem zullen blijven zitten.

Dan is de echte oplossing een Kanaalplan 2.0, met een federale regering die wel bereid zal zijn om in veiligheid te investeren en die wél de veiligheid van de Brusselaars als een prioriteit zal beschouwen. Dat is vandaag helaas te weinig het geval.

1287 **De heer Rudi Vervoort, minister-president.**- De hotspots waren een specifieke vraag van de politiezones, die daar al mee bezig waren. Dat is geen idee dat plots uit de lucht kwam vallen.

M. Rudi Vervoort, ministre-président (en néerlandais).- *Le débat sur les zones prioritaires de déploiement est prévu le mardi 8 octobre 2024 en commission des Affaires intérieures. Par ailleurs, j'ai effectivement pris cette semaine un arrêté de police pour prolonger de six mois les mesures prises en avril 2024.*

La station de métro Aumale n'est pas incluse dans le périmètre d'une zone prioritaire de déploiement, mais elle le sera dans un avenir proche.

Je continue à insister auprès du gouvernement fédéral pour qu'il poursuive et intensifie sa lutte contre la drogue en octroyant à la police fédérale les moyens suffisants pour mener à bien ses missions. Il est impossible, pour les forces de police locales, de mener ce combat seules.

M. Mathias Vanden Borre (N-VA) (en néerlandais).- *Je me réjouis que l'approche soit prolongée de six mois. Selon moi, vous devez cependant être encore plus proactif et prendre la direction des opérations. Inclure la station Aumale dans le plan ne suffit pas. Nous avons besoin d'une politique globale.*

La vraie solution, c'est un plan canal 2.0, avec un gouvernement fédéral qui est prêt à investir dans la sécurité des Bruxellois. Cette question n'est malheureusement pas prioritaire pour l'instant.

M. Rudi Vervoort, ministre-président (en néerlandais).- *Les zones prioritaires de déploiement ont permis de réaliser des progrès, mais il est toujours possible de faire mieux. Nous avons demandé davantage de ressources et plus d'attention de la part*

U zult volgende week dinsdag de cijfers ontvangen. Dankzij die hotspots is er vooruitgang geboekt, maar uiteraard kan het altijd nog beter. We hebben meer middelen en meer aandacht gevraagd van de federale regering. De eerste minister kondigde in juni of juli aan dat er een politiecommissariaat in het Zuidstation zou komen, maar daar wachten we nog altijd op.

1289 **De heer Benjamin Dalle (cd&v).**- U verwijst naar de verantwoordelijkheid van de federale overheid om extra te investeren in politie en justitie en dat begrijp ik. De vraag was echter hoe u tegenover het idee van de burgemeester van Anderlecht staat. Die pleit voor een globaal marshallplan en een globale aanpak die niet alleen vertrekt vanuit de federale overheid, maar die ook een coördinerende rol van u vereist.

U hebt ook niet gezegd hoe u tegenover een nieuw Kanaalplan staat. U zegt alleen dat u meer middelen vraagt.

1289 **De heer Rudi Vervoort, minister-president.**- Het signaal moet van de federale overheid komen. Het ging om specifieke middelen van de federale politie.

1289 **De heer Mathias Vanden Borre (N-VA).**- Ik hoop dat we tijdens het debat in de commissievergadering van dinsdag uitbreider kunnen ingaan op de cijfers en de strategie.

(De heer Bertin Mampaka Mankamba, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

1297 **EERBETOON**

1299 *(De parlementsleden staan op)*

1303 **De voorzitter.**- Alvorens over te gaan tot het eerbetoon aan mevrouw Magda De Galan, wens ik haar familie te groeten, die plaatsneemt in de tribune, evenals mevrouw Françoise Dupuis, oud-voorzitter van het parlement.

Mevrouw Magda De Galan, de eerste vrouwelijke voorzitter van het Brussels Parlement, is op 17 september overleden, enkele dagen voordat ze 78 jaar zou zijn geworden.

Mevrouw De Galan werd in 1946 geboren in Sint-Gillis. Ze studeerde af als doctor in de rechten aan de ULB. Aan diezelfde universiteit begon ze haar professionele loopbaan als assistente in de rechten. Later ging ze aan de slag als advocate en werkte ze als kabinetsmedewerker voor verschillende ministers.

Nadat ze in 1978 lid werd van de socialistische partij, bekleedde ze achtereenvolgens het ambt van gemeenteraadslid, schepen en burgemeester van Vorst. In 1991 werd ze verkozen tot federaal parlements lid in de Kamer van Volksvertegenwoordigers. Van 1992 tot 1993 was ze als minister in de regering van de Franse Gemeenschap bevoegd voor Sociale Zaken en Gezondheid. Tussen 1994 en 1999 was ze actief in de eerste twee regeringen van Jean-Luc Dehaene, eerst als federaal minister van

du gouvernement fédéral. Nous attendons également encore le commissariat de police annoncé par le Premier ministre.

M. Benjamin Dalle (cd&v) (en néerlandais).- *Je voulais surtout connaître votre avis sur l'idée du bourgmestre d'Anderlecht, qui plaide pour un plan Marshall et une approche globale. Vous n'avez pas non plus dit ce que vous pensiez d'un nouveau plan canal.*

M. Rudi Vervoort, ministre-président (en néerlandais).- *Le signal doit venir du gouvernement fédéral.*

M. Mathias Vanden Borre (N-VA) (en néerlandais).- *J'espère que nous pourrons approfondir la question en commission mardi.*

(M. Bertin Mampaka Mankamba, président, reprend place au fauteuil présidentiel)

HOMMAGE

(L'assemblée se lève)

M. le président.- Avant d'entamer l'hommage à Mme Magda De Galan, permettez-moi de saluer sa famille, qui est en train de prendre place à la tribune, ainsi que l'ancienne présidente de ce Parlement, Mme Françoise Dupuis.

Mme Magda De Galan, première femme à présider le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, est décédée le 17 septembre 2024, quelques jours avant son septante-huitième anniversaire.

Née à Saint-Gilles en 1946, Mme De Galan est titulaire d'un doctorat en droit de l'Université libre de Bruxelles (ULB). Elle entame son parcours professionnel en tant qu'assistante en droit à l'ULB, et le poursuit comme avocate au sein de divers cabinets ministériels.

Entrée au Parti socialiste (PS) en 1978, elle devient successivement conseillère communale, échevine puis bourgmestre de Forest. En 1991, elle est élue députée fédérale à la Chambre des représentants. De 1992 à 1993, elle sera ministre des Affaires sociales et de la Santé dans le gouvernement de la Communauté française. Elle deviendra ensuite ministre fédérale de la Santé publique, de l'Environnement et de l'Intégration

Volksgezondheid, Leefmilieu en Maatschappelijke Integratie en daarna als minister van Sociale Zaken.

In 1995 deed mevrouw Magda De Galan haar intrede in het Brussels Parlement, waar ze tot in 2009 zitting had als volksvertegenwoordiger. Van 1999 tot 2004 was zij als eerste vrouw ooit voorzitter van het Brussels Parlement.

Twaalf jaar lang, van 1989 tot 2001, was ze burgemeester van haar gemeente Vorst. In 2006 heroverde mevrouw De Galan de burgemeesterssjerp, die ze zou dragen tot 2012. Met dat mandaat sloot ze haar prachtige en rijkgevlude politieke carrière af.

Zij die haar goed hebben gekend, als parlamentslid of personeelslid, zullen zich haar herinneren als een joviale vrouw met rotsvaste overtuigingen, die altijd beschikbaar en goedgeluimd was. Bovenal had ze ook een zeer menselijke kant. Zo was ze steeds begaan met de gezondheid van iedereen om haar heen. Wanneer ze bijvoorbeeld in de gangen van het parlement iemand tegenkwam die hoestte of met een hese stem sprak, liet ze niet na om die persoon goede raad te geven. Onder haar voorzitterschap kreeg ook een personeelsstatuut vorm.

In naam van het Brussels Parlement, alle volksvertegenwoordigers en leden van de diensten betuig ik mijn diepste medeleven aan haar kinderen, familie en vrienden.

Mag ik u nu vragen om samen een moment stilte in acht te nemen.

(De vergadering neemt een minuut stilte in acht)

1307 **VOORSTEL VAN ORDONNANTIE VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL, DE HEREN JAMAL IKAZBAN, MOUNIR LAARISSI, DAVID WEYTSMAN, IBRAHIM DÖNMEZ, MEVROUW SOFIA BENNANI, MEVROUW IMANE BELGUENANI, MEVROUW LEILA AGIC, DE HEREN ELHADJ MOUSSA DIALLO EN OLIVIER WILLOCX DAT ERTOE STREKT DE UITVOERINGSDATUM VAN DE VOLGENDE FASE VAN DE LAGE-EMISSIEZONE (LEZ) VAST TE STELLEN OP 1 JANUARI 2027**

1307 **(NRS. A-10/1 EN 2 – G.Z. 2024)**

1307 **VOORSTEL VAN ORDONNANTIE VAN MEVROUW FRANÇOISE DE SMEDT, DE HEREN SOULAIMANE EL MOKADEM, OLIVER RITTWEGER DE MOOR, FRANCIS DAGRIN, MEVROUW MIHAELA DROZD, DE HEER MOHAMMED EL BOUZIDI, MEVROUW JOSIANE DOSTIE, MEVROUW DANAÉ MICHAUX MAIMONE, MEVROUW MARISOL REVELO PAREDES EN MEVROUW HANINA EL HAMAMOUCI DAT ERTOE STREKT HET BRUSSELS WETBOEK VAN LUCHT, KLIMAAT EN ENERGIEBEHEERSING**

sociale, puis des Affaires sociales dans les deux premiers gouvernements de Jean-Luc Dehaene, de 1994 à 1999.

C'est en 1995 que Mme De Galan entre au Parlement bruxellois. Elle y siégea comme députée jusqu'en 2009. Elle assure la présidence du Parlement bruxellois de 1999 à 2004 et est la première femme à occuper cette fonction.

Après avoir été bourgmestre de sa commune de Forest pendant douze ans, de 1989 à 2001, Mme De Galan reprendra l'écharpe maïorale de 2006 à 2012. Ce mandat marquera la fin de sa riche et brillante carrière politique.

Celles et ceux qui l'ont bien connue dans cette assemblée et parmi les membres du personnel gardent d'elle le souvenir d'une femme de convictions, joviale, toujours disponible, de bonne humeur et profondément humaine. Ainsi, elle s'inquiétait régulièrement de la santé des uns et des autres, et ne manquait jamais l'occasion de prodiguer ses conseils lorsqu'elle entendait quelqu'un tousser ou parler d'une voix enrouée dans les couloirs de notre Parlement.

C'est à sa présidence que l'on doit également l'aboutissement d'un statut pour les membres du personnel.

Au nom du Parlement bruxellois, de l'ensemble des députés et des membres des services, je tiens à présenter mes plus sincères condoléances à ses enfants, sa famille ici présente et ses proches.

Je vous propose, chers Collègues, de nous recueillir et d'observer une minute de silence.

(L'assemblée observe une minute de silence)

PROPOSITION D'ORDONNANCE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL, MM. JAMAL IKAZBAN, MOUNIR LAARISSI, DAVID WEYTSMAN, IBRAHIM DÖNMEZ, MMES SOFIA BENNANI, IMANE BELGUENANI, LEILA AGIC, MM. ELHADJ MOUSSA DIALLO ET OLIVIER WILLOCX VISANT À FIXER LA MISE EN ŒUVRE DE LA PROCHAINE PHASE DE LA ZONE DE BASSES ÉMISSIONS (LEZ) AU 1ER JANVIER 2027

(NOS A-10/1 ET 2 – S.O. 2024)

PROPOSITION D'ORDONNANCE DE MME FRANÇOISE DE SMEDT, MM. SOULAIMANE EL MOKADEM, OLIVER RITTWEGER DE MOOR, FRANCIS DAGRIN, MME MIHAELA DROZD, M. MOHAMMED EL BOUZIDI, MMES JOSIANE DOSTIE, DANAÉ MICHAUX MAIMONE, MARISOL REVELO PAREDES ET HANINA EL HAMAMOUCI MODIFIANT LE CODE BRUXELLOIS DE L'AIR, DU CLIMAT ET DE LA MAÎTRISE DE L'ÉNERGIE EN VUE DE LA MISE EN PLACE D'UN MORATOIRE

**TE WIJZIGEN OM EEN MORATORIUM IN TE
STELLEN VOOR DE VERSCHILLENDE FASEN
VAN DE BRUSSELSE LAGE-EMISSIEZONE**

(NRS. A-11/1 EN 2 – G.Z. 2024)

**VOORSTEL VAN ORDONNANTIE VAN DE
HEREN PASCAL SMET EN ILYAS MOUANI TOT
WIJZIGING VAN HET BRUSSELS WETBOEK VAN
LUCHT, KLIMAAT EN ENERGIEBEHEERSING
MET HET OOG OP HET UITSTEL VAN DE
BEPERKING VAN HET TOEGANGSRECHT
TOT DE LAGE-EMISSIEZONE IN BRUSSEL**

(NRS. A-12/1 EN 2 – G.Z. 2024)

**VOORSTEL VAN ORDONNANTIE VAN DE HEER
FOUAD AHIDAR TOT WIJZIGING VAN HET
BRUSSELS WETBOEK VAN LUCHT, KLIMAAT
EN ENERGIEBEHEERSING MET HET OOG
OP HET UITSTEL VAN BEPERKING VAN HET
TOEGANGSRECHT VOOR DE EURO 5 EN
EURO V-DIESELVOERTUIGEN IN BRUSSEL**

(NRS. A-13/1 EN 2 – G.Z. 2024)

Voortzetting van de gezamenlijke algemene bespreking

De heer Oliver Rittweger de Moor (PTB) *(in het Frans).*- De PTB is de enige partij in het Brussels Parlement die de lage-emissiezone (LEZ) nooit heeft zien zitten, omdat er niet genoeg alternatieve mobiliteitsoplossingen zijn en de LEZ symbool staat voor een vorm van vermanend, elitair en sociaal onrechtvaardig milieubeleid.

Het uitstel van de volgende verstrenging van de LEZ komt te laat voor de duizenden arbeiders die zich verplicht zagen een perfect werkende auto tegen een dumpingprijs van de hand te doen. Ik denk vooral aan degenen die schulden hebben moeten maken om een andere auto te kopen. Nu blijkt dat ze daar twee jaar mee hadden kunnen wachten, is hun woede volkomen begrijpelijk.

Sommige partijen stellen nu voor om het uitstel alleen aan de kwetsbaarste sociale categorieën toe te staan, waaruit nog maar eens blijkt hoe wereldvreemd parlementsleden met een maandelijks nettoloon van 7.000 euro zijn. De meeste slachtoffers van de LEZ zijn immers beoefenaars van essentiële beroepen die buiten de kantooruren worden uitgeoefend. Ze hebben geen 30.000 euro klaarliggen om een nieuwe auto te kopen.

**CONCERNANT LES DIFFÉRENTES ÉTAPES DE
LA ZONE DE BASSES ÉMISSIONS À BRUXELLES**

(NOS A-11/1 ET 2 – S.O. 2024)

**PROPOSITION D'ORDONNANCE DE MM. PASCAL
SMET ET ILYAS MOUANI MODIFIANT LE
CODE BRUXELLOIS DE L'AIR, DU CLIMAT ET
DE LA MAÎTRISE DE L'ÉNERGIE EN VUE DE
REPORTER LA RESTRICTION D'ACCÈS À LA
ZONE DE BASSES ÉMISSIONS À BRUXELLES**

(NOS A-12/1 ET 2 – S.O. 2024)

**PROPOSITION D'ORDONNANCE DE M. FOUAD
AHIDAR MODIFIANT LE CODE BRUXELLOIS
DE L'AIR, DU CLIMAT ET DE LA MAÎTRISE
DE L'ÉNERGIE EN VUE DE REPORTER LA
RESTRICTION D'ACCÈS AUX VÉHICULES
EURO 5 ET EURO V DIESEL À BRUXELLES**

(NOS A-13/1 ET 2 – S.O. 2024)

Poursuite de la discussion générale conjointe

M. Oliver Rittweger de Moor (PTB).- Dans cette assemblée, le PTB est le seul parti à n'avoir jamais soutenu la zone de basses émissions (LEZ). La raison en est que la LEZ, en n'offrant pas suffisamment de solutions alternatives en matière de mobilité, relève d'une forme d'écologie punitive, élitiste et socialement injuste.

La décision de reporter la prochaine étape de la LEZ, que nous prendrons aujourd'hui, arrive trop tard pour des milliers de travailleurs, pour tous ceux qui ont dû brader un véhicule qui fonctionnait encore très bien et qui, aujourd'hui, se retrouvent sans voiture et en grande difficulté. Je pense notamment à ceux qui ont perdu leur emploi, à ceux qui ont dû dépenser toutes leurs économies, voire s'endetter, pour changer de véhicule. Tous ces travailleurs, qui auraient pu conserver leur véhicule deux ans de plus, sont très en colère contre vous, à juste titre.

Aujourd'hui, certains partis proposent un report uniquement pour les catégories sociales les plus précaires, à savoir les bénéficiaires d'une allocation d'invalidité ou de l'intervention majorée.

Avec un salaire mensuel de 7.000 euros net par mois, les députés sont clairement déconnectés de la réalité des travailleurs et des petits indépendants. Cela explique pourquoi vous ne tenez pas compte des dizaines de milliers de travailleurs qui peinent à boucler les fins de mois. En effet, la grande majorité des victimes de la LEZ sont des travailleurs, des petits indépendants, des

¹³¹³ *Sommigen voerden tijdens de commissievergadering aan dat iedereen voldoende tijd had gekregen om zich aan te passen. Tijd hadden de mensen inderdaad, maar geen middelen. Voor mensen die het moeilijk hebben om de eindjes aan elkaar te knopen, is dit geen kwestie van een gebrek aan voorzorg, maar van sociale ongelijkheid. Een groot aantal arbeiders valt bovendien niet onder de vooropgestelde vrijstellingen.*

Het parlement blijkt ook niet de minste voeling te hebben met de realiteit van taxichauffeurs. Een gemeenschappelijk front vraagt uitstel voor de hele sector. Op hun verzoek hebben we een amendement in die zin ingediend, maar dat hebben jullie allemaal weggestemd. Vandaag is er een nieuwe kans om de taxisector uitstel te gunnen. Als dat er niet komt, zal het u op onbegrip van de sector komen te staan.

U houdt geen rekening met duizenden gezinnen die niet zonder auto kunnen en die geen geld hebben om een nieuwe te kopen. Tijdens de commissievergadering kregen we het verwijt dat de luchtkwaliteit en het milieu ons niets kunnen schelen, maar niets is minder waar.

¹³¹⁵ *De luchtkwaliteit is een prioriteit voor de PTB: geen enkele andere partij is de voorbije regeerperiode met zo veel constructieve milieuvorstellen gekomen.*

chauffeurs de taxis de station et de rue, des infirmières, des agents de la STIB et de Bruxelles Propreté, ou encore ceux qui travaillent dans l'horeca, le gardiennage ou le secteur du nettoyage.

Tous ces métiers, essentiels pour notre Région, sont exercés en dehors des heures de bureau, par des travailleurs qui ne disposent pas de 30, 40, 50 ou 60.000 euros pour s'acheter un nouveau véhicule.

Les travailleurs sont-ils responsables du coût démentiel de ces nouveaux véhicules ? Non, bien sûr. Pourtant, en commission, certains d'entre vous ont soutenu le fait que les gens avaient eu le temps de s'adapter au changement. Le temps, ils l'ont eu. Mais les moyens, non. Pour les personnes qui ont du mal à boucler les fins de mois et à nourrir leur famille - même en travaillant -, ce n'est pas une question de défaut de prévoyance, mais d'inégalités sociales. Par ailleurs, un très grand nombre de travailleurs ne sont pas concernés par les dérogations que vous envisagez, alors qu'ils ont déjà du mal à joindre les deux bouts, ce qui n'est évidemment pas le cas des députés.

Nous constatons aussi une déconnexion complète avec la réalité des chauffeurs de taxi. En front commun, ceux-ci ont demandé un report pour l'ensemble du secteur. C'est la survie de milliers de travailleurs et de leurs familles qui est en jeu. Leurs représentants nous ont alertés en commission sur la gravité de leur situation. À leur demande, nous avons introduit un amendement visant à inclure le secteur des taxis dans le report. Vous avez tous voté contre ce texte. Pourquoi ? Si vous ne voulez pas les soutenir, eux, pensez au moins à leurs clients qui seront bientôt confrontés à un manque de véhicules.

Lors de cette séance plénière, nous vous donnons à nouveau la possibilité de les inclure dans ce report, afin de modifier l'arrêté qui leur impose zéro émission à partir du 1er janvier. Le secteur ne comprendrait pas que vous ne soutenez pas un tel amendement, alors que certains d'entre vous reconnaissent que les mesures d'accompagnement, les bornes de recharge et l'autonomie des véhicules restent insuffisantes.

Pour les familles nombreuses, les familles monoparentales et celles qui ont des enfants en bas âge dans des écoles différentes, quelles sont aujourd'hui les autres possibilités en matière de mobilité ? Vous ne tenez pas compte de la réalité de ces milliers de familles qui n'ont pas les moyens de se passer d'une voiture, ni de la remplacer.

En commission, certains d'entre vous nous ont accusés de ne pas nous préoccuper de la qualité de l'air ou de l'environnement. Ces propos sont non seulement graves, mais ils sont profondément malhonnêtes.

La qualité de l'air est une priorité pour le groupe PTB ; aucun autre parti n'a proposé autant de mesures d'écologie positive durant la dernière législature.

Jullie hebben allemaal tegen de uitbreiding en de kosteloosheid van het openbaar vervoer gestemd. In Duinkerke en Luxemburg heeft dat er nochtans toe geleid dat duizenden automobilisten hun auto wegdeden, waardoor de luchtkwaliteit er sterk op vooruitging. Groen had misschien wel het domste argument om tegen kosteloos openbaar vervoer te zijn: "Als de bus gratis wordt, laten mensen de fiets staan."

Wat nog erger is dan jullie verzet tegen gratis openbaar vervoer, is de goedkeuring van de tariefverhoging bij de MIVB en de afbouw van tientallen buslijnen omdat de MIVB 50 miljoen euro moet besparen.

¹³¹⁷ *Zulke beslissingen hebben niet alleen gevolgen voor de arbeidsomstandigheden van het personeel, maar ook voor de dienstverlening. Dat leidt er dan weer toe dat sommige reizigers het openbaar vervoer links laten liggen en is net het tegenovergestelde van wat er moet gebeuren om de luchtkwaliteit te verbeteren. De PTB stelt voor om de metro een half uur vroeger te laten rijden, maar dat wijzen alle partijen af. We hebben ook voorgesteld om het Noctisaanbod uit te breiden, maar ook dat hebben jullie weggestemd.*

Veel mensen wagen zich niet meer in het openbaar vervoer. Daarom heeft mijn fractie voorgesteld om de preventie en veiligheid op het MIVB-net te verbeteren, maar iedereen bleek daartegen, ook de PS, de MR, Ecolo en Groen. Hypocrisie troef, als je weet dat jullie allemaal tegen onze mobiliteitsvoorstellen hebben gestemd!

De voorbije jaren heeft mijn fractie talloze voorstellen gedaan om het milieu te beschermen, maar we konden niet op jullie steun rekenen.

Vous avez tous voté contre le renforcement, le développement et la gratuité des transports publics. C'est incompréhensible ! À Dunkerque et au Luxembourg, la gratuité a pourtant été l'incitant majeur, pour des milliers d'automobilistes, à remiser leur véhicule, ce qui a à son tour permis une très nette amélioration de la qualité de l'air mesurée. Encourager les citoyens à adopter les transports en commun est donc une priorité.

L'argument de Groen pour s'opposer à cette gratuité était peut-être - je mesure mes mots - le plus stupide de tous : « Si le bus devient gratuit, les gens vont arrêter de faire du vélo. » Cette absurdité se double d'une insulte aux milliers de cyclistes attachés à leur mode de déplacement : affirmer qu'ils abandonneraient alors leur vélo n'a aucun sens ! En revanche, davantage de Bruxellois seraient incités à l'utiliser si les pistes cyclables étaient mieux sécurisées et plus nombreuses.

Pire encore que votre refus unanime de la gratuité : vous avez tous accepté tant l'augmentation des tarifs de la STIB en septembre dernier que la diminution de son offre sur des dizaines de lignes de bus, en raison des 50 millions d'euros d'économies imposées à la STIB. Des documents de la société de transport elle-même le prouvent.

Ces décisions affectent non seulement les conditions de travail du personnel, mais également la qualité du service offert aux voyageurs, puisque les bus sont bondés et encore plus saturés qu'avant. En conséquence, certains voyageurs se détournent des transports en commun. C'est évidemment tout le contraire qu'il faut faire pour améliorer la qualité de l'air.

