



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

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

**Commission des Finances
et des Affaires générales,**

**chargée du Budget, de la Fonction
publique, des Relations extérieures,
des Matières biculturelles, de l'Image de
Bruxelles et de la participation citoyenne**

RÉUNION DU

LUNDI 12 JANVIER 2026

SESSION 2025-2026

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

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

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

VERGADERING VAN

MAANDAG 12 JANUARI 2026

ZITTING 2025-2026

Sigles et abréviations

PIB - produit intérieur brut

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Commission communautaire française

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

SPF - service public fédéral

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

Cocom - Commission communautaire commune

PME - petites et moyennes entreprises

STIB - Société de transport intercommunal bruxellois

ONG - organisation non gouvernementale

SNCB - Société nationale des chemins de fer belges

CPAS - centre public d'action sociale

Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité

ONEM - Office national de l'emploi

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

VGC - Commission communautaire flamande

ULB - Université libre de Bruxelles

Afkortingen en letterwoorden

bbp - bruto binnenlands product

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Franse Gemeenschapscommissie

DBDMH - Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

FOD - Federale Overheidsdienst

Forem - Waals tewerkstellingsagentschap

GGC - Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie

kmo - kleine en middelgrote ondernemingen

MIVB - Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel

ngo - niet-gouvernementele organisatie

NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn

Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering

RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening

VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding

VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie

VUB - Vrije Universiteit Brussel

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

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

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

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

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

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

SOMMAIRE

Question orale de M. Jonathan de Patoul

4

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

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

concernant l'impact de la prise de contrôle de Brussels Airport par la Flandre.

Question orale jointe de M. Sevket Temiz

4

concernant la prise de participation majoritaire de la Région flamande dans Brussels Airport.

INHOUD

Mondelinge vraag van de heer Jonathan de Patoul

4

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

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

betreffende de gevolgen van de verwerving van controle door Vlaanderen over Brussels Airport.

Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Sevket Temiz

4

betreffende de verwerving door het Vlaams Gewest van de controle over Brussels Airport.

1103 Présidence : M. Ahmed Laaouej, président.

1105 **QUESTION ORALE DE M. JONATHAN DE PATOUL**

1105 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,

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

1105 concernant l'impact de la prise de contrôle de Brussels Airport par la Flandre.

1105 **QUESTION ORALE JOINTE DE M. SEVKET TEMIZ**

1105 concernant la prise de participation majoritaire de la Région flamande dans Brussels Airport.

1109 **M. Jonathan de Patoul (DéFI).**- C'est désormais officiel, la Flandre, par l'intermédiaire de sa société d'investissement Participatiemaatschappij Vlaanderen (PMV), est devenue le premier actionnaire de Brussels Airport Company avec près de 39 % du capital, devant l'État fédéral, qui n'en détient que 25 %. Il s'agit là d'un changement déterminant dans la gouvernance de notre aéroport national.

Si cette évolution peut, pour certains, apparaître comme une manœuvre économique stratégique, elle est, pour les Bruxellois, extrêmement préoccupante. En effet, ce n'est pas une simple opération financière, c'est un changement de contrôle. Et ce contrôle est aujourd'hui entre les mains d'un gouvernement régional - le gouvernement flamand - qui a toujours défendu, de manière unilatérale, les intérêts de ses propres communes survolées, au mépris de l'équité entre les Régions, au mépris des décisions de justice et surtout, au mépris de la santé des 160.000 riverains bruxellois exposés quotidiennement aux nuisances de Zaventem.

Nous savons très bien ce que cela signifie. Derrière cette montée au capital, il y a une volonté claire de peser sur les décisions stratégiques de l'aéroport : développement de l'activité, maintien des vols de nuit, tracés des couloirs aériens, choix des avions autorisés, etc. Dans ce nouveau jeu actionnarial, la Région bruxelloise n'a pas voix au chapitre. Elle est totalement absente de la table des décisions, alors que ce sont ses habitants qui en subissent principalement les conséquences. Pire encore, cette prise de contrôle s'accompagne d'un grave conflit d'intérêts : le gouvernement flamand détient à la fois l'autorité pour statuer sur les demandes de permis et le contrôle du respect de ces décisions, et désormais aussi un pouvoir économique direct dans la gouvernance de l'exploitant aéroportuaire. Où est

Voorzitterschap: de heer Ahmed Laaouej, voorzitter.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JONATHAN DE PATOUL

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

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

betreffende de gevolgen van de verwerving van controle door Vlaanderen over Brussels Airport.

