



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

28-06-2004

Après-midi

maandag

28-06-2004

Namiddag

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

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

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

SOMMAIRE

Question de M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la normalisation des normes de vent à Bruxelles-National" (n° 3218) 1

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'Economie sociale sur "la visibilité des motocyclistes" (n° 3207) 2

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'Economie sociale sur "l'aéroport de Courtrai-Wevelgem" (n° 3221) 4

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) 1

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) 2

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) 4

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 séance est ouverte à 14.10 heures par M. Francis Van den Eynde, président.
De vergadering wordt geopend om 14.10 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

De **voorzitter**: Vraag nr. 2912 van mevrouw Lahaye-Battheu is uitgesteld, alsook vraag nr. 3184 van de heer De Padt.

La question orale n° 3202 de M. Crucke est transformée en question écrite. La question n° 3240 de Mme Lalieux est caduque.

Vraag nr. 3222 van de heer Verherstraeten is eveneens uitgesteld.

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

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): Monsieur le ministre, en date du 27 mai, vous avez décidé de relever les normes des composantes des vents. Vous passiez alors à 5 nœuds de vent arrière pour toutes les pistes, sauf la journée pour la 02/20 et uniquement au décollage.

Comment pouvez-vous expliquer que la décision que vous aviez prise le 15 mars 2004, après avoir entendu les pilotes, n'est plus la bonne? Pourquoi remettre du vent arrière la nuit sur la 02 et sur la 20?

Il me revient qu'à l'initiative de BIAC, vous auriez sur votre bureau une étude d'experts qui propose de relever à 7 nœuds le vent arrière sur la 25 afin qu'on puisse mieux utiliser cette piste. Cette même étude arrive à conclure que les pistes 02/20 ne se prêtent absolument pas à une politique de dispersion du fait de leur spécificité et de leur moindre équipement.

Pouvez-vous me préciser les conclusions de cette étude de BIAC ou qui aurait été faite à l'initiative de BIAC?

Pouvez-vous me confirmer ce qu'elle dit concernant la piste 02/20?

De même, est-il exact que BIAC vous demande de relever la limite de vent arrière sur la 25 à 7 nœuds, de jour comme de nuit?

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 Bert Anciaux, ministre: Monsieur le président, chers collègues, les composantes de vent maximales admissibles pour un système préférentiel d'utilisation des pistes ont été le sujet d'une polémique entre les différents acteurs impliqués au début de cette année. Afin de ne prendre aucun risque avec la sécurité, j'ai décidé d'appliquer les valeurs les plus sévères en attendant une étude de sécurité complète.

Depuis lors, des experts pilotes de la DGTA ont effectué cette étude. D'après les conclusions, il apparaît que, tout en restant conforme aux recommandations de l'OACI, les valeurs limites des composantes de vent peuvent être augmentées pour la piste 02/20 uniquement la nuit en raison de différents facteurs tels que l'absence de grands porteurs ou la température moins élevée pendant la période nocturne. Pour rappel, l'augmentation de ces valeurs limites permet d'améliorer la stabilité dans l'utilisation des pistes.

Par ailleurs, BIAC a effectivement fait réaliser une étude avant d'augmenter les valeurs limites des composantes de vent à 7 nœuds de vent arrière et 20 nœuds de vent de travers pour les pistes 25, moyennant le respect de certaines conditions. J'ai demandé à la DGTA de me fournir un avis sur cette étude et d'étudier l'impact de cette mesure sur la sécurité. La responsabilité finale de la sécurité appartient à la DGTA; BIAC n'est pas le responsable en la matière. Cette étude recommande également d'utiliser la piste 20 uniquement lorsque la demande l'exige, en raison de sa capacité inférieure. L'utilisation de cette piste la nuit et le week-end prévue par le plan de dispersion est conforme à cette recommandation.

J'attends encore l'avis de la DGTA sur l'étude de la BIAC.

