pt 23
CM 2/4/2026

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering

02/04/2026-ARRÊTÉ DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE ENTAMANT LA PROCÉDURE D'INSCRIPTION SUR LA LISTE DE SAUVEGARDE COMME MONUMENT DE LA GARE DE TRIAGE DE TOUR ET TAXIS SISE DRÈVE ANNA BOCH 25 À BRUXELLES

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu le Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire, l'article 210;

Sur la proposition du Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Monuments et Sites ;

Après délibération,

Arrête:

Article 1er – Est entamée la procédure d'inscription sur la liste de sauvegarde comme monument de la gare de triage de Tour et Taxis sise Drève Anna Boch 25 à Bruxelles, en raison son intérêt historique, social, artistique et esthétique précisé dans l'annexe I faisant partie intégrante du présent arrêté

Le bien est connu au cadastre de Bruxelles, 14e division, section P, parcelle n°388 S3.

La délimitation du monument est reprise sur le plan figurant à l'annexe II du présent arrêté.

02/04/2026-BESLUIT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING HOUDENDE INSTELLING VAN DE PROCEDURE TOT INSCHRIJVING OP DE BEWAARLIJST ALS MONUMENT VAN HET RANGEERSTATION VAN TOUR EN TAXIS GELEGEN AAN DE ANNA BOCHDREEF 25 IN BRUSSEL

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Gelet op het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening, artikel 210;

Op voordracht van de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Monumenten en Landschappen;

Na beraadslaging,

Besluit:

Artikel 1 – Wordt ingesteld de procedure tot inschrijving op de bewaarlijst als monument van het rangeerstation van Tour en Taxis gelegen aan de Anna Bochdreef 25 in Brussel, wegens zijn historische, sociale, artistieke en esthetische waarde die wordt verduidelijkt in bijlage I die integrerend deel uitmaakt van dit besluit

Het goed is gekend ten kadaster van Brussel, 14de afdeling, sectie P, perceel nr. 388 S3.

De afbakening van het monument wordt aangeduid op het plan in bijlage II van dit besluit.

GOUVERNEMENT DE LA RÉGION BRUXELLES-CAPITALE · CHANCELLERIE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING · KANSELARIJ

Art. 2 – Le Ministre qui a les Monuments et Sites dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Art. 2 – De Minister bevoegd voor Monumenten en Landschappen wordt belast met de uitvoering van dit besluit.

Bruxelles, le 02/04/2026

Brussel, 02/04/2026

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Recherche scientifique, du Tourisme, des Relations extérieures, du Commerce extérieur et des matières Biculturel d'Intérêt Régional,

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met het Wetenschappelijk Onderzoek, het Toerisme, de Buitenlandse Betrekkingen, de Buitenlandse Handel en de Biculturele Aangelegenheden van Gewestelijk Belang,

Boris DILLIÈS

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Mobilité, des Travaux Publics et de la Sécurité Routière,

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

Elke VAN DEN BRANDT

20 -04- 2026
Chancellerie - Kanselarij
Hamid MHAOUCHI

GOUVERNEMENT DE LA RÉGION BRUXELLES-CAPITALE
CHANCELLERIE
KANSELARIJ
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

ANNEXE I À L'ARRÊTÉ DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE ENTAMANT LA PROCÉDURE D'INSCRIPTION SUR LA LISTE DE SAUVEGARDE COMME MONUMENT DE LA GARE DE TRIAGE DE TOUR ET TAXIS SISE DRÈVE ANNA BOCH 25 À BRUXELLES

Réf cadastrale :

Bruxelles, 14e division, section P, parcelle n°388 S3.

Description sommaire :

La gare de triage, aussi appelée gare de service ou « la Chapelle » est un corps de bâtiments de style néo-Renaissance flamande implantés au centre du site de Tour et Taxis. Le bâtiment abritait à l'origine la station d'aiguillage, orientant les trains vers les différents quais et voies de remisage au sein du grand site ferroviaire. Elle accueillait les convois de marchandises et de colis confiés aux chemins de fer par des firmes ou des particuliers et qui ne pouvaient être expédiés par wagons entiers. Une fois déchargés, les colis sont triés avant d'être confiés aux livreurs.

Le bâtiment fut construit entre 1905 et 1910 par les architectes Constant Bosmans (1851-1936) et son beau-frère Henri Vandeveld (1851-1929), associés aux ingénieurs des Chemins de fer Frédéric Bruneel (1855-1942) et Jules Zone. Le bâtiment a été endommagé lors d'un incendie vers 1994-1998 et est resté inoccupé depuis.

