



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES
PUBLIQUES

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

lundi

13-12-2004

Après-midi

maandag

13-12-2004

Namiddag

<i>cdH</i>	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V</i>	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
<i>ECOLO</i>	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
<i>FN</i>	<i>Front National</i>
<i>MR</i>	<i>Mouvement réformateur</i>
<i>N-VA</i>	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<i>PS</i>	<i>Parti socialiste</i>
<i>sp.a-spirit</i>	<i>Socialistische Partij Anders – Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht</i>
<i>Vlaams Belang</i>	<i>Vlaams Belang</i>
<i>VLD</i>	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>

<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>	
<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>	<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>	<i>QRVA</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV</i>	<i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>	<i>CRIV</i>	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i>
	<i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>		<i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
<i>PLEN</i>	<i>séance plénière</i>	<i>PLEN</i>	<i>plenum</i>
<i>COM</i>	<i>réunion de commission</i>	<i>COM</i>	<i>commissievergadering</i>

<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>	<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>
<i>Commandes :</i>	<i>Bestellingen :</i>
<i>Place de la Nation 2</i>	<i>Natieplein 2</i>
<i>1008 Bruxelles</i>	<i>1008 Brussel</i>
<i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>	<i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>
<i>Fax : 02/549 82 74</i>	<i>Fax : 02/549 82 74</i>
<i>www.laChambre.be</i>	<i>www.deKamer.be</i>
<i>e-mail : publications@laChambre.be</i>	<i>e-mail : publicaties@deKamer.be</i>

SOMMAIRE

Question de M. Olivier Chastel au ministre de la Mobilité sur "l'expérience-pilote des 'camions géants' en Wallonie" (n° 4361)	1
<i>Orateurs: Olivier Chastel, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	
Questions jointes de	3
- Mme Marleen Govaerts au ministre de la Mobilité sur "l'aérodrome de Brustem près de Saint-Trond" (n° 4575)	3
- Mme Marleen Govaerts au ministre de la Défense sur "l'aérodrome militaire de Brustem près de Saint-Trond" (n° 4581)	3
<i>Orateurs: Marleen Govaerts, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	
Question de Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité sur "la sécurité des autocars" (n° 4716)	7
<i>Orateurs: Valérie De Bue, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité, Annick Saudoyer</i>	
Questions jointes de	11
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "l'évaluation du plan de dispersion" (n° 4744)	11
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "les vols charters et réguliers de nuit et la mise à disposition de divers documents" (n° 4745)	11
<i>Orateurs: Bart Laeremans, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	
Question de M. Dylan Casaer au ministre de la Mobilité sur "la constatation d'infractions au code de la route lors d'émissions télévisées" (n° 4737)	17
<i>Orateurs: Dylan Casaer, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	

INHOUD

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Mobiliteit over "het proefproject met supertrucks in Wallonië" (nr. 4361)	1
<i>Sprekers: Olivier Chastel, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	
Samengevoegde vragen van	3
- mevrouw Marleen Govaerts aan de minister van Mobiliteit over "het vliegveld in Brustem bij Sint-Truiden" (nr. 4575)	3
- mevrouw Marleen Govaerts aan de minister van Landsverdediging over "het militair vliegveld van Brustem bij Sint-Truiden" (nr. 4581)	3
<i>Sprekers: Marleen Govaerts, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	
Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit over "de veiligheid van de autocars" (nr. 4716)	7
<i>Sprekers: Valérie De Bue, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit, Annick Saudoyer</i>	
Samengevoegde vragen van	11
- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "de evaluatie van het spreidingsplan" (nr. 4744)	11
- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "de nachtelijke charter- en lijnvluchten en de terbeschikkingstelling van diverse documenten" (nr. 4745)	11
<i>Sprekers: Bart Laeremans, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	
Vraag van de heer Dylan Casaer aan de minister van Mobiliteit over "de verkeersovertredingen in de tv-uitzendingen" (nr. 4737)	17
<i>Sprekers: Dylan Casaer, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	

COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES
ENTREPRISES PUBLIQUES

du

LUNDI 13 DÉCEMBRE 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 13 DECEMBER 2004

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.23 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.23 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de M. Olivier Chastel au ministre de la Mobilité sur "l'expérience-pilote des 'camions géants' en Wallonie" (n° 4361)

01 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Mobiliteit over "het proefproject met supertrucks in Wallonië" (nr. 4361)

01.01 **Olivier Chastel** (MR): Monsieur le ministre, le transport de marchandises sur nos routes et autoroutes est une question à laquelle vous êtes sensibilisé. La Belgique dispose d'un réseau routier et autoroutier fort dense, qui permet aux entreprises d'être fournies et d'expédier leurs marchandises rapidement. Cette situation constitue un avantage indéniable pour notre économie, mais engendre également des inconvénients dont il faut tenir compte, notamment l'engorgement des routes ou encore la détérioration de nos voiries.

Des sites multimodaux - route, rail, voie fluviale - favorisant le transfert de charge de la route vers des modes alternatifs de transport de marchandises existent, mais sont sous-utilisés. Récemment, les entreprises belges ont demandé que le gouvernement envisage la possibilité d'ouvrir nos autoroutes aux camions géants. Il apparaît que vous avez été saisi par le gouvernement wallon d'une demande d'autorisation pour une expérience-pilote de transport par camions géants aux alentours de la ville de Liège et de son port autonome.

- Les infrastructures existantes sont-elles adaptées à ce type de transport?
- Cette première expérience-pilote signifie-t-elle que le gouvernement est prêt à s'engager dans une généralisation du système?
- N'y a-t-il pas lieu de privilégier les modes alternatifs de transport de fret, afin de concilier impératifs économiques et prise en compte des enjeux environnementaux?

Je vous remercie d'avance pour votre réponse.

01.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Monsieur le président, chers collègues, monsieur Chastel, je n'ai reçu aucune demande d'un gouvernement concernant une quelconque expérience. La demande du gouvernement wallon m'est inconnue. Toutefois, je suis au courant du problème de la circulation des camions géants car des

01.01 **Olivier Chastel** (MR): Ons land beschikt over een dicht wegennet waarlangs de goederen snel kunnen worden vervoerd, wat een voordeel is voor onze economie. Er zijn echter ook nadelen: de wegen raken verzadigd en het drukke verkeer beschadigt het wegdek. De Waalse regering zou u naar verluidt om toestemming hebben gevraagd om rond Luik een proefproject met supertrucks op te zetten.

Is de bestaande infrastructuur wel aan dat type vervoermiddel aangepast? Betekent zo'n proefproject niet dat de regering bereid is dat soort vervoer te veralgemenen? Moet niet de voorkeur worden gegeven aan alternatieve vervoermiddelen, die beantwoorden aan de economische noodwendigheden, maar ook milieuvriendelijk zijn.

01.02 **Minister Renaat Landuyt**: Ik heb hierover geen enkele aanvraag ontvangen. In Nederland loopt er momenteel een proefproject met supertrucks

expériences ont lieu en Hollande; nous sommes prêts à prendre connaissance des résultats enregistrés dans ce pays.

En Belgique, des problèmes techniques et d'infrastructure existent. De plus, il faut dresser un bilan environnemental. Sur le plan technique, les camions géants ne sont pas agréés en Belgique en vertu de la réglementation concernant la masse et les dimensions maximales autorisées, qui fixe les normes maximales de longueur et de poids des trains de camions; la longueur ne peut être que de 18,75 mètres et le poids est fixé à un maximum de 44 tonnes. Une adaptation de la réglementation devrait donc avoir lieu si l'on souhaite autoriser en Belgique la circulation des camions géants, même sous forme d'expérience-pilote.

Le risque de dégâts aux infrastructures routières à cause du poids de ces camions nécessiterait que l'on définisse un réseau de routes compatibles avec ces combinaisons de camions.

En ce qui concerne le type de transport, il faut se demander pour quel type de trafic il serait souhaitable d'autoriser la circulation de camions géants. Il est probable que le transport routier international à longue distance soit le premier à montrer un intérêt pour de plus longues combinaisons de poids lourds. L'intérêt pour le transport à l'intérieur de la Belgique est évidemment bien moindre.

J'en viens au bilan d'un point de vue environnemental. Les avantages mis en exergue par les partisans des camions géants doivent être pondérés par l'augmentation attendue du volume du transport par route. A cet égard, ces camions présentent, par rapport au rail et à la voie d'eau, des performances environnementales et énergétiques plus proches de celles de la route classique que de celles beaucoup plus avantageuses du rail et de la voie d'eau auxquels ils se substitueraient.

En conséquence, des questions peuvent se poser d'un point de vue écologique. C'est la raison pour laquelle nous avons décidé de ne pas procéder à des expériences, mais je rappelle que nous sommes très intéressés par les expériences hollandaises.