01.03 François-Xavier de Donnea (MR): Je prends acte de la réponse du ministre. Je ne manquerai pas de l'interroger à nouveau dès qu'il aura reçu les résultats de l'étude de l'administration de l'aéronautique.

Je rappelle au ministre que la situation actuelle est extrêmement pénible pour un grand nombre d'habitants de l'Oostrand notamment. On ne peut pas laisser la situation dans l'état où elle est si l'on ne veut pas causer d'importants problèmes de santé publique, mais aussi des problèmes sociaux très graves.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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): Monsieur le président, monsieur le ministre, j'ai été interpellée par un propriétaire de motocyclette au sujet du problème suivant. En fait, il estime que la motocyclette, qui a un volume faible et une mobilité supérieure à celle de l'auto, est souvent mise en danger sur la route. Ce conducteur me dit que

01.02 Minister Bert Anciaux: 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 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.

02.01 Camille Dieu (PS): Motorrijders lopen vaak gevaar in het verkeer omdat hun vervoermiddel zo klein en wendbaar is. Overdag met de

l'obligation de circuler avec les phares allumés, qui est positive, est aujourd'hui mise en péril par le fait que de nombreuses voitures roulent également avec les phares allumés.

Aussi, il m'a fait une suggestion que je voudrais vous soumettre. Elle est d'ordre technique et vise à compléter les mesures existantes. Il proposerait d'adapter des diodes électroluminescentes blanches qui lancent des éclairs intermittents dans l'optique du phare et dans les clignotants. Cette mesure devrait avoir pour effet de rendre l'usager plus visible pour les automobilistes qui composent son environnement, non seulement d'ailleurs pour les automobilistes mais pour les piétons ou toute personne se trouvant à ce moment-là sur la voirie. Bien entendu, ce système ne doit provoquer ni d'éblouissement, ni de confusion avec les véhicules prioritaires, mais tel est le cas puisque les diodes sont blanches.

Aujourd'hui, ce type d'adaptation constitue toujours une infraction au règlement technique applicable aux véhicules, raison pour laquelle mon interlocuteur a déjà été verbalisé.

Ma question, monsieur le ministre, puisque cette proposition semble pertinente, serait de peut-être revoir le règlement dans le sens souhaité afin d'améliorer la sécurité des motocyclistes.

02.02 Bert Anciaux, ministre: Monsieur le président, mes chers collègues, la question de la visibilité des motocyclettes dans la circulation est un des problèmes sur lesquels je me suis déjà penché à ce jour.

En effet, à la demande des associations de motards, il est désormais permis aux conducteurs de motocyclettes de choisir leur place sur la chaussée, pour autant que ce soit sur la partie réservée à leur sens de circulation (arrêté royal du 26 avril 2004, article 2). Ils ne sont dès lors plus obligés de se tenir le plus près possible du bord droit de la chaussée. L'objectif de cette mesure est principalement de leur garantir une meilleure visibilité de la part des autres conducteurs. Il est encore trop tôt pour évaluer l'impact de cette nouveauté, mais je suis personnellement d'avis qu'un grand pas a été fait dans le sens de la sécurité.

En ce qui concerne l'usage de diodes électroluminescentes, il n'est, pour ma part, pas possible de prévoir une adaptation de la réglementation. Les caractéristiques techniques des véhicules, dont l'éclairage, sont fixées par voie de directives européennes. Ainsi, un arrêté royal du 4 août 1996 porte exécution des directives des Communautés relatives à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues, leurs composantes et entités techniques ainsi que leurs accessoires de sécurité.

Or, la directive 93/92/CEE relative aux dispositions d'éclairage prévoit en son annexe IV, au point 4 que l'installation de tout dispositif d'éclairage et de signalisation lumineuse autre que ceux qu'elle mentionne est interdite. Elle dispose par ailleurs qu'à l'exception des feux indicateurs de direction et du signal de détresse, aucun feu ne doit être clignotant. C'est donc au niveau européen que cette problématique doit être abordée.