Le groupe PTB a proposé d'avancer d'une demi-heure le départ des premiers métros, pour offrir une solution de mobilité à de nombreux travailleurs, mais cette proposition a été rejetée par l'ensemble des groupes.

Nous avons également proposé d'améliorer et de renforcer le réseau Noctis, pour offrir une solution de mobilité aux travailleurs de la nuit et aux jeunes, mais vous avez tous voté contre cette proposition.

De nombreuses personnes, notamment des femmes, n'osent plus emprunter les transports en commun. Mon groupe a dès lors proposé de renforcer la prévention et la sécurité sur le réseau de la STIB, mais vous avez tous voté contre, y compris le PS, le MR, Ecolo et Groen.

Quelle hypocrisie dans votre attitude aujourd'hui, sachant que vous avez rejeté toutes nos propositions visant à offrir des solutions de mobilité concrètes, qui auraient fortement contribué à l'amélioration de la qualité de l'air ! Celles et ceux qui ont manifesté devant le Parlement ce matin et toutes celles et tous ceux qui s'engagent sincèrement pour le climat - que nous félicitons - doivent le savoir.

Ces dernières années, mon groupe a fait de nombreuses propositions pour protéger l'environnement. Ma cheffe de groupe, Françoise De Smedt, a insisté aujourd'hui sur la

¹³¹⁹ *Alle dagen rijden duizenden vervuilende vrachtwagens door Brussel. We hebben voorgesteld om het goederenvervoer per spoor en over het water gevoelig uit te breiden, maar jullie hebben onze voorstellen van tafel geveegd. Het lijkt wel alsof alleen de LEZ de luchtkwaliteit kan verbeteren, maar vluchten boven Brussel en privéjets van miljardairs zijn veel vervuilender dan euro 5-motoren! Het is bovendien absurd dat de mobiliteit gewestmaterie is in een land dat een zakdoek groot is.*

In Wallonië is de LEZ uitgesteld omdat ze volgens de minister van Ecolo inefficiënt en sociaal onrechtvaardig was. In Vlaanderen zijn de LEZ ook uitgesteld. En de vorige Vlaamse regering geeft nochtans niet het goede voorbeeld door bijna 3.000 bushaltes te schrappen.

Duizenden arbeiders willen de trein nemen, maar het aanbod van de NMBS maakt dat onmogelijk voor mensen die vroeg beginnen of laat klaar zijn met hun werk. Is dat hun schuld? Neen, maar jullie willen hen niettemin straffen.

Ontradingsparkings zijn een echte oplossing en waar ze gratis zijn, staan ze vol, maar waar ze te duur zijn, blijven ze leeg. Wij hebben ons als enigen verzet tegen de sterke stijging van de parkeertarieven van parking.brussels en het schrappen van parkeerplaatsen.

¹³²¹ *Al die voorstellen samen zouden tien keer zoveel invloed hebben gehad op de luchtkwaliteit als de LEZ. Alle bronnen van vervuiling moeten aangepakt worden, ook de multinationals en de reclamesector.*

Het is dankzij de PTB dat het PFAS-schandaal aan het licht gekomen is, terwijl een Ecolominister de vervuilingnormen voor metaalverwerkers heeft afgevoerd. Wie is er dan het meest

gentrification et les loyers démentiels, qui obligent de nombreux Bruxellois à quitter notre Région. Cela a pour conséquence d'augmenter la distance et la durée de leurs déplacements. Mon groupe a proposé d'encadrer les loyers pour les faire diminuer, mais nous n'avons pas été soutenus.

Des milliers de camions traversent Bruxelles tous les jours et la polluent fortement. Nous avons proposé d'augmenter considérablement le transport de marchandises par rail, par voie fluviale... mais vous avez balayé nos propositions d'un revers de main. Comme s'il n'y avait que la LEZ qui soit à même d'améliorer la qualité de l'air. Mais le survol de Bruxelles - que certains partis tels que la N-VA veulent encore intensifier - ou encore les jets privés des milliardaires polluent beaucoup plus que les moteurs Euro 5 !

Par ailleurs, il nous faut aborder l'absurdité de la politique de régionalisation de la mobilité. Notre si petit pays est doté de quatre ministres de la mobilité, de codes de la route différents, de normes différentes ou encore, bientôt, de vignettes automobiles variant d'une Région à l'autre. Sans parler de ces travailleurs coincés dans les embouteillages partout dans le pays.

La LEZ a été reportée en Wallonie parce que, selon la ministre Ecolo, la mesure était inefficace et injuste socialement. En Flandre aussi, les LEZ vont être reportées. Pour autant, le gouvernement flamand précédent n'est certainement pas l'exemple à suivre, puisqu'il a fait supprimer près de 3.000 arrêts de bus en Flandre ; l'inverse de ce qu'il convenait de faire !

Des milliers de travailleurs souhaitent recourir davantage aux trains, mais l'offre de la SNCB ne permet toujours pas à ceux qui commencent très tôt ou qui finissent tard de venir à Bruxelles par voie ferrée. Est-ce de leur faute ? La réponse est non, mais vous entendez tout de même culpabiliser et sanctionner ces derniers. Le RER sera aussi une autre solution de mobilité pour beaucoup de gens... le jour où il sera enfin terminé !

Les parkings de dissuasion constituent une véritable solution. Là où ils sont gratuits, ils sont remplis. En revanche, il n'y a pas de secret : là où ils sont trop chers, ils sont déserts. Nous sommes les seuls à nous être opposés aux fortes augmentations des tarifs de stationnement, au racket de parking.brussels, aux suppressions de places de parking sans offre d'autres options hors voirie pour les riverains. Est-il bon pour la qualité de l'air que des milliers de véhicules tournent pendant une heure pour trouver une place de parking ?

Poser la question, c'est y répondre. Toutes les mesures d'écologie positive proposées par le groupe PTB dans ce Parlement auraient eu, additionnées, un impact sur la qualité de l'air dans notre Région dix fois plus fort que la seule LEZ.

Nous ne demandons donc pas qu'un report ou un moratoire sur la LEZ, car nous nous soucions réellement de l'amélioration de la qualité de l'air et de l'environnement, et nous voulons obtenir au plus vite des solutions de mobilité concrète pour les milliers de travailleurs qui n'en ont toujours pas. Nous voulons

bekommerd om de luchtkwaliteit? Stop dus de hypocrisie en stop antisociale maatregelen zoals de LEZ of de kilometerheffing.

(Applaus bij de PTB en de PVDA)

(Mevrouw Lotte Stoops, eerste ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

attaquer toutes les sources de pollution qui affectent gravement notre Région, notamment les multinationales et le secteur de la publicité, qui détruisent le plus la planète et l'environnement.

Rappelons que c'est grâce au PTB qu'a été révélé le scandale des PFAS, et que c'est bien une ministre membre d'Ecolo qui a décidé de ne plus imposer de norme de pollution contraignante aux broyeurs à métaux. Clairement, le parti politique qui se soucie le plus de la qualité de l'air est le bien le PTB. Nous allons revenir à la charge avec toutes nos propositions d'écologie positive et nous aurons besoin de soutien pour les imposer. Il y va de la santé de nos enfants, de nos petits-enfants et de tous les Bruxellois et Bruxelloises. Mais nous disons stop à l'hypocrisie, stop à toutes les politiques d'écologie punitive telles que la LEZ ou la taxe kilométrique, que même le MR soutient. Des vignettes régionales, encore plus de taxes, voilà des mesures socialement injustes, qui finissent par dégoûter les gens de l'indispensable protection de l'environnement.

(Applaudissements sur les bancs du PTB et du PVDA)

(Mme Lotte Stoops, première vice-présidente, prend place au fauteuil présidentiel)

¹³²⁵ **De heer Ilyas Mouani (Vooruit.brussels).**- Goede luchtkwaliteit is voor iedereen ontzettend belangrijk. Luchtverontreiniging raakt de kwetsbaarste Brusselaars het sterkst. Wie geen nieuwe wagen kan betalen, wordt dubbel gestraft: hij heeft geen auto meer en lijdt onder de luchtvervuiling in zijn wijk.

Vooruit.brussels lag mee aan de basis van de LEZ en de begeleidende maatregelen die ermee gepaard gingen. Het is inderdaad zo dat er alternatieven voorhanden zijn. Brussel heeft een openbaar vervoer om trots op te zijn, al kan het nog altijd meer en beter. Vooral op het vlak van veiligheid en netheid kan er nog vooruitgang worden geboekt.

De stad heeft steeds meer fietsers en fiets- en autodeelsystemen. Ook daar heeft Vooruit.brussels mee voor gezorgd. Niet voor iedereen bieden die alternatieven echter een oplossing. Ik denk aan grote gezinnen, nachtwerkers en zo meer.

Vooruit.brussels acht een algemeen uitstel niet wenselijk. Dat is immers niet fair voor wie al aanpassingen deed, voor wie een nieuwe wagen heeft gekocht of zich op een andere manier is beginnen te verplaatsen.

Wel moeten we kijken naar wie uitstel echt nodig heeft. Samen met de heer Smet heb ik een voorstel uitgewerkt voor wie niet het geld heeft om een nieuwe wagen te kopen. Het uitstel zou enkel voor hen moeten gelden. We zijn bereid om het te hebben over de precieze omschrijving van de categorie, maar we hebben daartoe geen openheid gevonden bij de andere partijen.

M. Ilyas Mouani (Vooruit.brussels) *(en néerlandais).*- Vooruit.brussels faisait partie du gouvernement lors du lancement de la zone de basses émissions et de ses mesures d'accompagnement. Il convient de rappeler, en effet, que des solutions alternatives existent, notamment nos transports publics et les systèmes de partage de vélos et de voitures. Mon groupe a contribué à leur développement.

Ces solutions alternatives restent toutefois insuffisantes pour certaines catégories de citoyens, notamment les familles nombreuses, les travailleurs de nuit, etc.

Un report généralisé serait injuste pour ceux qui ont déjà fait l'effort de s'adapter, en achetant une nouvelle voiture ou en se déplaçant différemment. C'est la raison pour laquelle M. Smet et moi-même avons déposé une proposition d'ordonnance visant un report pour une catégorie spécifique de personnes, celles en précarité économique. La définition précise de cette catégorie était ouverte à la discussion, mais les autres partis ont rejeté notre proposition.

Même s'il ne s'agissait peut-être pas d'un dossier communautaire, je termine en déplorant la manière dont il a été traité. À une table de négociations, on ne poignarde aucune des parties dans le dos, mais on cherche des solutions.

Groen stelt voor om, in de plaats van een uitstel, geen boetes uit te schrijven. Met alle respect voor die partij, maar dat komt op hetzelfde neer. Enkel de verpakking wordt aangepast.

Tot slot wil ik het nog hebben over de methode. Het ging dan wel niet om een communautair dossier, maar de manier waarop het dossier is aangepakt, is niet voor herhaling vatbaar. Het is geen positieve manier om met elkaar om te gaan in dit gewest.

¹³²⁷ Ik ben in de politiek gegaan om oplossingen te bieden, zoals wij allemaal, denk ik. De uitdagingen zijn groot en de Brusselaar wil nu oplossingen. Dan steek je niemand een mes in de rug, maar blijf je ook niet treuren of treuzelen. Aan een onderhandelingstafel worden oplossingen bedacht. Daar moeten we zijn.

Samengevat: Vooruit.brussels vindt luchtkwaliteit zeer belangrijk. Een algemeen uitstel gaat voor ons veel te ver. We hadden een sociaal en fair alternatief, dat aandacht had voor wie het moeilijk heeft en dat rechtvaardig was ten opzichte van wie wel al geïnvesteerd heeft in een nieuwe wagen of een alternatief vervoermiddel. Ons alternatief werd echter weggestemd. Om die redenen zal Vooruit.brussels zich straks bij de stemming onthouden.

¹³²⁹ **De heer Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar) (in het Frans).**- *Team Fouad Ahidar diende al in maart een voorstel in bij het Brussels Parlement, maar toen kregen we te horen dat het te laat was om het nog in de commissie te bespreken. Sindsdien heeft de toekomstige meerderheid een eigen tekst ingediend. Daar zijn we op zich niet tegen gekant, zolang er maar een goede oplossing komt voor de Brusselaars en pendelaars die niet zonder hun auto kunnen.*

Die mensen wachten al maanden op een antwoord en het wordt tijd dat dat er komt. Ons voorstel is een voorlopige maatregel voor twee jaar, zodat de mensen de tijd krijgen om een alternatief te zoeken voor hun wagen.

Pour toutes ces raisons, Vooruit.brussels s'abstiendra lors du vote.

M. Fouad Ahidar (Team Fouad Ahidar).- Je serai bref, puisque le débat a déjà eu lieu en commission, où nous avons présenté notre texte. La proposition qui a été faite consistait à le retirer, mais nous avons décidé malgré tout de le soumettre aujourd'hui. En effet, l'objectif est de dégager un texte global qui permette aux Bruxellois de ne plus devoir réfléchir aux solutions qui leur permettraient de sortir de la situation délicate où ils se trouvent.

En mars déjà, la Team Fouad Ahidar a soumis à débat un texte au Parlement bruxellois. Malheureusement, il nous a été répondu qu'il n'y avait plus moyen de réunir une commission pour en discuter, mais qu'il serait proposé au vote le plus rapidement possible.

La future majorité a décidé de déposer un autre texte. Cela ne me pose aucun problème, car ce qui m'intéresse, c'est de trouver une solution pour les Bruxellois et les navetteurs qui ont besoin de leur voiture. Nous demandons une mesure provisoire de deux ans. Crise du Covid-19, baisse du pouvoir d'achat, absence de bornes de recharge ou autres, chacun a une bonne raison pour expliquer qu'il n'a pas pu vendre son véhicule ou en acheter un autre.

Des textes ont donc été déposés, et cela fait des mois que les gens attendent une réponse. Je le dis régulièrement, 2 millions de Belges prennent des antidépresseurs ; depuis six mois que les gens attendent de savoir de notre part s'ils pourront garder leur véhicule, s'ils auront les moyens d'en acheter un autre, s'ils pourront encore se rendre à leur travail. Le PTB et d'autres ont cité plusieurs exemples sur lesquels je suis d'accord.

¹³³¹ *Ik steun het amendement van de PTB om ook aan taxichauffeurs een uitstel van twee jaar te verlenen. Zij hebben niet allemaal de middelen om een elektrische wagen te kopen en er zijn sowieso veel te weinig laadpalen.*

Kortom, het maakt niet uit van wie een voorstel is, als het maar oplossingen biedt. Daarom zal Team Fouad Ahidar de tekst goedkeuren.

(Applaus bij Team Fouad Ahidar)

¹³³⁵ **Mevrouw de voorzitter.-** De partijen die een tekst hebben ingediend, hebben die allemaal kunnen voorstellen. We gaan over naar de replieken, te beginnen met de partijen die nog niet aan het woord waren.

¹³³⁷ **De heer Stijn Bex (Groen).-** Er vielen vandaag al woorden als 'dogmatisme', 'pragmatisme', en zelfs 'dramatisering'. Het debat moet echter gevoerd worden op basis van de feiten. Mijnheer De Beukelaer, volgens het huidige tijdschema van de lage-emissiezone mogen dieselwagens nog zes jaar het Brussels Gewest binnen. Voor benzine wagens is dat nog elf jaar.

De heer Willocx noemde het daarnet een gigantisch probleem dat we nog niet ver genoeg staan met de uitbouw van elektrische laadpalen. Daar ben ik het mee eens, maar dat staat los van de LEZ. Mensen die vandaag een nieuwe auto moeten kopen omdat hun oude wagen niet voldoet aan de strengere regels die normaal gezien op 1 januari 2025 in zouden gaan, hoeven helemaal geen peperdure nieuwe elektrische wagen aan te schaffen. Ze kunnen bijvoorbeeld een tweedehandswagen kopen, zoals in mijn familie de gewoonte was, waarmee ze nog zes of elf jaar in Brussel kunnen rondrijden.

Mijnheer Rittweger de Moor spreekt van dramatisering, pragmatisme en dogmatisme, maar de PTB heeft Groen werkelijk niet de les te spellen wat het inzetten op het openbaar vervoer betreft. Ik verwijs naar het abonnement voor 1 euro. In de afgelopen vijf jaar nam het aanbod van openbaar vervoer toe met 15%. Daarnaast steeg het aantal kilometers die door bussen werden aangelegd met 30%. Ik kan alleen maar hopen dat dat werk de volgende vijf jaar voortgezet wordt en dat het gewest voor nog meer alternatieven zal kunnen zorgen. Dat debat staat echter

Nous devons aujourd'hui prendre une mesure urgente, à savoir un report de deux ans. Dans l'intervalle, nous demanderons à la population de trouver des solutions. Certaines personnes vendront peut-être leur véhicule ou en achèteront un autre ; d'autres trouveront des solutions alternatives. Je ne pense pas que les Bruxellois et les autres conducteurs s'acharneront à garder leur véhicule jusqu'au dernier jour. Nous devons trouver des mesures à mettre en œuvre, sans punir ceux qui n'ont pas, aujourd'hui, la possibilité de conserver leur véhicule.

Par ailleurs, nous soutiendrons l'amendement du PTB proposant un report de deux ans pour les chauffeurs de taxis. Ils sont confrontés à des difficultés et le nombre de bornes électriques est insuffisant. De plus, ils n'ont pas tous la possibilité d'acheter un véhicule électrique.

De très nombreuses personnes souffrent de la crise. C'est au Parlement de trouver des solutions. Que le texte déposé soit de la majorité ou de l'opposition, s'il rend les Bruxellois plus heureux en leur facilitant le quotidien, nous le soutiendrons. Cela fait huit mois que nous parlons de cette question. Assez de verbiage, la population attend de nous des actes. J'espère que nous voterons ce texte en masse.

(Applaudissements sur les bancs de la Team Fouad Ahidar)

Mme la présidente.- Les groupes qui ont déposé un texte ont tous pu le présenter. Nous passons aux répliques, en commençant par les groupes qui ne sont pas encore exprimés.

M. Stijn Bex (Groen) (en néerlandais).- *Le débat devrait se baser sur les faits. Monsieur De Beukelaer, le schéma actuel de la zone de basses émissions autorise la circulation des véhicules diesel en Région bruxelloise pendant six ans encore, et les véhicules essence pendant onze ans. Les personnes dont le véhicule ne répond plus à la norme peuvent donc en acheter un d'occasion plutôt qu'un véhicule électrique neuf et onéreux. Monsieur Willocx, la lenteur du déploiement des bornes de recharge électrique est en effet un problème, mais n'a rien à voir avec la LEZ.*

S'agissant de la dramatisation, du pragmatisme et du dogmatisme évoqués par M. Rittweger de Moor, le PTB n'a pas de leçon à donner à Groen en matière d'investissement dans les transports en commun. L'offre de transports publics a augmenté de 15 % au cours des cinq dernières années. Ce débat n'a toutefois rien à voir non plus avec la nouvelle phase de la LEZ.

Chers collègues, vous vous apprêtez à prendre une décision déplorable, au détriment des Bruxellois et de leur santé, une décision populiste, motivée uniquement par l'approche des élections communales.

Je reviendrai plus loin sur la genèse de cette législation, mais j'aimerais d'abord en aborder le fond.

los van de nieuwe fase van de LEZ, die normaal gezien moest ingaan op 1 januari 2025.

Collega's, u staat op het punt een bijzonder slechte beslissing te nemen, ten koste van de Brusselaars en hun gezondheid. Dat doet u allemaal omdat er volgende week gemeenteraadsverkiezingen zijn en sommige fracties denken dat ze nog snel kunnen scoren door hier vandaag een populistisch beleid voor te stellen.

Later kom ik terug op de manier waarop deze wetgeving tot stand is gekomen, maar eerst wil ik op de inhoud ingaan. Ik denk in de eerste plaats aan de gezondheid van de Brusselaars. BRAL, de stadsbeweging die ijvert voor een duurzaam Brussel, vatte het deze week nog eens helder samen in een heel beknopte factsheet.

1339 Problemen met de luchtwegen zijn de vaakst voorkomende reden voor een doktersbezoek en ziekteverzuim in Brussel. Er kampen 200.000 Brusselaars met luchtwegproblemen en 80.000 inwoners van het gewest lijden aan astma. Heel vaak gaat het om kleine kinderen of ouderen, van wie er velen in de dichtstbevolkte wijken wonen.

Sinds de invoering van de lage-emissiezone (LEZ) is de luchtkwaliteit in Brussel met 30 tot 40% verbeterd. In kwetsbare buurten is dat zelfs nog meer het geval dan elders. De luchtkwaliteit blijft echter zo slecht dat de gezondheid van de Brusselaars niet beschermd wordt. Daarmee overtreedt het gewest de Europese regelgeving. Van de Brusselse bevolking woont 98% op een plaats waar de luchtkwaliteit niet voldoet aan de norm van de Wereldgezondheidsorganisatie, namelijk $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Op vier plaatsen overtreedt het gewest de huidige EU-norm voor fijnstof van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Op negen van de dertien meetlocaties zal het gewest de toekomstige Europese norm van $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ niet halen. Er is dus nog veel werk aan de winkel.

De wagens die krachtens de volgende fase van de LEZ van de weg moeten, leveren een aanzienlijke bijdrage aan de huidige luchtvervuiling. Ze zijn goed voor 40% van de stikstofuitstoot.

Ten slotte vergeleek BRAL de situatie van het Brusselse wagenpark een halfjaar voor de vorige verstrakking inging met die in juni 2024, wat eveneens een halfjaar voor de volgende fase is. Uit die vergelijking blijkt dat er drie jaar geleden exact evenveel wagens waren die niet zouden mogen blijven rijden als vandaag. Voorts zien we dat burgers zowel drie jaar geleden als nu zware inspanningen deden voor de datum waarop de striktere regels ingaan. Nadien volgt een heel snelle daling van het aantal wagens in overtreding.

Er is dus in 2024 geen groter probleem dan in 2022. We weten dat mensen zich moeten aanpassen. We weten dat ze dat uitstellen tot wanneer ze daartoe verplicht zijn en dat er zich een versnelling voordoet zodra de uiterste datum nadert of verstreken is.

Comme l'indique le BRAL dans sa fiche d'informations, les affections respiratoires sont l'une des principales causes de consultation médicale et d'absentéisme à Bruxelles. Elles touchent principalement des enfants en bas âge et des personnes âgées, dont beaucoup vivent dans les quartiers les plus densément peuplés.

Depuis l'instauration de la LEZ, la qualité de l'air à Bruxelles s'est améliorée de 30 à 40 %, en particulier dans les quartiers défavorisés. Elle reste toutefois médiocre au regard de la réglementation européenne et des normes de l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

Les véhicules qui seront retirés de la circulation durant la prochaine phase de la LEZ sont très polluants, puisqu'ils sont responsables de 40 % des émissions d'oxyde d'azote.

Enfin, le BRAL a pu établir que le nombre de véhicules concernés par l'interdiction était le même aujourd'hui qu'avant l'instauration de la précédente phase de la LEZ.

1341 Veel Brusselaars keken al zeven jaar uit naar 1 januari 2025. Dan zou normaal gezien de grootste vooruitgang in jaren moeten volgen voor de luchtkwaliteit.

De voertuigen waarover het gaat, namelijk dieselveertuigen met euronorm 5, zijn dezelfde waar het dieselgateschandaal om draaide. Het zijn voertuigen die dankzij sjoemelsoftware evenveel kunnen vervuilen als dieselveertuigen met euronorm 3, die al vijf jaar niet meer mogen rondrijden. Ze veroorzaken 40% van de uitstoot van stikstofoxides, terwijl ze slechts 9,3% van het wagenpark uitmaken.

Door die generatie dieselveertuigen, net als de nog veel oudere generatie van benzinevoertuigen met euronorm 2, niet meer in het gewest te laten rondrijden, zouden we zorgen voor gezondere lucht, gezondere wijken en gezondere Brusselaars, vooral kinderen en ouderen.

Het gaat dus om een duidelijke keuze. Wie voor dit voorstel stemt, zet het belang van enkele tienduizenden autobezitters boven het algemene belang en boven schone lucht. Mensen die vóór stemmen, liggen er blijkbaar niet wakker van dat de Brusselaars, dus ook onze kinderen, het equivalent van een tot twee sigaretten per dag binnenkrijgen.

Natuurlijk moet zo'n lage-emissiezone gepaard gaan met sociale maatregelen. We moeten mensen helpen om de shift te maken. Dat hebben we de afgelopen vijf jaar met Ecolo en Groen ook echt gedaan. We hebben tijdens de vorige zittingsperiode de sociale maatregelen versterkt. We willen die als groenen ook vandaag verder versterken.

Het is echter een fabeltje dat alleen minder gegoede mensen met vervuilende auto's rijden. Deze verstrenging verplicht ook niet iedereen om een nieuwe elektrische auto te kopen. Er zijn ook tussenoplossingen.