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER SEVKET TEMIZ

betreffende de verwerving door het Vlaams Gewest van de controle over Brussels Airport.

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans).- Vlaanderen is nu via de Participatiemaatschappij Vlaanderen officieel hoofdaandeelhouder van de Brussels Airport Company, met 39% van de aandelen tegenover 25% voor de federale staat.

Die luchthaven komt zo onder controle van een gewest dat altijd eenzijdig de belangen van zijn eigen overvlogen gemeenten vooropgesteld heeft, ten nadele van de andere gewesten en zonder respect voor rechterlijke beslissingen en voor de gezondheid van de 160.000 Brusselaars die dagelijks dat vliegtuiglawaai ondergaan. Strategische beslissingen over economische ontwikkeling, nachtvluchten, vliegroutes en toegelaten toestellen zullen boven de hoofden van de Brusselaars genomen worden, terwijl zij nochtans als eersten de gevolgen voelen.

Die kapitaalsverhoging leidt bovendien tot een zwaar belangenconflict: het Vlaams Gewest wordt rechter en partij tegelijk als het gaat over vergunningsaanvragen of het respect voor regelgeving. Welk respect mogen we dan nog verwachten voor de rechterlijke uitspraken die bevestigen dat de vluchten de leefkwaliteit van de Brusselaars aantasten?

Hoe kan het gewest toch nog zijn stem laten horen? Welke garanties kan het krijgen dat rechterlijke beslissingen gerespecteerd worden en dat nachtvluchten boven Brussel in principe verboden worden? Zult u vasthouden aan het besluit-Gosuin en eisen dat elke nieuwe stap in de ontwikkeling van de luchthaven voldoet aan de normen inzake geluidshinder, vluchtschema's en vliegroutes, waarbij dichtbevolkte gebieden ontzien worden?

l'indépendance ? Où est la neutralité dans l'élaboration et le respect des réglementations ? Où est le respect des décisions de justice, dont plusieurs confirment la nocivité des survols pour les Bruxellois ?

Dès lors, cette évolution dans la structure de l'actionnariat de Brussels Airport Company me semble constituer une menace directe pour la santé et le bien-être des Bruxellois. La Région peut-elle encore espérer faire entendre sa voix dans un modèle où la logique économique flamande prime désormais sur toute autre considération ?

Quelles garanties la Région bruxelloise peut-elle obtenir, dans ce contexte, quant au respect des décisions de justice et du principe d'interdiction des vols de nuit au-dessus de Bruxelles ? Plus concrètement, allez-vous continuer d'affirmer publiquement et juridiquement la validité de l'arrêté Gosuin, et exiger que toute nouvelle stratégie de développement de l'aéroport respecte les normes de bruit, les horaires de vol et les itinéraires évitant les zones densément peuplées ?

Enfin, j'aurais voulu savoir de M. Maron, en tant que ministre de l'Environnement, quelles initiatives il comptait adopter pour reprendre l'offensive sur ce dossier. La Région bruxelloise va-t-elle déposer un recours contre la concentration d'intérêts entre le gouvernement flamand et Brussels Airport Company ? Va-t-elle exiger un droit de regard sur la gouvernance aéroportuaire ? Et surtout, exigez-vous la mise en place d'une instance publique indépendante, capable de contrôler objectivement les nuisances sonores et de faire respecter les droits des citoyens bruxellois ? Le silence serait coupable. Cette prise de contrôle par la Flandre est une gifle institutionnelle et environnementale pour Bruxelles. Elle doit susciter une réponse politique ferme, cohérente et immédiate.

¹¹¹¹ **M. Sevket Temiz (PS).**- L'acquisition récente de 39 % de Brussels Airport Company par la Région flamande fait d'elle l'actionnaire majoritaire et marquera un tournant majeur dans la gouvernance d'une infrastructure historiquement considérée comme d'intérêt national. Cette opération, présentée comme un investissement stratégique, soulève néanmoins de sérieuses préoccupations en matière d'environnement, de justice territoriale, de survol de Bruxelles et de priorités financières.

Nous savons que l'aéroport national constitue déjà une source non négligeable de nuisances sonores, de pollution atmosphérique et d'émission de CO2 affectant particulièrement la Région bruxelloise. La pression liée à la rentabilité de l'investissement pourrait encourager une augmentation du trafic aérien et du fret, en contradiction avec les objectifs climatiques. Nous savons également que la Région bruxelloise concentre une part non négligeable, mais disproportionnée des nuisances liées aux trajectoires aériennes, sans disposer d'un poids équivalent dans la gouvernance. La perte du rôle central du gouvernement fédéral comme arbitre impartial soulève de vives inquiétudes.