Contemporain de la gare de marchandises et sans doute rapidement doublé vers l'ouest, ce bâtiment peu profond d'un seul niveau est construit en briques rouges et pierre bleue, couverts de toits munis d'ardoises disparus dans l'incendie. Partie orientale composée de deux volumes perpendiculaires striés de chaînes et de cordons et coiffés de toits en bâtière jadis ardoisés, à pignons débordants.

Le volume ouest présente deux façades identiques en légère saillie, percées d'une grande fenêtre à double croisée et châssis à petits-fers, sous une triple arcature, l'arcade centrale montant au pignon pour encadrer une fenêtre de comble. Les tympans de briques ponctués de petits carreaux de céramique bleus, évoquent un travail de vannerie. Les oreilles des pignons ont reçu un profil Art nouveau, leur amortissement à ailerons à volutes culmine en obélisque. Le volume aligne de chaque côté quatre fenêtres à châssis à double croisée de bois à petits-fers, inscrites chacune dans une arcade à arc en anse de panier à archivolte continue. Les tympans sont identiques aux précédents. Des modillons de pierre au profil Art nouveau portent une mince corniche de bois. Une seule souche de cheminée a résisté à l'incendie. Au mur-pignon s'adosse un petit porche sous trois pans ardoisés, percé d'une porte à traverse entre deux étroites fenêtres. Ouvert d'une fenêtre assortie à celles des gouttereaux, le pignon s'apparente à ses voisins mais s'amortit par un édicule à ailerons et fronton courbe sur lequel figure le millésime 1905.

La partie orientale de la gare, jouant des mêmes stries, s'articule en deux volumes sur un même axe. Le premier volume s'ouvre au sud par deux portes à traverse de part et d'autre d'une fenêtre à croisée. À droite défilent deux groupes de quatre étroites baies qui trouvent écho à la façade nord, à gauche d'une porte à traverse. La bâtière était ponctuée par deux souches de cheminée, l'une servant d'amortissement au pignon débordant. Le second volume, moins profond et coiffé d'une bâtière à croupe plantée d'une lucarne, est accessible en façade latérale par une porte à traverse et ne s'éclaire qu'au sud, par trois fenêtres à croisée.

Intérêt présenté par le bien selon les critères définis à l'article 206, 1o du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire :

La gare de triage de Tour et Taxis présente un intérêt historique, social et esthétique.

Intérêt historique

Le développement du site de Tour et Taxis est envisagé dès 1873 par la Ville de Bruxelles et le département des chemins de fer qui cherchent de nouveaux terrains pour accueillir les activités portuaires de Bruxelles. Les bassins et entrepôts du centre de la Ville et leur extension le long du canal au Nord sont devenus trop exigus pour répondre à la demande d'une industrie en plein essor. Il s'agit de créer à Bruxelles des bassins pouvant accueillir des navires bien plus nombreux et de plus grand tonnage, eux-mêmes liés à une grande gare de marchandise et aux entrepôts de stockage et dédouanement associés. La « Société anonyme du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles » dont les actionnaires sont l'État belge, la province de Brabant, la Ville de Bruxelles, neuf autres communes bruxelloises et Vilvorde est constituée pour réaliser l'opération. À une époque où la circulation des marchandises à longue et moyenne distance s'effectue presqu'exclusivement par voie ferrée ou voie d'eau, le site de Tour et Taxis est amené à devenir le point nodal du transit des marchandises aux portes de Bruxelles.

CHANCELLERIE KANSELARIJ

Le projet définitif est adopté en 1897. Il prévoit la construction d'une grande gare de marchandise en cul-de-sac, de bassins maritimes et leurs quais à proximité, d'entrepôts de stockage et de dédouanage et de divers autres bâtiments destinés à la logistique du site. Le chantier se déroule entre 1902 et 1910. L'ambition des promoteurs publics se traduit dans l'ampleur du terrain, le nombre de voies ferrées, la dimension des bâtiments, mais aussi dans le prestige de leur architecture qui manifeste la foi dans la réussite et le progrès de l'industrie belge.

La gare de triage s'installe au cœur du nouveau site ferroviaire. Elle en constitue une cheville essentielle, distribuant et aiguillant les locomotives et les wagons ainsi que leurs chargements vers leurs voies de remisage, d'entreposage ou de formation de convoi ou vers les quais de déchargement.

