



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

lundi

28-06-2004

Après-midi

maandag

28-06-2004

Namiddag

SOMMAIRE

Question de M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "la normalisation des normes de vent à Bruxelles-National" (n° 3218)

Orateurs: **François-Xavier de Donnea, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Question de Mme Camille Dieu au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "la visibilité des motocyclistes" (n° 3207)

Orateurs: **Camille Dieu, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Question de M. Koen Bultinck au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "l'aéroport de Courtrai-Wevelgem" (n° 3221)

Orateurs: **Koen Bultinck, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

INHOUD

Vraag van de heer François-Xavier de Donnea aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de normalisering van de windnormen in Brussel-Nationaal" (nr. 3218)

Sprekers: **François-Xavier de Donnea, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de zichtbaarheid van motorrijders" (nr. 3207)

Sprekers: **Camille Dieu, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Vraag van de heer Koen Bultinck aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de luchthaven Kortrijk-Wevelgem" (nr. 3221)

Sprekers: **Koen Bultinck, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

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

du

LUNDI 28 JUIN 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 28 JUNI 2004

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14 h.10 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "la normalisation des normes de vent à Bruxelles-National" (n° 3218)

01.01 François-Xavier de Donnea (MR): Le 27 mai 2004, vous avez relevé les normes de composantes de vent, passant à cinq nœuds de vent arrière pour toutes les pistes, sauf la journée pour la 02/20 et uniquement au décollage. Comment expliquez-vous que la décision prise le 15 mars 2004 ne soit plus la bonne ? La BIAC vous aurait transmis une étude d'experts proposant de relever à sept nœuds le vent arrière sur la 25 et concluant que la 02/20 ne se prête absolument pas à une politique de dispersion. Pouvez-vous préciser les conclusions de cette étude ? Est-il exact que la BIAC vous demande de relever la limite de vent arrière sur la 25 ?

01.02 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Les composantes de vent maximum ont fait l'objet d'une polémique entre les acteurs impliqués. J'ai donc décidé d'appliquer les valeurs les plus sévères en attendant une étude complète.

Les experts de la DGTA qui ont effectué cette étude ont conclu qu'on pouvait augmenter les valeurs limites pour la piste 02/20 la nuit, ce qui permet aussi d'augmenter la stabilité d'utilisation de la piste.

Par ailleurs, BIAC a réalisé une étude pour

De vergadering wordt geopend om 14.10 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Vraag van de heer François-Xavier de Donnea aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de normalisering van de windnormen in Brussel-Nationaal" (nr. 3218)

01.01 François-Xavier de Donnea (MR): Op 27 mei 2004 heeft u de windnormen verhoogd tot vijf knopen rugwind voor alle banen, behalve overdag voor de 02/20 en alleen bij het opstijgen. Hoe verklaart u dat de op 15 maart 2004 genomen beslissing niet langer voldoet? BIAC zou u een deskundigenstudie hebben bezorgd waarin voorgesteld wordt de rugwindnorm op baan 25 tot zeven knopen te verhogen. Diezelfde studie zou tot de conclusie komen dat de 02/20 zich helemaal niet voor een spreidingsbeleid leent. Kunt u nader uitleg verschaffen over die conclusies? Is het waar dat BIAC u vraagt om de norm voor rugwind op baan 25 op te trekken?

01.02 Minister Bert Anciaux (*Frans*): De windnormen zijn het voorwerp geweest van een polemiek tussen de betrokken actoren. In afwachting van een volledige studie heb ik dus beslist om de strengste waarden toe te passen.

De deskundigen van het DGLV die de studie hebben uitgevoerd, zijn tot de conclusie gekomen dat de grenswaarden voor baan 02/20 's nachts kunnen worden opgetrokken zodat tevens de stabiliteit bij het gebruik van die baan kan worden verhoogd.

Anderzijds heeft BIAC een studie uitgevoerd

augmenter les valeurs limites pour les pistes 25 à sept nœuds de vent arrière et vingt nœuds de vent de travers, à certaines conditions. J'ai demandé à la DGTA un avis sur l'étude et l'impact éventuel en matière de sécurité.

L'étude recommande d'utiliser la piste 20 si la demande le permet, ce qui est possible la nuit et le week-end.

01.03 François-Xavier de Donnea (MR): Je vous réinterrogerai dès que l'étude de la DGTA sera disponible. La situation actuelle est extrêmement pénible, pour les habitants de l'Oostrand notamment.

L'incident est clos.