01.03 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse complète, vos réflexions et vos considérations techniques sur le sujet ainsi que sur les craintes émises.

Je retiens qu'il n'y a pas d'expérience pilote en la matière pour l'instant. Il n'y a pas non plus de demande officielle de la Région wallonne, comme vous me le confirmiez dès le début de votre réponse.

waarvan we de resultaten zullen volgen.

In België zijn dergelijke vrachtwagens niet erkend op technisch vlak door de reglementering die de maximumnormen voor vrachtwagencombinaties vaststelt op 18,75 m wat de lengte betreft en op 44 ton wat het gewicht betreft. De reglementering zou dus moeten worden aangepast indien men die vrachtwagens in het verkeer wenst toe te laten, zelfs onder de vorm van een proefproject.

Gelet op het risico voor beschadiging van de infrastructuur zou het wegnet tevens aan die vrachtwagens moeten worden aangepast.

Wat het soort vervoer betreft, dient men zich af te vragen wat wenselijk is en voor wie. Het internationaal vrachtvervoer zou uiteraard geïnteresseerd zijn in zulke vrachtwagens, maar het binnenlands vervoer zou dat veel minder zijn.

Ik zal het nu hebben over de milieubalans. De voordelen van die supertrucks moeten worden afgewogen tegen het nadeel van de toename van het volume van het wegvervoer. De mogelijkheden van die vrachtwagens sluiten beter aan bij de klassieke wegen dan bij het veel milieuvriendelijker vervoer per spoor en waterweg.

Wij hebben daarom besloten niet tot experimenten over te gaan maar de praktijk in Nederland op de voet te volgen.

01.03 Olivier Chastel (MR): Uit uw antwoord onthoud ik dat er momenteel geen proefprojecten lopen op dat gebied, en dat er vanuit het Waalse Gewest ook geen officieel verzoek in die zin werd geformuleerd.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 4452 van de heer Tommelein is uitgesteld. La question n° 4530 de Mme Nagy est transformée en question écrite.

01.04 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, hoeveel keer kan men een vraag laten uitstellen?

De **voorzitter**: Eén keer. Ze kan dan nog eens uitgesteld worden, maar als de vraagsteller er dan niet is, worden ze automatisch omgezet in een schriftelijke vraag als de minister ermee akkoord gaat.

01.05 Minister **Renaat Landuyt**: Met het uitstel?

De **voorzitter**: Neen, om ze om te zetten in een schriftelijke vraag.

01.06 Minister **Renaat Landuyt**: Voor ons is het alleen vervelend als de vragen iedere keer worden uitgesteld. Voor de rest mogen de leden vragen wat ze willen.

De **voorzitter**: Als ik mij niet vergis is dit de tweede keer. Wij verzoeken de minister dus ze te beschouwen als een schriftelijke vraag.

Je suppose que Mme Galant viendra plus tard.

02 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Marleen Govaerts aan de minister van Mobiliteit over "het vliegveld in Brustem bij Sint-Truiden" (nr. 4575)

- mevrouw Marleen Govaerts aan de minister van Landsverdediging over "het militair vliegveld van Brustem bij Sint-Truiden" (nr. 4581)

02 Questions jointes de

- Mme Marleen Govaerts au ministre de la Mobilité sur "l'aérodrome de Brustem près de Saint-Trond" (n° 4575)

- Mme Marleen Govaerts au ministre de la Défense sur "l'aérodrome militaire de Brustem près de Saint-Trond" (n° 4581)

02.01 **Marleen Govaerts** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, op 27 oktober ondervroeg ik minister Flahaut over de plotse sluiting van het militair vliegveld van Brustem bij Sint-Truiden. Ik verwijs naar mijn mondelinge vraag nr 3972. De minister antwoordde dat hij eenzijdig op vraag van de burgemeester van Sint-Truiden, de concessie voorlopig had ingetrokken uit veiligheidsoverwegingen. Minister Flahaut gaf toe dat aan alle andere voorwaarden om te mogen starten en landen voldaan was. De minister deelde onder meer mee dat de exploitatievergunning die afhankelijk is van de minister van Mobiliteit, niet ingetrokken werd en dat hij de herbevestiging van machtiging tot exploitatie van het vliegveld door de BVBA Vliegveld-Sint-Truiden zou vragen aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Transport.

Twee weken geleden - mijn vraag werd veertien dagen geleden ingediend - hebben uw diensten een nieuwe controle uitgevoerd inzake de veiligheid van dit vliegveld. Opdat u zich niet zou kunnen verschuilen achter de uitspraak in kortgeding, waarop we reeds maanden wachten, dat werd aangespannen door de exploitant van het vliegveld wegens bevoegdheidsoverschrijding nadat de burgemeester eenzijdig een vliegverbod had opgelegd, heb ik een aantal concrete vragen voorbereid.

02.01 **Marleen Govaerts** (Vlaams Belang): Le 27 octobre 2004, j'ai demandé au ministre Flahaut la raison de la fermeture de l'aérodrome militaire de Brustem, près de Saint-Trond. Il m'avait répondu qu'il avait retiré la concession pour des raisons de sécurité, à la demande du bourgmestre de Saint-Trond. Le permis d'exploitation, qui est délivré par le ministre de la Mobilité, n'a toutefois pas été retiré. M. Flahaut devait demander un renouvellement de ce permis au SPF Mobilité, qui a effectué un contrôle de sécurité à l'aérodrome vendredi dernier.

L'exploitant de l'aérodrome a engagé, il y a plusieurs mois, une procédure en référé pour incrimi-

Hebben uw diensten die bewuste vrijdag een controle uitgevoerd? Zo ja, gebeurde dit op vraag van minister Flahaut of was er een andere aanleiding?

Wat is het resultaat van die veiligheidscontrole? Indien het vliegveld in orde is en aan alle veiligheidsnormen voldoet om tweemotorige vliegtuigen te laten opstijgen en landen, gaat de minister dan alles in het werk stellen om het vliegveld opnieuw te openen zodat er weer gevlogen kan worden? Hoe verklaart de minister dat er ondanks het vliegverbod nog steeds helikopters mogen opstijgen en landen die eigenlijk voor de inwoners meer lawaai betekenen, die zeker meer recreatief vliegen, waar geen milieueffectenrapport mee gemoeid is en waar geen werkgelegenheid mee gemoeid is? Dat zijn allemaal argumenten die onze burgemeester heeft aangehaald om het vliegverbod op te leggen. De helikopters mogen echter blijkbaar wel vliegen.

Mijnheer de minister, aan alle veiligheidsnormen was voldaan als de ringweg rond het vliegveld afgesloten werd bij vliegactiviteit. De burgemeester gaf echter meermaals per dag, voor de intrekking van de concessie, de opdracht om de ringweg open te stellen zodat de veiligheid niet meer gegarandeerd kon worden. Is de minister op de hoogte van deze feiten uit het verleden, voor de intrekking van de concessie?

02.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Govaerts, gaat het over de burgemeester van Sint-Truiden? Dat is een goede burgemeester.

02.03 **Marleen Govaerts** (Vlaams Belang): Wij verschillen van mening. Het is nochtans mijn burgemeester.

02.04 Minister **Renaat Landuyt**: Volgens mijn nota's is hij goed.

De **voorzitter**: Ik ga ervan uit dat u ook goede nota's hebt.

02.05 Minister **Renaat Landuyt**: Ja.

Als ik het goed heb begrepen, lopen er gerechtelijke procedures. Gelet op deze lopende gerechtelijke procedures, wik ik mijn woorden.

Laat mij vooreerst stellen dat de gronden waarop het vliegveld van Brustem bij Sint-Truiden is gelegen, staatsdomein zijn en onder het beheer van Landsverdediging vallen. Zonder een concessie van Landsverdediging bestaat er geen gebruiksrecht en mist een exploitatievergunning op naam van een concessionarisgebruiker de essentiële, onderliggende voorwaarden tot geldigheid. Zolang de gebruiker niet beschikt, of wordt verhinderd te beschikken, over de gronden die als vliegveld worden aangewend, is er dus een probleem.

In dit geval was er op een gegeven ogenblik een probleem ten gronde, gesteld door de minister van Landsverdediging, en een

ner un dépassement de compétence du bourgmestre mais le jugement n'est toujours pas intervenu dans cette affaire. C'est la raison pour laquelle j'adresse mes questions directement au ministre.

Ce contrôle de sécurité a-t-il été effectué à la demande du ministre Flahaut ou y avait-il une autre raison? Quel a été le résultat du contrôle? Le ministre va-t-il faire en sorte que l'on puisse à nouveau voler si toutes les consignes de sécurité sont remplies? Pourquoi les hélicoptères sont-ils toujours autorisés à décoller? Ces appareils créent plus de nuisances sonores et offrent moins d'emplois.