Deze laattijdige beslissing is niet alleen een probleem voor de volksgezondheid van de Brusselaars. Ze gaat ook in tegen alle beginselen van goed bestuur. Een maatregel die al zeven jaar vastligt, verander je niet op drie maanden voor de invoering. Veel gezinnen en bedrijven die een dieselveertuig met euronorm 5 hadden, zijn al voorbereid. Zij hebben al investeringen gedaan en vragen zich nu af of mensen die wel een inspanning deden, wel rechtvaardig worden behandeld. Ze hadden eigenlijk niet zo dom moeten zijn om de overheid te geloven. Dat is bijzonder pijnlijk.

Ik vind bepaalde collega's een beetje naïef, in het bijzonder u, mijnheer De Beukelaer. U hebt gezegd dat de verdere planning van de lage-emissiezone niet verandert. Deze fase schuift een beetje op, maar alle andere deadlines blijven dezelfde. Tegelijkertijd zeggen uw collega's van de PS ook dat we overleg moeten opstarten met Vlaanderen en Wallonië om te zien hoe we de verschillende lage-emissiezones op elkaar kunnen afstemmen.

La date du 1er janvier 2025 devait signifier un bond en avant inédit pour la qualité de l'air, puisque les véhicules concernés par l'interdiction sont ceux-là mêmes qui étaient à l'origine du scandale du dieseldgate. Ceux qui votent en faveur de la présente proposition placent donc les intérêts de quelques dizaines de milliers de propriétaires de voitures au-dessus de l'intérêt général et de la qualité de l'air.

Si la mise en place de la LEZ doit bien entendu s'accompagner de mesures sociales – comme Groen et Ecolo l'ont assuré durant la précédente législature –, il faut arrêter de croire que seules les personnes défavorisées possèdent des véhicules polluants.

Cette décision tardive constitue un problème de santé publique pour les Bruxellois, mais elle contrevient également à tous les principes de bonne gouvernance, puisqu'elle modifie trois mois avant son instauration une mesure mise en œuvre depuis sept ans.

M. De Beukelaer, vous dites que rien ne sera modifié au calendrier ultérieur de la LEZ. Mais simultanément, vos collègues du PS proposent de consulter les autres Régions en vue d'aligner les différentes LEZ.

¹³⁴³ Ik heb in de commissievergadering felle kritiek geuit op de voorstellen van de PTB omdat die partij met haar eis om een uitstel van tien jaar ten overvloede duidelijk maakt dat ze geen zier om de volksgezondheid geeft. Sinds dit weekend bevindt de PTB zich evenwel in bijzonder goed gezelschap, want de partijen die een Vlaams regeerakkoord hebben bereikt, namelijk de N-VA, cd&v en Vooruit, hebben in Vlaanderen gewoonweg het voorstel van de PTB ingevoerd. De huidige lage-emissiezone zal niet strenger worden.

Mijnheer De Beukelaer, u zult dus in een regering belanden met collega's die vinden dat er met dat gewest verder moet worden gepraat over hoe we de verschillende agenda's op elkaar kunnen afstemmen. Ik wens u daarbij veel succes. Op onze steun kunt u rekenen, maar het valt nog te bezien of u die steun wel wenselijk vindt.

In de toekomst zal enkel Brussel nog aan strengere regels rond de uitstoot van wagens werken via de lage-emissiezone. We moeten dat blijven doen. Dat valt perfect te verantwoorden. Antwerpen en Gent zijn weliswaar geen kleine steden, maar ze zijn toch nog iets kleiner dan Brussel. We weten bovendien dat een goed beleid rond de lage-emissiezone in Brussel ook een impact heeft op de uitstoot van wagens die buiten Brussel rijden. Dat hebben meerdere studies in zowel binnen- als buitenland aangetoond.

Ik hoop dat de collega's van de N-VA, cd&v en Vooruit, net als de collega's van Les Engagés, onverkort achter de rest van het tijdschema voor de lage-emissiezone in Brussel blijven staan. Van uitstel mag echt geen afstel komen. Ik ben daar banger voor dan u, mijnheer De Beukelaer, maar ik weet niet of u mij daarom van dramatiek moet beschuldigen. Ik stel alleen maar vast wat mijn collega's zeggen. Misschien ben ik iets minder naïef dan u.

Dat brengt mij bij de manier waarop deze beslissing tot stand is gekomen. Het is overduidelijk dat dit dossier als een politiek speerpunt wordt gebruikt met het oog op de komende gemeenteraadsverkiezingen. Alleen de heer Ahmed Laaouej kan zo onschuldig kijken wanneer hij dat verwijt krijgt, maar het is overduidelijk zo.

Het is een goede zaak dat het parlement tijdens een periode van lopende zaken zijn verantwoordelijkheid neemt. Een parlement moet kunnen werken terwijl de regeringsvorming loopt. Het is evenwel aangewezen om met de verschillende fracties te overleggen over wat mogelijk en wenselijk is. Dat is echter niet gebeurd. De heren Leisterh, De Beukelaer en Laaouej hebben op een zondag gewoon op hun sociale media gecommuniceerd dat het parlement moet voortwerken en die drie partijen hebben samen beslist hoe dat in zijn werk zou gaan.

¹³⁴⁵ Sindsdien is er in het parlement lang gedebatteerd, maar die gesprekken gingen niet over de inhoud van de ordonnantie. Er zijn wat beschuldigingen heen en weer gevlogen, maar uiteindelijk is het niet het parlement dat de beslissing heeft genomen. Dat waren de kopstukken van die drie partijen.

En réunion de commission, j'ai vivement critiqué la demande de report de dix ans du PTB, qui témoigne du peu d'intérêt de ce groupe pour la santé publique. Or, c'est exactement cette proposition que l'accord gouvernemental flamand conclu par la N-VA, le cd&v et Vooruit met en œuvre.

À l'avenir, seule Bruxelles maintiendra des règles plus strictes en matière d'émissions des véhicules. Ceci se justifie par son statut de métropole, et par le fait qu'une bonne politique en la matière a aussi un impact sur les émissions des véhicules qui circulent en dehors de la Région.

J'espère que mes collègues de la N-VA, du cd&v, de Vooruit.brussels et des Engagés continueront à soutenir sans restriction le calendrier de la LEZ. Le report ne peut être synonyme d'abandon.

De toute évidence, ce dossier est utilisé comme fer de lance politique dans la perspective des prochaines élections communales.

S'il est souhaitable que le Parlement prenne ses responsabilités en période d'affaires courantes, il est regrettable que les différents groupes n'aient pas été consultés. En communiquant sur les réseaux sociaux un dimanche, MM. Leisterh, De Beukelaer et Laaouej ont décidé unilatéralement de la marche à suivre.

Le débat tenu en commission ne portait même pas sur le contenu de l'ordonnance. En fin de compte, ce n'est pas le Parlement, mais ces trois partis, qui ont décidé.

Groen l'a vécu comme un coup de poignard dans le dos. Nous avons rencontré ces trois mêmes partis, ainsi que des collègues de l'Open Vld et de Vooruit.brussels, la semaine avant au sujet

En ja, Groen ervaarde dat als een mes in de rug. Waarom? Omdat we de week die aan die debatten voorafging, met diezelfde drie partijen hebben samengezeten, evenals met de collega's van Open Vld en Vooruit.brussels, om samen na te denken over de begroting en om de nodige argumenten te vinden om de andere Vlaamse partijen bij de vorming van een meerderheid te betrekken.

We hebben daarna akte moeten nemen van het voorstel over het uitstel van de verstrenging van de lage-emissiezone, een thema dat tot onze corebusiness behoort. We kunnen daar alleen maar kwaad om zijn, zeker omdat we vervolgens nog de hand hebben uitgestoken om het gesprek aan te gaan. Op een blauwe maandag hebben we zelfs over de voorstellen vergaderd met vertegenwoordigers van de verschillende fracties. De MR en de PS hebben toen zelfs geen vertegenwoordiger gestuurd. De Open Vld en Vooruit.brussels trouwens ook niet.

Het voorstel was dus gewoon te nemen of te laten. Maar ere wie ere toekomt, de heer De Beukelaer heeft wel naar onze bekommernissen geluisterd en was bereid om ook over alternatieven na te denken.

Voor Groen is de lage-emissiezone van het grootste belang. We zijn bereid om in te gaan op het verzoek om niet meteen boetes te heffen, zoals we ook in 2022 te werk zijn gegaan. Om meerdere redenen ware dat beter geweest: er zou niet worden gemorreld aan bestaande regelgeving en een eerdere maatregel zou worden herhaald, namelijk het uitstel van de boetes. We weten dat dat in juridisch opzicht goede keuzes zouden zijn.

Tegelijk zou de burger, ook als hij geen nieuwe auto kan betalen, nog steeds worden gestimuleerd om zijn auto te vervangen door een minder vervuilend exemplaar. Het was niet alleen een beter signaal geweest, het was ook gemakkelijker geweest om die maatregel bij hoogdringendheid in te voeren, en we hadden de Brusselaars evenveel zekerheid geboden. We betreuren echt dat er niet het minste overleg heeft plaatsgevonden.

Natuurlijk is er een verband met de regeringsonderhandelingen. Als Groen slecht gescoord had, of zelfs als Groen goed gescoord had, maar het perfect mogelijk was geweest om zonder de partij een meerderheid te vormen, dan had ze akte moeten nemen van de koerswijziging en had ze de stemming moeten slikken. Dat is nu eenmaal het spel van oppositie en meerderheid. Vreemd genoeg blijft Groen echter van haast iedereen die de ambitie heeft om deel uit te maken van de toekomstige meerderheid - en aan Nederlandstalige zijde zijn dat er nogal wat - de boodschap ontvangen dat ze absoluut haar verantwoordelijkheid moet nemen.

Ik kan u zeggen, mijnheer Leisterh, mijnheer De Beukelaer, mijnheer Laaouej: wij zijn door deze beslissing diep geraakt. Om ons ervan te overtuigen om met jullie een meerderheid te vormen in Brussel, zal er heel veel nodig zijn. Wij hebben immers aan Nederlandstalige kant de verkiezingen gewonnen met de keuze voor een leefbare stad en we zijn het aan onze kiezers verplicht

du budget. Quelques jours plus tard, devons prendre acte de la proposition de reporter la restriction d'accès à la LEZ, un thème essentiel de notre programme.

Le MR, le PS, l'Open Vld et Vooruit.brussels n'ont même pas envoyé de représentant à la réunion que nous avons organisée afin de relancer le dialogue. Seul M. De Beukelaer a entendu nos inquiétudes et s'est dit prêt à envisager des solutions alternatives.

La LEZ est d'une importance capitale pour Groen. Nous sommes prêts à accéder à la demande de ne pas imposer d'amende immédiate, comme nous l'avons fait en 2022. C'eût été un meilleur signal pour les citoyens, que nous aurions aussi pu inciter à remplacer leur véhicule par un autre, moins polluant, s'ils n'ont pas les moyens d'en acheter un neuf.

Tout cela est évidemment lié aux négociations gouvernementales : à la fois, on change la donne unilatéralement, et à la fois, on exige du groupe Groen qu'il prenne ses responsabilités.

Monsieur Leisterh, Monsieur De Beukelaer, Monsieur Laaouej, il en faudra beaucoup pour nous convaincre de former une majorité avec vous à Bruxelles. Nous avons gagné les élections du côté flamand en faisant le choix d'une ville viable, et nous devons à nos électeurs de le défendre.

om voor hen en hun keuze op te komen. Als dat u niet bevalt, vormt u dan een regering zonder ons.

Wat de Nederlandstalige collega's betreft, apprecieer ik ten zeerste de houding die mevrouw Van Achter in dit debat heeft aangenomen. Hoewel haar partij voorstander is van uitstel van de LEZ, en zij zelfs in Vlaanderen mee heeft onderhandeld om die daar helemaal af te schaffen, heeft ze laten verstaan dat ze de manier waarop dit proces verlopen is, niet kan aanvaarden. Dat is immers niet de manier waarop we in Brussel met elkaar omgaan en waarop we het gewest besturen. Daarom zal de N-VA-fractie zich onthouden. Ik zou het geapprecieerd hebben als elke Nederlandstalige fractie in dit parlement dezelfde solidariteit aan de dag had gelegd. Zo zouden we de Franstaligen duidelijk gemaakt hebben dat er met de Nederlandstaligen in dit gewest rekening gehouden moet worden. Dit is mijn boodschap aan iedereen die onderhandelt over een Brusselse regering, of het nu met of zonder Groen is.

(Applaus bij Groen en Ecolo)

¹³⁵¹ **De heer Mathias Vanden Borre (N-VA).**- Mijnheer Bex, de N-VA heeft zich in de commissie inderdaad onthouden bij de stemming over het voorstel van ordonnantie en wij zullen dat vandaag opnieuw doen.

We hebben ons ongenoegen geuit over de manier waarop het voorstel werd ingediend. Mevrouw Van Achter deed dat niet alleen in de pers, maar ook in de commissie. Ik doe dat hier vandaag opnieuw. Zonder de toekomstige coalitiepartijen daarin te kennen en te erkennen, kun je moeilijk bruggen bouwen of op termijn akkoorden vinden. Dit is niet de juiste aanpak. Dit is niet de manier waarop er in Vlaanderen en Wallonië of op federaal niveau wordt gewerkt. Het spreekwoord 'vertrouwen komt te voet en gaat te paard' is hier op zijn plaats.

Sinds de verkiezingen weten we dat de kaarten in Brussel heel moeilijk liggen. Dat neemt niet weg dat Brussel de hoofdstad van het land is, waar de taalgemeenschappen samenkomen en samen een meerderheid moeten vormen. Ondanks die moeilijkheden blijft de N-VA erin geloven dat er een geloofwaardige meerderheid op de been kan worden gebracht, ook aan Vlaamse zijde. Groen moet daarin zijn verantwoordelijkheid opnemen. Er liggen immers grote uitdagingen in het verschiet.

De Brusselaars verwachten van de beleidsmakers dat ze werken aan het vertrouwen om de stad weer op orde te krijgen. Laat dat vandaag de boodschap zijn: laten we vooruitkijken en laten we proberen dat vertrouwen opnieuw op te bouwen.

Uit de inhoud van het voorstel blijkt dat luchtvervuiling wel degelijk een probleem is dat moet worden aangepakt. Daar is elke fractie het mee eens. Tegelijkertijd denk ik dat er wel degelijk uitstel mogelijk is. Leefmilieu Brussel meldde drie maanden geleden bijvoorbeeld dat de luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de afgelopen tien jaar aanzienlijk is verbeterd. Bovendien werden vorig jaar alle Europese grens- en

Bien que la N-VA soit favorable au report de la LEZ, Mme Van Achter a déclaré que le groupe s'abstiendra lors du vote. J'aurais apprécié que tous les groupes néerlandophones fassent preuve d'une telle solidarité, afin de signifier aux francophones qu'il faut tenir compte des néerlandophones de cette Région. C'est le message que j'adresse à tous ceux qui négocient pour former un gouvernement bruxellois, avec ou sans Groen.

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

M. Mathias Vanden Borre (N-VA) *(en néerlandais).*- *La N-VA s'est effectivement abstenue en commission lors du vote sur la proposition d'ordonnance, et le fera à nouveau aujourd'hui.*

Nous avons exprimé notre mécontentement quant à la manière dont la proposition a été présentée. Depuis les élections, les cartes sont très difficiles à jouer à Bruxelles, car d'énormes défis nous attendent et les Bruxellois veulent voir les décideurs politiques remettre leur ville sur les rails. Regardons donc vers l'avant et essayons de regagner la confiance du citoyen.

Tous les groupes politiques s'accordent à dire que la pollution de l'air est un problème auquel il est impératif de s'attaquer. En même temps, je pense qu'un report reste envisageable. Bruxelles Environnement a indiqué récemment que la qualité de l'air dans la Région de Bruxelles-Capitale s'était sensiblement améliorée ces dix dernières années et que tous les objectifs et valeurs limites européens avaient été atteints l'année dernière.

streefwaarden nageleefd. Dat bleek uit het jaarverslag over de luchtkwaliteit.

1353 De meest vervuulende voertuigen worden al geweerd uit de stad. De maatregel is en blijft efficiënt. De evolutie van het wagenpark met meer elektrische voertuigen, dus met meer voertuigen die geen schadelijke gassen uitstoten, betekent in feite dat de lage-emissiezone op termijn geleidelijk aan zou kunnen verdwijnen. De vraag is nu of een uitstel met twee jaar gerechtvaardigd is. De N-VA-fractie meent van wel. De bewering dat burgers jarenlang op de maatregel konden anticiperen, klopt niet helemaal. We hebben een aantal crisissen moeten verwerken en ook de Brusselaar draagt daar in sommige gevallen nog steeds de gevolgen van. Ik verwijs naar de coronacrisis, de hoge prijzen van elektrische voertuigen en de moeilijkheden die met het gebruik daarvan gepaard gaan, maar ook naar de verminderde koopkracht. Als verantwoordelijke beleidsmakers moeten we met al die zaken rekening houden.

Vlaanderen en Wallonië hebben het uitstel een tijdje geleden ingevoerd. Het Brussels Gewest heeft toen niet overwogen om het beleid daarop af te stemmen. We hadden de discussie beter toen gevoerd en niet nu, vlak voor de gemeenteraadsverkiezingen en drie maanden voor de deadline. Dat is een gemiste kans.

Ik ben er oprecht van overtuigd dat we allen de bezorgdheid over de luchtkwaliteit delen en dat we op zoek moeten blijven gaan naar mogelijkheden om die te verbeteren, met de LEZ, maar ook met andere maatregelen, zoals betere fietsinfrastructuur en een vergroening van de stad. We moeten ook andere vormen van uitstoot aanpakken om tot die doelstelling te komen.

1355 **Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)** (in het Frans).- *De Brusselaars moeten zich kunnen verplaatsen. Dat hoeft niet per se met de wagen, het kan op veel andere manieren. Daarom hebben we het voorbije jaar 1 miljard euro geïnvesteerd in de MIVB.*

Het is trouwens niet realistisch om alle wagens met een verbrandingsmotor meteen door een elektrische wagen te vervangen, ook al zijn er al 6.852 laadpalen geplaatst. De elektrificatie van het wagenpark zou de files niet wegwerken of het verkeer veiliger maken. Daartoe moeten in de eerste plaats de actieve vervoerswijzen en het openbaar vervoer gepromoot worden. De luchtkwaliteit kan dan weer alleen worden aangepakt via de LEZ.

Sinds deze teksten werden ingediend, is er in Vlaanderen een regeerakkoord gesloten waarin het uitstel van de invoering van de LEZ staat. Een gemeenschappelijk Belgisch standpunt op Europees niveau wordt dus nog moeilijker. De Europese Commissie dreigt al met sancties omdat België de fossiele energie te veel subsidieert en de uitstoot van broeikasgassen onvoldoende reduceert.

De vorige gewestregering heeft gelukkig het pijnpunt in verband met de metingen weggewerkt, dankzij de plaatsing van nieuwe

Avec l'évolution du parc automobile, qui comprend de plus en plus de véhicules électriques, la zone de basses émissions pourrait en réalité disparaître progressivement.

La question est à présent de savoir si un report de deux ans est justifié, et mon groupe estime qu'il l'est. La Flandre et la Wallonie ont d'ailleurs décidé d'un report il y a un certain temps déjà, mais la Région bruxelloise n'avait, à l'époque, pas jugé utile de le faire.

Je crois que nous sommes tous préoccupés par la qualité de l'air et que nous devrions continuer à chercher des moyens de l'améliorer, non seulement au travers de la LEZ, mais aussi par l'amélioration des infrastructures cyclables et la végétalisation de la ville.

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- *Quel est le besoin des Bruxellois en matière de mobilité ? Se déplacer. Et pas nécessairement en voiture. Comme vous le savez, il y a plein d'autres moyens de se déplacer. L'enjeu central de ce débat est le report modal. C'est pourquoi la STIB a bénéficié d'un milliard d'euros d'investissements l'an dernier.*

De même, il n'est pas réaliste d'imaginer remplacer chaque véhicule thermique par un véhicule électrique. Aujourd'hui, 6.852 bornes de recharge sont bien installées en Région bruxelloise, et non une centaine comme j'ai entendu un collègue le dire tout à l'heure. Ce remplacement ne résoudrait cependant pas les problèmes de congestion ou de sécurité routière. Ces problèmes doivent être résolus par le renforcement des modes actifs, ainsi que de l'offre de transports publics et de taxis ! Je rappelle au PTB que l'âge maximum autorisé pour les taxis est de sept ans. S'il y a bien un secteur qui a anticipé, c'est celui-là !

En revanche, le problème de la qualité de l'air ne peut être résolu que par la consolidation de la LEZ. Seul ce dispositif est à même de lutter contre le problème majeur de santé publique dénoncé par les médecins, les experts, la société civile, la Mutualité libérale et bien d'autres.

meetstations langs de grote verkeerswegen. De lucht blijft echter te vervuild. Dat het gewest de Europese richtlijn niet naleeft, kan in financiële sancties uitmonden.

Pour commencer, le contexte a quelque peu évolué depuis le dépôt de vos textes. La presse nous a en effet entre-temps appris que l'accord flamand postposait la mise en œuvre de la LEZ. La Flandre ne voulait déjà pas aller plus loin qu'une réduction de 40 % des émissions de gaz à effet de serre. Sa décision va compliquer encore davantage la gestion des objectifs communs de la Belgique en matière environnementale au niveau européen. La Commission européenne a déjà annoncé des sanctions pour la Belgique. Elle considère que notre pays subventionne trop largement les énergies fossiles et n'atteindra pas ses objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Par ailleurs, la Région de Bruxelles-Capitale est sous le coup de mises en demeure de la part de la Commission européenne pour cause de non-respect de la directive du Parlement européen et du Conseil concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe.

Un premier axe de l'action induite par cette directive concernait l'emplacement des stations de mesure. La situation a été corrigée sous la législature 2019-2024 par l'ouverture de nouvelles stations le long des grands axes routiers. Ce souci peut donc être considéré comme résolu. En outre, le réseau primaire de mesures a été complété par un réseau secondaire.

Le deuxième axe de cette action concernait la qualité de l'air elle-même. L'air reste globalement trop pollué. La Région bruxelloise atteint tout juste les normes européennes, mais la Commission est inquiète pour l'avenir. Le non-respect de la directive relative à la qualité de l'air peut également amener à des sanctions financières. Et alors que Bruxelles peine à respecter les obligations européennes actuelles, celles-ci vont se rapprocher des recommandations de l'Organisation mondiale de la santé.

Les projections du logiciel Sirane montrent que le maintien du calendrier de la LEZ tel qu'il était prévu aurait donné à la Région une chance d'atteindre les futures normes européennes. En revanche, selon les experts, un report du calendrier, tel qu'il est souhaité par cette coalition « pollution » (MR, Les Engagés, PS), rendra l'objectif de 2030, ainsi que les recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), quasiment irréalisables. Vous en serez responsables devant les Bruxellois, les médecins et la société civile.

En Wallonie, le gouvernement a en effet renoncé à la zone de basses émissions, car cette solution n'est pertinente que pour les grandes villes, comme Charleroi, Liège ou Bruxelles, mais elle ne l'est pas pour l'ensemble d'un territoire comme la Wallonie. D'autant plus que, dans l'espace rural, les transports publics ne sont pas suffisants en raison d'une faible densité, comme l'a souligné l'étude réalisée.

Le nouveau gouvernement wallon a récemment annoncé l'élaboration, d'ici 2028, d'un système de vignette forfaitaire, qui serait fiscalement indolore pour les Wallons. Comme l'a relevé M. de Patoul dans sa question d'actualité, l'incertitude règne concernant les conséquences pour les Bruxellois. Le système

¹³⁵⁷ *Als het tijdschema van de LEZ behouden blijft, kan Brussel misschien nog net de toekomstige, strengere Europese normen halen. Uitstel maakt dat onmogelijk.*

Wallonië heeft de LEZ afgewezen omdat die alleen zin heeft in grote steden en niet in het hele gewest. Het Waals Gewest werkt daarom aan een soort wegvignet, dat voor de Walen fiscaal neutraal zou moeten zijn. De gevolgen daarvan voor Brussel zijn onduidelijk.

De oplossing van de coalitie in wording is dat iedereen maar volop moet blijven rijden! U weet het blijkbaar beter dan de 346 steden die al een lage-emissiezone hebben ingevoerd. U beweert dat het enkel om een uitstel van de volgende fase gaat, maar ik geloof dat niet. Uw tekst heeft immers ook betrekking op de maatregelen voor 2025, 2028, 2030, 2035 en 2038. Dat is ook waarom Leefmilieu Brussel in haar analyse een uitstel voor alle volgende fases heeft onderzocht.

Viapass, qui concerne les camions, pourrait être étendu aux véhicules individuels.

Quel est donc le message de cette coalition « fossile » ? Continuez, roulez ! Il s'agit de taxer l'ensemble des véhicules au niveau de leur propriétaire afin de financer la réfection des routes. En ce qui concerne la pollution de l'air, il faut croire que vous êtes plus malins que les 346 villes européennes qui ont instauré des zones de basses émissions pour y remédier.