Cela étant dit, l'impact d'une telle mesure sur le plan de la sécurité

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: 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.

doit être vérifié. Le gain en termes de visibilité, compte tenu de la nouvelle réglementation en matière de placement sur la chaussée, mériterait d'être d'abord évalué. En outre, il faudrait voir dans quelle mesure le surcroît d'attention accordé aux motocyclettes ne se ferait pas au détriment d'autres véhicules ou usagers tels que les cyclomoteurs, les cyclistes ou les piétons. Voilà ma réponse, monsieur le président.

02.03 Camille Dieu (PS): Ne conduisant pas moi-même de motocyclette, j'aurais du mal à dire si tout ce qui est proposé est juste. J'en ferai part à mon correspondant, c'est déjà cela. S'il désire poursuivre, je lui proposerai de vous contacter. On verra alors comment aller plus loin au niveau européen si besoin est.

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.
L'incident est clos.*

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

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

03.01 Koen Bultinck (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u zult zich ongetwijfeld herinneren dat ik u op 8 oktober 2003 in deze commissie al even over de problematiek van de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem heb ondervraagd.

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?

Naar aanleiding van de regionale verkiezingen hebben wij als parlementsleden van de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem opnieuw een memorandum ontvangen waarin de raad van bestuur, ondersteund door het streekplatform ter plaatse, nogmaals aandrong op de uitvoering van de regeling waarbij Belgocontrol de luchthaven van verkeersleiders zou voorzien. Vandaar, mijnheer de minister, dat ik in opvolging van dat streekdossier even bij u terugkom. Uit uw antwoord van zoveel maanden geleden bleek immers dat het beheerscontract dat de Belgische Staat en Belgocontrol op 14 augustus 1998 sloten wel degelijk aan herziening toe is.

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.

Eerst en vooral hoop ik van u te vernemen wat de stand van zaken is inzake de herziening van dat beheerscontract.

Als mijn informatie klopt, mijnheer de minister, zou er vanuit uw eigen Directoraat-Generaal Luchtvaart – DGL – gevraagd zijn aan de betrokken luchthaven om toch binnen de twee of drie jaar te voorzien in een gecontroleerd luchtruim met de betrokken verkeersleiders. U weet zeer goed dat Belgocontrol het monopolie heeft en ook de enige is die de verkeersleiders kan leveren. Vandaar mijn bijkomende vraag of u eventueel overweegt het samenwerkingsakkoord van 30 november 1989 in die zin aan te passen?

03.02 Minister Bert Anciaux: Mijnheer de voorzitter, in mijn antwoord op de vraag nr. 113 van 22 september 2003 heb ik de specificiteit van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem reeds onderstreept. Ik citeer: "Het statuut van de luchthaven Kortrijk-

03.02 Bert Anciaux, ministre: J'en réfère à ma réponse à une question du 22 septembre 2003, dans laquelle j'avais expliqué la

Wevelgem is altijd verschillend geweest van dat van de andere Belgische openbare luchthavens. Deze laatste werden door de voormalige Regie der Luchtwegen geëxploiteerd terwijl Kortrijk-Wevelgem een intercommunale was.”

De Regie der Luchtwegen had sinds 1946 en in 1972 in haar bedrijfsdoelstellingen zowel de uitbating van haar openbare luchthavens als de algemene verzekering van de veiligheid van het luchtverkeer, in feite de uitoefening van de luchtverkeerscontrole, opgenomen. Wanneer in 1989 een boedelscheiding werd doorgevoerd waarin Belgocontrol de luchtverkeersleiding toebedeeld kreeg, terwijl BIAC de nationale luchthaven voor zijn rekening nam en de Gewesten in het noorden Oostende en Antwerpen en in het zuiden Charleroi, Luik, Spa en Saint-Hubert de overige openbare luchthavens, bevond Kortrijk-Wevelgem zich buiten de inventaris waaraan een bestemming moest gegeven worden. Het gratis bemannen van de verkeersstoren was een element van de toen besloten herverdeling.

Kortrijk-Wevelgem heeft zich afzonderlijk ontwikkeld, zowel wat betreft infrastructuur als terminale verkeersleiding, er evenwel voor zorgend dat het verkeer aansluiting vond bij het nationaal verkeersleidingsconcept. Op dit ogenblik waarop de landingsbaan IFR-verkeer toelaat en commerciële uitbating buiten de lokale operatoren zich nog eens aandient, is het stofferen van de terminale luchtverkeersfaciliteiten terug aan de orde. Daarbij is het inrichten van een gecontroleerd luchtruim – CTR – of een informatiezone – ATZ – opnieuw ter studie”. Tot daar het citaat.

Alle betrokken partijen, namelijk het Directoraat-Generaal van de Luchtvaart, Belgocontrol, de militaire instanties, de intercommunale, de lokale main-carrier en de luchthavencommandant zitten sinds september 2003 rond de tafel om de mogelijkheden te evalueren. Het voorgenomen doel was tegen eind 2003 met een voorstel te komen, maar Defensie wilde de zaak nog grondig laten bestuderen alvorens een eindadvies te geven.

Er wordt nu verwacht een akkoord te kunnen sluiten op de vergadering die op 29 juli 2004 geagendeerd is. Ik hoop dat vanaf dat moment Defensie met een standpunt naar buiten komt. U weet echter dat het heel moeilijk is om vat te krijgen op dat gedeelte van deze overheid, althans voor mij.

Het beheerscontract van Belgocontrol van 14 augustus 1998, dat sinds oktober 2003 aan verlenging en meteen aan herziening toe is, ligt nog ter studie, onder andere inzake de in te schrijven kwalitatieve en kwantitatieve objectieven, die tegelijk ambitieus en haalbaar moeten zijn.

Ik ben de mening toegedaan dat de luchthaven van Wevelgem, hoewel een kleinere entiteit dan Oostende, Antwerpen, Charleroi en Luik, als Schengen-erkende luchthaven meer dan vergelijkbaar is met Spa en Saint-Hubert en minstens op dezelfde voet moet worden behandeld. Of dat via een wijziging van het samenwerkingsakkoord van 1989 dan wel door een inschrijving in het geactualiseerde beheerscontract moet gebeuren, is een eerder technische aangelegenheid, waarvoor het advies van betrokken partijen wordt ingewacht.

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 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.

Ik hoop dus binnen een goede maand, op 29 juli 2004, daar meer klaarheid in te hebben. Politiek kan ik u zeggen dat er, zonder vooruit te lopen op het advies, er in ieder geval van onze kant wel bereidheid is om, mits een positief advies, uitvoering aan de vraag te geven en de nodige beslissingen te nemen. Ik herhaal dat ik wacht op het advies dat door verschillende partijen wordt genomen op de vergadering van 29 juli 2004.

03.03 Koen Bultinck (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, ik denk dat ik u moet bedanken. U brengt vrij positief nieuws voor de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem.

03.04 Minister **Bert Anciaux**: Voorzichtig!

03.05 Koen Bultinck (VLAAMS BLOK): U brengt voorzichtig positief nieuws. Zowel met betrekking tot het beheerscontract als tot het samenwerkingsakkoord, stel ik vast dat de partijen wel degelijk nog altijd samen zitten met de intentie een akkoord te bereiken. In die zin heb ik er ook geen probleem mee dat er een beetje vertraging zit op het herzien van het beheersakkoord dat normaal voor juni van dit jaar was gepland. Dat kan eventueel met een maandje vertraging uitlopen.

03.05 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.

Ik meen dat wij voorzichtig positief nieuws hebben, mijnheer de voorzitter. Mijnheer de minister, ik dank u dan ook voor uw antwoord dienaangaande.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 14.32 uur.
La réunion publique de commission est levée à 14.32 heures.*