Le ring qui entoure l'aéroport doit être fermé en cas d'activité de vol. Le bourgmestre a toutefois donné plusieurs fois par jour l'ordre de rouvrir le ring à la circulation, si bien que la sécurité était menacée. Le ministre a-t-il connaissance de ces faits?

02.05 **Renaat Landuyt**, ministre: L'aérodrome de Brustem est situé sur un domaine de l'Etat géré par le ministre de la Défense. Il revient donc au SPF Défense d'octroyer le droit d'usage du sol à l'exploitant.

A la demande du ministre Flahaut, mes services ont effectué un contrôle de sécurité. Etant donné les résultats favorables de ce contrôle, je vais reconfirmer le permis. Il reviendra à l'exploitant de décider d'organiser ou non des vols.

incidenteel probleem, gesteld door de reeds door u geroemde burgemeester van Sint-Truiden.

De veiligheidscontrole die door het directoraat-generaal Luchtvaart – dat is mijn administratie – op die bewuste vrijdag werd uitgevoerd, inderdaad op vraag van collega Flahaut, was positief in die zin dat zij geen andere problemen aan het licht bracht dan de terbeschikkingstelling en integriteit van de landoppervlakte. Eens dat probleem uit de weg, kon de exploitatievergunning weerom effect sorteren.

Deze vergunning is slechts een administratieve toelating tot functioneren. Het al dan niet daadwerkelijk open zijn ligt in de handen van de concessionaris vliegvelduitbater.

Dezelfde situatie geldt ten aanzien van het helikoptervliegen. Daar geldt echter een tweede concessie ten behoeve van Crown Helicopters. Deze concessie is onverstoord blijven doorlopen. De exploitatievergunning is niet inoperabel gemaakt en de vliegactiviteit is kunnen blijven doorgaan.

Het openen van de ringweg, een feitelijkheid in tegenstrijd met de eerste concessie zolang zij niet voorlopig was ingetrokken en met gevolgen voor de geldigheid van de exploitatievergunning, was het directoraat-generaal Luchtvaart niet onmiddellijk en in heel zijn draagwijdte bekend.

Alle betrokkenen zouden zich best - ongeacht de burgerlijke aansprakelijkheid - beraden over de toepasselijkheid terzake, van artikel 13 van de luchtvaartwet dat inbreuk op de integriteit van een luchtvaartterrein normaal als een overtreding, doch bij toepassing van verzwarende omstandigheden, ook als een wanbedrijf, karakteriseert. Het directoraat-generaal Luchtvaart heeft de burgemeester van Sint-Truiden alvast omtrent deze aangelegenheid aangeschreven, uiteraard ten administratieve titel.

Ik vat het antwoord op uw eerste reeks vragen samen. De veiligheidscontrole uitgevoerd op vraag van collega Flahaut was positief. Voor het directoraat-generaal Luchtvaart kan er gevlogen worden als de ringweg afgesloten is. De helikopteroperaties ressorteren onder een aparte concessie die nooit in het gedrang was.

De **voorzitter**: U had nog een tweede vraag, mevrouw Govaerts.

02.06 Marleen Govaerts (Vlaams Belang): Ik ben ze vergeten te stellen. Ze was eigenlijk gericht aan minister Flahaut. De vraag was of er opnieuw mag worden gevlogen.

02.07 Minister Renaat Landuyt: Op die vraag kan ik namens mijn collega Flahaut antwoorden dat, naar aanleiding van de tijdelijke opschorting van de concessie met nummer 15.9210 voor de PVBA Vliegveld Sint-Truiden-Brustem, drie punctuele punten kunnen worden meegedeeld.

“Op 30 september 2003 en op 12 augustus 2004 werden er door de dienst Luchtruim en Luchthavens van het directoraat-generaal Luchtvaart - van mijn goede collega Landuyt, belast met het toezicht van de luchtvaartterreinen -, controles uitgevoerd om na te gaan of

Les concessions relatives aux hélicoptères n'ont pas été suspendues de sorte que les activités de vol ont pu se poursuivre normalement. La Direction générale du transport aérien n'était pas informée que l'ouverture d'une voie périphérique est contraire à la première concession. L'article 13 de la loi sur la navigation aérienne doit être respecté par toutes les parties. La Direction générale du transport aérien a adressé un courrier au bourgmestre de Saint-Trond à cet égard.

02.06 Marleen Govaerts (Vlaams Belang): Les vols sont-ils donc à nouveau autorisés?

02.07 Renaat Landuyt, ministre: Le 30 septembre 2003 et le 12 août 2004, des contrôles ont été réalisés par la Direction générale du transport aérien afin de vérifier si toutes les consignes de sécurité étaient bien respectées. Aucun problème n'ayant été constaté, le permis a été définitivement octroyé le 23 août 2004. Un

aan alle technische en administratieve eisen werd voldaan. Daar werden geen problemen vastgesteld. Op 27 augustus 2004 werd dan ook overgegaan tot de definitieve toekenning van de machtiging met code A-POR/2004.2034.

Een bijkomende controle met code A-POR/DS/2004.2688 werd uitgevoerd op 26 november 2004. Tijdens die controle werd nogmaals vastgesteld dat aan alle technische en administratieve eisen werd voldaan".

Ik kan daaraan toevoegen dat tot nu toe door mijn dienst geen overtreding of klacht werd vastgesteld.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, gefeliciteerd voor de appreciatie die u kunt genieten bij uw goede collega Flahaut.

Mevrouw Govaerts, ik geef u het woord voor uw reactie.

02.08 Marleen Govaerts (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, ik zou graag reageren, want ik heb het nog niet goed begrepen. Alles is in orde, alleen moet minister Flahaut terug de toelating geven? Voor uw Federale Openbare Dienst is alles in orde?

02.09 Minister Renaat Landuyt: Collega Flahaut deelt mij letterlijk mee dat er voor hem geen reden is waarom het vliegveld van Sint-Truiden Brustem niet verder kan worden uitgebaat. Hij is van oordeel dat de opschorting van de concessie kan worden opgeheven. Ik denk alleen dat hij dat moet doen.

02.10 Marleen Govaerts (Vlaams Belang): Dat is heel goed nieuws. Maar de minister is op dit ogenblik in het buitenland, niet? In de kranten staat dat er een impasse is met de burgemeester. Het eerste vliegverbod is door de burgemeester opgelegd. Toen is minister Flahaut gevolgd.

02.11 Minister Renaat Landuyt: Het probleem is die ringweg. De burgemeester heeft terecht om veiligheidsredenen ingegrepen.

02.12 Marleen Govaerts (Vlaams Belang): Alles is toch in orde voor de veiligheid, volgens u?

02.13 Minister Renaat Landuyt: Onze dienst zegt alleen dat er, zonder die ringweg, geen probleem is. Ik vrees dat hier een zeer belangrijk feit in het geding is. Voor alles wat mijn diensten kunnen controleren is er geen probleem, maar over die ringweg moet duidelijkheid komen.

02.14 Marleen Govaerts (Vlaams Belang): De burgemeester moet

contrôle supplémentaire réalisé le 26 novembre 2004 a également indiqué que toutes les conditions d'obtention du permis étaient remplies.

02.08 Marleen Govaerts (Vlaams Belang): Il ne manque donc que l'autorisation du ministre Flahaut?

02.09 Renaat Landuyt, ministre: Le ministre Flahaut m'a fait savoir qu'il n'y avait aucune raison d'empêcher la poursuite de l'exploitation du champ d'aviation. Il doit encore faire les démarches nécessaires à l'annulation de la suspension de la concession.

02.10 Marleen Govaerts (Vlaams Belang): Le ministre Flahaut se trouve actuellement à l'étranger. La première interdiction de voler a été imposée à la demande du bourgmestre. La situation actuelle entraînera des pertes d'emploi.

02.11 Renaat Landuyt, ministre: Il faut faire la clarté sur le problème de la route périphérique. Le bourgmestre en avait interdit l'accès pour des raisons de sécurité.

toch weten dat hij de werkgelegenheid aan zich voorbij ziet gaan. De bedrijven in Zuid-Limburg trekken weg. Dit is weer een bedrijf dat naar Nederland, Duitsland of Wallonië zal gaan, allemaal in de buurt van Zuid-Limburg. Daar is het veel gemakkelijker om te ondernemen. Ik hoop dat de burgemeester er zich goed van bewust is dat hij hier eigenlijk met vuur speelt en dat hij die vluchten zo snel mogelijk terug zou moeten toelaten.

02.15 Minister **Renaat Landuyt**: Ik had de indruk dat de burgemeester vooral niet met mensenlevens wil spelen. Dat kunt u hem moeilijk verwijten. Uit het dossier blijkt dat hij alleen is opgetreden uit veiligheidsoverwegingen.