Intérêt social

La gare de triage occupe également une place dans l'imaginaire des ouvriers, manœuvres et cheminots qui s'affairaient alors en grand nombre au sein du site ferroviaire. Le chef de gare y distribuait à chacun les instructions et tâches. Ils y trouvaient également un local où attendre, se réchauffer, réchauffer leur gamelle ou leur bidon de café. La gare acquiert alors le surnom de « Chapelle » en référence sans doute à sa forme mais aussi à sa fonction de lieu de ralliement et de havre au sein du site.

Intérêt artistique et esthétique

La gare de triage, bâtiment fonctionnel au cœur des faisceaux ferroviaires éloigné des espaces accueillant le public, a néanmoins reçu un traitement architectural et esthétique extrêmement soigné, à l'image de la plupart des immeubles érigés sur la plaine. Son architecture éclectique où domine l'influence néo-Renaissance flamande fait écho à celle de de la gare maritime, de l'hôtel des douanes ou de l'hôtel d'administration situés le long de la rue Picard. Ses façades présentent de riches détails ornementaux : jeux d'appareillage de briques, fins cordons moulurés de pierre bleue, remarquables tympans, pignons élancés surmontés de pinacles, stéréotomie soignée et détails élégants des pignons et des modillons où se glissent de délicats motifs courbes inspirés de l'Art Nouveau.

Sources :

ATTAS, D., PROVOST, M., *Bruxelles, sur les traces des ingénieurs bâtisseurs*, Éditions CIVA, Bruxelles, 2011, pp. 69-73.
CULOT, M. (dir.), *Bruxelles Hors Pentagone. Inventaire visuel de l'architecture industrielle à Bruxelles*, AAM, Bruxelles, 1980, fiche 3.
KERREMANS, R., *Tour et Taxis*, coll. Bruxelles, Ville d'Art et d'Histoire, 55, Bruxelles Développement urbain, Bruxelles, 2017, pp. 26-27.
Inventaire du patrimoine architectural : https://monument.heritage.brussels/fr/buildings/38543.
VALENTE P. « Bruxelles-Tour et Taxis ou la nécessité d'une gare de marchandises », *Bruxelles entre en gare, Les Cahiers de La Fonderie Revue d'histoire sociale et industrielle de la Région bruxelloise*, vol. 24, 1998, p. 75-82.
VANDERHULST, G., *Tour et Taxis. Un quartier en mouvement? A district in motion. Een wijk in beweging*, Project T&T, 2005, pp. 55-56.
VANDERHULST, G., *Relevé de l'état physique et de la valeur patrimoniale d'immeubles situés sur le site de Tour & Taxis et ses alentours – Rapport*, AATL-BROH, mars 2011, pp. 43-48.

Vu pour être annexé à l'arrêté du 02/04/2026

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Recherche scientifique, du Tourisme, des Relations extérieures, du Commerce extérieur et des matières Biculturel d'Intérêt Régional

Boris DILLIÈS

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Mobilité, des Travaux Publics et de la Sécurité Routière,

Elke VAN DEN BRANDT

20 -04- 2026
Chancellerie - Kanselarij
Hamid MHAOUCHI

BIJLAGE I BIJ HET BESLUIT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING HOUDENDE INSTELLING VAN DE PROCEDURE TOT INSCHIJVING OP DE BEWAARLIJST ALS MONUMENT VAN HET RANGEERSTATION VAN TOUR EN TAXIS GELEGEN AAN DE ANNA BOCHDREEF 25 IN BRUSSEL

Kadastrale gegevens:

Brussel, afdeling 14, sectie P, perceel nr. 388 S3.

Beknopte beschrijving:

Het rangeerstation, ook wel dienststation of "la Chapelle" genoemd, is een gebouw in Vlaamse neorenaissancestijl in het centrum van het Tour & Taxis-terrein. Het gebouw huisvestte oorspronkelijk het seinhuis, dat de treinen naar de verschillende perrons en opstelsporen binnen het grote spoorwegterrein leidde. Het verwerkte de goederen- en pakkettenconvooien die door bedrijven of particulieren aan de spoorwegen waren toevertrouwd en die niet per hele wagon konden worden verzonden. Na het lossen werden de pakketten gesorteerd voordat ze aan de bezorgers werden toevertrouwd.