Selon moi, l'intention de tout détricoter est bel et bien là. Ce matin, vous avez confirmé le maintien de certains jalons. Le groupe des Engagés s'est, lui, fendu d'une sortie de presse à ce sujet. Or, en réalité, votre texte dit autre chose.

Même si le résumé et les développements de la proposition d'ordonnance déposée au Bureau élargi au début du mois de septembre semblent viser uniquement le report de la prochaine phase, le texte fait référence à l'alinéa 3° de l'article 5 de l'arrêté du 25 janvier 2018. Cet alinéa porte sur le tableau de l'échéancier global, qui comprend les jalons de 2025, 2028, 2030, 2035 et 2038. C'est pourquoi Bruxelles Environnement a étudié de bonne foi le report de deux ans de l'ensemble des jalons de la LEZ.

Dans la deuxième version du texte, sur laquelle nous avons débattu le 25 septembre dernier, les développements (p. 5, point 4) et le commentaire des articles (p. 6) maintiennent également la référence à ce tableau qui inclut l'ensemble des jalons.

Ce texte recèle donc, a minima, une contradiction. Le PS dit également autre chose que Les Engagés : maintenir les jalons ultérieurs implique de ne pas lier le sort de la LEZ à un accord de coopération entre les trois Régions. Or, c'est précisément de cela que nous parlons aujourd'hui et cet accord porterait non pas sur la réduction des embouteillages ou sur la lutte contre la congestion via une tarification à l'usage, voire sur l'amélioration de la qualité de l'air avec l'instauration de LEZ dans les villes, mais bien sur une tarification à la possession, à l'instar de l'actuelle taxe de mise en circulation. Cette tarification à la possession permettrait de remplacer les assises sur les carburants par une vignette concernant également les véhicules électriques.

Par conséquent, quels que soient les alibis, vous permettez en réalité que les poumons des Bruxellois - des personnes âgées en passant par les enfants ou les personnes fragiles - soient pollués deux années supplémentaires. C'est bien cela le fond du problème, et ce, au détriment des ménages précaires habitant les quartiers denses et populaires, qui sont les moins motorisés, le tout au bénéfice des quartiers aérés de seconde couronne et de périphérie. En définitive, le MR est le parti des navetteurs ; le PS, le parti des pollueurs et Les Engagés le parti de la santé ! Cherchez l'erreur.

La santé, parlons-en, puisque vous êtes responsables de ce que vous votez aujourd'hui. Vous pouvez recourir à de nombreux alibis, nous dire que vous faites du vélo, que vous attendez le RER, qu'il n'y a pas suffisamment de trams, de métros, de bus ou de taxis, mais le résultat est que vous polluerez l'air deux années

¹³⁵⁹ *Bovendien zegt de PS iets anders dan Les Engagés. Als we niet raken aan de volgende fasen, zou dat betekenen dat het lot van de LEZ niet wordt gelinkt aan een samenwerkingsakkoord tussen de drie gewesten. Dat akkoord zou echter gaan over een belasting op wagenbezit, waarbij de accijnzen op brandstof vervangen zouden worden door een vignet dat ook geldt voor elektrische wagens.*

Het komt erop neer dat de longen van de Brusselaars nog twee jaar langer vervuild mogen worden. Het zijn vooral de armere Brusselaars, die in dichtbevolkte wijken wonen, die dat zullen voelen. Zij zijn net de mensen die het minst vaak met de auto rijden. Kortom, de MR is de partij van de pendelaars, de PS die van de vervuilers en Les Engagés die van de gezondheid. Zoek de fout!

De cijfers zijn duidelijk: in Brussel is het wegverkeer verantwoordelijk voor 47% van de uitstoot van stikstofoxiden (NOx), 23% van de uitstoot van microdeeltjes en 36% van de uitstoot van zwarte koolstof. De normen worden op een aantal plaatsen in het gewest overschreden en de luchtkwaliteit voldoet niet aan de norm van 20 mg/m³, die tegen 2030 gehaald moet worden, of aan de aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie.

de plus ! Les chiffres l'attestent : à Bruxelles, le transport routier est responsable de 47 % des émissions d'oxydes d'azote (NOx), de 23 % des émissions de microparticules, de 36 % des émissions de black carbon (BC).

Tout cela nous envoie à l'hôpital ! Pour rappel, les normes sont respectées pour treize stations de mesure depuis 2020 pour le dioxyde d'azote (NO#), mais pas sur l'ensemble du territoire régional. Il reste des hotspots comme l'ont montré les réseaux de mesures secondaires, avec les projets Curieuzenair et Expair. La qualité de l'air bruxellois ne respecte pas la future norme NO# à respecter en 2030 - 20 microgrammes par m³ -, ni la valeur recommandée par l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Il existe un lien établi entre le statut socioéconomique des habitants de Bruxelles et la qualité de l'air dans leur quartier.

Les résultats des mesures prises par l'ASBL Les chercheurs d'air pendant douze mois à Ixelles et Saint-Gilles sont éloquents : la place Flagey est exposée à une concentration moyenne annuelle en NO# trois fois supérieure à la recommandation de l'OMS ; la barrière de Saint-Gilles est juste au-dessous.

Tout comme moi, vous avez reçu le communiqué de presse. L'alibi avancé est que les mesures d'accompagnement sont insuffisantes.

Les groupes Groen et Ecolo ont réuni un groupe de travail pour discuter du renforcement des mesures d'accompagnement. Le PS et le MR ont envoyé des collaborateurs dépourvus de mandat et qui étaient venus pour écouter.

Or, il était possible de renforcer les primes Bruxell'air et le nombre de pass d'une journée, d'élargir les primes pour les indépendants, ou encore de reporter les amendes, à l'instar de ce qui a été fait en 2002.

Ne venez pas nous faire croire que vous mettez en place dans deux ans tout ce que vous ne voulez pas faire aujourd'hui, avec davantage de véhicules. Je n'y crois pas. Si vous maintenez les jalons, il faudra déclasser un plus grand nombre de véhicules dans un temps plus court. En réalité, vous envoyez le message que l'on peut continuer à polluer en roulant dans des poubelles.

C'est pourquoi nous pensons que vous prendrez la voie du laxisme en détricotant l'ensemble de la LEZ, poussés dans le dos par le lobby européen des constructeurs automobiles, par démagogie et au détriment de la santé des Bruxellois.

Le groupe Ecolo ne votera pas cette proposition d'ordonnance, comme vous l'expliquera mon collègue Calvin Soiresse Njall.

(Applaudissements)

M. Calvin Soiresse Njall (Ecolo).- La problématique posée par le dossier de la zone de basses émissions (LEZ) est simple : comment maintenir les normes de qualité de l'air et de

¹³⁶¹ *Men oppert het argument dat de begeleidingsmaatregelen onvoldoende zijn. Groen en Ecolo hebben een werkgroep bijeengeroepen om die maatregelen te bespreken, maar de PS en de MR stuurden alleen waarnemers, die geen mandaat hadden om mee te beslissen.*

U moet ons niet wijsmaken dat u de komende jaren alles wat u tot nu tot hebt afgewezen, zult invoeren. Het zal erop uitdraaien dat ook de latere fasen uitgesteld moeten worden. Op die manier zegt u eigenlijk aan de burgers dat ze mogen blijven rondrijden in vuilbakken, daarbij gesteund door de Europese autolobby.

Ecolo zal dit voorstel van ordonnantie niet goedkeuren.

(Applaus)

²¹⁰⁷ **De heer Calvin Soiresse Njall (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Het probleem is duidelijk: hoe kunnen we de normen inzake luchtkwaliteit halen en tegelijkertijd tegemoetkomen aan de armste Brusselaars?*

Daarover bestaan twee visies. Een daarvan is: de LEZ wordt uitgesteld en daarmee basta. De andere visie, die van Ecolo, bestaat erin om de volgende fase van de LEZ niet uit te stellen, maar de burgers daarbij voldoende te ondersteunen.

Gezondheidsexperts wijzen op de grote schade die zo'n uitstel zou aanbrengen aan de gezondheid van de Brusselaars. Daarop hebben de indieners van deze voorstellen niet echt een antwoord. Ze beweren dat ze evenveel ambitie hebben inzake leefmilieu, maar in sommige partijen waarmee ze samen willen regeren, zitten nog steeds klimaatsceptici.

²¹⁰⁹ *Hun houding ten aanzien van de gezondheid van de Brusselaars is teleurstellend. Een zogenaamd pragmatisch ecologisme zou niet inhoudsloos mogen zijn.*

Ik vind helemaal niet dat de groenen zich bepaalde politieke thema's moeten toe-eigenen, maar Ecolo legt wel duidelijk een verband tussen sociale problemen en milieuproblemen. Sommige politici wekken de indruk dat gezondheidsproblemen geen financiële kostprijs hebben, maar dat klopt natuurlijk niet.

Ecolo-minister Maron was zich daarvan bewust, en heeft een aantal maatregelen genomen:

- de Brussel'Air-premie van ruim 1.000 euro;
- de LEZ-premie tot 16.000 euro voor mensen die hun bestelwagen voor hun werk gebruiken;
- de ondersteuning van het vervangen van een verbrandingsmotor door een elektrische motor;
- de mogelijkheid om elektrische voertuigen te leasen;

santé tout en répondant aux difficultés sociales des populations bruxelloises les plus précarisées ?

Pour répondre à cette préoccupation fondamentale, deux visions s'affrontent dans ce Parlement. Selon la première, il faut procéder à un report, un point c'est tout ! Selon la seconde - qui est la nôtre -, au lieu de reporter le prochain jalon de la LEZ, opération entraînant des coûts importants en matière de qualité de l'air et de santé, il faut renforcer les aides aux personnes le plus touchées socialement, qui sont les premières à souffrir de la pollution.

Quelle réponse est donnée aux experts et expertes de la santé qui alertent l'opinion sur le coût de ce report en matière de santé et qui prennent fermement position contre ce dernier, avec énormément d'arguments scientifiques ? Nous n'en avons pas entendu en commission, ni aujourd'hui en séance plénière. Nous n'avons reçu aucune réponse, même de la part du nouveau mouvement né les 18-19 août 1945 et qui se proclame désormais « parti de la santé ». Un nouveau parti, une nouvelle pensée, de jeunes équipes, c'était déjà le slogan du PSC-CVP à l'époque ! Là où je suis né, on dit qu'un vieillard assis voit plus loin qu'un jeune debout. Il faut savoir assumer son passé, ainsi que ce qu'on est ! Peut-être avez-vous le pouvoir de Benjamin Button d'être né vieux et de rajeunir au fil du temps.

Au-delà de la boutade, je suis sincèrement heureux que nous partagions les mêmes ambitions climatiques. Le plus important, c'est le bien-être des citoyens. Mais rappelons qu'il se trouve encore des climatosceptiques dans certains partis politiques avec lesquels vous allez convoler bientôt en justes noces. C'est donc un combat commun, et c'est sur ce point que nous convergeons.

Toutefois, lorsque je lis votre projet et vos préoccupations sur la santé, je suis déçu, car c'est le vide intersidéral.

Le pragmatisme de l'écologie se traduit également à travers la lutte contre l'explosion de l'asthme et des infections respiratoires chez nos enfants, qui sont punis par ces maladies. L'écologie dite pragmatique ne doit pas être une écologie vide de sens.

Je n'ai pas la prétention de m'arroger, en tant qu'écologiste, le monopole de quoi que ce soit - les solutions écologiques, les mesures sociales, le relèvement de la pension minimum, le taux d'emploi ou la non-indexation des tarifs de la STIB -, comme certains savent si bien le faire ici, sans complexe.

Ce que le groupe Ecolo porte et assume ici, c'est le lien entre l'urgence sociale et l'urgence environnementale. Les difficultés sociales existaient avant les crises du Covid-19 et de l'énergie, mais se sont sans conteste accentuées, ce dont nous sommes toutes et tous conscients. Ce qui est étonnant, c'est que vous vous engagez sur une voie qui donne l'impression que la santé n'a pas de coût financier, alors que des médecins, des pédiatres et d'autres spécialistes de la santé ne cessent d'affirmer le contraire.

Fort de cette conscience, le ministre écologiste Alain Maron a pris un ensemble de mesures :

- de plaatsing van laadpalen.

Er bestaan wel degelijk uitzonderingen voor personen met een beperkte mobiliteit en voor het schoolvervoer van gehandicapte kinderen. Wie iets anders beweert, verspreidt nepnieuws.

Als de sociale begeleidingsmaatregelen niet volstaan, zou iedereen zich beter wat ambitieuzer opstellen en bijdragen tot het aanpakken van sociale problemen, zonder de volksgezondheid te verwaarlozen. Ook de vervuiling heeft een grote kostprijs voor de burgers.

²¹¹³ *In Sint-Joost-ten-Node ligt de levensverwachting een stuk lager dan in Sint-Pieters-Woluwe. De luchtkwaliteit speelt daarbij een belangrijke rol. Milieuvervuiling wordt door experts gezien als een van de belangrijkste redenen voor de wereldwijde toename van cardiovasculaire aandoeningen. Je kunt het sociale aspect en het gezondheidsaspect dus niet los zien van elkaar.*

Ecolo heeft voorgesteld om de begeleidende sociale maatregelen nog op te voeren: boetes voor dieselloertuigen met euronorm 5 of benzinevoertuigen met euronorm 2 niet innen, verhoging van de Brussel'Air-premie en de LEZ-premie, en meer steun voor de projectoproep "Inclusive car-sharing". De andere partijen wilden daar echter niet van weten.

Wij hebben aandacht voor de armere bevolking. Daarom zullen we ook hier, net als in de commissie, het amendement ten behoeve van de armste Brusselaars steunen. Wie er ook in de volgende regering zal zitten, hopelijk kunnen we vruchtbaar samenwerken aan ernstige klimaatambities, met voldoende oog voor het sociale aspect.

(Applaus bij Ecolo en Groen)

- la prime Bruxell'air, de plus de 1.000 euros ;

- la prime LEZ, qui peut atteindre 16.000 euros et qui est destinée aux professionnels qui disposent d'un véhicule utilitaire ;

- le retrofit, qui permet de remplacer un moteur thermique par un moteur électrique ;

- la possibilité de prendre des véhicules électriques en leasing et

- l'installation de bornes de recharge.

Certains ont faussement affirmé qu'il n'existait pas de dérogation pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Je les invite à consulter le site internet, très bien conçu par Bruxelles Environnement, pour se rendre compte que des dérogations généralisées ont été instaurées pour les PMR et pour le transport scolaire des enfants handicapés. Il faut cesser de colporter des « fake news » !

J'entends bien que les mesures d'accompagnement social sont insuffisantes. Dans ce cas, pourquoi ne faites-vous pas preuve de plus d'ambition, chers collègues ? Aidez à surmonter les difficultés sociales, tout en ne négligeant pas la santé ! La pollution est un terrible poison pour la santé des populations les plus précarisées et pour leur environnement, et elle pèse lourdement sur leur portefeuille.

C'est aussi et avant tout une question d'espérance de vie. Les gens meurent beaucoup plus jeunes à Saint-Josse-ten-Noode qu'à Woluwe-Saint-Pierre. La qualité de l'air joue un rôle dans ce constat. Pour nous, l'enjeu social ne peut donc être dissocié de celui de la santé. Récemment, Le Soir citait les chiffres alarmants des accidents cardiovasculaires (AVC) : 24.000 cas en Belgique, dont 8.000 décès ! Certes, la mauvaise qualité de l'air n'est pas la seule cause de ces AVC, mais elle en est l'un des facteurs. On estime qu'une personne de plus de 25 ans sur quatre sera victime d'un AVC au cours de sa vie.

L'analyse de la revue scientifique The Lancet, issue de l'étude sur la charge mondiale des maladies, estime que 84 % des AVC survenus en 2021 dans le monde étaient liés à 23 facteurs de risque modifiables, dont la pollution de l'air. Dans cette même étude, l'environnement apparaît de plus en plus comme un facteur clé de l'augmentation mondiale de l'incidence des AVC.

Notre responsabilité, en tant qu'acteurs politiques chargés de la protection de la vie de nos concitoyennes et concitoyens, consiste aussi à rappeler cette réalité structurelle et à la combattre, plutôt que d'avoir les yeux rivés sur la prochaine échéance électorale.

Nous avons proposé d'aller plus loin dans le renforcement des mesures sociales : non-perception des amendes relatives aux véhicules Euro 5 diesel et Euro 2 essence, renforcement de la prime Bruxell'air, avec augmentation des montants pour les tranches de revenus inférieures de la prime, renforcement de la prime LEZ pour les petites et moyennes entreprises, renforcement du partenariat de l'appel à projets « Inclusive car-

²¹¹⁷ **De heer Bob De Brabandere (Vlaams Belang).**- De verbetering van de luchtkwaliteit is een nobele doelstelling. Het is geen alles-of-nietsverhaal, geen zij-versus-wijverhaal, maar een ambitie die onlosmakelijk verbonden is met eenentwintigste-eeuws beleid.

(Verscheidene parlementsleden verlaten het halfroond)

Veel Brusselaars zijn er zich de voorbije jaren van bewust geworden dat de verbetering van de luchtkwaliteit een verbetering van de levenskwaliteit met zich brengt. In dat opzicht is de LEZ dan ook wenselijk, niet alleen voor ons, maar ook voor de komende generaties.

Het feit dat het nieuw samengestelde parlement zich vandaag over de modaliteiten en toepassingsvoorwaarden van de LEZ moet buigen, heeft echter alles te maken met de manier waarop die werd ingevoerd. De automobilist was tijdens de vorige regeerperiode al te vaak de schietschijf van de gewestregering. Achter elke automobilist schuilt echter een mens, een individu: de vroege vogels, die al aan het werk zijn terwijl anderen nog liggen te slapen, de mensen die ons te hulp schieten en het geweest iedere dag opnieuw doorkruisen om zo snel mogelijk ter plaatse te zijn, maar ook mensen die minder goed ter been zijn en wat verder willen raken dan hun eigen wijk. Er zijn voorbeelden in overvloed en bij mijn weten zijn dat niet allemaal stoute vervuilers of klimaatcriminelen. De LEZ werd ingevoerd als een kader waarin de gewestelijke overheid gefaseerd en met flexibiliteit kon ingrijpen om de luchtkwaliteit te verbeteren door bepaalde vervuilende voertuigen te weren.

Dat heeft ook gewerkt, want de luchtkwaliteit is erop vooruitgegaan. Er is echter een woord dat we niet mogen vergeten en dat is flexibiliteit. Er zijn dan wel begeleidende maatregelen om gezinnen en bedrijven te helpen om afstand te doen van hun voertuig, maar niet iedereen kan dat praktisch en financieel aan. Denk maar aan de recente crises waarin de Brusselse gezinnen en bedrijven het zwaar te verduren kregen.

De vraag om de verstrenging van de LEZ uit te stellen wordt door de meerderheid van zowel de Nederlands- als Franstalige Brusselaars onderschreven, maar - en dat moet me van het hart -

sharing ». C'est aussi pour trouver les moyens de renforcer les mesures sociales que nous vous avons invités à cette réunion et, ainsi, à ne pas renoncer aux objectifs de qualité de l'air et de santé.

Les populations précarisées sont omniprésentes dans nos réflexions. C'est pourquoi nous avons soutenu en commission l'amendement en faveur de ces personnes, notamment les bénéficiaires de l'intervention majorée. Nous le ferons également en séance plénière.

Quel que soit le gouvernement qui sera bientôt mis en place, j'espère que nous pourrons travailler tous ensemble à des ambitions climatiques sérieuses, et cela en gardant toujours à l'esprit le volet social.

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

M. Bob De Brabandere (Vlaams Belang) *(en néerlandais).*- *L'amélioration de la qualité de l'air, objectif noble lié à la politique du XXI^e siècle, entraîne une amélioration de la qualité de vie.*

(Plusieurs députés quittent l'hémicycle)

La zone de basses émissions (LEZ) est donc souhaitable, pour nous et les générations futures.

Cependant, le fait que le Parlement nouvellement constitué doive se pencher sur les modalités et les conditions d'application de la LEZ a tout à voir avec la manière dont elle a été introduite. L'automobiliste a trop souvent été la cible du gouvernement régional lors de la précédente législature. La LEZ a été introduite comme un cadre dans lequel le gouvernement régional pouvait intervenir par étapes et avec souplesse pour améliorer la qualité de l'air en interdisant certains véhicules polluants.

Et cela a fonctionné, puisque la qualité de l'air s'est améliorée. Toutefois, il ne faut pas oublier le mot flexibilité. Il peut y avoir des mesures d'accompagnement pour aider les familles et les entreprises à renoncer à leur véhicule, mais tout le monde ne peut pas se le permettre d'un point de vue pratique et financier.

Malheureusement, le report du renforcement de la LEZ, qui avait déjà été demandé par mon groupe en 2023 et qui est soutenu aujourd'hui par la majorité des Bruxellois, néerlandophones et francophones, arrive trop tard.

Il aura fallu attendre l'approche des élections. Nous aurions pu, en agissant plus tôt, éviter ces ajustements politiques précipités. La Flandre et la Wallonie avaient montré la voie en suspendant le durcissement prévu. Bruxelles le reporte seulement trois mois avant sa date d'entrée en vigueur.

het uitstel komt veel te laat. In Vlaanderen en Wallonië werd om tal van redenen al veel eerder over uitstel beslist. Die redenen zijn vandaag ook hier in het halfrond door tal van partijen aangehaald. Al in 2023 vroeg Vlaams Belang bij monde van mijn voorganger Dominiek Lootens-Stael om uitstel. Vandaag blijkt dat het voortschrijdend inzicht er bij sommige anderen dan toch is gekomen.

Bij velen van hen duurde dat echter tot de verkiezingen naderden. Als er, zoals Vlaams Belang dat wilde, eerder werk was gemaakt van uitstel, dan zaten we hier niet opnieuw halsoverkop het beleid bij te sturen. Zowel Vlaanderen als Wallonië heeft destijds de geplande verstrenging on hold gezet. Het is dan ook niet onlogisch mocht Brussel die weg eerder hebben gekozen. Wat we vandaag doen, getuigt van slecht beleid, want uiteindelijk stellen we de verstrenging pas drie maanden voor de ingangsdatum uit.

2119 Wat zegt u tegen al die mensen die al eerder zwaar investeerden in een nieuwe wagen hoewel dat voor hen financieel niet vanzelfsprekend was?

Vlaams Belang heeft zich altijd kritisch opgesteld tegenover de manier waarop de LEZ werd ingevoerd. Sommige indieners van dit voorstel tot uitstel volgden destijds echter blindelings de regering en sommigen maakten er zelfs deel van uit. Toch is het natuurlijk nooit te laat om van mening te veranderen.

Als er binnenkort een Brusselse regering is, kunt u alvast ook werken aan een tolerantiezone voor wie per ongeluk de LEZ binnenrijdt. U kunt ervoor zorgen dat de overstapparking bij Herrmann-Debroux eindelijk toegankelijk wordt voor de in de LEZ verboden voertuigen. U zou ook een gunstregime kunnen invoeren voor bijvoorbeeld voertuigen die deel uitmaken van een museumcollectie, maar nog niet in aanmerking komen voor een O-nummerplaat.

De LEZ op zich vormt geen communautair dossier. De voor- en tegenstanders ervan zitten verspreid over beide taalgroepen. Door de manier van werken aan Franstalige kant is echter wel de indruk gewekt dat het om een communautair dossier zou gaan. Dat betreurt ik ten zeerste. Ik herinner de Franstalige parlementsleden eraan dat de Nederlandstaligen dan wel een minderheid mogen zijn in Brussel, maar dat dat het gevolg is van bepaalde evenwichten die dit - weliswaar krakkemikkige - land samenhouden.

Zeker, hier, in het Brussels Parlement, hebben de Franstaligen het overwicht en sommigen vinden het allicht aantrekkelijk om dat in de toekomst te gebruiken voor andere, meer communautair geladen dossiers. Zij mogen echter niet vergeten dat het Brusselse evenwicht aan het federale evenwicht gekoppeld is. Als we het louter numeriek bekijken, zijn het immers de Franstaligen die federaal boven hun gewicht boksen.

Vlaams Belang zal het uitstel van de volgende fase van de LEZ goedkeuren, want het ligt in lijn met wat wij al jaren voorstellen.

Que dites-vous à ceux qui ont dû déployer des efforts pour investir dans une nouvelle voiture ? Contrairement au Vlaams Belang, plusieurs auteurs de la proposition de report avaient suivi le gouvernement, dont certains faisaient partie. Mais il n'est jamais trop tard pour changer d'avis. Si un gouvernement bruxellois se forme, vous pourriez, par exemple, travailler à une marge de tolérance pour ceux qui entrent dans la LEZ par accident, ou à un accès au parking de transit d'Herrmann-Debroux aux véhicules interdits dans la LEZ.

Les partisans et opposants de la LEZ se retrouvent dans les deux groupes linguistiques, mais la méthode du côté francophone a donné l'impression qu'il s'agissait d'un dossier communautaire. Or, si les néerlandophones sont minoritaires à Bruxelles, c'est le résultat d'équilibres qui font la cohésion de ce pays. Au Parlement bruxellois, les francophones ont la main, et certains pourraient profiter de la situation dans le cadre de dossiers plus communautaires. Mais l'équilibre bruxellois est lié à l'équilibre fédéral : du point de vue numérique, les francophones ne l'emportent pas au niveau fédéral.