02.16 **Marleen Govaerts** (Vlaams Belang): De veiligheid is toch in orde. Wij weten dat het iets anders is, dat het een persoonlijke kwestie is. Ik dank de minister voor zijn antwoord.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 **Question de Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité sur "la sécurité des autocars" (n° 4716)**
03 **Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit over "de veiligheid van de autocars" (nr. 4716)**

03.01 **Valérie De Bue** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, le 18 novembre dernier, en séance plénière de la Chambre, je vous ai interrogé suite à l'accident d'autocar survenu à proximité d'Orléans et qui a malheureusement fait deux victimes.

En 2000, un groupe de travail avait été créé, notamment suite à la mobilisation de parents de victimes d'un accident et originaires de la région de Jurbise. Ce groupe, auquel était associé le ministre de la Mobilité de l'époque, avait déposé 18 propositions concrètes pour améliorer la sécurité du transport par autocar. Parmi ces propositions, il semble qu'une seule mesure ait pu être appliquée: l'obligation d'installation et de port de la ceinture de sécurité dans des véhicules de fabrication récente.

Parmi les autres propositions, on peut relever l'annonce, fin 2002, de l'obligation de respecter, toujours pour les nouveaux cars, à partir de 2005, divers points de sécurité: éclairage d'urgence, protection contre les chutes d'objets, séparation résistante au feu entre le moteur et les passagers, etc. Des mesures ont aussi été envisagées concernant la formation des chauffeurs, le contrôle du respect des règles de conduite, l'amélioration de la formation, la création d'un permis spécial long courrier, l'organisation de recyclages, l'installation de tachygraphes et de limiteurs infalsifiables, l'installation d'une caméra de surveillance de l'état de fatigue du chauffeur.

En séance plénière, vous m'avez répondu que vous préféreriez aborder ce sujet en commission parce vous organisiez une concertation avec le secteur le 8 décembre dernier.

Voici mes questions.

- Pouvez-vous m'informer sur les résultats de cette rencontre?
- Quel suivi réservez-vous aux autres propositions du groupe de travail?

03.01 **Valérie De Bue** (MR): De verplichting om de veiligheidsgordel te dragen in recente voertuigen is de enige maatregel die effectief in praktijk is gebracht van de 18 maatregelen die werden aangereikt door een groep van ouders en verwanten van de slachtoffers van het ongeluk met een autocar in Jurbise in 2000.

Wat heeft het overleg dat u op 8 december 2004 met de sector zou plegen, opgeleverd? Wat zal er gebeuren met de overige zeventien voorstellen?

03.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, madame De Bue, je veux d'abord souligner que je ne considère pas comme un fait divers un accident de la route ayant causé des morts ou des blessés graves - que l'accident implique des voitures particulières, des poids lourds ou des autocars. A mon grand regret, je ne suis pas au courant des résultats exacts de la concertation qui a eu lieu au cabinet de la ministre Durant en décembre 2000.

De nombreux points qui ont été proposés dans le plan d'action des parents de Jurbise sont soit en voie d'exécution, soit compris dans les propositions des Etats généraux de la sécurité routière. Dans ma note politique 2005 figurent deux points primordiaux qui me paraissent contribuer à la sécurité routière:

- une formation accrue pour parvenir à une meilleure compétence professionnelle des conducteurs; et ce, dans le cadre de la transposition de la directive 2003/59;

- un plus grand contrôle préventif et proactif sur la sécurité routière, pour stimuler la concurrence loyale.

L'introduction de la coresponsabilité du donneur d'ordres dans le secteur du transport des personnes est plus complexe que dans celui du transport de marchandises. En effet, il existe souvent un lien spécifique entre le donneur d'ordres et le passager. Je m'en réfère au nouveau projet de loi modifiant l'arrêté royal du 30 décembre 1946 réglant la coresponsabilité des gestionnaires professionnels.

Le congrès sur la sécurité, organisé par la FBAA le 8 décembre dernier, auquel le SPF Mobilité ainsi que ma cellule stratégique ont activement collaboré, doit être considéré comme une opération de sensibilisation des entreprises d'autocars et d'autobus.

Ce congrès a conduit à la formulation de vingt propositions des employeurs afin d'augmenter la sécurité dans le secteur. Un certain nombre de propositions doivent encore être soumises à une recherche technique; je vais vous en remettre la liste.

En 2004, l'Institut belge pour la sécurité routière a actualisé la brochure "Voyages en autocar, ensemble faisons de la sécurité notre priorité" avec des conseils pour les voyageurs en autobus et autocars. Depuis le 31 mars 2003, en ce qui concerne les véhicules pour le transport de personnes, chaque siège d'autocar doit être équipé d'une ceinture de sécurité et d'un pictogramme bien visible qui oblige le port de la ceinture de sécurité.

En matière de port de la ceinture de sécurité, les conducteurs et les passagers des véhicules à moteur dans la circulation sont obligés de porter la ceinture de sécurité là où elle est disponible; cette mesure n'entrera en vigueur qu'à partir du 1^{er} septembre 2005 pour les véhicules à moteur de catégorie M2 et M3 qui sont utilisés pour le transport scolaire.

Deux engagements ont été pris par les entreprises d'autocars au congrès de sécurité en matière de port obligatoire de la ceinture de sécurité, à savoir motiver le personnel de conduite et d'accompagnement pour le port de la ceinture et faire rappeler par le chauffeur les consignes de sécurité et le port obligatoire de la

03.02 Minister Renaat Landuyt: Ik ben niet op de hoogte van de resultaten van het overleg dat het kabinet Durant in december 2000 georganiseerd heeft.

Twee punten uit mijn beleidsnota 2005 kunnen bijdragen tot de veiligheid: een doorgedreven opleiding van de bestuurders en meer preventieve controles.

Op het congres van 8 december van de Federatie van de Belgische autobus- en autocarondernemers werden twintig voorstellen geformuleerd om de veiligheid te verhogen.

In 2004 heeft het BIVV de brochure over de busreizen geactualiseerd.

Sinds 31 maart 2003 moet elke zitplaats in een autocar voorzien zijn van een veiligheidsgordel en een duidelijk zichtbaar pictogram waarmee kenbaar gemaakt wordt dat het dragen van de gordel verplicht is.

Tijdens het congres werden er twee toezeggingen gedaan: chauffeurs en begeleidend personeel zullen warm gemaakt worden voor het dragen van de veiligheidsgordel, en de chauffeur zal de passagiers eraan herinneren dat het dragen van de gordel verplicht is. De sector heeft in dat verband zelfs een videocassette gemaakt waarop de veiligheidsinstructies uiteengezet worden.

ceinture. A cet effet, le secteur a même réalisé une cassette vidéo, comme dans les avions, avec des consignes de sécurité.

03.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, je tiens tout d'abord à remercier le ministre d'avoir répondu aujourd'hui de manière plus complète qu'en séance plénière.

Monsieur le ministre, il y avait effectivement des demandes concernant la formation et la coresponsabilité, domaines dans lesquels on constate déjà une évolution. Nous tâcherons en tout cas d'être vigilants en ce qui concerne l'application des vingt autres propositions des employeurs.

Avant d'en terminer, puis-je vous demander, monsieur le ministre, de me remettre le texte de votre réponse? (*Assentiment du ministre*)

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: A l'ordre du jour, la question n° 4726 de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "le bilan belge en matière de sécurité routière".

03.04 Annick Saudoyer (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, je me permets de réagir aux derniers chiffres parus sur la sécurité routière en Belgique, et ce en comparaison avec les chiffres européens.

A la lecture des chiffres belges, on peut dans un premier temps se réjouir d'une diminution des accidents. En effet, les accidents ayant entraîné des décès ou des blessures corporelles ont diminué de près de 6% au premier semestre de cette année par rapport aux six premiers mois de l'année 2003.

Le **président**: Madame Saudoyer, le ministre souhaite vous interrompre.

03.05 Renaat Landuyt, ministre: Madame, je suis face à un problème technique. Je sais que vous avez posé votre question – ou que vous vouliez la poser – jeudi dernier. J'étais au Conseil européen. Ce matin, nous avons reçu de nombreuses questions. Par conséquent, soit je vous réponds globalement, soit je vous réponds plus en détail mais, dans ce cas, j'ai besoin de plus de temps qu'une heure.

03.06 Annick Saudoyer (PS): (...)

03.07 Renaat Landuyt, ministre: Vous avez envoyé votre question par fax aujourd'hui. Il faut noter que votre première question était différente de celle-ci.

03.08 Annick Saudoyer (PS): Il s'agissait d'une question d'actualité et c'est à votre demande que je l'ai transformée.

03.09 Renaat Landuyt, ministre: Pour vous donner plus d'éléments de réponse, il me faut plus de temps.

03.03 Valérie De Bue (MR): Wij zullen de situatie met betrekking tot de twintig voorstellen van de werkgevers met aandacht volgen.

03.04 Annick Saudoyer (PS): De recentste cijfers bewijzen dat tijdens de eerste jaarhelft van 2004 het aantal ongevallen met doden of gewonden in ons land met 6 percent is gedaald.

03.05 Minister Renaat Landuyt: Ik weet dat u me deze vraag in de plenaire vergadering wilde stellen, maar ik nam deel aan de Raad van Europa. Als ik in detail moet treden, ben ik meer dan een uur aan het woord.

03.07 Renaat Landuyt, ministre:

03.08 Annick Saudoyer (PS):

03.09 Renaat Landuyt, ministre:

Le **président**: Je tiens à vous signaler que la semaine prochaine, le lundi après-midi sera consacré aux questions posées à M. Vande Lanotte. Ensuite, ce sera les vacances de Noël.

03.10 Annick Saudoyer (PS): Donc la question sera reportée.

Le **président**: Vous êtes libre de choisir madame Saudoyer; vous pouvez peut-être demander une réponse écrite.

03.11 Annick Saudoyer (PS): Monsieur le président, ce sera encore plus long! En général, lorsqu'on pose une question écrite, on reçoit la réponse non pas quelques jours mais quelques semaines plus tard.

Le **président**: Le ministre fera peut-être un effort.

03.12 Renaat Landuyt, ministre: Je peux essayer mais je ne garantis rien. J'aime informer au mieux les parlementaires mais à l'impossible, nul n'est tenu.

03.13 Annick Saudoyer (PS): Monsieur le président, je n'ai donc pas vraiment le choix: je reporte ma question à une prochaine commission. Je suppose qu'elle sera inscrite à l'agenda de la première semaine après la trêve de Noël.

Le **président**: Oui, elle aura lieu après le 8 janvier.

03.14 Renaat Landuyt, ministre: Cette question est intéressante.

03.15 Annick Saudoyer (PS): Monsieur le ministre, j'ai lu dans la presse que vous répondiez à une proposition de loi que j'avais déposée sur le port de gilets fluorescents.

Il serait intéressant, monsieur le président, qu'un débat puisse avoir lieu dans cette commission concernant la sécurité routière. En effet, les chiffres révèlent que nous ne sommes pas de bons élèves en cette matière même si des améliorations ont été constatées.

Monsieur le président, si le ministre est d'accord, il serait intéressant, je le répète, d'organiser un débat sur cette problématique en procédant à des auditions et en examinant les propositions qui ont déjà été déposées.

Le **président**: Pour l'heure, une question a été déposée. Avec votre accord, nous la reportons au mois de janvier, après la trêve de Noël. Sur la base de la réponse que vous aurez reçue ou sur la base de propositions de résolution que vous introduirez, vous pourrez proposer des auditions à la commission.

De **voorzitter:** Mevrouw Saudoyer, ik stel voor dat u uw vraag uitstelt tot de eerste vergadering in januari. Er kan dan een debat gevoerd worden over de verkeersveiligheid op basis van het voorstel van resolutie dat u zal indienen.

03.16 Annick Saudoyer (PS): Monsieur le président, elles sont déjà introduites.

03.16 Annick Saudoyer (PS): Het is reeds ingediend.

Nous devons vraiment avoir une réflexion en la matière.

03.17 Renaat Landuyt, ministre: Il y a trois étapes:

1. La réponse à la question.
2. L'évaluation de la loi relative à la sécurité routière qui sera soumise à la commission.
3. L'examen des propositions déposées.

Le **président**: Chers collègues, je répète que nous pourrons, le cas échéant, procéder à des auditions. Mais une telle initiative doit être décidée par la commission car c'est une décision que je ne peux prendre seul. Cette problématique pourrait figurer à l'ordre du jour d'une prochaine réunion pour que les commissaires puissent prendre une décision en âme et conscience, et en toute connaissance de cause.

Madame Saudoyer, nous allons commencer par inscrire votre question à l'agenda de la première réunion de notre commission qui se tiendra après les vacances de Noël.

03.18 Annick Saudoyer (PS): Monsieur le président, je poserai donc ma question à la prochaine réunion de notre commission. J'espère que les propositions de loi déjà déposées pourront également figurer à l'ordre du jour de cette réunion.

03.18 Annick Saudoyer (PS): Ik ga ermee akkoord om mijn vraag uit te stellen.

04 Samengevoegde vragen van

- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "de evaluatie van het spreidingsplan" (nr. 4744)

- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "de nachtelijke charter- en lijnvluchten en de terbeschikkingstelling van diverse documenten" (nr. 4745)

04 Questions jointes de

- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "l'évaluation du plan de dispersion" (n° 4744)

- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "les vols charters et réguliers de nuit et la mise à disposition de divers documents" (n° 4745)

04.01 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, op 8 november hebben we u ondervraagd over de problematiek van het spreidingsplan en het geluidskadaster, meer bepaald over de studie die erover was gemaakt. We hebben de Engelstalige versie ontvangen van het werk van professor Thoen.

Ondertussen werd die nota aan kritische blikken onderworpen. De actiegroepen Noordrand en Daedalus hebben de studie zeer kritisch geanalyseerd en, op zijn zachts uitgedrukt, zeer ernstige tekortkomingen vastgesteld. Vooral voor de Noordrand wordt vastgesteld dat die studie niet de werkelijke hinder weergeeft die geleden wordt. Men baseert zich vooral op berekeningen. De echte hinder die geleden wordt en de hinder die gemeten wordt, stemmen daarmee niet echt overeen.

Ik geef u een aantal voorbeelden van vaststellingen. De bedoeling van het oorspronkelijke spreidingsplan van minister Anciaux was terug te keren tot de gewogen hinder voor de Noordrand, zone I, van 29%. In werkelijkheid ligt de hinder op 33%. Er zou eveneens een betere compensatie komen, na verschuivingen, door weersomstandigheden. In de praktijk moeten we vaststellen dat bij verschuivingen tengevolge van weersomstandigheden, of, concreet, als het spreidingsplan niet kan worden nageleefd ingevolge weersomstandigheden, telkens opnieuw de Noordrand alle last op zich krijgt. Het is als het ware een concentratie. De meest scherpe conclusie is echter dat de waarde die berekend is door professor Thoen zeer sterk de werkelijk gemeten schade onderschat. De verschillen tussen de waardeberekeningen en de geleden schade zijn het grootst in de Noordrand. Zij geven dat aan met concrete grafieken en tabellen.

Mijnheer de minister, ik ben er zeker van dat u die ook hebt gekregen en hebt kunnen bestuderen. Op dezelfde afstand van de luchthaven is het aantal vluchten boven de Noordrand veel hoger, maar toch zien wij op de grafische voorstellingen van professor Thoen dat de hinder op diezelfde afstand van de luchthaven even groot is in Brussel als

04.01 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Depuis qu'elle a été publiée le mois dernier, l'étude du professeur Thoen sur les nuisances sonores dans les environs de Zaventem a été soumise à un examen critique. Les groupes d'action Daedalus et Noordrand ont mis en évidence un certain nombre de lacunes. C'est ainsi que les nuisances sonores se fondent sur des calculs. L'étude ne reflète donc pas les nuisances réellement mesurées ou subies. L'étude ne tient pas non plus compte de la concentration réelle des nuisances sonores au-dessus de la périphérie nord en raison des conditions météorologiques. La nuisance pondérée s'élève toujours à 33 pour cent, au lieu des 29 pour cent escomptés.

Les comités d'action ont formulé des propositions dans un plan "en dix points" pour aboutir à une dispersion plus équitable. Quelle est la réponse du ministre à leur analyse? Reconnaît-il les lacunes de la méthode Thoen? Est-il disposé à tenir compte des propositions des comités d'action lors de l'évaluation?

Quels sont les résultats de la

boven Brussel, hoewel die hinder in werkelijkheid anders is en de uitstulping van die grafieken heel anders zou moeten zijn. De methode wordt dan ook zwaar gecontesteerd omdat het aantal vluchten heel erg wordt onderschat. Dat is ook te zien in de geluidscontouren. Als wij de frequentiecontouren bekijken, zijn er in werkelijkheid veel meer vluchten boven de 70 decibel dan wordt berekend door professor Thoen. Bovendien heeft men op een kunstmatige manier alles wat onder de 70 decibel ligt weggelaten, hoewel de hinder van die toestellen ook zeer groot is.

De Noordrand heeft als antwoord daarop een 10-puntenplan naar voren geschoven met een aantal concrete alternatieven. Het zou heel nuttig zijn om te weten of de minister rekening zal houden met deze bevindingen en suggesties die door de mensen van Daedalus en Actie-Noordrand naar voren zijn geschoven.

Mijnheer de minister, wat is uw antwoord op de analyse van de actiecomités? Erkent u de tekortkomingen van de methode-Thoen? Is u bereid de analyse en de voorstellen van de actiecomités te betrekken bij de evaluatiegesprekken? Is u bereid om voor alle banen gelijke windnormen te aanvaarden? Dat is een van de suggesties van de actiecomités. Als u dat niet zou doen, waarom dan niet? Hoever staat het met de evaluatiebesprekingen? Er is een eerste overleg aangekondigd geweest voor 1 december. Is dat doorgegaan en wat heeft dat overleg opgeleverd? Wanneer wordt opnieuw bijeengekomen en wat is het tijdsschema? Wanneer hoopt u de evaluatie te kunnen afronden?

Hoever staat het met de harmonisatie van de geluidsnormen? Hangt het ene met het andere samen of zijn dat zaken die apart bekeken worden? Tegen wanneer zal het spreidingsplan dan verder verfijnd worden? Zal de minister er mee voor zorgen dat met name boven zone 1 beter gespreid wordt? U weet ook dat één van de punten van terechte kritiek is dat er veel te snel wordt afgebogen richting Noordrand, zodat er eigenlijk zeer lang boven de Noordrand geconcentreerd wordt, tot Grimbergen toe, waardoor de last eigenlijk niet gespreid wordt zoals dat nochtans oorspronkelijk de bedoeling was. Men spreekt dan ook van een spreidconcentratie, in plaats van over of deconcentratie of een optimale spreiding. Dat zou toch fel en veel kunnen verbeteren als men dat op een meer oordeelkundige wijze aanpakt.

Hoever staan de besprekingen met BIAC over de bijkomende infrastructuurwerken, namelijk de taxibaan langsheen de 25L en de plaatsing van de ILS-landingssystemen? Een maand geleden kon u daar nog niet veel over zeggen, maar ondertussen bent u toch al volop geroedeerd in uw werk als minister en zult u daar ongetwijfeld meer over kunnen vertellen. In welke mate wordt bij de verfijning van het spreidingsplan rekening gehouden met de opportuniteiten die deze infrastructuurwerken bieden inzake bijkomende spreiding? Bent u bereid te werken met een stappenplan waarbij de spreiding verder wordt doorgezet naarmate die infrastructuurwerken vorderen?

Mijnheer de voorzitter, ik ga thans over tot mijn tweede vraag.

Daarnaast, mijnheer de minister, blijft er ook onduidelijkheid bestaan over de nachtelijke charters en lijnvluchten en de mogelijkheid om die te verplaatsen naar de daguren.

concertation du 1^{er} décembre? Où en est l'harmonisation des normes de vent? Quand le plan de dispersion sera-t-il affiné? Les riverains se plaignent souvent que les avions obliquent trop rapidement au-dessus de la périphérie nord. Le ministre veillera-t-il à assurer une meilleure dispersion au-dessus de la zone 1?

Quel est l'état d'avancement des négociations avec BIAC sur les travaux d'infrastructure? Le ministre est-il disposé à travailler sur la base d'un plan échelonné dans le cadre duquel la dispersion serait poursuivie en fonction de l'avancement des travaux d'infrastructure?

A l'occasion du débat sur DHL, il est apparu que de nombreux vols charters et réguliers s'effectuaient aux aurores. On ne sait toujours pas très bien si ces vols ne pourraient pas être déplacés en journée. Le ministre ne pourrait-il pas nous fournir un aperçu du nombre de vols charters et réguliers qui décollent ou atterrissent entre 23 heures et six heures du matin? Un éventuel déplacement de ces vols en cours de journée a-t-il été négocié avec les compagnies aériennes?

Le ministre pourrait-il mettre à notre disposition le jugement qui a été rendu récemment après l'action intentée par la Région bruxelloise? Quand le rapport Thoen sera-t-il disponible en néerlandais et quand la commission recevra-t-elle le plan définitif en neuf points du ministre Anciaux?

Tijdens het hele debat dat wij hebben gevoerd over DHL, is aan het licht gekomen dat heel veel van die vluchten ofwel 's avonds tussen 23 en 24 uur landen, ofwel tussen 5 en 6 uur opstijgen. Met een beperkte inspanning, zeker als het over enige termijn wordt gepland, zou daar toch een mouw aan kunnen worden gepast en een belangrijk deel van de nachtvluchten naar de daguren worden verplaatst, zodat de hinder zou verminderen.

Heeft de minister al een overzicht op zijn kabinet liggen, eventueel per maatschappij, van het aantal charter- en lijnvluchten, gespreid over de verschillende maatschappijen, die 's nachts tussen 23 en 6 uur opstijgen of vertrekken, ingedeeld per uur? Daardoor zouden we kunnen bekijken waar er een mouw kan worden aangepast, vooral als het om vluchten gaat tussen 23 en 24 uur en tussen 5 en 6 uur.

In welke mate werd reeds onderzocht om de vluchten op termijn naar de daguren over te plaatsen? Werd daaromtrent reeds een onderhandeling gevoerd met de betrokken maatschappijen?

Kan de minister in zijn overzicht ook een zicht geven op de verschillende maatschappijen?

Ten tweede, kan de minister daarnaast een aantal documenten ter beschikking stellen? Mijnheer de minister, via een aantal faxen – ik hoop dat ze persoonlijk bij u zijn beland – heb ik u gevraagd mij een aantal documenten te bezorgen. Tot nu toe heb ik nog geen enkel antwoord gekregen, ook geen ontvangstmelding. Ik vind dat nogal eigenaardig. Ik kreeg op dat vlak iets meer respons van uw voorganger, die gemakkelijk de documentatie ter beschikking stelde.

Er is onder meer de vraag naar de Nederlandstalige versie van de studie van professor Thoen. Bestaat deze Nederlandstalige versie? Het zou voor de hand liggen dat een Nederlandstalige universiteit aan een Nederlandstalige minister een Nederlandstalige studie ter beschikking kan stellen. Het tegendeel zou mij vreemd lijken.

Is het fameuze vonnis dat werd geveld na de actie van minister Huytbroeck ondertussen ter beschikking? Ik heb u dat al eens gevraagd. Heeft u het nu ter beschikking? Heeft u het bij u? Kan u het ter beschikking van de leden van de commissie stellen?

Ik heb u ook gevraagd naar de definitieve versie van het fameuze negenpuntenplan, dat destijds werd uitgewerkt en waar minister Anciaux verder uitvoering aan wou geven. Bestaat de definitieve versie en kan u ze ter beschikking stellen van de commissie?

04.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, ik zal proberen de vragen vraag per vraag specifiek te beantwoorden.

Voor de duidelijkheid wil ik wel beklemtonen dat we nu nog in de fase zitten van de evaluatie van het spreidingsplan en dat we de bespreking vooral willen laten steunen op zo objectief mogelijke gegevens. Vandaar de twee rapporten, het rapport van professor Thoen waarover u in uw vraag reeds sprak en het rapport van Belgocontrol inzake de postimplementatie van het veiligheidsonderzoek.

04.02 **Renaat Landuyt**, ministre: La phase d'évaluation du plan de dispersion a pour but de fixer une base de travail objective en vue des négociations. Deux rapports doivent nous y aider: l'étude Thoen et l'étude de Belgocontrol. La méthode du professeur Thoen est reconnue à l'échelle internationale. Elle fait pourtant l'objet de nombreuses critiques

Nogmaals, het is zoeken naar de objectieve basis voor de discussie. Daarom kan ik in antwoord op uw eerste vraag in verband met de methode-Thoen alleen maar beklemtonen - voor zover ik mij geroepen voel om in een wetenschappelijke discussie verzeild te geraken - dat het een internationaal gebruikte methode is. Nogmaals, in het kader van de evaluatie wordt ook het toetsen en het begrijpen van dit rapport opgenomen omdat wij zoveel mogelijk vertrouwen moeten hebben in de basis waarop we proberen op een objectieve wijze te evalueren.

Het vervelende is dat er altijd kritiek komt op een model, maar dat er nooit een ander model wordt voorgesteld.

Wat het tweede punt betreft, de bereidheid ten opzichte van de analyse en de voorstellen van de actiecomités, herhaal ik dat het om een evaluatie met open vizier gaat. Het is de bedoeling om met zoveel mogelijk gegevens te kunnen rekening houden, maar een en ander moet uiteraard binnen de normale, wettelijk gebruikelijke exploitatie van een luchthaven gebeuren.

Inzake windnormen beschikken wij over een overheidsdienst. Het directoraat-generaal luchtvaart is daarvoor bevoegd.

Ten derde, op 21 december is er een nieuw overleg.

Ten vierde, de harmonisatie van de geluidsnormen zou aan bod moeten komen in de gesprekken tussen de Gewesten. De harmonisatie moet immers gebeuren door de bevoegde instanties onderling.

Ten vijfde, de evaluatie moet uiteindelijk leiden tot een spreidingsakkoord. Daarop kan ik moeilijk vooruitlopen anders is er geen objectieve evaluatie. U kunt van mij geen voorafname vragen inzake de evaluatie.