La logique financière pourrait, elle aussi, créer une pression accrue de rentabilité. Il existe un risque que Brussels Airport

Mijnheer Maron, welke initiatieven zult u als minister van Leefmilieu nemen in dit dossier? Zal het gewest een bezwaar indienen tegen deze belangenverstrengeling? Zal het zeggenschap eisen over het bestuur van de luchthaven? Zult u de oprichting eisen van een onafhankelijke publieke instantie die de geluidshinder objectief controleert, zodat de rechten van de Brusselaars gerespecteerd worden?

De heer Sevket Temiz (PS) (in het Frans).- Nu al zorgt de nationale luchthaven voor heel wat geluidshinder, luchtvervuiling en CO2-uitstoot, die het Brussels Gewest onevenredig hard treffen. De verwerving van 39% van het kapitaal door het Vlaams Gewest kan de rentabiliteitsdruk nog verhogen en zo leiden tot nog meer vliegverkeer en vrachtovervoer, ten koste van de klimaatdoelstellingen. Tegelijk krijgt het Brussels Gewest minder inspraak dan tevoren in het luchthavenbestuur, aangezien de federale regering daarin voortaan minder gewicht heeft.

Hoe wil de Brusselse regering erover waken dat de toekomstige strategie van de luchthaven de engagementen inzake klimaat en gezondheid respecteert?

Hoe zorgt de regering ervoor dat Brussel volwaardig bij de strategische beslissingen betrokken wordt en dat de kwestie van het overvliegen van het gewest rechtvaardig wordt aangepakt?

Welke garanties zijn er dat het beheer niet louter financiële doelstellingen zal nastreven?

Company soit gérée avant tout comme un actif financier, au détriment de l'intérêt général et de la qualité de vie des riverains.

Quelles mesures le gouvernement entend-il mettre en place pour garantir que la stratégie future de l'aéroport respecte les engagements climatiques et la santé publique ?

Comment le gouvernement entend-il assurer une gestion équitable des survols et associer pleinement Bruxelles aux décisions stratégiques ?

Quelles garanties existe-t-il pour éviter une dérive purement financière de la gouvernance ?

1113 **M. Rudi Vervoort, ministre-président.**- Vos questions relatives au renforcement de la participation de la Région flamande dans le capital de Brussels Airport Company ont retenu toute mon attention.

Je tiens tout d'abord à rappeler que le changement de structure actionnariale de Brussels Airport, en particulier l'augmentation de la participation publique flamande par le biais de la société d'investissement Participatiemaatschappij Vlaanderen (PMV), ne modifie en rien le cadre juridique applicable au survol aérien. Les normes encadrant les procédures de vol, les nuisances sonores et la sécurité aérienne relèvent en effet de dispositions fédérales et européennes. Elles s'imposent à l'exploitant aéroportuaire, quelle que soit sa structure de gouvernance.

Pour autant, il serait naïf d'ignorer les risques politiques associés à cette évolution. L'augmentation de la participation de la Région flamande au capital de Brussels Airport accroît son influence dans la gouvernance stratégique de l'aéroport, ce qui suscite des inquiétudes légitimes quant à un éventuel renforcement de ses priorités régionales - parfois divergentes des intérêts des Bruxellois.

Il convient de souligner que le survol de Bruxelles reste un enjeu environnemental et de santé publique majeur. Comme vous le soulignez à juste titre, toute décision affectant le trafic aérien doit être guidée par l'intérêt général, en veillant à éviter les zones densément peuplées, dans le respect des arrêts de justice intervenus en la matière.

Il faut constater que l'aéroport reste un acteur qui sous-estime les nuisances que son activité génère et est fort peu transparent et proactif sur la question. Ce n'est pas le gouvernement bruxellois qui le dit, c'est l'étude d'incidences réalisées par Envisa, société française sous la direction du niveau fédéral.

La Région flamande a bloqué depuis des années toute discussion pour améliorer la situation des riverains - qu'ils soient flamands, bruxellois ou wallons. Ici encore, c'est Envisa qui le rappelle.

Ce contexte accentue la nécessité d'une vigilance renforcée de la part de la Région bruxelloise, notamment face aux tentatives récurrentes de relégitimer certaines routes aériennes

De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans).- *De kapitaalsverhoging van de Participatiemaatschappij Vlaanderen verandert niets aan het juridisch kader dat van toepassing is op de vluchten boven Brussel. De normen inzake vluchtprocedures, geluidshinder en veiligheid zijn federaal en Europees vastgelegd en staan los van de beheersstructuur.*

Toch mogen we niet blind zijn voor de politieke risico's. Het Vlaams Gewest vergroot immers zijn controle op het strategisch beleid van de luchthaven en kan daarbij prioriteiten nastreven die indruisen tegen de belangen van de Brusselaars. Terecht stelt u dat beslissingen inzake vliegverkeer altijd het algemeen belang moeten dienen, waarbij het overvliegen van dichtbevolkte gebieden vermeden wordt, conform de rechterlijke beslissingen.

De auteurs van een effectenstudie van Envisa, besteld door de federale overheid, stellen dat de luchthaven de door haar veroorzaakte hinder onderschat en daarover weinig transparant en proactief is. Ze wijzen er ook op dat het Vlaams Gewest al jaren iedere discussie over een verbetering van de situatie blokkeert.

In die context moet het Brussels Gewest extra waakzaam zijn, met name tegenover herhaalde pogingen om bepaalde hinderlijke vliegroutes opnieuw legitimiteit te geven. Ook de bevoegde federale minister moet zich inzetten voor de belangen van alle burgers. Hij moet het regelgevend kader voor de vliegroutes vastleggen en doen naleven, zorgen voor een goede samenwerking tussen de gewesten en een onafhankelijk controleorgaan inzake luchtverkeersgeluidshinder oprichten naar het voorbeeld van de Waalse ACNAW, waar alle gewesten en betrokken actoren zitting in hebben.

De Brusselse regering zal de rechten van zijn inwoners vastberaden blijven verdedigen. Haar prioriteiten zijn het vermijden van de dichtstbevolkte gebieden en het vooropstellen van de veiligheid bij het bepalen van nieuwe vliegroutes; de oprichting van een onafhankelijk publiek controleorgaan om de impact van vluchten boven Brussel transparant en objectief op te volgen; de uitbreiding van de nachtelijke gewichts- en geluidsbeperkingen tot de periode tussen 22 en 7 uur; en de strikte naleving van rechterlijke beslissingen, waaronder de beperkingen op bepaalde vluchtroutes.

génératrices de nuisances. Il en va de même pour l'État fédéral, dont le ministre chargé de cette compétence se doit de rester particulièrement mobilisé pour défendre l'intérêt de l'ensemble des citoyens. C'est son rôle de définir le cadre réglementaire qui encadre les routes, de le faire respecter, d'assurer la bonne coopération entre Régions ainsi que le suivi effectif des nuisances sonores, à travers la création d'une Autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne (ACNAW), associant l'ensemble des acteurs concernés, dont les Régions.

Dans ce cadre, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale continuera de défendre avec détermination les droits de ses habitants, notamment sur la base des priorités suivantes :

- l'évitement des zones les plus densément peuplées et la sécurité aérienne comme critères prioritaires dans la définition de toute nouvelle route aérienne ;

¹¹¹⁵ - l'instauration d'un organisme public indépendant de contrôle des nuisances sonores à même de garantir une transparence et une objectivité dans la mesure de l'impact du survol ;

- l'élargissement de la plage horaire nocturne sur le territoire bruxellois de 22h à 7h, avec une limitation du tonnage des avions et l'application de quotas de bruit, notamment un plafond de 200 tonnes entre 22h et 7h ;

- le respect strict des décisions judiciaires, notamment celles imposant la limitation du survol sur certaines routes. À cet égard, je rappelle la dernière décision judiciaire de février 2025 à la suite de l'action en cessation menée par le ministre Maron en 2020. Cette décision est très claire pour continuer à mettre la pression sur le gouvernement fédéral.

Le jugement renforce en effet les astreintes financières sur les routes aériennes les plus nuisibles et impose pour la première fois au niveau fédéral un calendrier précis pour mettre fin aux infractions constatées :

- communication de la version complète et définitive de l'étude Envisa pour le 26 juin 2026 ;

- information des parties sur les mesures concrètes et les échéances retenues pour mettre fin aux violations manifestes avant le 1er octobre 2026 ;

- motivation des choix et échéances pour le 1er décembre 2026.

Chaque retard pour ces trois mesures sera sanctionné par une astreinte de 10.000 euros par jour, avec un plafond de 2 millions d'euros par échéance.