02 Question de Mme Camille Dieu au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "la visibilité des motocyclistes" (n° 3207)

02.01 Camille Dieu (PS): Les motocyclettes, en raison de leur faible volume et de leur mobilité supérieure, sont souvent mises en danger sur la route. Les phares allumés ne suffisent pas à assurer leur visibilité, d'autant que de nombreuses voitures circulent également phares allumés. Une solution serait d'adapter des diodes électroluminescentes blanches lançant des éclairs intermittents dans l'optique des phares et des clignotants.

La teinte blanche éviterait la confusion avec les véhicules prioritaires. Mais ce type d'équipement représente une infraction au règlement technique applicable aux véhicules. Est-il possible de le revoir ?

02.02 Bert Anciaux, ministre (en français): Concernant la visibilité, l'arrêté royal du 26 avril 2004, art.2, autorise désormais les motocyclistes à choisir leur place sur la chaussée, pour autant que ce soit sur la partie réservée à leur sens de circulation.

Concernant l'usage de diodes lumineuses, les caractéristiques techniques sont fixées par voie de directives européennes. La directive 93/92/CEE prévoit en son annexe IV, 4, que l'installation de tout dispositif d'éclairage et de signalisation lumineuse autre que ceux qu'elle mentionne, est interdite.

Il faudrait aussi pouvoir évaluer dans quelle mesure le surcroît d'attention accordé aux motocyclistes ne se fait pas au détriment des autres usagers, tels les

teneinde de grenswaarden voor baan 25 onder bepaalde voorwaarden tot zeven knopen rugwind en twintig knopen zijwind op te trekken. Ik heb het DGLV om een advies over die studie en de eventuele gevolgen voor de veiligheid gevraagd.

In die studie wordt het gebruik van baan 20 aanbevolen wanneer zulks mogelijk is; zij kan 's nachts en tijdens het weekend worden gebruikt.

01.03 François-Xavier de Donnea (MR): Zodra de studie van het DGLV beschikbaar is, zal ik u opnieuw aan de tand voelen. De huidige situatie is bijzonder schrijnend, met name voor de bewoners van de Oostrand.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de zichtbaarheid van motorrijders" (nr. 3207)

02.01 Camille Dieu (PS): Motorrijders lopen vaak gevaar in het verkeer omdat hun vervoermiddel zo klein en wendbaar is. Overdag met de lichten aan rijden volstaat niet om hun zichtbaarheid te waarborgen, temeer daar ook heel wat autobestuurders dit doen. Een oplossing zou erin bestaan in de optiek van koplampen en richtingaanwijzers elektroluminescente dioden aan te brengen, die een wit flitslicht verspreiden.

Dankzij de witte kleur is verwarring met de prioritaire voertuigen uitgesloten. Dat soort uitrusting vormt echter een inbreuk op het technisch reglement van de voertuigen. Kan dat worden herzien?

02.02 Minister Bert Anciaux (Frans): Wat de zichtbaarheid betreft, mogen de motorrijders overeenkomstig artikel 2 van het koninklijk besluit van 26 april 2004 voortaan hun plaats op de rijweg kiezen, op dat deel dat is voorbehouden aan hun rijrichting.

Wat het gebruik van lichtgevende dioden betreft, worden de technische kenmerken vastgesteld bij Europese richtlijn. Richtlijn 93/92/EEG bepaalt in bijlage IV, punt 4, dat het aanbrengen van enige verlichtings- en lichtsignaalinrichting die niet in de richtlijn wordt vermeld, verboden is.

Ook zou moeten worden nagegaan of de grotere aandacht voor motorrijders niet ten nadele van andere weggebruikers, zoals de fietsers en de voetgangers, gaat.

cyclistes et les piétons.

02.03 Camille Dieu (PS): Je ferai part de votre réponse à la personne qui m'a soumis le problème et, éventuellement, la mettrai en rapport avec vous de manière à examiner si quelque chose peut être fait au niveau européen.

L'incident est clos.

03 Question de M. Koen Bultinck au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "l'aéroport de Courtrai-Wevelgem" (n° 3221)

03.01 Koen Bultinck (VLAAMS BLOK): Le contrat de gestion du 14 août 1998 conclu entre l'Etat belge et Belgocontrol doit faire l'objet d'une révision. Quel est l'état d'avancement de ce dossier?

Le ministre entend-il adapter l'accord de coopération conclu le 30 novembre 1989 entre la Régie des voies aériennes et les gestionnaires des aéroports régionaux afin qu'un espace aérien contrôlé par des aiguilleurs du ciel devienne réalité? Il s'agit là d'une demande urgente émanant de l'aéroport de Courtrai-Wevelgem.

03.02 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): J'en réfère à ma réponse à une question du 22 septembre 2003, dans laquelle j'avais expliqué la particularité du statut de l'aéroport de Courtrai-Wevelgem. Ce dernier est une intercommunale, alors que les autres aéroports publics belges étaient exploités par la Régie des voies aériennes. La Régie a été scindée en 1989 mais Wevelgem ne faisait donc pas partie de l'héritage à partager. La direction du trafic aérien fut confiée à Belgocontrol, l'aéroport national fut attribué à BIAC et les autres aéroports publics aux Régions. Le fait de pourvoir gratuitement en personnel la tour de contrôle à Wevelgem constituait l'un des éléments de la redistribution.

L'aménagement d'un espace aérien contrôlé (CTR) ou d'une zone d'information ATZ est à l'étude. Depuis septembre 2003, toutes les parties concernées se concertent pour évaluer les possibilités. La Défense souhaite faire examiner minutieusement la proposition avant de rendre un avis final. Sans doute la réunion du 29 juillet 2004 débouchera-t-elle sur un accord. Le contrat de gestion aussi est toujours à l'étude, notamment en ce qui concerne les objectifs qualitatifs et quantitatifs.

J'estime que Wevelgem, reconnu comme aéroport

02.03 Camille Dieu (PS): Ik zal uw antwoord meedelen aan de persoon die mij het probleem heeft voorgelegd en hem eventueel met u in verbinding stellen, teneinde te onderzoeken of er iets op Europees niveau kan worden ondernomen.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Koen Bultinck aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de luchthaven Kortrijk-Wevelgem" (nr. 3221)

03.01 Koen Bultinck (VLAAMS BLOK): Het beheerscontract van 14 augustus 1998 tussen de Belgische Staat en Belgocontrol is aan herziening toe. Hoever staat het daarmee?

Wil de minister het samenwerkingsakkoord van 30 november 1989 tussen de Regie der Luchtwezen en de gewestelijke luchthavenbeheerders aanpassen opdat een gecontroleerd luchtruim met verkeersleiders realiteit wordt? Dat is een dringende vraag van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem.

03.02 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Ik verwijst naar mijn antwoord op een vraag van 22 september 2003, waarin ik de specificiteit van het statuut van de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem toelichtte. Terwijl de andere Belgische openbare luchthavens door de Regie der Luchtwezen werden geëxploiteerd, is Wevelgem een intercommunale. In 1989 werd de Regie opgesplitst, maar Wevelgem stond dus niet bij de te verdelen boedel. Belgocontrol kreeg de luchtverkeersleiding toebedeeld, Biac de nationale luchthaven en de Gewesten de overige openbare luchthavens. Het gratis bemannen van de verkeerstoren in Wevelgem was een element van de herverdeling.

Het inrichten van een gecontroleerd luchtruim CTR of een informatiezone ATZ ligt ter studie. Alle betrokken partijen zitten sinds september 2003 rond de tafel om de mogelijkheden te evalueren. Defensie wil het bereikte voorstel grondig laten bestuderen vooraleer een eindadvies te geven. Wellicht kan op de vergadering van 29 juli 2004 een akkoord worden bereikt. Ook het beheerscontract ligt nog ter studie, onder meer wat betreft de kwalitatieve en kwantitatieve doelstellingen.

Ik meen dat Wevelgem als Schengen-erkende

Schengen, doit au moins être traité à l'égal de Spa et de Saint-Hubert. Quant à savoir s'il y a lieu de concrétiser cet aspect dans l'accord de coopération ou dans le contrat de gestion, il s'agit d'une question technique à propos de laquelle l'avis des parties concernées est attendu.

03.03 Koen Bultinck (VLAAMS BLOK): Si un accord intervient le 29 juillet, il y aura à peine un mois de retard. Voilà une réponse prudemment positive.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 14h.32.

luchthaven minstens op dezelfde voet behandeld moet worden als Spa en St.-Hubert. Of dit in het samenwerkingsakkoord of in het beheerscontract moet worden geconcretiseerd, is een technische kwestie waarover het advies van de betrokken partijen wordt ingewacht.

03.03 Koen Bultinck (VLAAMS BLOK): Als er een akkoord komt op 29 juli, is er nauwelijks een maand vertraging. Dit is voorzichtig positief nieuws.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 14.32 uur.