Ten zesde, de voorstellen tot bijkomende infrastructuurwerken hebben nog niet tot concrete beslissingen geleid in de federale regering. Voor zover ik weet is de bespreking nog niet aangevat.

Ten zevende, ook hier moet ik herhalen dat ik niet kan en niet wil vooruitlopen op de evaluatie omdat wij precies een evaluatie wensen zonder voorafname.

U hebt ook nog drie precieze vragen gesteld.

Mijnheer Laeremans, het is correct dat charter- en lijnvluchten vooral in de vroege nacht en vroege ochtend vliegen. Dit heeft te maken met het basissysteem van drie vluchten of zes vluchten vanaf de vestigingsplaats. Ik onderstreep dit omdat we na het DHL-dossier niet zinnens zijn het de andere bedrijven extra moeilijk te maken. Zolang een en ander binnen de 25.000 nachtvluchten blijft, zie ik geen reden om de werkgelegenheid aldaar in gevaar te brengen.

Wat de tweede vraag inzake het vonnis betreft, ben ik bereid de tekst aan u over te zenden. Ik merk dat dit niet in mijn bundel zit. U moet er wel voor opletten de juiste omschrijving te geven van het recente vonnis. Ik wil dat wel even nakijken en het u opsturen. Ik vermoed dat dit niet voor problemen van publiciteit zal zorgen. Ik heb het vonnis

mais jamais l'on ne propose d'autre méthode.

Le plan de dispersion est évalué en toute transparence. Nous voulons tenir compte d'un maximum d'éléments, dont ceux évoqués par les comités d'action, mais nous devons rester dans les limites d'une exploitation légale normale de l'aéroport. C'est ainsi que le contrôle des normes de vent est réalisé par le service de contrôle approprié. Les normes sonores seront harmonisées sur la base des discussions menées avec les Régions. Les nouvelles discussions d'évaluation auront lieu le 21 décembre. L'évaluation finale devra aboutir à la conclusion d'un accord de dispersion. Je ne peux toutefois anticiper cet accord, sous peine de mettre en péril l'objectivité de l'évaluation.

Le gouvernement fédéral n'a pas encore pris de décision sur les propositions relatives à des travaux d'infrastructure complémentaires; les discussions n'ont à ma connaissance pas encore commencé.

Il est exact que les vols charters décollent et atterrissent surtout en fin de soirée et en début de matinée. Après le dossier DHL, je n'ai pas l'intention de mener la vie dure aux autres sociétés qui opèrent à Zaventem tant que le plafond de 25.000 vols de nuit n'est pas dépassé. Je ne veux pas faire peser la moindre menace sur l'emploi.

J'adresserai à la commission le texte du jugement rendu dans l'affaire où la Région bruxelloise est partie à la cause.

Le fait que l'étude Thoen ait été rédigée en anglais est lié à la matière traitée. Les schémas n'ont pas encore été traduits mais il faut dire que leur traduction n'a pas encore été commandée.

gelezen en vond het zeer helder qua argumentatie over het gebruik van verloren gewaande normen.

De studie van professor Thoen is in het Engels opgesteld, een beetje eigen aan de materie. De schema's zijn nog niet vertaald. Ik heb terzake geen opdracht gegeven.

04.03 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, om met het laatste te beginnen. U zei dat de documenten nog niet vertaald zijn. Ik was in blijde verwachting. Daarna vervolgde u meteen dat u geen opdracht terzake hebt gegeven.

04.03 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Il me semble utile de faire traduire le texte de l'étude.

Dan zou het toch nuttig zijn dat u die opdracht wel geeft, maar misschien niet aan de universiteit.

04.04 Minister Renaat Landuyt: Sommige actiecomités hadden kritiek op het rapport. Volgens mij hebben ze het dus al gelezen.

04.05 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Uiteraard. Ik heb het zelf ook gelezen. Iedereen heeft het gelezen. Het zou echter nuttig zijn – u hebt niet alleen een kabinet maar een hele administratie – als dit soort teksten begrijpelijk zouden zijn, ook voor de gewone man die geconfronteerd wordt met de hele problematiek. U krijgt nu al kritiek en terecht. Het verheugt mij dat u die punten van kritiek en de evaluatie van het rapport meeneemt in de bespreking. Als u merkt dat zo'n rapport gecontesteerd wordt, dan zou het toch nuttig en democratisch zijn als iedereen die met de problematiek te maken heeft, die last heeft van de lawaaihinder, maximaal wordt geïnformeerd en maximaal toegang krijgt tot dergelijke documenten. U kunt dit bijvoorbeeld op uw website zetten enzovoort. Het kan toch niet zo moeilijk zijn, als we hier massa's documenten van het Frans naar het Nederlands of omgekeerd vertalen, om een document van ocharme dertig bladzijden waarvan de helft, of zelfs drievierde, grafieken en tabellen zijn, te vertalen. Voor een vertaler is dat wellicht slechts een dag werk om dat in het Nederlands om te zetten. Dan zou u toch al de kritiek kunnen ondervangen dat u met cryptische en onduidelijke studies werkt, vooral – en u zult het toch moeten toegeven – omdat die methode zo gecontesteerd wordt.

04.05 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Le rapport doit être aussi accessible que possible à chacun, d'autant plus que le contenu en est contesté. Dix-huit comités ont déjà exprimé des critiques à ce propos. Ainsi, les appareils dont la nuisance sonore ne dépasse pas les 70 décibels ne sont pas pris en considération. C'est bien évidemment une mauvaise méthode.

Le ministre reste très obscur à propos de l'évaluation. Quand sera-t-elle terminée?

L'étude de Belgocontrol dont parle le ministre est-elle récente ou s'agit-il d'une étude ancienne?

U zegt dat er geen alternatieve methode wordt gegeven. Dat hoeft ook niet noodzakelijk. Als u de bijhorende kritiek, die de studie van professor Thoen bijschaaft en er een aantal kanttekeningen bij plaatst, meeneemt, dan bent u al een heel eind weg.

Ten tweede, er is wél een concrete suggestie geweest over de methode. De methode waarbij vluchten onder de 70 decibel worden weggelaten, is een verkeerde methode. Alle noemenswaardige lawaaihinder, zeker de hinder die valt binnen de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie, moet in rekening worden genomen. Wanneer pas wordt vertrokken van vluchten boven 70 decibel, dan zit men volkomen fout. Ik hoop dat u die kritiek voor de toekomst meeneemt.

Ten derde, mijnheer de minister, over de evaluatie bent u al even cryptisch. U zegt dat er een bespreking is geweest en dat de volgende doorgaat op 21 september. Het zou toch nuttig zijn dat wij weten tegen wanneer u de hele evaluatie wenst af te ronden? Gaat dat

maanden in beslag nemen of denkt u dat u ze in januari of ten laatste in februari kan afronden? Het zou nuttig zijn dat u aan de omwonenden van de omgeving van de luchthaven enig perspectief geeft.

Ten vierde, u spreekt over een studie van Belgocontrol. Is dat een oude studie of gaat het om een nieuwe, recente studie? Kan u de studie van Belgocontrol ter beschikking stellen van het Parlement? Dat zou toch nuttig zijn. Of werd de informatie uit de studie in het verleden al meegedeeld? Het zegt mij niet meteen iets. Van wanneer dateert de studie, mijnheer de minister?

04.06 Minister **Renaat Landuyt**: Die studie is niet nieuw. Ze dateert reeds van enkele maanden geleden. Die studie is gekend.

04.06 **Renaat Landuyt**, ministre: Cette étude date de quelques mois et est connue de tous.

04.07 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Dan is er op dat vlak geen probleem.

04.07 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Le ministre déclare que les travaux d'infrastructure seront exécutés après l'évaluation mais c'est illogique. La piste d'envol 25L ne pourra par exemple être mise en service que lorsqu'une piste taxi aura été aménagée à côté. Nous le savons depuis longtemps et il n'y a pas lieu de réexaminer ce point. Les travaux d'infrastructure sont donc une condition à la dispersion optimale.

U zegt dat u de infrastructuurwerken gaat bekijken na de evaluatie. Een en ander hangt echter sterk samen met de evaluatie. Die infrastructuurwerken zijn immers bedoeld om naast baan 25L, die nu bijna niet kan worden gebruikt om technische redenen, een taxibaan te plaatsen waardoor die baan wel kan worden gebruikt. Het gaat hier dus niet om zaken die nog moeten worden bestudeerd. Momenteel is het materieel zo goed als onmogelijk om, in het kader van het spreidingsplan, optimaal gebruik te maken van de 25L. Als u een evaluatie doet en dat op een deskundige manier naar buiten wil brengen, zult u duidelijke conclusies moeten trekken. Als u daar een taxibaan plaatst samen met de ILS-landingsystemen, maakt u het mogelijk om in de toekomst veel meer te spreiden. Ik zou u ten zeerste wil vragen om bij de conclusies van de evaluatie en bij de gesprekken die nadien met de Gewesten volgen al die verschillende mogelijkheden van optimale spreiding mee in rekening te nemen en dat u hiervan achteraf geen nieuw verhaal maakt, nadat alle besprekingen zijn gevoerd. Het is precies in het kader van de harmonisatie, van een goede evaluatie en de conclusies daaruit dat u moet streven naar een nog betere spreiding. Als u er nu vanuit gaat dat dit pas over 5 of 6 jaar is, bent u verkeerd bezig. Dan komt het er waarschijnlijk niet meer van en dan zal die maximale spreiding er nooit komen.

04.08 Minister **Renaat Landuyt**: Ik wil voor de volledigheid, omdat men vroeg naar de einddatum van de evaluatie. Het is een beetje eigen aan het systeem van evaluatie met open vizier dat we de timing niet volledig in de hand hebben. Ik ben hier afhankelijk van verschillende partners. In die zin dat de evaluatie is begonnen met het bekritisieren en streng bekijken van de basis van de evaluatie. Dat is natuurlijk niet bevorderlijk voor het tempo van de evaluatie. Nogmaals, ik zet hier zo weinig mogelijk mensen onder druk om een zo goed mogelijke evaluatie te hebben waarbij ik afhankelijk ben van vele autonome spelers.

04.08 **Renaat Landuyt**, ministre: Je ne décide pas du calendrier de l'évaluation. Une évaluation en toute transparence suppose la participation de divers partenaires autonomes qui déterminent ensemble le calendrier.

04.09 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): We gaan het opvolgen.

04.09 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Nous suivrons attentivement ce dossier.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Vraag van de heer Dylan Casaer aan de minister van Mobiliteit over "de verkeersovertredingen in de tv-uitzendingen" (nr. 4737)

05 Question de M. Dylan Casaer au ministre de la Mobilité sur "la constatation d'infractions au code de la route lors d'émissions télévisées" (n° 4737)

05.01 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, bedankt om mij de tijd te gunnen om van boven naar beneden te komen.

Mijnheer de minister, mijn vraag gaat over de beslissing die de politierechter van Ieper heeft genomen in een aantal procedures die te maken hadden met overtredingen vastgesteld tijdens het VTM-programma "De zware voet".

U kent het programma ongetwijfeld. Het heeft de bedoeling om de mensen een beetje te sensibiliseren rond verkeersveiligheid. Ook in Nederland loopt er een dergelijk programma waar rond er trouwens gelijkaardige problemen bestonden.

De Ieperse politierechter heeft het nodig geacht een aantal overtreders vrij te spreken omwille van de privacy, enerzijds, het schenden van het onderzoeksgeheim, anderzijds, en het feit dat de vaststellingen gebeurden door materiaal dat ter beschikking was gesteld door de commerciële zender. Een belangrijk element is dat de zender vooraf het akkoord had gekregen van het politieparket om deze zaken op te nemen. Mijn vragen zijn de volgende.

Kan er sprake zijn van schending van het onderzoeksgeheim indien de vaststelling van de overtreding gebeurt door een automatisch toestel als men tegelijk vaststelt dat toestemming was gegeven van de overtreder zelf om de beelden te filmen? De mensen hadden hier immers zelf toestemming gegeven om gefilmd te worden.

Ik weet van een fragment dat niet werd uitgezonden en waar uiteraard moeilijk van schending van de privacy kan gewaagd worden. Kan er misschien een oplossing zijn door een schriftelijk document te laten tekenen door de mensen, waarin zij hun toestemming verlenen om gefilmd te worden? Weet u hoe dat in Nederland gebeurt? Gelet op de vereiste rechtszekerheid zou het misschien aangewezen zijn om de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer hierover om een advies te vragen.

05.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, ten eerste, of er in deze zaak al dan niet sprake is van schending van het beroepsgeheim, moet ik in de huidige fase overlaten aan de rechter. Ik heb begrepen dat het openbaar ministerie in beroep is gegaan tegen de uitspraak van de Ieperse politierechtbank. Ik denk dus dat het niet opportuun is om hierover een uitspraak te doen, al heb ik er wel een mening over.

In het algemeen ben ik van mening dat tv-programma's zoals De zware voet moeten kunnen blijven bestaan, voor zover ze een educatieve waarde hebben en bijdragen tot veiliger rijgedrag. Hierbij moet wel rekening worden gehouden met de regels van het geheim van het onderzoek en de wet op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Dat lijkt mij evident. Een overtreding gebeurt echter op publiek terrein en is per definitie een publieke daad. Het zou ook wel

05.01 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): Dans son programme d'information "De Zware Voet", VTM illustre, avec le consentement des conducteurs, des infractions au code de la route. Le juge au tribunal de police d'Ypres a récemment acquitté certains de ces contrevenants parce que leur vie privée et le secret de l'instruction auraient été violés.

Le secret de l'instruction est-il violé alors que le contrevenant a marqué son accord sur la diffusion des images de son infraction, constatée par un appareil automatique et par un agent de police? Les mêmes règles sont-elles d'application si un fragment n'est pas diffusé? Est-il utile de faire signer un document au contrevenant avant l'émission? Comment ces cas sont-ils réglés aux Pays-Bas où il existe une émission du même type? Ne s'indique-t-il pas de recueillir à ce sujet l'avis de la Commission de la protection de la vie privée?

05.02 **Renaat Landuyt**, ministre: C'est à la justice qu'il appartient de dire si nous sommes en présence ici d'une violation du secret de l'instruction. Une procédure d'appel engagée par le ministère public étant en cours, je ne puis répondre à cette question. La question de savoir s'il n'y aurait pas aussi violation due à des extraits non diffusés fait également partie de cette procédure d'appel.

Je considère que de tels programmes de télévision doivent

kunnen dat het optreden van mensen, en dus ook politiemensen, onder invloed kan staan van camera's. Wij moeten ons daarvan bewust zijn.

Ten tweede, of er sprake is van een schending van het onderzoeksgeheim indien het fragment nooit op tv werd uitgezonden, is een lepe vraag. Dat is immers de essentie van het vonnis dat in beroep is. Ik geef daarop dus geen antwoord, maar toch goed geprobeerd.

Ten derde, een schriftelijk document zal wel de oplossing zijn. Als men dergelijke programma's wil voortzetten, zal dit met de nodige randovereenkomsten moeten worden bewaakt.

Wat uw vraag met betrekking tot Nederland betreft, kan ik meedelen dat de Koninklijke Landelijke Politiedienst de samenwerking met de programmamakers heeft stopgezet omdat te veel gerechtelijke procedures ten laste van de dienst werden ingesteld door overtredders die in beeld kwamen. Ook in Nederland ontstond beroering naar aanleiding van dergelijke programma's.

Een advies van de zogenaamde privacycommissie kan zeker nuttig zijn. Belangrijker, mijns inziens, zal het standpunt van de rechtbanken zijn. We evolueren duidelijk naar een bepaalde vorm van rechtspraak die zich al dan niet zal vestigen. Ik heb begrepen dat de problematiek eveneens geagendeerd staat op de eerstvolgende bijeenkomst van het College van procureurs-generaal. Men zoekt duidelijk naar een beleidslijn.

avoir droit de cité à condition de revêtir une valeur éducative. A cet égard, il faut tenir compte des règles qui régissent le secret de l'instruction et la protection de la vie privée. Cependant, les infractions au code de la route se commettent dans le domaine public et, par conséquent, elles constituent à mon sens des actes publics. Un contrat écrit conclu au préalable pourrait effectivement constituer une solution.

Aux Pays-Bas, des programmes similaires posent problème également. Chez nos voisins du nord, la "Koninklijke Landelijke Politie" a mis fin à sa collaboration avec un tel programme de télévision parce qu'elle était confrontée tout à coup à une surabondance de procédures judiciaires.

Un avis de la commission de la protection de la vie privée pourrait s'avérer utile mais le jugement du tribunal revêt plus d'importance. Ce problème est d'ailleurs inscrit à l'ordre du jour du prochain collège des procureurs généraux.

05.03 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, hebt u enig idee wanneer het College van procureurs-generaal zich over deze problematiek zal buigen? Dat is een belangrijk element omdat zij een bepaalde richting kunnen aangeven.

05.03 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Quand cela aura-t-il lieu?

05.04 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, ik heb geen idee wanneer de volgende vergadering van het College zal plaatsvinden. Volgens mij wenst het College de uitspraken in beroep af te wachten.

05.04 Renaat Landuyt, ministre: Je pense que les procureurs attendront le jugement du tribunal.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.27 uur.
La réunion publique de commission est levée à 15.27 heures.*