Enfin, je partage pleinement votre conviction qu'il est impératif que tous les représentants bruxellois, quelle que soit leur sensibilité politique, se mobilisent pour défendre sans relâche les intérêts de la population bruxelloise dans ce dossier sensible.

De laatste gerechtelijke beslissing dateert van februari 2025 en volgt op de vordering tot staking ingesteld door minister Maron in 2020. Ze zet de federale regering verder onder druk met een strakke agenda om een einde te maken aan de inbreuken. Zo moet die regering tegen 26 juni 2026 de volledige, definitieve versie van de Envisastudie bekendmaken; tegen 1 oktober 2026 de partijen informeren over de maatregelen en termijnen om de manifeste schendingen te beëindigen; en tegen 1 december 2026 haar keuzes en termijnen motiveren. Op elke overschrijding van die drie data staat een boete van 10.000 euro per dag, met een maximum van 2 miljoen euro per niet-gehaalde datum.

Het Brussels Gewest zal zich vastberaden blijven inzetten voor de rechten van de overvlogen inwoners en voor een rechtvaardiger, transparanter en evenwichtiger kader voor de exploitatie van de luchthaven.

Soyez assurés que la Région bruxelloise continuera à se battre, avec constance et fermeté, pour faire respecter les droits des personnes survolées et promouvoir un cadre d'exploitation aéroportuaire plus juste, transparent et équilibré.

1117 **M. Jonathan de Patoul (DéFI).** - Je suis un tant soit peu rassuré d'entendre que les normes relatives aux nuisances ne changent pas.

Vous avez également rappelé le rôle du ministre fédéral de la Mobilité, aujourd'hui M. Crucke. Il serait bon que les choses bougent de son côté. L'un de mes collègues des Engagés, membre de la commission de l'Environnement, a suggéré publiquement d'évoquer rapidement le sujet en commission et de discuter de la question du survol entre Bruxellois. Il semblait dire que des propositions allaient arriver du gouvernement fédéral.

Quoi qu'il en soit, je m'interroge sur le fait que, d'une part, l'on impose la zone de basses émissions aux citoyens bruxellois - avec raison - pour préserver la qualité de l'air et, d'autre part, on permet que la capitale soit survolée par des poubelles volantes qui font énormément de bruit pendant la nuit. Quelque 160.000 riverains sont exposés à ces nuisances sonores la nuit, au mépris de décisions de justice. Laisser cette gouvernance au gouvernement flamand, à la fois juge et partie, constitue une aberration démocratique.

Compte tenu du contexte bruxellois, il n'est pas sûr que vous soyez le prochain ministre-président...

1117 **M. Rudi Vervoort, ministre-président.** - Ce n'est pas mon ambition, soyez-en sûr.

1117 **M. Jonathan de Patoul (DéFI).** - Je suis en tout cas certain que le prochain ministre-président et tous ses ministres auront à cœur de défendre les Bruxelloises et les Bruxellois face à cette question du survol.

1127 **M. Sevkett Temiz (PS).** - Merci d'avoir insisté sur le fait que la Région devait rester vigilante et être à même de se mobiliser en cas de problèmes environnementaux. Bien sûr, la gouvernance doit garantir l'équité territoriale et environnementale ainsi que la défense de l'intérêt général.

- Les incidents sont clos.

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans). - U herinnerde terecht aan de rol van de federale minister van Mobiliteit Crucke. Een partijgenoot van hem leek in de commissie Leefmilieu te suggereren dat de federale regering met voorstellen zou komen aanzetten.

Hoe dan ook vind ik het verbijsterend dat Brusselse burgers de LEZ moeten respecteren om de luchtkwaliteit te beschermen, en dat tegelijkertijd vervuilende vliegtuigen 's nachts zo'n 160.000 van hen met geluidshinder mogen opzadelen, tegen de uitspraken van de rechter in. Het is een democratische aberratie de Vlaamse regering daarin rechter en partij te laten zijn.

Het is niet zeker dat u de volgende minister-president zult zijn ...

De heer Rudi Vervoort, minister-president (in het Frans). - Dat is niet mijn ambitie.

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) (in het Frans). - ... maar hij en zijn ministers zullen ongetwijfeld de belangen van de Brusselaars in deze kwestie ter harte nemen.

De heer Sevkett Temiz (PS) (in het Frans). - Het gewest moet inderdaad waakzaam blijven en het bestuur van de luchthaven moet rechtvaardig zijn qua territoriale impact en leefmilieu, en het algemeen belang nastreven.

- De incidenten zijn gesloten.