Het gebouw werd tussen 1905 en 1910 gebouwd door de architecten Constant Bosmans (1851-1936) en zijn schoonbroer Henri Vandeveld (1851-1929), in samenwerking met spoorwegingenieurs Frédéric Bruneel (1855-1942) en Jules Zone. Het gebouw werd rond 1994-1998 door een brand beschadigd en staat sindsdien leeg.

Dit ondiepe gebouw van één verdieping, dat uit dezelfde periode dateert als het goederenstation en waarschijnlijk snel naar het westen werd uitgebreid, is gebouwd in rode baksteen en blauwe hardsteen, met daken die, voor de brand, met leisteen waren bedekt. Het oostelijke deel bestaat uit twee loodrecht op elkaar staande volumes met kettingen en kordonbanden, vroeger met leisteen bedekte zadeldaken met uitstekende puntgevels.

Het westelijke gedeelte heeft twee identieke, licht uitstekende gevels met een groot venster met dubbel kruisraam en kleine ijzeren roedeverdeling onder een drieledige arcatuur, waarbij de middelste arcade tot aan de geveltop reikt en een zoldervenster omsluit. De bakstenen timpanen, versierd met kleine blauwe keramische tegels, die vlechtwerk evoceren. De schouderstukken van de gevels hebben een art-nouveau-profiel gekregen, hun topstuik met vleugelstukken met voluten mondt uit in een obelisk. Het volume wordt aan elke kant geflankeerd door vier vensters met dubbele houten kruisraam met kleine ijzeren roedeverdelingen, elk ingeschreven in een korfboogarcade met een doorlopende archivolt. De timpanen zijn identiek aan de vorige. Stenen modillons met een art nouveau-profiel dragen een dunne houten kroonlijst. Slechts één schoorsteen heeft de brand doorstaan. Tegen de oostelijke gevel is een kleine portiek gebouwd met drie leien daken, met een deur met dwarsbalk tussen twee smalle ramen. De gevel, met een raam dat past bij die van de gootmuren, lijkt op die van zijn buren, maar wordt afgezwakt door een nis met vleugels en een gebogen fronton waarop het jaartal 1905 staat.

Het oostelijke deel van het station, met dezelfde banden, bestaat uit twee volumes op dezelfde as. Het eerste volume opent zich naar het zuiden toe met twee deuren met dwarsbalken aan weerszijden van een kruisraam. Rechts zijn twee groepen van vier smalle ramen te zien die terugkomen in de noordgevel, links van een deur met tussendorpel. Het zadeldak werd onderbroken door twee schoorsteenpijpen, waarvan er één diende als demping voor de overhangende geveltop. Het tweede volume, dat minder diep is en bedekt met een zadeldak met een dakkapel, is toegankelijk via een deur met dwarsbalk aan de zijkant en wordt alleen aan de zuidkant verlicht door drie kruisvensters.

Waarde van het goed volgens de criteria die worden bepaald in artikel 206, 1° van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening:

Het rangeerstation van Tour en Taxis heeft historische, technische en esthetische waarde.

Historische waarde

De ontwikkeling van de site Tour & Taxis werd al in 1873 overwogen door de stad Brussel en het departement Spoorwegen, die op zoek waren naar nieuwe terreinen voor de havenactiviteiten van Brussel. De bassins en pakhuizen in het centrum van de stad en hun uitbreiding langs het kanaal in het noorden waren te klein geworden om aan de vraag van een snelgroeiende industrie te voldoen. Het doel was om in Brussel bassins te creëren die plaats konden bieden aan veel meer schepen met een grotere tonnage, die op hun beurt verbonden waren met een groot goederenstation en de bijbehorende opslag- en inklaringspakhuizen. De "Société anonyme du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles" (Naamloze Vennootschap van het Kanaal en de Maritieme Installaties van Brussel), waarvan de aandeelhouders de Belgische staat, de provincie Brabant, de stad Brussel, negen andere Brusselse gemeenten en Vilvoorde zijn, werd opgericht om de operatie uit te voeren. In een tijd waarin het vervoer

van goederen over lange en middellange afstanden bijna uitsluitend over het spoor of over water plaatsvindt, wordt de site van Tour et Taxis het knooppunt voor het goederenvervoer aan de poorten van Brussel.

Het definitieve project wordt in 1897 goedgekeurd. Het voorziet in de bouw van een groot goederenstation met doodlopende sporen, havenbekkens en aanlegsteigers in de buurt, opslag- en inklaringsloodsen en diverse andere gebouwen voor de logistiek van de site. De bouw vindt plaats tussen 1902 en 1910. De ambitie van de openbare projectontwikkelaars komt tot uiting in de omvang van het terrein, het aantal spoorwegen, de afmetingen van de gebouwen, maar ook in het prestige van hun architectuur, die het vertrouwen in het succes en de vooruitgang van de Belgische industrie weerspiegelt.