Le Vlaams Belang approuvera le report de la prochaine phase de la LEZ.

We stellen ons echter grote vragen bij de manier waarop de tekst tot stand is gekomen.

2121 **De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** (in het Frans).- *DéFI is voorstander van gerichte uitzonderingen, bijvoorbeeld voor wie zelden rijdt of wie regelmatige medische zorg nodig heeft. We zullen onze amendementen over die kwesties dan ook opnieuw indienen. We zijn daarentegen geen voorstander van een algemeen uitstel van de verdere fases van de LEZ. De gezondheid van de burgers is immers ook belangrijk.*

De LEZ werd in 2018 ingevoerd door toenmalig minister Fremault van het cdH, nu Les Engagés. De resultaten ervan zijn bemoedigend, maar nu willen de leden van Les Engagés net uitstel voor de volgende fase, terwijl dat schadelijk is voor de gezondheid van de Brusselaars.

Brussel is een van de meest vervuilde steden van Europa. Jaarlijks sterven 900 Brusselaars voortijdig door de slechte luchtkwaliteit. In 2018 kostte de luchtvervuiling het Brussels Gewest 1,6 miljard euro, of 1.400 euro per inwoner.

Kinderen zijn het meest kwetsbaar. In 120 Brusselse basisscholen zijn de concentraties van vervuilende stoffen veel hoger dan de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Moeten we daar voortaan gasmaskers uitdelen?

Volgens Les Engagés zal het uitstel geen invloed hebben op de gezondheid van de Brusselaars. Zij hebben echter geen antwoord op de medici en wetenschappers die aan de alarmbel trekken.

Overigens verbiedt artikel 23 van de Grondwet om wetgeving goed te keuren die afbreuk doet aan verworven rechten op het vlak van milieubescherming en het niveau van bescherming vermindert. Hebt u garanties dat het uitstel van de LEZ niet zal worden teruggefloten om juridische redenen?

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Sans refaire le débat que nous avons eu en commission, je pense qu'il est important de rappeler quelques points importants de ce dossier. Le groupe DéFI est demandeur de dérogations pratiques et ciblées, par exemple pour les personnes qui roulent peu ou celles qui nécessitent des soins médicaux réguliers. Nous ne sommes par contre pas favorables à un report généralisé de la LEZ. En effet, la question de la santé de nos concitoyens n'a pas de prix, mais demande des mesures ciblées.

C'est en ce sens que nous redéposons ici nos amendements déjà déposés en commission. Nous avons soutenu l'amendement de Vooruit.brussels, visant à réserver le report de la LEZ aux personnes qui bénéficient de l'intervention majorée de l'assurance soins de santé. Nous redéposons donc nos amendements qui concernent les personnes qui roulent très peu et celles qui sont les plus vulnérables, par exemple celles qui ne disposent pas du statut de personne à mobilité réduite, mais qui souffrent de maladie grave ou handicapante et qui sont incapables d'utiliser les transports publics en raison de leur état de santé. Cette mesure fonctionne très bien, par exemple, à Londres.

Pour rappel, la LEZ a été introduite en 2018 à Bruxelles par Céline Fremault, du groupe cdH, devenu depuis Les Engagés. Il faut reconnaître que les résultats en ont été encourageants. Ils sont par ailleurs nécessaires pour préserver la qualité de vie et la santé des Bruxellois. La première décision prise aujourd'hui par Les Engagés, anciennement cdH, grands défenseurs de la santé, est donc précisément une mesure qui va à l'encontre de la santé de tous les Bruxellois.

Rappelons les faits : notre capitale fait partie des villes les plus polluées d'Europe. Chaque année, plus de 900 Bruxellois meurent prématurément à cause de la mauvaise qualité de l'air. La pollution de l'air est également un gouffre financier : en 2018, elle a coûté 1,6 milliard d'euros à la Région bruxelloise, soit environ 1.400 euros par Bruxellois pour cette seule année.

Les enfants sont particulièrement vulnérables, c'est également un fait. Le journal Le Soir titrait, il y a quelques jours, que plus de 120 écoles fondamentales à Bruxelles sont exposées à des concentrations de polluants atmosphériques largement supérieures aux recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Devrons-nous inclure des masques à gaz dans les fournitures scolaires ?

Les Engagés semblent nous dire que le report de cette LEZ n'aura pas d'impact sur la santé. En tout cas, M. De Beukelaer se contorsionne pour nous le dire. Mais que répond-on aux médecins et aux scientifiques qui tirent la sonnette d'alarme ?

Je me permets aussi de rappeler le principe de standstill. Le législateur belge a consacré le droit à la protection d'un environnement sain dans l'article 23 de la Constitution. Cet

2123 *Mijnheer De Beukelaer, uw bewering dat het uitstel van de LEZ niet wordt ingegeven door electorale redenen is niet geloofwaardig. Waarom hebben we dan bijvoorbeeld geen experts uitgenodigd om hun visie te geven? Daar was tijd genoeg voor in de commissies.*

De LEZ is te belangrijk voor dergelijke electorale spelletjes. Het gaat om de gezondheid van 1.249.547 inwoners en vooral van de burgers in de armere wijken, die het zwaarst vervuild zijn.

U verwijst naar de andere gewesten en vindt dat het Brussels Gewest zijn tijdschema voor de LEZ daarop moet afstemmen, maar met een uitstel van twee jaar lopen de agenda's nog steeds niet gelijk. Er is geen tegenstelling tussen de gewesten, maar die tekent zich wel af tussen stad en platteland en Brussel is nu eenmaal een stadsgewest.

Er zijn nog andere dringende maatregelen nodig om de luchtkwaliteit te verbeteren: minder autoverkeer en meer groen in de wijken, autodelen, leveringen van pakjes in verdeelcentra in plaats van aan huis of de ontwikkeling van het gewestelijk expresnet.

Wallonië en Vlaanderen willen een wegvignet invoeren. Waarom doet Brussel niets, terwijl de Brusselaars net het meest lijden onder de files?

Ook een verbod op nachtvluchten is een voor de hand liggende maatregel. Waarom worden automobilisten opgezadeld met de LEZ, terwijl luchtvaartmaatschappijen buiten schot blijven?

Een afdoende en pragmatische optie is ten slotte het ondersteunen van burgers om de verbrandingsoven van hun voertuig te vervangen door een elektrische motor.

Om al die maatregelen uit te voeren, hebben we natuurlijk wel een volwaardige regering nodig.

article est particulier, car une obligation de standstill en est déduite. Elle empêche le législateur de légiférer à rebours sur des droits déjà acquis, et ainsi de diminuer le niveau de protection atteint. On est dès lors en droit de se demander quelles garanties juridiques il y a dans le cas d'un report de la LEZ. Avez-vous ces garanties ?

Monsieur De Beukelaer, vous nous dites que ce n'est pas une mesure électorale, même si nous sommes à dix jours des élections communales. Pourquoi, en ce cas, n'avons-nous pas pu entendre de juristes et de médecins en commission pour permettre aux parlementaires, qui ne sont pas tous spécialisés dans l'une ou l'autre de ces disciplines, de voter en meilleure connaissance de cause ? Je n'ai pourtant pas l'impression que l'agenda des commissions était saturé au point d'empêcher de prendre les quelques jours supplémentaires demandés pour de telles auditions.

Pour le groupe DéFI, la LEZ ne peut pas faire l'objet de petits calculs politiques à la veille des élections. Il s'agit uniquement d'une mesure de santé publique pour les 1.249.547 habitants de la capitale, particulièrement ceux des quartiers plus populaires où la verdure est malheureusement plus rare et la pollution nettement plus marquée.

Dans vos interventions, vous comparez souvent Bruxelles aux autres Régions. Selon vous, la Flandre ayant repoussé la mesure d'une année, nous devons nous aligner sur son calendrier ; Bruxelles ne peut s'insulariser. Je vous invite à un peu de sérieux : en repoussant la mesure de deux ans, nous serons de toute manière en décalage !

Répétons de nouveau que le cœur de la problématique n'est pas une opposition entre Régions, mais entre la ville et la campagne. Nous sommes en territoire urbain, à l'instar de Liège ou de Charleroi qui mériteraient aussi une réflexion sur la LEZ.

Les chantiers nécessitant des mesures urgentes pour améliorer la qualité de l'air sont effectivement nombreux. Outre la LEZ, évoquons les quartiers plus apaisés, les rues plus vertes, une solide incitation à choisir une livraison en points relais plutôt qu'à domicile, le développement de l'autopartage, sans oublier l'inauguration du réseau express régional (j'en rêve depuis ma naissance !) qui permettrait à une partie des quelque 150.000 voitures de navetteurs circulant chaque jour dans notre capitale d'éviter de remonter jusqu'au centre-ville.

La Wallonie et la Flandre vont instaurer la vignette automobile ; nous allons donc payer pour rouler vers les Ardennes et vers la côte. Pourquoi les Bruxellois qui souffrent au quotidien de la congestion automobile sont-ils en reste ?

Par ailleurs, l'interdiction des vols de nuit me semble une évidence : ces poubelles volantes polluent et dérangent impunément des centaines de milliers de Bruxellois et d'habitants de la périphérie chaque jour. Je citerai encore

²¹²⁵ *DéFI pleit voor gerichte maatregelen en zal dan ook het amendement van Vooruit.brussels ondersteunen over een uitstel van de LEZ voor de begunstigen van de verhoogde tegemoetkoming. We zullen ook onze eigen amendementen opnieuw indienen, op grond waarvan een uitzondering zou worden toegekend aan mensen die hun wagen zelden gebruiken of wegens ziekte of een handicap moeilijk het openbaar vervoer kunnen nemen.*

(Applaus bij DéFI)

²¹²⁹ **De heer Jan Busselen (PVDA).**- Eén zaak is duidelijk in dit debat, en ook in het bredere mobiliteitsdebat in Brussel: er is een grote kloof ontstaan tussen enerzijds een sociaal onrechtvaardige en dogmatische visie op mobiliteit en anderzijds de sociaal-economische realiteit van een groot deel van de werkende Brusselse bevolking. De huidige ordonnantie houdt geen rekening met het feit dat duizenden gezinnen op economisch en sociaal vlak afhankelijk zijn van hun wagen. Het gaat om mensen die zonder wagen niet op hun werk geraken, mensen die hun baan zouden verliezen. Die realiteit lijken de groenen echter totaal niet te begrijpen.

Het gaat om arbeiders, kleine zelfstandigen, thuisverplegers, leveranciers, taxichauffeurs, verpleegkundigen, bus- en trambestuurders, schoonmaakpersoneel enzovoort, mensen uit sectoren voor wie we collectief applaudisseerden tijdens de coronacrisis; mensen die niet de luxe hebben om hun werkuren zelf te kiezen: horecapersoneel, bewakers en loodgieters, maar evengoed mensen met een handicap of met een beperkte mobiliteit; mensen die hard moeten werken voor een relatief laag loon, die buiten alle sociale voordeeltarieven vallen voor hun waterfactuur, energie en huisvesting, en die ook geen geld hebben om zomaar een nieuwe auto te kopen.

De groenen zeggen dat er genoeg tijd geweest is om de mobiliteitsgewoonten te veranderen, maar dat is het probleem niet. Het probleem is dat velen de middelen niet hebben om een nieuwe elektrische auto te kopen en dat velen geen geloofwaardige verbinding hebben via het openbaar vervoer. Het is geen kwestie van een gebrek aan tijd, maar een kwestie van sociale ongelijkheid.

l'injustice d'imposer la LEZ aux automobilistes, sans prendre la moindre mesure pour les gros cargos.

Je conclurai sur le rétrofit, soit la possibilité de transformer un moteur thermique en moteur électrique, piste que j'ai beaucoup étudiée durant la législature précédente et qui s'est avérée une réponse pertinente et pragmatique pour les petits utilitaires à Bruxelles, par exemple, et devrait dès lors être encouragée.

Pour mettre tout cela en œuvre, nous aurions bien entendu besoin d'un gouvernement de plein exercice.

Nous plaidons résolument en faveur de mesures d'adaptation ciblées et soutenons l'amendement déposé par le groupe Vooruit.brussels afin de permettre le report de la LEZ pour les bénéficiaires de l'intervention majorée.

Par ailleurs, comme je vous l'ai dit, nous redéposerons nos deux amendements afin qu'une dérogation puisse être accordée aux personnes qui utilisent très peu leur voiture, de même qu'aux personnes vulnérables qui ne jouissent pas du statut de personne à mobilité réduite, mais qui souffrent d'une maladie grave ou handicapante les empêchant d'emprunter les transports publics.

(Applaudissements sur les bancs de DéFI)

M. Jan Busselen (PVDA) (en néerlandais).- *Un fossé énorme s'est creusé entre une vision socialement injuste et dogmatique de la mobilité, d'une part, et la réalité socioéconomique d'une grande partie de la population active bruxelloise, d'autre part. L'ordonnance actuelle ne tient pas compte de la dépendance économique et sociale de milliers de familles vis-à-vis de leur voiture.*

Il s'agit de travailleurs, de petits indépendants, d'infirmières à domicile, de chauffeurs de taxi, etc., qui n'ont pas le luxe de choisir eux-mêmes leurs horaires de travail. Ils doivent trimer pour un salaire relativement bas, ne bénéficient d'aucune aide sociale pour payer leurs factures de base, et n'ont pas l'argent nécessaire pour s'acheter un véhicule électrique. Sans parler de l'absence de connexions crédibles en transports publics. Ce n'est donc pas une question de manque de temps pour acquérir de nouvelles habitudes de mobilité, mais un problème d'inégalité sociale.

Par ailleurs, on entend souvent qu'un Bruxellois sur deux n'a pas de voiture, mais si l'on examine les chiffres, on constate que la composition de la famille influence beaucoup la possession d'une voiture puisque 70 % des familles avec deux enfants en ont une. Celles-ci doivent faire face à un manque d'écoles, de crèches de quartier, de soins de santé de proximité, d'infrastructures sportives et d'espaces verts. Apparemment, il est plus facile de punir les gens que d'assurer des services publics forts.

Il faut vivre dans une bulle pour ne pas voir cette réalité sociale !

Neem bijvoorbeeld gezinnen met jonge kinderen. In mijn gemeente is er plaats voor een op drie kinderen in de crèche. Veel gezinnen zijn genoodzaakt om kinderopvang te zoeken in andere gemeenten of om kleine kinderen naar verschillende scholen te brengen voor het werk.

Het is ook interessant om te kijken naar het percentage van autobezitters. Heel vaak wordt gezegd dat slechts een op de twee Brusselaars een auto heeft, maar als we kijken naar de cijfers van gezinnen met twee kinderen, stijgt het percentage autobezitters al naar 70%. Die zijn niet allemaal Franstalig en ze zijn evenmin allemaal tegen Good Move. Ze missen wel sterke openbare diensten: voldoende scholen, genoeg crèches in de buurt, een toereikend lokaal zorgaanbod, sportinfrastructuur en groen. Die diensten kunnen ervoor zorgen dat mensen minder verplaatsingen moeten maken en dus gemakkelijker de auto kunnen laten staan.

Blijkbaar is het echter gemakkelijker om mensen te bestraffen dan om te zorgen voor degelijke openbare dienstverlening. Sommigen beschuldigen iedereen die om uitstel vraagt, ervan dat ze niets geven om de luchtkwaliteit. We horen ook beweren dat het allemaal de schuld is van de Franstalige partijen. Een nieuw communautair front tekent zich af, maar daar klopt helemaal niets van. Ook Open Vld heeft de ordonnantie van de PS en de MR ondertekend. Team Fouad Ahidar, de PVDA en Vooruit.brussels hebben allemaal een voorstel van ordonnantie ingediend. Dat deden ze net omdat er een sociale realiteit is die alleen kan worden ontkend door wie in een bubbel leeft in Brussel.

(De heer Bertin Mampaka Mankamba treedt opnieuw als voorzitter op)

²¹³³ Mijnheer Bex, dat u, als lid van een groene partij, hier nu een communautaire kwestie van wilt maken, is hallucinant! Zo komen we geen stap verder. Als we de luchtkwaliteit drastisch willen verbeteren, dan kunnen we niet om de vraag heen hoe we mensen ertoe kunnen aanzetten om zich op een andere manier te verplaatsen en welke alternatieven we moeten invoeren.

Het openbaar vervoer is een fundamentele pijler op dat vlak. We moeten zorgen voor nieuwe lijnen die Brusselse gemeenten beter met elkaar verbinden, een betere samenwerking tussen de verschillende openbaarvervoersmaatschappijen, goedkoper openbaar vervoer, hogere frequenties enzovoort.

Tien jaar geleden nam ik de trein om van Jette naar Schaarbeek te gaan, omdat er geen school was in mijn gemeente. Die verbinding bestaat niet meer. Er is wel een supersnelle treinverbinding tussen Jette en Etterbeek, maar niet tijdens het weekend. We hadden nochtans een groene federale minister van Mobiliteit. Toch waren er nooit zoveel vertragingen en afgelaste treinen als de afgelopen jaren.

Ook bij de MIVB zijn er steeds meer problemen. Zo zijn er dagelijks roltrappen die niet werken, vertragingen op het net en afgeschafte Noctislijnen en vallen sommige metrostellen bijna

(M. Bertin Mampaka Mankamba reprend place au fauteuil présidentiel)

M. Bex, il est hallucinant qu'en tant qu'écologiste, vous vouliez faire de cette question un problème communautaire ! Si nous voulons améliorer radicalement la qualité de l'air, il nous faudra trouver des moyens d'encourager les gens à se déplacer autrement.

Les transports publics sont un pilier fondamental à cet égard. Nous avons besoin de nouvelles lignes qui relient davantage les communes bruxelloises, d'une meilleure coopération entre les différentes sociétés de transport public, de tarifs moins chers, de fréquences plus élevées, etc.

Or il n'y a jamais eu autant de retards et d'annulations de trains que ces dernières années, bien que le ministre fédéral de la Mobilité ait été un Ecolo ! Et les problèmes sont également de plus en plus nombreux à la STIB. Le PVDA demande, à cet égard, le renforcement des transports publics et leur gratuité. Voilà une mesure sociale et environnementale qui unirait les gens au lieu de les opposer.

M. Bex, vous dites que vous n'avez rien à apprendre du PVDA et du PTB. Pourtant, vous avez voté contre nos propositions visant à avancer les heures de départ des premiers métros, à étendre le réseau Noctis, à renforcer la prévention et la

uit elkaar. Dat is het probleem: enerzijds schieten de alternatieve vervoermiddelen tekort en worden de tickets zelfs duurder voor werkende mensen, anderzijds vindt u dat mensen maar een nieuwe wagen moeten kopen omdat ze daarvoor tijd genoeg gehad hebben. Natuurlijk worden mensen dan boos en ontstaat er een kloof. Er zijn alternatieven nodig. Daarom roept de PVDA ertoe op het openbaar vervoer te versterken en het gratis te maken.

Mijnheer Bex, u zegt zelf dat Groen niets te leren heeft van de PVDA, omdat u een abonnement voor de prijs van 1 euro per maand hebt ingevoerd in Brussel. Dat klopt, en het is inderdaad een succes. Waarom stemt u dan tegen ons voorstel om dat tarief uit te breiden naar dat deel van de bevolking dat zijn auto gebruikt om zich te verplaatsen?

U zegt dat u zich op feiten baseert. Waarom voert u dan geen gratis openbaar vervoer in, zoals in Duinkerke, Montpellier en Luxemburg? Dat is pas een sociale en ecologische maatregel, die mensen verenigt in plaats van ze tegen elkaar op te zetten.

U zegt dat u niets te leren hebt van de PVDA en de PTB. Wij hebben nochtans een voorstel ingediend om de vertrektijden van de eerste metro's te vervroegen. U stemde echter tegen. Ook toen we voorstelden om het Noctisnetwerk uit te breiden, stemde u tegen, net als toen we voorstelden om de preventie en veiligheid op het MIVB-net te versterken. U verwierp eveneens ons voorstel om het terrein van Schaarbeek-Vorming om te vormen tot een multimodaal knooppunt om zo duizenden vrachtwagens van de weg te halen en het vervoer via spoor en binnenvaart te versterken. Wij hebben dus ontzettend veel voorstellen gedaan om een klimaatvriendelijk en sociaal mobiliteitsbeleid uit te bouwen, maar elke keer stemden de groenen tegen.

Zouden de voorstellen van de PVDA en de PTB de luchtkwaliteit in het gewest dan niet aanzienlijk verbeteren? Is het massaal afdanken van auto's die nog werken, om ze te vervangen door nieuwe exemplaren, soms het enige wondermiddel om de luchtkwaliteit te verbeteren?

²¹³⁵ Wij willen zo snel mogelijk sociale alternatieven voor de duizenden gezinnen die er vandaag geen hebben, in het belang van de luchtkwaliteit van alle inwoners.

Mijnheer Bex, luchtkwaliteit is ook een prioriteit voor onze partij. We zullen al onze voorstellen voor een duurzame mobiliteit ook tijdens deze zittingsperiode opnieuw indienen en hopelijk zal uw partij er nu wel voor stemmen, maar we doen niet mee aan een eenzijdig bestraffend ecologisch beleid, want het is net die aanpak die antisociaal is en bij veel werkende mensen afkeer opwekt van het klimaatdebat. Het zijn net die mensen die we moeten betrekken bij de klimaatuitdagingen van morgen.

(Applaus bij de PTB)

sécurité sur le réseau de la STIB, et à transformer le site de Schaerbeek-Formation en un pôle multimodal, autant de mesures qui permettraient pourtant d'améliorer sensiblement la qualité de l'air dans la Région.

M. Bex, nous soumettrons à nouveau toutes ces propositions au cours de cette législature, et nous espérons que votre parti les soutiendra cette fois-ci. Mais nous ne participerons pas à une politique écologique punitive unilatérale, car c'est précisément cette approche antisociale qui suscite la réticence de nombreux travailleurs.

(Applaudissements sur les bancs du PTB)

2139 **De heer Benjamin Dalle (cd&v).**- Iedereen is het erover eens dat de gezondheid van de Brusselaars het hoogste goed is. We weten dat het wegvervoer de belangrijkste oorzaak van uitstoot van stikstofdioxide en fijnstof is. Daarom is de lage-emissiezone (LEZ) een heel belangrijke en bovendien doeltreffende maatregel om de volksgezondheid te ondersteunen en de luchtkwaliteit in het algemeen te verbeteren.

Het gaat hier dus om een zeer belangrijk dossier. Verscheidene parlementsleden zeiden dat het in wezen geen communautair dossier betreft, en ze hebben gelijk. De standpunten lopen zowel aan Franstalige als aan Nederlandstalige kant uiteen. Het is echter sinds de oprichting van het Brussels Gewest in 1989 een traditie om over alle belangrijke dossiers te overleggen met beide taalgroepen en als het kan ook over de grenzen van meerderheid en oppositie heen. Dat is des te belangrijker als de partijen van de huidige regering in lopende zaken geen meerderheid in het parlement meer hebben.

Het zou dan ook logisch zijn geweest als er over dit dossier grondig overleg had plaatsgevonden met alle geïnteresseerde fracties in het parlement. Ik kan u verzekeren dat de cd&v-fractie bereid was om dit dossier mee te bespreken. Het argument van de indienende partijen dat er aan Nederlandstalige kant nog geen meerderheid is, kan mij volstrekt niet overtuigen. Het is een voorwendsel om eenzijdig, zonder overleg met de Vlaamse partijen, dit voorstel in te dienen. De indieners zeiden terecht: "Het feit dat er geen regering met volheid van bevoegdheid is, mag niet verhinderen dat er in dit parlement voort wordt gewerkt aan een belangrijk dossier zoals dat van de LEZ." Ik ben het daar helemaal mee eens. Er was echter geen enkele reden om niet alle fracties te raadplegen om na te gaan of er een voorstel aanvaard kon worden met een groot draagvlak in beide taalgroepen. Dat dat niet gebeurde, betreurt ik ten zeerste.

Mijnheer De Beukelaer, ik waardeer in het bijzonder uw verklaring dat u respect hebt voor het delicate evenwicht dat in deze stad bestaat. Dat evenwicht houdt in dat Nederlands- en Franstaligen altijd tot akkoorden en compromissen trachten te komen.

2141 Daarnaast hebt u ook gezegd dat dit geen precedent is en dat deze aanpak niet voor herhaling vatbaar is. Op deze manier willen we onze stad niet besturen.

Eenzelfde constructieve teneur heb ik veel minder gehoord bij de andere indienende partijen. De heer Leisterh zei dat deze aanpak ook rond de begroting zal worden gehanteerd. Ook rond dat thema willen de toekomstige Franstalige meerderheidspartijen niet wachten en willen ze stappen zetten.

Wat verhindert hem om daarover te overleggen met de toekomstige Nederlandstalige meerderheidspartijen? Het parlement moet inderdaad dringend aan de slag, maar er is geen reden om daar de Nederlandstalige partijen niet bij te betrekken.

M. Benjamin Dalle (cd&v) (en néerlandais).- *La LEZ est une mesure essentielle qui contribue à la santé publique et à la qualité de l'air en général.*

Il ne s'agit pas d'un dossier communautaire puisque les positions divergent tant du côté néerlandophone que du côté francophone. Depuis la création de la Région bruxelloise, il est de tradition de consulter les deux groupes linguistiques sur des sujets importants, au-delà du clivage majorité-opposition. Cette coutume est d'autant plus cruciale que le gouvernement actuel en affaires courantes n'a plus la majorité au sein du Parlement.

Je partage tout à fait le souhait des auteurs de la proposition d'avancer, même en l'absence de gouvernement de plein exercice. Néanmoins, je regrette que tous les groupes n'aient pas été consultés afin de tenter de parvenir à un texte soutenu par les deux groupes linguistiques.

Monsieur De Beukelaer, j'apprécie votre volonté de respecter le délicat équilibre qui existe à Bruxelles. Vous affirmez qu'il ne s'agira pas d'un précédent, mais les autres auteurs ne sont pas aussi constructifs. M. Leisterh a déclaré vouloir adopter la même approche concernant le budget. Pourquoi ne pas associer les futurs partis néerlandophones de la majorité à ces débats, certes urgents ?

Vu l'absence regrettable de M. Laaouej, l'un de ses collègues pourra-t-il lui transmettre mon message ?

(Remarques sur les bancs du PS)

M. Laaouej a annoncé qu'il souhaitait réformer, voire supprimer les garanties dont bénéficient les néerlandophones, ce qui serait

Het is jammer dat collega Laaouej er even niet is. Misschien kan iemand van de PS-fractie hem op de hoogte brengen van wat ik zal zeggen?

(Opmerkingen bij de PS)

De heer Laaouej heeft namelijk verklaard nog een stap verder te willen gaan. Volgens hem zijn de gewestelijke garanties voor de Nederlandstaligen te verregaand en moeten die grondig worden herzien of zelfs afgeschaft. Dat is bijzonder problematisch.

Denken beide heren werkelijk dat een dergelijke houding geen reactie zal uitlokken op het federale niveau? Hun houding is bijzonder betreuenswaardig. Ze zouden veel kunnen leren van de houding van de heer De Beukelaer.

Wat de inhoud betreft heb ik in de commissie al regelmatig gewezen op de problemen met dit voorstel. Ik heb heel duidelijk gezegd dat het geen toonbeeld is van goed bestuur, en dat is nog eufemistisch uitgedrukt. Vandaag wil ik wijzen op een aantal kleinere elementen.

Ten eerste gaat cd&v niet akkoord met een uitstel van twee jaar. Toch is het zo, beste collega's van Groen, Ecolo en de zittende meerderheid, dat een kort uitstel onvermijdelijk was geworden. De huidige regering heeft immers onvoldoende geïnvesteerd in informatie, bewustmaking en ondersteuning. Wat informatie en bewustmaking betreft, heb ik samen met de collega's van DéFI in de commissie een voorstel van amendement ingediend om de automobilisten in de overgangperiode te informeren aan de hand van een persoonlijke brief waarin ze duidelijkheid krijgen over de datum waarop hun auto niet langer in de LEZ toegestaan is, evenals over de sancties en de begeleidende maatregelen.

²¹⁴⁵ Ik waardeer dat de indieners van het voorstel dit amendement ook hebben gesteund. Jammer genoeg heeft deze regering dat onvoldoende gedaan.

Ook de ondersteuning liet te wensen over. De regering beweert dat er de laatste vijf jaar meer middelen zijn uitgetrokken om die op te voeren. Dat klopt voor mensen die hun wagen opgeven om over te stappen op openbaar vervoer of de fiets. Cd&v is het erover eens dat het belangrijk is om op die manier te werken, maar het volstaat niet. Er zijn ook mensen die om goede redenen een wagen nodig hebben, die vandaag met een vervuilende diesel rijden en die een elektrische wagen wensen te kopen, maar daarvoor de middelen niet hebben.

De collega's van de PS moeten misschien eens gaan kijken naar Parijs en inspiratie opdoen bij burgemeester Hidalgo. Ze waren heel trots op de LEZ onder de regering-Vervoort, maar hebben geen ondersteuning geboden. Dat is een tweede reden waarom vandaag een klein uitstel helaas onvermijdelijk is geworden.

Er kwam een voorstel van cd&v om het uitstel te beperken tot een jaar. We hebben daarover jammer genoeg geen consensus

très problématique. MM. Leisterh et Laaouej pensent-ils que leur attitude n'aura pas de répercussions au niveau fédéral ?

Sur le fond, nous sommes loin d'un modèle de bonne gouvernance.

Pour le cd&v, un report à plus brève échéance que deux ans est devenu inévitable en raison du manque d'information, de sensibilisation et d'aide de la part du gouvernement actuel. En commission, mes collègues de DéFI et moi-même avons déposé un amendement visant à informer personnellement les automobilistes par courrier pendant la période de transition. Les auteurs de la proposition ont soutenu cet amendement, mais pas le gouvernement.

Quant aux aides prévues, elles sont insuffisantes, ne ciblant que les personnes qui renoncent à leur voiture au profit des transports publics ou du vélo. Or, pour certains, la voiture est indispensable et tous n'ont pas les moyens de la remplacer par un véhicule électrique.

Notre proposition de limiter le report à un an n'a malheureusement pas fait consensus.

En commission, les débats ont aussi porté sur le principe de standstill. Cependant, les auteurs de la proposition ont clairement indiqué qu'à l'exception de ce report de deux ans, ils souhaitaient maintenir le calendrier établi.

kunnen bereiken. Het is nochtans een redelijk voorstel waarin rekening wordt gehouden met eenieders bekommernissen.

In de commissie ging het ook over de standstill. Dat is een interessant debat onder juristen. Maar vooral het argument van de indieners is van belang. Ze zeggen heel duidelijk dat ze wensen dat de agenda zoals die nu bestaat, wordt aangehouden.

Met een uitstel van twee jaar zal er een eerste verstrenging plaatsvinden op 1 januari 2027 en vervolgens pas een tweede een jaar later, op 1 januari 2028. In 2030 volgt dan het verbod op dieselwagens en in 2035 op benzinewagens. Er zijn parlementsleden, onder wie de heer De Beukelaer, die duidelijk zeggen dat ze die planning aanhouden. Dat is een belangrijk gegeven ten aanzien van de standstill. Ik heb de heer Weytsman in de commissie iets vergelijkbaars horen beweren.

²¹⁴⁷ Mijnheer Ikazban, van u heb ik dat echter niet gehoord. Integendeel, ik hoorde uw fractie trots zeggen dat ze in de huidige regering de enige was die ruim voor de verkiezingen verklaarde dat ze uitstel wenste.

Kunt u, net als de andere indieners dat deden, bevestigen dat u in 2027 niet opnieuw zult pleiten voor uitstel van een tweede verstrakking op 1 januari 2028? Dat is een eenvoudige vraag waarop u wat mij betreft met een simpel ja kunt antwoorden.

(Opmerkingen van de heer Ikazban)

We mogen geen parlementsleden ondervragen, maar het betreft hier wel een voorstel dat door parlementsleden is ingediend. Het is dan ook niet de regering die de interpretatie van de ordonnantie bepaalt. Dat doen de indieners. Daarnaast bepaalt u ook bij eventuele procedures voor het Grondwettelijk Hof hoe dat zal oordelen. Voor de standstill is uw antwoord belangrijk. Ik vind dan ook dat de Brusselaars mogen weten welk standpunt u daarover inneemt.

De cd&v zal zich bij de stemming over dit voorstel van ordonnantie onthouden, wegens de gebruikte methode en omdat we betreuren dat ons amendement over een uitstel met één jaar niet aanvaard is.

²¹⁵¹ **De voorzitter.-** Voor de samengevoegde algemene bespreking van deze voorstellen van ordonnantie kreeg elke fractie twintig minuten spreektijd. Op algemeen verzoek voeg ik daar nog drie extra minuten per fractie aan toe voor een repliek.

²¹⁵³ **De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)** *(in het Frans).*- *De groenen baseren zich op een rapport van Leefmilieu Brussel dat uitgaat van een ander scenario dan waar we vandaag*

Monsieur Ikazban, je n'en ai pas entendu autant de votre part. Pouvez-vous me confirmer qu'en 2027, vous ne plaidez pas pour un nouveau report ?

(Remarques de M. Ikazban)

Nous ne pouvons pas interroger les députés, mais il s'agit d'une proposition émanant de députés. Son interprétation ne relève donc pas du gouvernement, mais de ses auteurs. De plus, votre réponse est importante par rapport au standstill.

Lors du vote, le cd&v s'abstiendra en raison de la méthode utilisée et du rejet de son amendement limitant le report à un an.

M. le président.- En début de séance, nous avons convenu que, pour la discussion générale conjointe de cette proposition d'ordonnance, un temps de parole de 20 minutes par groupe politique serait suffisant.

Toutefois, étant donné que vous êtes nombreux dans cette assemblée à insister pour que soit octroyé un temps de réplique supplémentaire, trois minutes sont accordées aux groupes qui souhaitent encore intervenir.

M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).- Vous, les écologistes, faites toujours référence dans ce débat à un rapport qui est une fake news. Je rappelle qu'il se base sur une hypothèse qui n'est pas celle de la décision prise aujourd'hui. Si c'est la manière avec laquelle vous comptez faire de l'opposition durant

over stemmen. Als ze op die manier oppositie gaan voeren, getuigt dat niet bepaald van goed beleid.

In Wallonië heeft Ecolo de LEZ afgevoerd met als argument dat die enkel nuttig is in de steden, maar desondanks is er nog steeds geen LEZ in de steden waar Ecolo al vijf jaar aan de macht is, zoals Charleroi, Bergen, La Louvière...

2153 **Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)** *(in het Frans)*.- *Vergeet Namen niet!*

2153 **De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)** *(in het Frans)*.- *Ecolo getuigt dus van hetzelfde gebrek aan ambitie waar het ons van beschuldigt!*

Mijnheer de Patoul, u vraagt hoe wij reageren op de bezwaren van artsen. Het uitstel is net bedoeld om het globale LEZ-proces in stand te houden door te vermijden dat de bevolking afhaakt. Als we nu te hard doorduwen, komen er morgen klimaatsceptische partijen aan de macht die alles terugdraaien.

(Applaus bij Les Engagés, de MR en Open Vld)

2161 **De heer Jamal Ikazban (PS)** *(in het Frans)*.- *Mijnheer Dalle, het antwoord op uw vraag staat in de tekst: "alleen twee jaar".*

Voorts kan ik leven met beledigingen jegens mijn fractie, maar niet met de stigmatiserende uitspraken over burgers die hun kinderen naar school zouden brengen in vuilnisbakken.

(Applaus van talrijke leden, levendig applaus bij de PS en de MR)

De realiteit is dat vele ouders geen andere keuze hebben dan hun kinderen weg te brengen in zulke vervuulende wagens. Door die als vuilnisbakken te bestempelen, getuigt u van minachting voor

cinq ans, c'est tout sauf de la bonne gouvernance que vous prônez pourtant en permanence.

Les imprécisions que vous évoquiez dans l'ordonnance en justifiant le rapport de Bruxelles Environnement sont fausses. Vous faites preuve de beaucoup de mépris pour le personnel de Bruxelles Environnement en pensant qu'il est incapable de lire une ordonnance correctement comme nous l'avons écrite. Nous pouvons nous asseoir l'un à côté de l'autre, Mme Pauthier, et parcourir le texte ligne par ligne.

Je n'ai pas entendu les écologistes wallons dire d'eux-mêmes qu'ils manquaient d'ambition en matière sanitaire ou environnementale quand ils ont abrogé le décret relatif à la LEZ en Wallonie. Vous rétorquez : « C'est parce que nous ne voulions le faire que dans les grandes villes... ». Donc, à Charleroi, Mons, La Louvière... des villes où Ecolo est au pouvoir depuis plus de cinq ans, il n'y a pas de LEZ !

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- N'oubliez pas Namur !

M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).- Vous êtes parfaitement capables de la mettre en œuvre. Arrêtez de nous bassiner avec ce manque d'ambition alors que vous-mêmes, là où vous pouviez le faire, vous ne l'avez pas fait ! Pire, vous avez fait volte face en abrogeant un décret mis en œuvre par Les Engagés et qui aurait permis d'être ambitieux.

M. de Patoul, vous demandez ce que l'on répond aux médecins. J'ai tenté de vous l'expliquer durant vingt minutes précédemment. La décision de report prise aujourd'hui a pour objectif de préserver la trajectoire globale et l'amélioration continue qui doit se faire avec l'adhésion de la population. Si vous passez en force, que se passera-t-il ? Demain, ce sont des partis climatosceptiques, qui se moquent de la santé des citoyens et qui ont pris la parole aujourd'hui, qui organiseront un retour en arrière, et ce recul sera durable pour toute la population.

Si nous voulons garder une amélioration continue durant ces quinze ou vingt-cinq prochaines années, nous devons le faire avec un rythme soutenable pour tous.

(Applaudissements sur les bancs des Engagés, du MR et de l'Open Vld)

M. Jamal Ikazban (PS).- En réaction à la question de mon collègue Benjamin Dalle, je me contenterai de dire qu'il suffit de lire le texte et de m'écouter : « Alleen twee jaar » (seulement deux ans), telle est ma réponse.

Deuxièmement, en écoutant certains collègues, je considère que ce débat n'a servi à rien. Qu'on insulte les partis politiques, qu'on insulte mon groupe et qu'on nous traite de pollueurs, de parti « bagnolard » - j'ai même entendu quelqu'un parler de masques à gaz ! -, ce n'est pas grave. Mais reprocher aux citoyens n'ayant pas d'autre choix que de prendre la voiture de rouler dans des « poubelles » est une stigmatisation inacceptable ! Savez-vous

die burgers. De PS-fractie is er trots op dat wij voor die mensen opkomen!

(Applaus bij de PS)

Als politici moeten we de moed hebben om ons beleid te heroverwegen. Als we vaststellen dat duizenden gezinnen die het niet gemakkelijk hebben, benadeeld dreigen te worden, moeten we daar iets aan doen!

(Applaus) bij de PS)

ce qu'est une « poubelle » ? C'est ce qu'utilisent les parents pour conduire leurs enfants à l'école, à la crèche ou à leur activité extrascolaire !

(Applaudissements sur divers bancs, nourris sur les bancs du PS et du MR)

C'est dans des « poubelles » que certains enfants prennent leur petit-déjeuner le matin, parce que les parents ont peur d'arriver en retard au travail et de perdre leur emploi ! C'est dans des « poubelles » que des enfants se changent après l'école pour aller à leur entraînement sportif, à la danse ou au théâtre ! C'est cela, la réalité ! Et vous n'affichez que du mépris pour ces citoyens ! Sachez que mon groupe est fier de défendre ces gens-là, ces gens qu'on a laissés sur le côté !

(Applaudissements sur les bancs du PS)

En politique, il faut parfois avoir le courage de reconnaître ses erreurs. Il faut également avoir le courage d'évaluer ses politiques et de continuer à poursuivre ses objectifs de santé publique, plus précisément ses objectifs pour améliorer la qualité de l'air. Mais quand on voit que des milliers de familles risquent d'être pénalisées, qu'elles souffrent et qu'elles sont inquiètes, il faut les soutenir en étant à leurs côtés, pas seulement dans les discours, mais aussi dans les actes !

(Applaudissements sur les bancs du PS)

²¹⁶⁹ **Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** (in het Frans).- *Mevrouw Pauthier, waar haalt u het lef om de MR te bestempelen als partij van de pendelaars? Ecolo zat in de regering 2009-2014 en weigerde toen om een lage-emissiezone (LEZ) in te voeren, terwijl de luchtkwaliteit toen veel slechter was dan nu.*

Toen de MR in 2011 een LEZ voorstelde, hadden tweehonderd steden in Europa er al een en toch weigerden de groene partijen in Brussel er een in te voeren.

Mevrouw Huytebroeck verklaarde toen dat de invoering van lage-emissiezones een te hoge sociale en economische tol zou eisen van de overheid, de bedrijven en de inwoners!

Ik heb echt genoeg van dat geheven vingertje!

(Applaus van talrijke leden, levendig applaus bij de MR en de PS)

Voorts vinden wij het onaanvaardbaar dat de groenen de Brusselaars die het moeilijk hebben, willen laten betalen voor hun gebrek aan reactievermogen.

(Applaus van talrijke leden, levendig applaus bij de MR en de PS)

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Madame Pauthier, attaquer tous les partis qui ont cosigné le texte comme vous l'avez fait est indigne. Que signifie votre expression « parti des navetteurs » ? À titre personnel, je suis blessée par ces propos ! De plus, je les trouve gonflés, car venant d'un parti qui a refusé de mettre en place la zone de basses émissions (LEZ) pendant toute la législature 2009-2014, alors que Mme Huytebroeck et M. De Lille siégeaient au gouvernement. Or, à cette époque, la qualité de l'air était bien pire qu'aujourd'hui. D'ailleurs, la Belgique risquait à ce moment-là d'être condamnée par l'Europe, tant son air était pollué.

Vous nous dites aujourd'hui que 346 villes appliquent la LEZ. Savez-vous que, lorsque le MR a déposé son texte en 2011, 200 villes en Europe l'appliquaient déjà ? Pourtant, les écologistes bruxellois l'ont refusée !

Connaissez-vous les raisons pour lesquelles Mme Huytebroeck avait refusé de mettre la LEZ en place ? Je vais la citer : « Installer des zones de basses émissions impliquerait des coûts sociaux et économiques trop élevés, aussi bien pour les pouvoirs publics que pour les entreprises et les habitants. »

J'en ai franchement assez des donneurs et des donneuses de leçons !

(Applaudissements sur divers bancs, nourris sur les bancs du MR et du PS)

²¹⁷⁵ **Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)** *(in het Frans)*.- *Het verheugt me dat dit onderwerp u allen duidelijk beroert.*

Mijnheer De Beukelaer, in de tekst wordt wel degelijk het hele schema van de LEZ opgeschort.

Mevrouw d'Ursel, zonder automatische nummerplatherkenning was het moeilijk om een LEZ in te voeren.

(Opmerkingen van mevrouw d'Ursel)

Vandaag beschikken we wel over zulke camera's.

Mijnheer Ikazban, ik woon in Sint-Jans-Molenbeek, waar de bevolkingsdichtheid veel hoger is dan elders in het gewest en het gemiddelde inkomen veel lager. Veel mensen hebben daar geen auto en er wonen veel kinderen. De arts van mijn kinderen wees me twintig jaar geleden al op het probleem.

In 2009 zei u letterlijk dat uw kiezers oude dieselwagens hadden. U moet echter respecteren dat mijn kiezers ervoor kiezen om af te zien van een eigen wagen. Onze wijken liggen niet ver van een aantal grote invalswegen waar dagelijks tienduizenden voertuigen rijden. Dan kunnen dat maar beter schone voertuigen zijn!

De LEZ-fase die in 2025 moest ingaan, heeft betrekking op dieselloertuigen van meer dan negen jaar en benzinevoertuigen van meer dan twintig jaar. Die zijn verantwoordelijk voor 40% van de uitstoot van stikstofdioxide door auto's.

Ik herhaal dat ik besef dat die situatie niet gemakkelijk is voor mensen die geen andere wagen kunnen betalen. Het zijn echter ook de armste wijken die het meest te lijden hebben onder luchtvervuiling.

²¹⁸¹ *De LEZ is een kwestie van sociale rechtvaardigheid! Daarom hebben de groenen geijverd voor meer flankerende maatregelen.*

Il nous est, par ailleurs, difficile de supporter l'idée que les écologistes puissent faire payer à de nombreux Bruxellois en difficulté leur manque de réactivité antérieure.

(Applaudissements sur divers bancs, nourris sur les bancs du MR et du PS)

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- Je me réjouis de constater que le sujet vous touche.

M. De Beukelaer, le commentaire de votre texte suspend le tableau complet de la zone de basses émissions (LEZ). C'est écrit dans le texte.

Mme d'Ursel, il était difficile de mettre en place une LEZ sans caméras équipées d'un système de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation pour effectuer le contrôle.

(Remarques de Mme d'Ursel)

Aujourd'hui, nous disposons de ces caméras.

M. Ikazban, cher voisin, si le sujet me touche, c'est parce que j'habite à Molenbeek-Saint-Jean. Dans cette commune, la densité de la population est huit fois plus importante que dans le sud-est de la Région, les revenus sont moins élevés et la possession d'une voiture est beaucoup plus faible. La population est aussi plus jeune et compte beaucoup d'enfants. C'est justement la pédiatre de mes enfants qui m'a fait prendre conscience de ce problème il y a vingt ans, en 2002, lorsque ceux-ci souffraient de façon répétée de bronchiolites et de problèmes respiratoires.

Je me souviens qu'en 2009, lors des auditions sur le péage urbain dans cet hémicycle, vous avez tenu le même discours : « Mes électeurs ont de vieilles voitures diesel. » Respectez le fait que mes électeurs décident de se passer d'une voiture ! Nos quartiers centraux sont bien desservis par les transports publics, mais ils sont bordés par des axes tels que l'avenue Charles-Quint et le boulevard Léopold II, qui voient passer des dizaines de milliers de véhicules chaque jour. Autant que ce soient des voitures propres !

Le jalon de 2025 concerne des véhicules diesel de plus de neuf ans, datant du dieselgate, et des véhicules essence qui ont plus de vingt ans. Ces véhicules émettent 40 % des dioxydes d'azote émis par les automobiles. Par ailleurs, nous dépassons les normes de l'Organisation mondiale de la santé.

Certes, la situation n'est pas facile pour les gens qui n'ont pas les moyens de changer de voiture. Je l'ai dit deux fois en commission et deux fois aujourd'hui. Ne me faites pas de mauvais procès ! L'étude des Mutualités libres confirme que ce sont les quartiers les plus pauvres de Bruxelles qui supportent le plus lourd fardeau de la pollution atmosphérique.

La LEZ, c'est un enjeu de justice sociale ! Nous vous avons proposé de renforcer les mesures d'accompagnement. La ministre Van den Brandt a mis cette proposition sur la

(Opmerkingen van de heer Ikazban)

Wij hebben het amendement van Vooruit.brussels goedgekeurd dat voorzag in een uitstel voor begunstigden van de verhoogde tegemoetkoming. Een uitstel met één jaar was ook een mogelijkheid. U hebt er echter voor gekozen om de hele fase voor twee jaar uit te stellen, ten koste van de Nederlandstalige partijen en van de gezondheid van de Brusselaars.

(Rumoer)

(Opmerkingen van de heer Ikazban)

2189 *Wij hebben altijd gezegd dat we de mensen moesten helpen.*

(Woordenwisseling tussen de leden van Ecolo en Groen en die van de PS)

2189 **De voorzitter.-** Kalmte, alstublieft. Mevrouw Pauthier, uw spreektijd is op. Ik veronderstel dat de heer Bex zich bij u aansluit.

2195 **De heer Jamal Ikazban (PS)** *(in het Frans).*- *U hebt dat gezegd, maar niet gedaan.*

2197 **Mevrouw Isabelle Pauthier (Ecolo)** *(in het Frans).*- *U zegt dat wij mensen afslachten. Dat gaat wel erg ver! Wij hebben een heleboel sociale maatregelen en zelfs een werkgroep voorgesteld. Het moet nu maar eens gedaan zijn!*

(Applaus bij Ecolo en Groen)

2201 **De heer Jamal Ikazban (PS)** *(in het Frans).*- *In de commissievergadering heeft de heer Smet aangetoond dat alle sociale maatregelen waar Ecolo naar verwees, er waren gekomen op initiatief van de heer Rudi Vervoort en dus van de socialisten.*

Daarnaast blijf ik erbij dat u mensen sociaal wilt afslachten.

(Applaus bij de PS)

(Opmerkingen van de heer Soiresse Njall)

table dans le cadre des discussions relatives à la formation du gouvernement.

(Remarques de M. Ikazban)

Il était possible de reporter la mesure d'un an pour tout le monde. C'est ce qu'a proposé M. Dalle. Il était également possible de limiter le report aux bénéficiaires de l'intervention majorée, qui ne représentent que 31 % de la population. Nous avons d'ailleurs voté cet amendement de Vooruit.brussels proposant de les exonérer. Vous avez préféré passer outre et imposer un report de deux ans pour tous les véhicules diesel de l'Eurogate, foulant aux pieds les partis néerlandophones et la santé des Bruxellois.

(Rumeurs)

(Remarques de M. Ikazban)

On a toujours dit qu'il fallait aider les gens.

(Invectives entre les groupes Ecolo et Groen, et le PS)

M. le président.- Chers collègues, aidez-moi à ramener l'ordre. Mme Pauthier, votre temps de parole est épuisé. Je présume que M. Bex abondera dans votre sens.

M. Jamal Ikazban (PS).- Vous l'avez dit, c'est bien, mais vous ne l'avez pas fait !

Mme Isabelle Pauthier (Ecolo).- Vous nous accusez de massacrer les gens. C'est une accusation grave et outrancière ! Nous avons multiplié les exonérations, en particulier pour les personnes à mobilité réduite. Nous avons multiplié les mesures d'accompagnement social. Nous vous avons proposé un groupe de travail pour renforcer ces mesures. Cela suffit !

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

M. Jamal Ikazban (PS).- Si Mme Pauthier a le droit de s'exprimer en réplique, j'ai aussi le droit de dire un mot, après avoir été cité quinze fois.

M. Smet a dit quelque chose d'important lors de la précédente réunion de la commission. Alors qu'Ecolo faisait la liste de toutes les petites mesures sociales prises par le gouvernement, M. Smet a pris la parole pour dire que les membres d'Ecolo étaient de grands menteurs.

En effet, toutes ces mesures sociales avaient été mises sur la table du gouvernement par Rudi Vervoort. Les quelques mesures adoptées l'ont été à l'initiative des socialistes. C'est la grande différence entre parler et agir ! Je le confirme : vous voulez massacrer socialement les gens.

(Applaudissements sur les bancs du PS)

2207 **De heer Stijn Bex (Groen).**- Het debat over de lage-emissiezone is geen communautair debat. Ik heb dat ook nooit gezegd. De manier waarop het thema behandeld is, heeft daarentegen wel een communautaire dimensie, aangezien er in het debat totaal geen rekening is gehouden of overleg is gepleegd met de Nederlandstaligen en met de winnaar van de verkiezingen, waarvan iedereen vindt dat ze mee een regering moet vormen. De heer Busselen vindt dat misschien niet erg, maar dat is dan bij deze genoteerd.

De manier waarop het debat zich de laatste tien minuten heeft ontpoppen, maakt heel duidelijk waarover het eigenlijk gaat. Bepaalde politici gebruiken dit debat om filmpjes te maken, waarmee ze hopen mensen te kunnen overtuigen om volgende week zondag tijdens de gemeenteraadsverkiezingen voor hen te stemmen. Dat is de reden waarom het debat vandaag zo gepolariseerd is en waarom er zo scherp naar Groen en Ecolo wordt uitgehaald.

Ik hoop dat we na de gemeenteraadsverkiezingen wel op een constructieve manier aan politiek zullen kunnen doen. Ik ben daar echter niet zo gerust in. Mijnheer De Beukelaer, u kunt wel zeggen dat er niet aan de lage-emissiezone zal worden geraakt en dat het verdere tijdschema zal worden uitgevoerd, maar ik heb vandaag andere zaken gehoord en vooral veel argumenten die binnen twee of drie jaar nog steeds hetzelfde zullen zijn.

We moeten absoluut de mensen helpen om de transitie te maken.

(Opmerkingen van de heer Casier)

Ik hoop dus dat we op een serene manier zullen kunnen samenwerken. We moeten mensen helpen die het moeilijk hebben om de transitie te maken, maar we moeten de transitie, de evolutie richting een leefbare stad voortzetten. Als de partijen die vandaag dit voorstel door het parlement hebben geramd, willen dat Groen deelneemt aan de regering, dan zal het met een agenda moeten zijn waarin we aan een leefbare stad blijven werken. Dat is onze absolute voorwaarde om in een regering te stappen.

2211 **De heer Jonathan de Patoul (DéFI)** *(in het Frans)*.- *Ik betreur dat er te weinig geluisterd wordt naar de artsen, wetenschappers en juristen die niet overtuigd zijn van de argumenten die vandaag worden aangevoerd.*

De DéFI-fractie vreest dat we over twee jaar met hetzelfde probleem zullen zitten.

2213 **De voorzitter.**- De gezamenlijke algemene bespreking is gesloten.

2215 *Artikelsgewijze bespreking*

(Remarques de M. Soiresse Njall)

M. Stijn Bex (Groen) *(en néerlandais)*.- *Je n'ai jamais dit que le débat sur la zone de basses émissions était un débat communautaire. En revanche, la manière dont la question a été traitée a, quant à elle, une dimension communautaire. Certains politiques utilisent en effet ce débat pour réaliser des vidéos afin de convaincre les citoyens de voter pour eux dimanche prochain.*

J'espère vraiment qu'après les élections communales, nous pourrons mener nos travaux dans un esprit constructif, car nous devons impérativement aider les citoyens à effectuer la transition.

(Remarques de M. Casier)

J'espère aussi que nous pourrons collaborer en toute sérénité. Si les partis qui ont fait passer ce texte au Parlement aujourd'hui veulent que Groen participe au gouvernement, il faudra nous proposer un programme qui permettra de continuer à œuvrer en faveur d'une ville où il fait bon vivre.

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- J'entends des médecins, des scientifiques et des juristes me dire qu'ils ne sont pas convaincus par les arguments avancés ici. Je regrette que l'on n'ait pas pris le temps de les écouter alors qu'ils sont compétents.

Mon groupe est favorable à des mesures ciblées qui ne seraient pas limitées à une durée de deux ans, car, dans deux ans, les mêmes problèmes se poseront à nouveau.

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

Discussion des articles

2215 **De voorzitter.-** Wij gaan over tot de bespreking van de artikelen.

2217 *Artikel 1*

Geen bezwaar?

Aangenomen.

2219 *Artikel 2 - am. 1*

2219 **De voorzitter.-** Een amendement nr. 1 wordt ingediend door de heer Jonathan de Patoul, en luidt als volgt:

"In artikel 3.2.16, §2, van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing wordt het tweede lid als volgt vervangen:

"Gelet op de aard, het type of het gebruik van het betreffende motorvoertuig, evenals op sociaal-economische criteria, kan de toegang tot de lage-emissiezone op basis van een afwijking worden toegestaan voor volgende motorvoertuigen:

1. voertuigen voor speciale doeleinden in de betekenis van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 die voldoen aan de definitie van kampeerwagens;

2. voertuigen die specifiek zijn aangepast voor het vervoeren van personen met een handicap of voor het besturen door een persoon met een handicap, waarvoor door de bevoegde openbare instantie een goedkeuring van aanpassing van een voertuig is afgeleverd of een gelijkaardig bewijs van aanpassing van het voertuig in geval van afwezigheid van deze goedkeuring en waarvan de nummerplaathouder of een persoon die op het adres van de nummerplaathouder is gedomicilieerd, houder is van de speciale kaart bedoeld in artikel 27.4.3. van de Wegcode of van een gelijkgesteld document zoals bedoeld in artikel 27.4.1 van de Wegcode;

3. voertuigen waarvan de nummerplaathouder of een persoon die op het adres van de nummerplaathouder is gedomicilieerd, recht heeft op een verhoogde tegemoetkoming en houder is van de speciale kaart, bedoeld in artikel 27.4.3 van de Wegcode. De afwijking kan per speciale kaart slechts voor één enkel voertuig worden gevraagd;

4. voertuigen die zijn uitgerust met een geïntegreerd systeem dat in of aan het voertuig is gemonteerd en dat bestemd is om te worden gebruikt om de rolstoel samen met de gebruiker in het voertuig te plaatsen en die niet zijn vermeld in punt 2°. Deze afwijking wordt niet toegekend voor voertuigen van categorie M2 en M3, klasse A, koetswerkcode CV, klasse I, koetswerkcode CE, CF, CG en CH en klasse II, koetswerkcode CM, CN, CO en CP, zoals bedoeld in artikel 1, §1, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968;

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

Article 1er

Pas d'observation ?

Adopté.

Article 2 - am. 1

M. le président.- Un amendement n° 1 a été déposé par M. Jonathan de Patoul, libellé comme suit :

« À l'article 3.2.16, § 2, de l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie, l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit :

"Compte tenu de la nature, du type ou de l'utilisation du véhicule à moteur concerné ainsi que des critères socio-économiques, l'accès à la zone de basses émissions peut être autorisé sur dérogation pour :

1. les véhicules à usage spécial au sens de l'arrêté royal du 15 mars 1968 qui répondent à la définition d'auto-caravane ;

2. les véhicules spécifiquement adaptés au transport de personnes handicapées ou à la conduite par une personne handicapée, pour lesquels une approbation d'adaptation d'un véhicule a été délivrée par l'instance publique compétente ou une preuve équivalente de l'adaptation du véhicule en cas d'absence de cette approbation et dont le titulaire de la plaque d'immatriculation ou une personne, domiciliée à l'adresse du titulaire de la plaque d'immatriculation, est titulaire de la carte spéciale, visée à l'article 27.4.3 du Code de la route, ou d'un document assimilé tel que visé à l'article 27.4.1 du Code de la route ;

3. les véhicules dont le titulaire de la plaque d'immatriculation ou une personne, domiciliée à l'adresse du titulaire de la plaque d'immatriculation, a droit à une intervention majorée et est titulaire de la carte spéciale, visée à l'article 27.4.3 du Code de la route. La dérogation ne peut être demandée que pour un seul véhicule par carte spéciale ;

4. les véhicules équipés d'un système intégré dans ou au véhicule et qui est destiné à l'embarquement d'une personne en fauteuil roulant et non visés au point 2°. Cette dérogation n'est pas accordée aux véhicules de la catégorie M2 et M3, classe A, code carrosserie CV, classe I, code carrosserie CE, CF, CG en CH et classe II, code carrosserie CM, CN, CO en CP, tel que visés à l'article 1er, § 1er, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 ;

5. les véhicules mis en circulation depuis plus de trente ans qui ne sont pas immatriculés en Belgique ;

6. les véhicules immatriculés en Belgique sous une des plaques d'immatriculation telles que précisées à l'article 4, § 2, de l'arrêté

5. voertuigen die niet in België zijn ingeschreven en die sedert meer dan dertig jaar in verkeer zijn gesteld;
6. voertuigen ingeschreven in België onder een van de kentekenplaten bedoeld in artikel 4, §2, van het ministerieel besluit van 23 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen, indien ze sedert meer dan dertig jaar in verkeer zijn gesteld;
7. voertuigen die sedert meer dan dertig jaar in verkeer zijn gesteld en die worden gebruikt voor toeristische vrijetijdsdoeleinden of andere commerciële doeleinden waarvoor het #oldtimervoertuig# deel uitmaakt van het #businessconcept#;
8. voertuigen die in noodsituaties of bij reddingswerken worden gebruikt op verzoek van de brandweer, de politie, het leger, de civiele bescherming of de wegenautoriteiten;
9. voertuigen die speciaal zijn uitgerust voor het onderhoud en de controle van infrastructuur en installaties van algemeen nut;
10. voertuigen die speciaal zijn aangepast voor markten, kermessen, optochten en ambulante handel, evenals voor de productie van films;
11. uitzonderlijk vervoer met een geldige vergunning voor uitzonderlijk vervoer afgeleverd door de bevoegde instantie;
12. mobiele kranen, zoals bedoeld in artikel 1, § 1, 9, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968;
13. voertuigen van categorie M2 en M3, klasse I, II en A met een plug-in hybride motorisatie die zijn uitgerust met geofencingtechnologie;
14. motorvoertuigen van categorie M1 met 8 zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, alsook motorvoertuigen van categorie M2, categorie M3 en categorie N1-I, N1-II en N1-III die uitsluitend worden gebruikt voor schoolvervoer en voor collectief vervoer van personen met een handicap, in voorkomend geval, samen met hun materiaal of goederen, en die voor het eerst zijn ingeschreven voor 31 december 2025, en dit tot het voertuig in kwestie de levensduur van 11 jaar bereikt te rekenen vanaf de eerste inschrijving;
15. prioritaire voertuigen, bedoeld in artikel 37 van de Wegcode;
16. voertuigen van de krijgsmacht;
17. landbouwvoertuigen;
18. tot en met 31 december 2024, motorvoertuigen die niet beantwoorden aan de categorieën M1, M2 en M3, klasse I, klasse II, klasse III, klasse A, klasse B, N1-I, N1-II en N1-III, en motorvoertuigen van categorie N1 met koetswerkcode BC zoals ministerieel du 23 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules et qui sont en circulation depuis plus de trente ans ;
7. les véhicules mis en circulation depuis plus de trente ans et qui sont utilisés à des fins de loisirs touristiques ou autres fins commerciales pour lesquels le véhicule « oldtimer » fait partie du « business concept » ;
8. les véhicules utilisés en situation d'urgence ou opération de sauvetage à la demande des pompiers, de la police, de l'armée, de la protection civile ou des autorités routières ;
9. les véhicules spécialement équipés pour l'entretien et le contrôle d'infrastructures et d'installations d'intérêt général ;
10. les véhicules adaptés spécialement pour les marchés, les foires, les parades et les commerces ambulants ainsi que pour la production des films ;
11. les transports exceptionnels disposant d'une autorisation valide de transport exceptionnel délivrée par l'autorité compétente ;
12. les grues mobiles telles que visées à l'article 1er, § 1er, 9, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 ;
13. les véhicules à motorisation plug-in hybride de la catégorie 2 et M3 de classe I, II et A équipés avec la technologie de geofencing ;
14. les véhicules à moteur de la catégorie M1 comprenant, outre le siège du conducteur, 8 places assises, ainsi que les véhicules à moteur de la catégorie M2, de la catégorie M3 et de la catégorie N1-I, N1-II et N1-III qui sont exclusivement utilisés pour le transport scolaire ou pour le transport collectif de personnes avec un handicap, avec leur matériel ou marchandises le cas échéant, et qui sont immatriculés pour la première fois avant le 31 décembre 2025, et ce jusqu'à ce que le véhicule en question atteigne l'âge de 11 ans à compter de la date de première immatriculation ;
15. les véhicules prioritaires visés à l'article 37 du Code de la route ;
16. les véhicules des forces armées ;
17. les véhicules agricoles ;
18. jusqu'au 31 décembre 2024, les véhicules à moteur autres que ceux répondant des catégories M1, M2 et M3 de classe I, classe II, classe III, classe A, classe B, N1-I, N1-II et N1-III, ainsi que les véhicules à moteur de la catégorie N1 avec le code carrosserie BC visé à l'article 1er, 2., de l'arrêté royal du 15 mars 1968 ;

bedoeld in artikel 1, 2., van het koninklijk besluit van 15 maart 1968;

19. voertuigen die op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest maximaal 3.000 kilometer per jaar rijden;

20. voertuigen waarvan de nummerplaathouder een medisch attest bezit waaruit de noodzaak van een medische raadpleging of ziekenhuisopname blijkt en dat aantoont dat de gezondheidstoestand van de houder van dien aard is dat hij geen ander vervoermiddel kan gebruiken dan zijn persoonlijk voertuig.

De regering kan bovendien afwijkingen bepalen op de beperking van de toegang tot de lage-emissiezone(s) in uitzonderlijke en in tijd beperkte situaties." "

2219 **De heer Jonathan de Patoul (DÉFI)** (in het Frans).- *Dit amendement is bedoeld om een uitzondering van langer dan twee jaar toe te staan voor wagens die zelden gebruikt worden. Het gaat dan vaak om bejaarden of mensen die zich moeilijk kunnen verplaatsen en hun wagen slechts af en toe nodig hebben voor een korte verplaatsing.*

2219 **De voorzitter.**- De stemming over het amendement en het artikel wordt aangehouden.

2219 *Artikel 2 - am. 2*

2219 **De voorzitter.**- Een amendement nr. 2 wordt ingediend door de heer Oliver Rittweger de Moor en mevrouw Danaé Michaux Maimone, en luidt als volgt:

"2° het artikel wordt aangevuld met een paragraaf 6, luidend: "§ 6. Diesellootvoertuigen met euronorm 5 of hoger en benzinevoertuigen met euronorm 2 of hoger krijgen tot en met 31 december 2034 automatisch en zonder betaling van enige vergoeding toegang tot de lage-emissiezone(s)."

De stemming over het amendement en het artikel wordt aangehouden.

2225 *Artikel 2/1 (nieuw)*

19. le véhicule qui parcourt, sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, une distance totale inférieure ou égale à 3.000 kilomètres par an ;

20. le véhicule dont le titulaire de la plaque d'immatriculation dispose d'un certificat médical attestant d'une consultation ou d'une hospitalisation et certifiant qu'il est dans un état de santé qui l'empêche d'utiliser un autre moyen de transport que son véhicule personnel.

Le gouvernement peut en outre définir des dérogations à la restriction au droit d'accès à la ou aux zones de basses émissions en cas de situations exceptionnelles et limitées dans le temps." »

Jonathan de Patoul (DÉFI).- Comme je l'ai déjà expliqué, nous déposons un amendement afin qu'une dérogation de plus de deux ans puisse être accordée aux personnes qui utilisent très peu leur voiture et parcourent moins de 3.000 km par an.

Cela concerne entre autres les personnes âgées, qui ont encore besoin de leur voiture pour de petits déplacements et pour lesquelles il n'est pas vraiment intéressant de changer de véhicule. Cela concerne aussi les personnes vulnérables, par exemple celles qui ne disposent pas du statut de personne à mobilité réduite mais souffrent d'une maladie grave ou handicapante et sont dès lors incapables d'utiliser les transports publics en raison de leur état de santé. Celles-ci devraient bénéficier d'une dérogation à vie.

Nous nous inspirons du système mis en place à Londres, qui fonctionne sur la base de certificats médicaux délivrés par les hôpitaux.

M. le président.- L'amendement et l'article sont réservés.

Article 2 – am. 2

M. le président.- Un amendement n° 2 a été déposé par M. Oliver Rittweger de Moor et Mme Danaé Michaux Maimone, libellé comme suit :

« 2° l'article est complété par un paragraphe 6 rédigé comme suit : « § 6. Les véhicules diesel à partir de la norme Euro 5 et suivantes, ainsi que les véhicules essence à partir de la norme Euro 2 et suivantes, bénéficient d'un accès automatique et sans paiement spécifique à la ou aux zone(s) de basses émissions jusqu'au 31 décembre 2034. »

L'amendement et l'article sont réservés.

Article 2/1 (nouveau)

2225 **De voorzitter.-** Een amendement nr. 3 wordt ingediend door de heer Oliver Rittweger de Moor en mevrouw Danaé Michaux Maimone, en luidt als volgt:

"Een nieuw artikel 2/1 invoegen, dat luidt als volgt:

"Artikel 2/1. Voor voertuigen van de taxisector, zoals bedoeld in de ordonnantie van 9 juni 2022 betreffende taxidiensten, geldt hetzelfde uitstel als voor de andere voertuigen vermeld in het tweede lid van artikel 3.2.16, §2 van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing, overeenkomstig de bepaling van artikel 4, § 4 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 6 oktober 2022."

De stemming over het amendement en het artikel wordt aangehouden.

Wij zullen later stemmen over de amendementen, de aangehouden artikelen en het geheel van het voorstel van ordonnantie.

2229 NAAMSTEMMINGEN

2229 A-9

2229 *Voorstel van resolutie van mevrouw Aurélie Czekalski, mevrouw Isabelle Emmery, de heer Christophe De Beukelaer, mevrouw Aline Godfrin, mevrouw Cécile Vaincel, de heer Mounir Laarissi, mevrouw Imane Belguenani en de heer Pascal Smet betreffende de doorbetaling van de Renolutionpremies*

2231 *Streepje 3 van het verzoekend gedeelte - am. 1*

UITSLAG VAN DE STEMMING 3

80 aanwezig

15 ja

65 neen

2231 **De voorzitter.-** Bijgevolg wordt amendement nr. 1 verworpen.

2235 *Streepje 4 van het verzoekend gedeelte – am. 2*

UITSLAG VAN DE STEMMING 4

80 aanwezig

20 ja

60 neen

M. le président.- Un amendement n° 3 a été déposé par M. Oliver Rittweger de Moor et Mme Danaé Michaux Maimone, libellé comme suit :

« Insérer un nouvel article 2/1 rédigé comme suit :

"Article 2/1. Les véhicules du secteur du taxi, tels que visés par l'ordonnance du 9 juin 2022 relative aux services de taxis, bénéficient du même report que les autres véhicules cités à l'alinéa 2 de l'article 3.2.16, § 2, de l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie, conformément au dispositif prévu à l'article 4, § 4, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 6 octobre 2022." »

L'amendement et l'article sont réservés.

Nous procéderons tout à l'heure aux votes nominatifs sur les amendements, les articles réservés et l'ensemble de la proposition d'ordonnance.

VOTES NOMINATIFS

A-9

Proposition de résolution de Mmes Aurélie Czekalski, Isabelle Emmery, M. Christophe De Beukelaer, Mmes Aline Godfrin, Cécile Vaincel, M. Mounir Laarissi, Mme Imane Belguenani et M. Pascal Smet relative à la continuité du versement des primes « Révolution »

Tiret 3 du dispositif - am. 1

RÉSULTAT DU VOTE 3

80 présents

15 oui

65 non

M. le président.- En conséquence, l'amendement n° 1 est rejeté.

Tiret 4 du dispositif - am. 2

RÉSULTAT DU VOTE 4

80 présents

20 oui

60 non

2235 **De voorzitter.-** Bijgevolg wordt amendement nr. 2 verworpen

2239 *Geheel*

UITSLAG VAN DE STEMMING 5

79 aanwezig

78 ja

1 onthoudt zich

2239 **De voorzitter.-** Bijgevolg neemt het parlement het voorstel van resolutie aan.

(Algemeen applaus, met uitzondering van de PTB)

2245 **A-10**

2245 *Voorstel van ordonnantie van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, de heren Jamal Ikazban, Mounir Laarissi, David Weytsman, Ibrahim Dönmez, mevrouw Sofia Bennani, mevrouw Imane Belguenani, mevrouw Leila Agic, de heren Elhadj Moussa Diallo en Olivier Willocx dat ertoe strekt de uitvoeringsdatum van de volgende fase van de lage-emissiezone (LEZ) vast te stellen op 1 januari 2027*

2247 *Artikel 2 - am. 1*

UITSLAG VAN DE STEMMING 6

80 aanwezig

4 ja

75 neen

1 onthoudt zich

2247 **De voorzitter.-** Bijgevolg wordt amendement nr. 1 verworpen.

2255 *Artikel 2 - am. 2*

UITSLAG VAN DE STEMMING 7

80 aanwezig

15 ja

63 neen

2 onthouden zich

2255 **De voorzitter.-** Bijgevolg wordt amendement nr. 2 verworpen.

M. le président.- En conséquence, l'amendement n° 2 est rejeté.

Ensemble

RÉSULTAT DU VOTE 5

79 présents

78 oui

1 abstention

M. le président.- En conséquence, le Parlement adopte la proposition de résolution.

(Applaudissements sur tous les bancs, sauf celui du PTB)

A-10

Proposition d'ordonnance de Mme Anne-Charlotte d'Ursel, MM. Jamal Ikazban, Mounir Laarissi, David Weytsman, Ibrahim Dönmez, Mmes Sofia Bennani, Imane Belguenani, Leila Agic, MM. Elhadj Moussa Diallo et Olivier Willocx visant à fixer la mise en œuvre de la prochaine phase de la zone de basses émissions (LEZ) au 1er janvier 2027

Article 2 - am. 1

RÉSULTAT DU VOTE 6

80 présents

4 oui

75 non

1 abstention

M. le président.- En conséquence, l'amendement n° 1 est rejeté.

Article 2 - am. 2

RÉSULTAT DU VOTE 7

80 présents

15 oui

63 non

2 abstentions

M. le président.- En conséquence, l'amendement n° 2 est rejeté.

2259 *Artikel 2*

2261 **UITSLAG VAN DE STEMMING 8**

80 aanwezig

64 ja

10 neen

6 onthouden zich

2261 **De voorzitter.-** Bijgevolg wordt het niet-geamendeerde artikel 2 aangenomen.

(Applaus van de heer Yildiz)

2273 *Artikel 2/1 - am. 3*

UITSLAG VAN DE STEMMING 9

80 aanwezig

18 ja

58 neen

4 onthouden zich

2273 **De voorzitter.-** Bijgevolg wordt amendement nr. 3 verworpen.

2273 **De heer Jamal Ikazban (PS)** *(in het Frans).*- *Ik onthoud mij omdat dit weliswaar goedbedoelde amendement nutteloos is. Het is niet dit voorstel van resolutie dat moet worden aangepast, maar wel artikel 4 van het regeringsbesluit over de categorieën, quota en tarieven van de taxidiensten. Bovendien werkt de minister-president met de regering aan een oplossing. Hopelijk stelt dat de sector gerust.*

(Applaus bij de PS)

2287 *Geheel*

UITSLAG VAN DE STEMMING 10

80 aanwezig

64 ja

12 neen

Article 2

RÉSULTAT DU VOTE 8

80 présents

64 oui

10 non

6 abstentions

M. le président.- En conséquence, l'article 2 tel que non amendé est adopté.

(Applaudissements de M. Yildiz)

Article 2/1 – am. 3

RÉSULTAT DU VOTE 9

80 présents

18 oui

58 non

4 abstentions

M. le président.- En conséquence, l'amendement n° 3 est rejeté.

M. Jamal Ikazban (PS).- Mon abstention a une justification pédagogique. Comme je l'ai expliqué en commission, même si je partage la préoccupation sur le fond, cet amendement est inutile. D'une part, il porte sur le mauvais texte, puisque c'est celui de l'article 4 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux sous-catégories de services de taxis ainsi qu'aux quotas et aux tarifs qui leur sont applicables qu'il faudrait amender. D'autre part, je crois savoir que le ministre-président a, sur cette question, saisi le gouvernement, ou le saisira prochainement, en vue de trouver une solution. J'espère que le secteur nous écoute et qu'il en sera rassuré.

(Applaudissements sur les bancs du PS)

Ensemble

RÉSULTAT DU VOTE 10

80 présents

64 oui

12 non

4 onthouden zich

2287 **De voorzitter.-** Bijgevolg neemt het parlement het voorstel van ordonnantie aan. Het zal ter bekrachtiging aan de regering worden voorgelegd.

De voorstellen van ordonnantie:

- van mevrouw Françoise De Smedt, de heren Soulimane El Mokadem, Oliver Rittweger de Moor, Francis Dagrín, mevrouw Mihaela Drozd, de heer Mohammed El Bouzidi, mevrouw Josiane Dostie, mevrouw Danaé Michaux Maimone, mevrouw Marisol Revelo Paredes en mevrouw Hanina El Hamamouchi dat ertoe strekt het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing te wijzigen om een moratorium in te stellen voor de verschillende fasen van de Brusselse lage-emissiezone;

- van de heren Pascal Smet en Ilyas Mouani tot wijziging van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing met het oog op het uitstel van de beperking van het toegangsrecht tot de lage-emissiezone in Brussel;

- van de heer Fouad Ahidar tot wijziging van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing met het oog op het uitstel van beperking van het toegangsrecht voor de Euro 5- en Euro V-dieselloertuigen in Brussel;

vervallen.

2289 De vergadering is gesloten.

Volgende plenaire vergadering na bijeenroeping door de voorzitter.

- De plenaire vergadering van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement wordt gesloten om 18.16 uur.

4 abstentions

M. le président.- En conséquence, le Parlement adopte la proposition d'ordonnance qui sera soumise à la sanction du gouvernement.

Les propositions d'ordonnance :

- de Mme Françoise De Smedt, MM. Soulimane El Mokadem, Oliver Rittweger de Moor, Francis Dagrín, Mme Mihaela Drozd, M. Mohammed El Bouzidi, Mmes Josiane Dostie, Danaé Michaux Maimone, Marisol Revelo Paredes et Hanina El Hamamouchi modifiant le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie en vue de la mise en place d'un moratoire concernant les différentes étapes de la zone de basses émissions à Bruxelles ;

- de MM. Pascal Smet et Ilyas Mouani modifiant le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie en vue de reporter la restriction d'accès à la zone de basses émissions à Bruxelles ;

- et de M. Fouad Ahidar modifiant le Code bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie en vue de reporter la restriction d'accès aux véhicules Euro 5 et Euro V diesel à Bruxelles ;

deviennent donc sans objet.

La séance est close.

Prochaine séance plénière sur convocation du président.

- La séance plénière du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale est levée à 18h16.

BIJLAGEN - ANNEXES

1. [Verontschuldigen - Excusés](#)
2. [Aanwezigheden in de commissies - Présences en commission](#)

DETAIL VAN DE NAAMSTEMMINGEN / DÉTAIL DES VOTES NOMINATIFS

STEMMING 1 / VOTE 1

Ja	52	Oui
----	----	-----

Leila Agic, Mustapha Akouz, Bruno Bauwens, Imane Belguenani, Stijn Bex, Jan Busselen, Martin Casier, Marie Cruysmans, Francis Dagrín, Benjamin Dalle, Octave Daube, Christophe De Beukelaer, Françoise De Smedt, Alain Deneef, Elhadj Moussa Diallo, Josiane Dostie, Mihaela Drozd, Ibrahim Dönmez, Najima El Arbaoui, Mohamed El Bouzidi, Hanina El Hamamouchi, Soulimane El Mokadem, Ilyas El Omari, Nadia El Yousfi, Isabelle Emmery, Marc-Jean Ghysels, Celia Groothedde, Jamal Ikazban, Gladys Kazadi, Hasan Koyuncu, Fadila Laanan, Ahmed Laaouej, Stéphanie Lange, Emile Luhahi, Gisèle Mandaila, Danaé Michaux Maimone, Ilyas Mouani, Patricia Parga Vega, Isabelle Pauthier, Yannick Piquet, Martine Raets, Marisol Revelo Paredes, Olivier Rittweger de Moor, Kalvin Soiresse Njall, Lotte Stoops, Farida Tahar, Mehdi Talbi, Hicham Talhi, Cécile Vainsel, Manon Vidal, Yussuf Yildiz, Jonathan de Patoul.

Neen	17	Non
------	----	-----

Loubna Azghoud, Clémentine Barzin, Kristela Bytyci, Aurélie Czekalski, Amin El Boujdaini, Sadik Köksal, David Leisterh, Bertin Mampaka Mankamba, Amélie Pans, Eléonore Simonet, Gaëtan Van Goidsenhoven, David Weytsman, Olivier Willocx, Anne-Charlotte d'Ursel, Louis de Clippele, Ariane de Lobkowicz, Ludivine de Magnanville Esteve.

Onthoudingen	4	Abstentions
--------------	---	-------------

Bob De Brabandere, Sonja Hoylaerts, Mathias Vanden Borre, Gilles Verstraeten.

STEMMING 2 / VOTE 2

Ja	74	Oui
----	----	-----

Leila Agic, Fouad Ahidar, Mustapha Akouz, Loubna Azghoud, Clémentine Barzin, Bruno Bauwens, Imane Belguenani, Sofia Bennani, Stijn Bex, Jan Busselen, Kristela Bytyci, Martin Casier, Marie Cruysmans, Aurélie Czekalski, Francis Dagrín, Benjamin Dalle, Octave Daube, Christophe De Beukelaer, Françoise De Smedt, Alain Deneef, Elhadj Moussa Diallo, Josiane Dostie, Mihaela Drozd, Ibrahim Dönmez, Najima El Arbaoui, Amin El Boujdaini, Mohamed El Bouzidi, Hanina El Hamamouchi, Soulaïmane El Mokadem, Ilyas El Omari, Nadia El Yousfi, Isabelle Emmery, Marc-Jean Ghysse, Aline Godfrin, Celia Groothedde, Jamal Ikazban, Gladys Kazadi, Hasan Koyuncu, Sadik Köksal, Fadila Laanan, Ahmed Laaouej, Mounir Laarissi, Stéphanie Lange, David Leisterh, Emile Luhahi, Fabian Maingain, Bertin Mampaka Mankamba, Gisèle Mandaila, Danaé Michaux Maimone, Ilyas Mouani, Amélie Pans, Patricia Parga Vega, Isabelle Pauthier, Yannick Piquet, Martine Raets, Marisol Revelo Paredes, Olivier Rittweger de Moor, Eléonore Simonet, Calvin Soïresse Njall, Lotte Stoops, Farida Tahar, Mehdi Talbi, Hicham Talhi, Cécile Vainsel, Gaëtan Van Goidsenhoven, Manon Vidal, David Weytsman, Olivier Willocx, Yussuf Yildiz, Anne-Charlotte d'Ursel, Louis de Clippele, Ariane de Lobkowitz, Ludivine de Magnanville Esteve, Jonathan de Patoul.

Onthoudingen	4	Abstentions
--------------	---	-------------

Bob De Brabandere, Sonja Hoylaerts, Mathias Vanden Borre, Gilles Verstraeten.

STEMMING 3 / VOTE 3

Ja	15	Oui
----	----	-----

Jan Busselen, Francis Dagrín, Octave Daube, Françoise De Smedt, Josiane Dostie, Mihaela Drozd, Mohamed El Bouzidi, Hanina El Hamamouchi, Soulaïmane El Mokadem, Danaé Michaux Maimone, Patricia Parga Vega, Marisol Revelo Paredes, Olivier Rittweger de Moor, Mehdi Talbi, Manon Vidal.

Neen	65	Non
------	----	-----

Leila Agic, Fouad Ahidar, Mustapha Akouz, Loubna Azghoud, Clémentine Barzin, Imane Belguenani, Sofia Bennani, Stijn Bex, Kristela Bytyci, Martin Casier, Marie Cruysmans, Aurélie Czekalski, Benjamin Dalle, Christophe De Beukelaer, Bob De Brabandere, Vincent De Wolf, Alain Deneef, Elhadj Moussa Diallo, Ibrahim Dönmez, Najima El Arbaoui, Amin El Boujdaini, Ilyas El Omari, Nadia El Yousfi, Isabelle Emmery, Marc-Jean Ghysels, Aline Godfrin, Celia Groothedde, Sonja Hoylaerts, Jamal Ikazban, Gladys Kazadi, Hasan Koyuncu, Sadik Köksal, Fadila Laanan, Ahmed Laaouej, Mounir Laarissi, Stéphanie Lange, David Leisterh, Emile Luhahi, Fabian Maingain, Joëlle Maison, Bertin Mampaka Mankamba, Gisèle Mandaila, Ilyas Mouani, Mohamed Ouriaghli, Amélie Pans, Isabelle Pauthier, Yannick Piquet, Martine Raets, Eléonore Simonet, Calvin Soïresse Njall, Lotte Stoops, Farida Tahar, Hicham Talhi, Sevket Temiz, Cécile Vainsel, Mathias Vanden Borre, Gilles Verstraeten, David Weytsman, Olivier Willocx, Yussuf Yildiz, Anne-Charlotte d'Ursel, Louis de Clippele, Ariane de Lobkowicz, Ludivine de Magnanville Esteve, Jonathan de Patoul.

STEMMING 4 / VOTE 4

Ja	20	Oui
----	----	-----

Fouad Ahidar, Jan Busselen, Francis Dagrín, Octave Daube, Bob De Brabandere, Françoise De Smedt, Josiane Dostie, Mihaela Drozd, Najima El Arbaoui, Mohamed El Bouzidi, Hanina El Hamamouchi, Soulaïmane El Mokadem, Ilyas El Omari, Sonja Hoylaerts, Danaé Michaux Maimone, Patricia Parga Vega, Marisol Revelo Paredes, Olivier Rittweger de Moor, Mehdi Talbi, Manon Vidal.

Neen	60	Non
------	----	-----

Leila Agic, Mustapha Akouz, Loubna Azghoud, Clémentine Barzin, Imane Belguenani, Sofia Bennani, Stijn Bex, Kristela Bytyci, Martin Casier, Marie Cruysmans, Aurélie Czekalski, Benjamin Dalle, Christophe De Beukelaer, Vincent De Wolf, Alain Deneef, Elhadj Moussa Diallo, Ibrahim Dönmez, Amin El Boujdaini, Nadia El Yousfi, Isabelle Emmery, Marc-Jean Ghysseles, Aline Godfrin, Celia Groothedde, Jamal Ikazban, Gladys Kazadi, Hasan Koyuncu, Sadik Köksal, Fadila Laanan, Ahmed Laaouej, Mounir Laarissi, Stéphanie Lange, David Leisterh, Emile Luhahi, Fabian Maingain, Joëlle Maison, Bertin Mampaka Mankamba, Gisèle Mandaila, Ilyas Mouani, Mohamed Ouriaghli, Amélie Pans, Isabelle Pauthier, Yannick Piquet, Martine Raets, Eléonore Simonet, Calvin Soïresse Njall, Lotte Stoops, Farida Tahar, Hicham Talhi, Sevket Temiz, Cécile Vainsel, Mathias Vanden Borre, Gilles Verstraeten, David Weytsman, Olivier Willocx, Yussuf Yildiz, Anne-Charlotte d'Ursel, Louis de Clippele, Ariane de Lobkowicz, Ludivine de Magnanville Esteve, Jonathan de Patoul.

STEMMING 5 / VOTE 5

Ja	78	Oui
----	----	-----

Leila Agic, Fouad Ahidar, Mustapha Akouz, Loubna Azghoud, Clémentine Barzin, Imane Belguenani, Sofia Bennani, Stijn Bex, Jan Busselen, Kristela Bytyci, Martin Casier, Marie Cruysmans, Aurélie Czekalski, Francis Dagrín, Octave Daube, Christophe De Beukelaer, Bob De Brabandere, Françoise De Smedt, Vincent De Wolf, Alain Deneef, Elhadj Moussa Diallo, Josiane Dostie, Mihaela Drozd, Ibrahim Dönmez, Najima El Arbaoui, Amin El Boujdaini, Mohamed El Bouzidi, Hanina El Hamamouchi, Soulaïmane El Mokadem, Ilyas El Omari, Nadia El Yousfi, Isabelle Emmery, Marc-Jean Ghyssels, Aline Godfrin, Celia Groothedde, Sonja Hoylaerts, Jamal Ikazban, Gladys Kazadi, Hasan Koyuncu, Sadik Köksal, Fadila Laanan, Ahmed Laaouej, Mounir Laarissi, Stéphanie Lange, David Leisterh, Emile Luhahi, Fabian Maingain, Joëlle Maison, Bertin Mampaka Mankamba, Gisèle Mandaila, Danaé Michaux Maimone, Ilyas Mouani, Mohamed Ouriaghli, Amélie Pans, Patricia Parga Vega, Isabelle Pauthier, Martine Raets, Marisol Revelo Paredes, Olivier Rittweger de Moor, Eléonore Simonet, Kalvin Soïresse Njall, Lotte Stoops, Farida Tahar, Mehdi Talbi, Hicham Talhi, Sevkettimiz, Cécile Vainsel, Mathias Vanden Borre, Gilles Verstraeten, Manon Vidal, David Weytsman, Olivier Willocx, Yussuf Yildiz, Anne-Charlotte d'Ursel, Louis de Clippele, Ariane de Lobkowitz, Ludivine de Magnanville Esteve, Jonathan de Patoul.

Onthouding	1	Abstention
------------	---	------------

Benjamin Dalle.

STEMMING 6 / VOTE 6

Ja	4	Oui
----	---	-----

Fabian Maingain, Joëlle Maison, Gisèle Mandaila, Jonathan de Patoul.

Neen	75	Non
------	----	-----

Leila Agic, Fouad Ahidar, Mustapha Akouz, Loubna Azghoud, Clémentine Barzin, Imane Belguenani, Sofia Bennani, Stijn Bex, Jan Busselen, Kristela Bytyci, Martin Casier, Marie Cruysmans, Aurélie Czekalski, Francis Dagrín, Benjamin Dalle, Octave Daube, Christophe De Beukelaer, Bob De Brabandere, Françoise De Smedt, Vincent De Wolf, Alain Deneef, Elhadj Moussa Diallo, Josiane Dostie, Mihaela Drozd, Ibrahim Dönmez, Najima El Arbaoui, Amin El Boujdaini, Mohamed El Bouzidi, Hanina El Hamamouchi, Soulaïmane El Mokadem, Ilyas El Omari, Nadia El Yousfi, Isabelle Emmerly, Marc-Jean Ghysse, Aline Godfrin, Celia Groothedde, Sonja Hoylaerts, Jamal Ikazban, Gladys Kazadi, Hasan Koyuncu, Sadik Köksal, Fadila Laanan, Ahmed Laaouej, Mounir Laarissi, Stéphanie Lange, David Leisterh, Emile Luhahi, Bertin Mampaka Mankamba, Danaé Michaux Maimone, Mohamed Ouriaghli, Amélie Pans, Patricia Parga Vega, Isabelle Pauthier, Yannick Piquet, Martine Raets, Marisol Revelo Paredes, Olivier Rittweger de Moor, Eléonore Simonet, Calvin Soiresse Njall, Lotte Stoops, Farida Tahar, Mehdi Talbi, Hicham Talhi, Sevkem Temiz, Cécile Vainsel, Mathias Vanden Borre, Gilles Verstraeten, Manon Vidal, David Weytsman, Olivier Willocx, Yussuf Yildiz, Anne-Charlotte d'Ursel, Louis de Clippele, Ariane de Lobkowicz, Ludivine de Magnanville Esteve.

Onthouding	1	Abstention
------------	---	------------

Ilyas Mouani.

STEMMING 7 / VOTE 7

Ja	15	Oui
----	----	-----

Jan Busselen, Francis Dagrín, Octave Daube, Françoise De Smedt, Josiane Dostie, Mihaela Drozd, Mohamed El Bouzidi, Hanina El Hamamouchi, Soulaïmane El Mokadem, Danaé Michaux Maimone, Patricia Parga Vega, Marisol Revelo Paredes, Olivier Rittweger de Moor, Mehdi Talbi, Manon Vidal.

Neen	63	Non
------	----	-----

Leila Agic, Fouad Ahidar, Mustapha Akouz, Loubna Azghoud, Clémentine Barzin, Imane Belguenani, Sofia Bennani, Stijn Bex, Kristela Bytyci, Martin Casier, Marie Cruysmans, Aurélie Czekalski, Benjamin Dalle, Christophe De Beukelaer, Vincent De Wolf, Alain Deneef, Elhadj Moussa Diallo, Ibrahim Dönmez, Najima El Arbaoui, Amin El Boujdaini, Ilyas El Omari, Nadia El Yousfi, Isabelle Emmery, Marc-Jean Ghysse, Aline Godfrin, Celia Groothedde, Jamal Ikazban, Gladys Kazadi, Hasan Koyuncu, Sadik Köksal, Fadila Laanan, Ahmed Laaouej, Mounir Laarissi, Stéphanie Lange, David Leisterh, Emile Luhahi, Fabian Maingain, Joëlle Maison, Bertin Mampaka Mankamba, Gisèle Mandaila, Ilyas Mouani, Mohamed Ouriaghli, Amélie Pans, Isabelle Pauthier, Yannick Piquet, Martine Raets, Eléonore Simonet, Calvin Soïresse Njall, Lotte Stoops, Farida Tahar, Hicham Talhi, Sevket Temiz, Cécile Vainsel, Mathias Vanden Borre, Gilles Verstraeten, David Weytsman, Olivier Willocx, Yussuf Yildiz, Anne-Charlotte d'Ursel, Louis de Clippele, Ariane de Lobkowicz, Ludivine de Magnanville Esteve, Jonathan de Patoul.

Onthoudingen	2	Abstentions
--------------	---	-------------

Bob De Brabandere, Sonja Hoylaerts.

STEMMING 8 / VOTE 8

Ja	64	Oui
----	----	-----

Leila Agic, Fouad Ahidar, Mustapha Akouz, Loubna Azghoud, Clémentine Barzin, Imane Belguenani, Sofia Bennani, Jan Busselen, Kristela Bytyci, Martin Casier, Marie Cruysmans, Aurélie Czekalski, Francis Dagrín, Octave Daube, Christophe De Beukelaer, Bob De Brabandere, Françoise De Smedt, Vincent De Wolf, Alain Deneef, Elhadj Moussa Diallo, Josiane Dostie, Mihaela Drozd, Ibrahim Dönmez, Najima El Arbaoui, Amin El Boujdaini, Mohamed El Bouzidi, Hanina El Hamamouchi, Soulaïmane El Mokadem, Ilyas El Omari, Nadia El Yousfi, Isabelle Emmery, Marc-Jean Ghysseles, Aline Godfrin, Sonja Hoylaerts, Jamal Ikazban, Gladys Kazadi, Hasan Koyuncu, Sadik Köksal, Fadila Laanan, Ahmed Laaouej, Mounir Laarissi, Stéphanie Lange, David Leisterh, Bertin Mampaka Mankamba, Danaé Michaux Maimone, Mohamed Ouriaghli, Amélie Pans, Patricia Parga Vega, Yannick Piquet, Martine Raets, Marisol Revelo Paredes, Olivier Rittweger de Moor, Eléonore Simonet, Mehdi Talbi, Sevket Temiz, Cécile Vainsel, Manon Vidal, David Weytsman, Olivier Willocx, Yussuf Yildiz, Anne-Charlotte d'Ursel, Louis de Clippele, Ariane de Lobkowitz, Ludivine de Magnanville Esteve.

Neen	10	Non
------	----	-----

Stijn Bex, Celia Groothedde, Emile Luhahi, Fabian Maingain, Joëlle Maison, Gisèle Mandaila, Isabelle Pauthier, Kalvin Soïresse Njall, Lotte Stoops, Jonathan de Patoul.

Onthoudingen	6	Abstentions
--------------	---	-------------

Benjamin Dalle, Ilyas Mouani, Farida Tahar, Hicham Talhi, Mathias Vanden Borre, Gilles Verstraeten.

STEMMING 9 / VOTE 9

Ja	18	Oui
----	----	-----

Fouad Ahidar, Jan Busselen, Francis Dagrín, Octave Daube, Françoise De Smedt, Josiane Dostie, Mihaela Drozd, Najima El Arbaoui, Mohamed El Bouzidi, Hanina El Hamamouchi, Soulaïmane El Mokadem, Ilyas El Omari, Danaé Michaux Maimone, Patricia Parga Vega, Marisol Revelo Paredes, Olivier Rittweger de Moor, Mehdi Talbi, Manon Vidal.

Neen	58	Non
------	----	-----

Leila Agic, Mustapha Akouz, Loubna Azghoud, Clémentine Barzin, Imane Belguenani, Sofia Bennani, Stijn Bex, Kristela Bytyci, Martin Casier, Marie Cruysmans, Aurélie Czekalski, Benjamin Dalle, Christophe De Beukelaer, Vincent De Wolf, Alain Deneef, Elhadj Moussa Diallo, Ibrahim Dönmez, Amin El Boujdaini, Nadia El Yousfi, Isabelle Emmery, Marc-Jean Ghysseles, Aline Godfrin, Celia Groothedde, Gladys Kazadi, Hasan Koyuncu, Sadik Köksal, Fadila Laanan, Ahmed Laaouej, Mounir Laarissi, Stéphanie Lange, David Leisterh, Emile Luhahi, Fabian Maingain, Joëlle Maison, Bertin Mampaka Mankamba, Gisèle Mandaila, Ilyas Mouani, Mohamed Ouriaghli, Amélie Pans, Isabelle Pauthier, Yannick Piquet, Martine Raets, Eléonore Simonet, Calvin Soïresse Njall, Lotte Stoops, Farida Tahar, Sevket Temiz, Cécile Vainsel, Mathias Vanden Borre, Gilles Verstraeten, David Weytsman, Olivier Willocx, Yussuf Yildiz, Anne-Charlotte d'Ursel, Louis de Clippele, Ariane de Lobkowicz, Ludivine de Magnanville Esteve, Jonathan de Patoul.

Onthoudingen	4	Abstentions
--------------	---	-------------

Bob De Brabandere, Sonja Hoylaerts, Jamal Ikazban, Hicham Talhi.

STEMMING 10 / VOTE 10

Ja	64	Oui
----	----	-----

Leila Agic, Fouad Ahidar, Mustapha Akouz, Loubna Azghoud, Clémentine Barzin, Imane Belguenani, Sofia Bennani, Jan Busselen, Kristela Bytyci, Martin Casier, Marie Cruysmans, Aurélie Czekalski, Francis Dagrín, Octave Daube, Christophe De Beukelaer, Bob De Brabandere, Françoise De Smedt, Vincent De Wolf, Alain Deneef, Elhadj Moussa Diallo, Josiane Dostie, Mihaela Drozd, Ibrahim Dönmez, Najima El Arbaoui, Amin El Boujdaini, Mohamed El Bouzidi, Hanina El Hamamouchi, Soulaïmane El Mokadem, Ilyas El Omari, Nadia El Yousfi, Isabelle Emmery, Marc-Jean Ghysse, Aline Godfrin, Sonja Hoylaerts, Jamal Ikazban, Gladys Kazadi, Hasan Koyuncu, Sadik Köksal, Fadila Laanan, Ahmed Laaouej, Mounir Laarissi, Stéphanie Lange, David Leisterh, Bertin Mampaka Mankamba, Danaé Michaux Maimone, Mohamed Ouriaghli, Amélie Pans, Patricia Parga Vega, Yannick Piquet, Martine Raets, Marisol Revelo Paredes, Olivier Rittweger de Moor, Eléonore Simonet, Mehdi Talbi, Sevket Temiz, Cécile Vainsel, Manon Vidal, David Weytsman, Olivier Willocx, Yussuf Yildiz, Anne-Charlotte d'Ursel, Louis de Clippele, Ariane de Lobkowicz, Ludivine de Magnanville Esteve.

Neen	12	Non
------	----	-----

Stijn Bex, Celia Groothedde, Emile Luhahi, Fabian Maingain, Joëlle Maison, Gisèle Mandaila, Isabelle Pauthier, Kalvin Soïresse Njall, Lotte Stoops, Farida Tahar, Hicham Talhi, Jonathan de Patoul.

Onthoudingen	4	Abstentions
--------------	---	-------------

Benjamin Dalle, Ilyas Mouani, Mathias Vanden Borre, Gilles Verstraeten.