Het rangeerstation werd in het hart van de nieuwe spoorwegsite gebouwd. Het vormde een essentieel onderdeel ervan en verdeelde en leidde de locomotieven en wagons en hun ladingen naar hun opstelsporen, opslagplaatsen of samenstellingsplaatsen of naar de losperrons.

Sociale waarde

Het rangeerstation nam ook een belangrijke plaats in de verbeelding van de handarbeiders en spoorwegarbeiders die toen in groten getale op het spoorwegterrein werkzaam waren. De stationschef deelde daar aan iedereen instructies en taken uit. Ze vonden er ook een ruimte waar ze konden wachten, zich opwarmen en hun gamel of koffiekan opwarmen. Het station kreeg toen de bijnaam "Chapelle" (kapel), waarschijnlijk vanwege zijn vorm, maar ook vanwege zijn functie als verzamelplaats en toevluchtsoord op het terrein.

Artistieke en esthetische waarde

Het rangeerstation, een functioneel gebouw in het hart van het spoorwegnet, ver verwijderd van de openbare ruimtes, heeft niettemin een uiterst verzorgde architecturale en esthetische behandeling gekregen, net als de meeste gebouwen die op de vlakte zijn opgericht. De eclectische architectuur, waarin de invloed van de neo-Vlaamse renaissance overheerst, sluit aan bij die van het groot goederenstation, het douanekantoor en het administratief gebouw aan de Picardstraat. De gevels zijn rijkelijk versierd met ornamenten: een spel van bakstenen, fijne blauwe stenen lijsten, opmerkelijke timpanen, slanke gevels met pinakels, verzorgde stereotomie en elegante details van de gevels en modillons met delicate gebogen motieven geïnspireerd op de art nouveau.

Bronnen:

ATTAS, D., PROVOST, M., *Bruxelles, sur les traces des ingénieurs bâtisseurs*, Uitgever CIVA, Brussel, 2011, pp. 69-73.
CULOT, M. (dir.), *Bruxelles Hors Pentagone. Inventaire visuel de l'architecture industrielle à Bruxelles*, AAM, Brussel, 1980, fiche 3.
KERREMANS, R., *Tour et Taxis*, coll. Bruxelles, Ville d'Art et d'Histoire, 55, Brussel Stedelijke Ontwikkeling, Brussel, 2017, pp. 26-27.
Inventaris van het bouwkundige erfgoed: https://monument.heritage.brussels/nl/buildings/38543.
VALENTE P. "Bruxelles-Tour et Taxis ou la nécessité d'une gare de marchandises", *Bruxelles entre en gare, Les Cahiers de La Fonderie Revue d'histoire sociale et industrielle de la Région bruxelloise*, vol. 24, 1998, p. 75-82.
VANDERHULST, G., *Tour et Taxis. Un quartier en mouvement? A district in motion. Een wijk in beweging,* Project T&T, 2005, pp. 55-56.
VANDERHULST, G., *Relevé de l'état physique et de la valeur patrimoniale d'immeubles situés sur le site de Tour & Taxis et ses alentours – Rapport*, AATL-BROH, maart 2011, pp. 43-48.

Gezien om te worden gehecht aan het besluit van 02/04/2026

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met het Wetenschappelijk Onderzoek, het Toerisme, de Buitenlandse Betrekkingen, de Buitenlandse Handel en de Biculturele Aangelegenheden van Gewestelijk Belang,

Boris DILLIÈS

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

Elke VAN DEN BRANDT

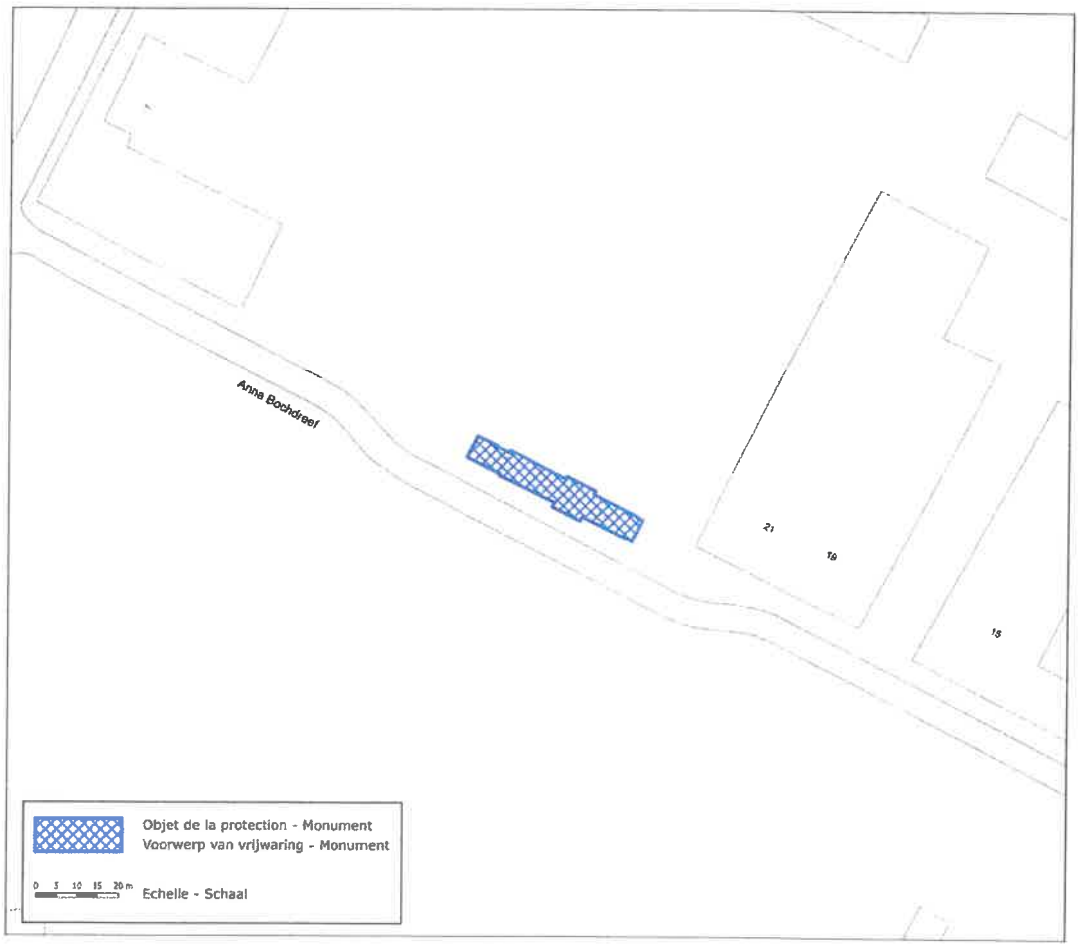
Copie certifiée conforme
Voor eensluidend afschrift
20 -04- 2026
Chancellerie Kanselarij
Hamid MH

ANNEXE II A L'ARRETE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE ENTAMANT LA PROCÉDURE D'INSCRIPTION SUR LA LISTE DE SAUVEGARDE DE LA GARE DE TRIAGE DE TOUR ET TAXIS SISE DRÈVE ANNA BOCH 25 À BRUXELLES

BIJLAGE II BIJ HET BESLUIT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING HOUDENDE INSTELLING VAN DE PROCEDURE TOT INSCHIJVING OP DE BEWAARLIJST ALS MONUMENT VAN HET SORTEERSTATION VAN THURN EN TAXIS GELEGEN AAN DE ANNA BOCHDREEF 25 IN BRUSSEL

DELIMITATION DU BIEN

AFBAKENING VAN HET GOED



Vu pour être annexé à l'arrêté du, 02/04/2026

Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van, 02/04/2026

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met het Wetenschappelijk Onderzoek, het Toerisme, de Buitenlandse Betrekkingen, de Buitenlandse Handel en de Biculturele Aangelegenheden van Gewestelijk Belang,

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met het Wetenschappelijk Onderzoek, het Toerisme, de Buitenlandse Betrekkingen, de Buitenlandse Handel en de Biculturele Aangelegenheden van Gewestelijk Belang

Boris **DILLIÉS**

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Mobilité, des Travaux Publics et de la Sécurité Routière,

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

Elke VAN DEN BRANDT

Copie certifiée conforme
Voor eensluidend afschrift
20-04-2026
Chancelle
Hamid

GOUVERNEMENT DE LA RÉGION BRUXELLES-CAPITALE
CHANCELLERIE
KANSELARIJ
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING