



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

jeudi

14-09-2006

Matin

donderdag

14-09-2006

Voormiddag

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 Belang	Vlaams Belang
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 51 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 51 0000/000	Parlementair stuk van de 51 ^e 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 ; les annexes se trouvent dans une brochure séparée (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken; de bijlagen zijn in een aparte brochure opgenomen (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN	séance plénière	PLEN	Plenum
COM	réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

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

Questions jointes de	1
- Mme Joëlle Milquet au ministre de la Mobilité sur "l'incident aérien survenu le 31 août 2006 lors du décollage d'un A330 à destination de la République du Congo" (n° 12449)	1
- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "les justifications liées à l'incident aérien qui s'est produit le 31 août 2006 à l'aéroport de Bruxelles-National lors du décollage d'un Airbus A330 à destination de la République démocratique du Congo" (n° 12454)	1
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur "l'incident aérien survenu le 31 août 2006 lors du décollage à partir de la piste 20 d'un Airbus A330" (n° 12455)	1
- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité sur "l'incident aérien survenu le 31 août 2006 lors du décollage d'un Airbus A330" (n° 12462)	1
- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité sur "l'incident aérien survenu le 31 août 2006 à Zaventem" (n° 12467)	1
- M. Luk Van Biesen au ministre de la Mobilité sur "l'incident aérien survenu le 31 août 2006 à l'aéroport de Zaventem" (n° 12481)	1

Orateurs: Olivier Maingain, Marie Nagy, François-Xavier de Donnea, Luk Van Biesen, Karine Lalieux, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité, Joëlle Milquet

INHOUD

Samengevoegde vragen van	1
- mevrouw Joëlle Milquet aan de minister van Mobiliteit over "het luchtvaartincident op 31 augustus 2006 bij het opstijgen van een A330 naar de Republiek Congo" (nr. 12449)	1
- de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "de rechtvaardigingsgronden naar aanleiding van het vluchtincident van 31 augustus 2006 op het luchthaven van Brussel-Nationaal bij het opstijgen van een A330 mat bestemming Demokratische Republiek Congo" (nr. 12454)	1
- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit over "het luchtvaartincident dat zich op 31 augustus 2006 voordeed bij het opstijgen van een Airbus A330 vanop baan 20" (nr. 12455)	1
- de heer François-Xavier de Donnea aan de minister van Mobiliteit over "het luchtvaartincident dat zich op 31 augustus 2006 bij het opstijgen van een Airbus A330 voordeed" (nr. 12462)	1
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit over "het luchtvaartincident op Zaventem op 31 augustus 2006" (nr. 12467)	1
- de heer Luk Van Biesen aan de minister van Mobiliteit over "het luchtvaartincident op de luchthaven van Zaventem op 31 augustus 2006" (nr. 12481)	1

Spreekers: Olivier Maingain, Marie Nagy, François-Xavier de Donnea, Luk Van Biesen, Karine Lalieux, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit, Joëlle Milquet

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

du

JEUDI 14 SEPTEMBRE 2006

Matin

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DONDERDAG 14 SEPTEMBER 2006

Voormiddag

La réunion publique est ouverte à 10 h 41 sous la présidence de Mme Karine Lalieux.

01 Questions jointes de

- Mme Joëlle Milquet au ministre de la Mobilité sur "l'incident aérien survenu le 31 août 2006 lors du décollage d'un A330 à destination de la République du Congo" (n° 12449)
- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "les justifications liées à l'incident aérien qui s'est produit le 31 août 2006 à l'aéroport de Bruxelles-National lors du décollage d'un Airbus A330 à destination de la République démocratique du Congo" (n° 12454)
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur "l'incident aérien survenu le 31 août 2006 lors du décollage à partir de la piste 20 d'un Airbus A330" (n° 12455)
- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité sur "l'incident aérien survenu le 31 août 2006 lors du décollage d'un Airbus A330" (n° 12462)
- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité sur "l'incident aérien survenu le 31 août 2006 à Zaventem" (n° 12467)
- M. Luk Van Biesen au ministre de la Mobilité sur "l'incident aérien survenu le 31 août 2006 à l'aéroport de Zaventem" (n° 12481)

01.01 Olivier Maingain (MR): Le 31 août dernier, un avion est parti de la piste 20 et a survolé Wezembeek-Oppeem et Woluwé-Saint-Pierre à deux cents mètres d'altitude. Les spécialistes en aéronautique et les instructeurs ont estimé qu'une

De vergadering wordt geopend om 10.41 uur door mevrouw Karine Lalieux.

01 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Joëlle Milquet aan de minister van Mobiliteit over "het luchtvaartincident op 31 augustus 2006 bij het opstijgen van een A330 naar de Republiek Congo" (nr. 12449)
- de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "de rechtvaardigingsgronden naar aanleiding van het vluchtincident van 31 augustus 2006 op het luchthaven van Brussel-Nationaal bij het opstijgen van een A330 met bestemming Democratische Republiek Congo" (nr. 12454)
- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit over "het luchtvaartincident dat zich op 31 augustus 2006 voordeed bij het opstijgen van een Airbus A330 vanop baan 20" (nr. 12455)
- de heer François-Xavier de Donnea aan de minister van Mobiliteit over "het luchtvaartincident dat zich op 31 augustus 2006 bij het opstijgen van een Airbus A330 voordeed" (nr. 12462)
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit over "het luchtvaartincident op Zaventem op 31 augustus 2006" (nr. 12467)
- de heer Luk Van Biesen aan de minister van Mobiliteit over "het luchtvaartincident op de luchthaven van Zaventem op 31 augustus 2006" (nr. 12481)

01.01 Olivier Maingain (MR): Op 31 augustus jongstleden is een vliegtuig vanop baan 20 opgestegen en heeft het Wezembeek-Oppeem en Sint-Pieters-Woluwe op tweehonderd meter hoogte overvlogen. Volgens luchtvaartspecialisten en

panne de moteur avait justifié cette évolution, sans créer de danger pour la sécurité des habitants. Mais les bourgmestres des communes concernées n'ont pas été avertis officiellement.

Quelles raisons ont justifié le survol à très basse altitude de cet Airbus A330 ? Quand la panne de réacteur est-elle survenue : lors du roulage préalable à l'envol, lorsque l'avion a quitté la piste ou durant la période d'ascension ?

Qu'est-ce qui a motivé l'utilisation de la piste de décollage 20 (plus courte) au lieu de la piste 25 (plus longue et offrant une meilleure sécurité) ? Quelle longueur de la piste 20 a-t-elle été utilisée ? L'avion est-il parti depuis l'intersection B1 ou B6 ? Quel était son poids au décollage et quelle altitude a-t-il atteint ?

Pourquoi Belgocontrol n'a-t-il pas diffusé un communiqué officiel à ce sujet ?

Quel circuit a suivi l'avion entre son décollage vers 11h35 et son atterrissage vers 12h15 ? A-t-il brûlé son kérosène ou vidangé ses réservoirs et, dans ce cas, au-dessus de quel endroit ?

01.02 Marie Nagy (ECOLO): Le 31 août, Bruxelles a frôlé la catastrophe aérienne lors du décollage d'un Airbus A330 de SN Brussels Airlines à destination de Kinshasa, qui, à la suite d'une panne de moteur, a survolé des zones densément peuplées à une altitude de 185 mètres, ne dépassant jamais les 300 mètres.

Confirmez-vous ces données ? Une enquête a-t-elle été ordonnée et, si c'est le cas, quelles en sont les conclusions ?

D'autres incidents ont eu lieu à répétition depuis Bruxelles-National. Quelles garanties pouvez-vous donner aux habitants pour la prise en charge d'éventuels blessés et victimes ?

Que comptez-vous faire pour éviter ces incidents à répétition liés à la grande versatilité du plan Anciaux imposé davantage pour des raisons communautaires que de sécurité ou d'environnement ?

01.03 François-Xavier de Donnea (MR): Le décollage à partir de la piste 20 a-t-il été imposé par des conditions de vent impératives ou résulte-t-il du nouveau schéma du plan de dispersion, ce qui en démontrerait les dangers ?

instructeurs was dat te wijten aan een motorpanne en was er geen gevaar voor de inwoners van de betrokken gemeenten. De burgemeesters van de desbetreffende gemeenten werden daar echter niet officieel in kennis van gesteld.

Waarom is die Airbus A330 op zeer lage hoogte over dat gebied gevlogen? Wanneer heeft die panne zich voorgedaan: net vóór het opstijgen, tijdens het opstijgen of toen het vliegtuig trachtte hoogte te winnen?

Waarom is het vliegtuig opgestegen vanop (de kortere) startbaan 20 en niet vanop (de langere en daardoor meer veiligheid biedende) baan 25? Welke lengte van baan 20 werd gebruikt? Is het vliegtuig vertrokken vanop de kruising B1 of B6? Wat was het gewicht van het vliegtuig bij het opstijgen en welke hoogte heeft het bereikt?

Waarom heeft Belgocontrol hieromtrent geen officieel communiqué verspreid?

Welk parcours heeft het vliegtuig gevolgd tussen het opstijgen rond 11.35 uur en de landing rond 12.15 uur? Heeft het al zijn kerosine opgebruikt of zijn tanks geleegd, en in het laatste geval, waar?

01.02 Marie Nagy (ECOLO): Op 31 augustus is Brussel op het nippertje ontsnapt aan een vliegtuigcrash. Een Airbus A330 van SN Brussels Airlines met bestemming Kinshasa vloog toen tengevolge van motorpech op 185 m hoogte boven een aantal dichtbevolkte gebieden. Het toestel klom daarbij nooit hoger dan 300 m.

Kan u dat bevestigen? Werd er een onderzoek ingesteld, en zo ja, wat zijn de bevindingen?

Er doen zich regelmatig incidenten voor bij de luchthaven van Brussel-Nationaal. Welke garanties kan u de omwonenden geven met betrekking tot de opvang van eventuele gewonden en slachtoffers?

Wat zal u doen om dat soort steeds weerkerende incidenten te voorkomen? Dergelijke incidenten zijn het gevolg van de voortdurende bijsturingen van het plan-Anciaux, dat veeleer om communautaire dan om veiligheids- of milieusparende redenen werd opgelegd?

01.03 François-Xavier de Donnea (MR): Is het vliegtuig om windtechnische redenen moeten opstijgen vanop baan 20, of werd de keuze van de baan opgelegd door de nieuwe versie van het spreidingsplan, waarmee gelijk aangetoond zou zijn welke gevaren het inhoudt?

La BIAC donne des altitudes de 400 à 1 500 pieds tandis que la compagnie donne des altitudes de 500 à 2 000 pieds. Ces divergences devraient être évitées. Quels sont les chiffres corrects ?

Volgens BIAC vloog het toestel op een hoogte van 400 tot 1 500 voet, de vliegtuigmaatschappij houdt het op 500 à 2 000 voet. Dergelijke discrepanties zouden vermeden moeten worden. Wat zijn de juiste meetresultaten?

Cet incident ne peut qu'inciter à revoir le plan de dispersion de manière à ce qu'on tienne compte strictement des conditions de vent pour utiliser la piste 20 au décollage.

Dit incident moet ons ertoe aanzetten het spreidingsplan te herzien, waarbij voor het opstijgen vanop baan 20 strikt rekening moet worden gehouden met windrichting en -kracht.

Il démontre également l'intérêt de créer un autre aéroport pour les longs courriers et le fret, tout en maintenant un rôle régional pour Zaventem, sur le modèle de Washington.

Het toont ook aan dat het aangewezen is om voor de langeafstandsvluchten en het vrachtvervoer een andere luchthaven op te richten, waarbij Zaventem, naar het voorbeeld van de luchthaven van Washington, een regionale rol zou behouden.

01.04 Luk Van Biesen (VLD) : Un quasi-crash a récemment mis en émoi toute la commune de Stockel. Quelles sont les causes et les circonstances exactes de cet incident ? Quelles seraient les conséquences d'un véritable crash ? Quelle forme de coordination existe-t-il entre le plan national d'urgence et l'aéroport ? Quel est le statut des plans d'urgence dans les communes situées à l'est de Bruxelles et comment sont-ils coordonnés ? A-t-on prévu suffisamment de solutions en termes d'infrastructures ?

01.04 Luk Van Biesen (VLD): Een bijna-crash deed onlangs heel de gemeente Stockel opschrikken. Wat is het precieze verhaal achter deze gebeurtenis? Wat waren de omstandigheden? Wat zouden de gevolgen zijn van een echte crash? Welke coördinatie bestaat er tussen het nationaal rampenplan en de luchthaven? Wat is de status van de rampenplannen in gemeenten ten oosten van Brussel en hoe worden ze gecoördineerd? Is er in genoeg infrastructuuroplossingen voorzien?

Quelles conséquences le ministre tire-t-il de cet incident ? La piste 20 ne servait auparavant qu'aux atterrissages. Son utilisation pour les décollages présente de graves dangers et suscite notre angoisse, manifestement à juste titre.

Welke gevolgen trekt de minister uit dit incident? Baan 20 werd vroeger enkel gebruikt om te landen. Dat er nu ook vliegtuigen opstijgen is levensgevaarlijk en jaagt ons – blijkbaar terecht – angst aan.

01.05 Karine Lalieux (PS) : La population a eu très peur, car l'avion volait trop bas. Des spécialistes ont dit dans la presse qu'il n'y avait eu aucun danger pour la population. Confirmez-vous cette analyse ? S'agit-il de spécialistes indépendants ou étaient-ils mandatés par vous ?

01.05 Karine Lalieux (PS): De bevolking was zeer bang, want het vliegtuig vloog te laag. Specialisten hebben in de pers verklaard dat er geen enkel gevaar was voor de bevolking. Klopt dat? Gaat het om onafhankelijke specialisten of werkten zij in uw opdracht?

La répétition des incidents, notamment la collision entre deux avions au sol, est-elle due à la congestion causée par les travaux en cours sur certaines pistes ?

Zijn die almaar weerkerende incidenten, waaronder de botsing van twee vliegtuigen op de grond, te wijten aan de overbelasting die het gevolg is van de werken die op sommige banen aan de gang zijn?

La révision du plan de survol de Bruxelles et des environs est nécessaire. Il existe des pistes débouchant sur des zones quasi désertes. On aurait pu détourner l'avion au-dessus de ces zones au lieu de le laisser survoler des zones densément peuplées.

Het plan van de vluchten boven en rond Brussel moet worden herzien. Sommige banen komen immers uit op zeer dunbevolkte gebieden. Men had het vliegtuig daarnaar kunnen afleiden in plaats van het boven dichtbevolkte gebieden te laten vliegen.

01.06 Renaat Landuyt, ministre (en français) : Des vibrations répétées s'étant produites après le

01.06 Minister Renaat Landuyt (Frans): Aangezien zich na het opstijgen herhaaldelijk

décollage, le pilote a laissé le train d'atterrissage sorti, afin de déterminer s'il n'était pas la cause de ces vibrations. Ayant constaté que l'origine des vibrations était le moteur droit, il a réduit la puissance de ce moteur et rentré le train. Cette réduction de puissance et le train sorti sont les causes de la faible altitude à laquelle volait l'avion, soit 450 mètres, avant de monter à 1 800 mètres pour décrire une boucle et atterrir. Il n'y a pas eu d'incendie, et l'avion est resté sous le contrôle du pilote, qui pouvait à tout moment remettre les gaz.

Les bimoteurs sont certifiés pour pouvoir décoller sur un seul moteur.

SN Brussels Airlines a immédiatement remis un rapport à l'administration.

Belgocontrol n'a pas communiqué l'incident, car il ne s'agissait pas d'un incident de navigation. Les communications entre la tour et le pilote montrent que l'incident est resté entièrement sous contrôle.

Le service *audit* de la Direction générale du transport aérien a immédiatement inspecté l'avion en question.

À la suite des deux autres incidents, j'ai donné instruction au service chargé de l'inspection des compagnies non établies en Belgique de procéder à une évaluation de SN Brussels Airlines, qui a conclu que la compagnie ne présentait pas plus de risques qu'avant ni que les compagnies des autres pays.

(*En néerlandais*) Etant donné que trois appareils de la SNBA présentaient ces problèmes, j'ai demandé que la compagnie soit soumise aux mêmes contrôles que les entreprises étrangères. Tous les rapports évoquent à chaque fois une situation techniquement maîtrisable.

(*En français*) Selon le rapport, la cause de l'incident est que la défection d'un composant a sorti le moteur de son fonctionnement optimal. L'inspection de ce composant en date du 30 juin n'a pas montré la défection mais elle a montré l'usure des points d'attache du composant parallèle, qui a été remplacé le 30 août, en accord avec la réglementation et les normes techniques. L'inspection de ce composant est une tâche de maintenance supplémentaire propre à SNBA et n'est pas imposée par Airbus.

trillingen voordeden, besliste de piloot het landingsgestel niet in te trekken, teneinde na te gaan of de oorzaak van de trillingen niet daar moest worden gezocht. Toen hij vaststelde dat de trillingen door de rechtermotor werden veroorzaakt, heeft hij die motor minder krachtig laten draaien en het landingsgestel ingetrokken. Doordat de motorkracht beperkt werd en het landingsgestel aanvankelijk niet was ingetrokken, vloog het vliegtuig erg laag, namelijk op een hoogte van 450 meter. Daarna steeg het tot op een hoogte van 1 800 meter om te draaien en weer te kunnen landen. Er is geen brand uitgebroken en de piloot had het vliegtuig de hele tijd onder controle en kon op elk moment opnieuw gas geven.

De tweemotorige vliegtuigen zijn gecertificeerd voor het opstijgen met behulp van een enkele motor.

SN Brussels Airlines heeft onmiddellijk een verslag overgezonden aan de administratie.

Belgocontrol heeft het incident niet gerapporteerd, aangezien het niet om een vluchtincident ging. Uit de gesprekken tussen de controletoren en de piloot blijkt dat het incident steeds volledig onder controle was.

De dienst *audit* van het Directoraat-generaal Luchtvaart heeft het vliegtuig onmiddellijk geïnspecteerd.

Naar aanleiding van de twee andere incidenten heb ik de dienst die met de controle van de niet in België gevestigde maatschappijen is belast, opgedragen SN Brussels Airlines door te lichten. Daaruit is gebleken dat die luchtvaartmaatschappij niet onveiliger is dan vroeger en ook niet onveiliger is dan de buitenlandse maatschappijen.

(*Nederlands*) Omdat de problemen zich voordeden bij drie vliegtuigen van SNBA, heb ik deze maatschappij aan dezelfde controles laten onderwerpen als de buitenlandse firma's. Alle rapporten spreken stevast over een beheersbare technische situatie.

(*Frans*) Volgens het rapport werkte de motor niet optimaal als gevolg van een defect onderdeel. Bij de inspectie van dat onderdeel op 30 juni wees niets erop dat er een defect was, wél is daarbij gebleken dat de bevestigingspunten van het parallelle onderdeel sporen van slijtage vertoonden. Dat onderdeel werd op 30 augustus vervangen, conform de regelgeving en de technische normen. De inspectie van dat onderdeel is een extra onderhoudstaak van SNBA, en wordt niet opgelegd door Airbus.

Seul le défaut de parallélisme entre un composant neuf à droite et un composant défectueux à gauche a provoqué l'incident. Le composant était défectueux à la suite de la rupture d'une clavette de solidarisation qui provoque un jeu dans le fonctionnement du composant. Les instructions d'Airbus n'imposent pas de vérifier le parallélisme entre les composants gauche et droit. La défection d'un de ces composants diminue l'optimisation du flux d'air dans le moteur. Le moteur reste cependant opérationnel au détriment de l'apparition d'un effet de pompage et de vibration.

(En néerlandais) Je ne prends jamais de risques en matière de sécurité et je veux connaître dans les moindres détails les circonstances exactes de l'incident.

(En français) En guise de mesures correctives, mon administration a ordonné le remplacement de certaines pièces. Un essai au sol à pleine puissance s'est déroulé avec succès le 2 septembre, avant la remise en service de l'avion.

A l'avenir, il faudra, pour le reste de la flotte de la SNBA, augmenter la fréquence de l'inspection supplémentaire réalisée par le service de l'inspection des avions étrangers, vérifier les pièces des moteurs sur les autres appareils et approcher Airbus afin d'inclure une vérification du parallélisme dans ce système technique.

Le plan de dispersion n'était pas d'application ce jour-là.

01.07 François-Xavier de Donnea (MR) : Seul le vent avait donc déterminé le choix de cette piste ?

01.08 Renaat Landuyt, ministre (en français) : Je pense que ce n'était même pas cela ; c'est la fermeture de la piste 25 gauche pour cause de travaux qui a poussé Belgocontrol à déterminer ainsi le « most suitable runway ». J'interviens toujours le moins possible dans cette détermination *(Hilarité dans les bancs du public)*.

La **présidente** : Je vous prie, Mesdames, Messieurs, de vous abstenir d'intervenir, c'est contraire au Règlement.

Het incident werd veroorzaakt doordat er geen parallelisme meer was tussen een nieuw onderdeel rechts en een defect onderdeel links. Dat is de enige oorzaak. Het defecte onderdeel werkte niet meer naar behoren door een breuk in een koppelspie, waardoor enige speling is ontstaan in de werking van het onderdeel. De instructies van Airbus houden geen verplicht nazicht van het parallelisme tussen het linker- en het rechteronderdeel in. Als een van die onderdelen defect raakt, is de luchtstroom in de motor niet langer optimaal. De motor blijft niettemin operationeel, alleen zal er een pompeffect optreden en zullen er trillingen ontstaan.

(Nederlands) Ik neem nooit veiligheidsrisico's en ik wil tot in de details weten wat er precies is gebeurd.

(Frans) Bij wijze van bijsturingsmaatregel heeft mijn administratie beslist dat sommige onderdelen moesten worden vervangen. Op 2 september werd met succes een test op de grond uitgevoerd waarbij de motoren van het vliegtuig op volle kracht draaiden; daarna werd het vliegtuig weer in gebruik genomen.

In de toekomst zal de frequentie van de bijkomende inspectie door de dienst voor inspectie van buitenlandse vliegtuigen voor de rest van de SNBA-vloot moeten worden opgetrokken, zullen de onderdelen van de motoren van de overige toestellen moeten worden gecontroleerd en zal met Airbus contact moeten worden opgenomen teneinde ook te voorzien in een nazicht van het parallelisme in dat technisch systeem.

Het spreidingsplan was die dag niet van toepassing.

01.07 François-Xavier de Donnea (MR): De keuze van die baan was dus enkel ingegeven door de wind?

01.08 Minister Renaat Landuyt (Frans): Ik denk dat het zelfs dat niet was; het is de sluiting van baan 25 links wegens werken die Belgocontrol er heeft toe aangezet aldus de "most suitable runway" te bepalen. Ik meng mij altijd zo weinig mogelijk in die keuze. *(Hilariteit bij het publiek)*.

De **voorzitter**: Dames en heren, mag ik u verzoeken u niet in het debat te mengen, want het Reglement verbiedt dat.

01.09 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : J'interviens le moins possible dans les procédures aériennes. Cet incident n'avait rien à voir avec le plan de dispersion. Ce jour-là, le 30 août, le plan de dispersion n'était, en effet, pas du tout d'application ! Les appareils suivaient un schéma de vol classique : Belgocontrol propose *the most suitable runway* et le pilote l'accepte ou le refuse. Si dans la même situation, ce même appareil avait emprunté la piste 25R, le risque aurait été beaucoup plus grand, si tant est que risque il y avait. Les manquements techniques d'un appareil sont utilisés ici à des fins totalement détournées ! Examinons d'abord sereinement ce qui s'est produit exactement.

01.10 Luk Van Biesen (VLD) : Le ministre pense-t-il réellement que le plan de dispersion n'a aucun rapport avec l'incident?

01.11 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : C'est la vérité.

01.12 Luk Van Biesen (VLD) : Avant le plan de dispersion, aucun avion ne survolait Stockel après le décollage.

01.13 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Ce n'est pas exact.

01.14 Luk Van Biesen (VLD) : Et pourtant si.

01.15 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : On n'a pas appliqué de plan de dispersion ce jour-là mais un problème technique s'est posé : des travaux étaient en cours sur la piste 25L. Belgocontrol détermine les conditions de vol des avions et le pilote assume la responsabilité finale.

(*En français*) A l'aéroport de Bruxelles-National, la détermination de la piste la plus adéquate ne se base pas sur la longueur de la piste, toutes les pistes offrant les mêmes garanties de sécurité, mais sur le trafic de et vers l'aéroport. De plus, le pilote a toujours le droit de refuser de décoller s'il estime qu'il y a un risque dont Belgocontrol n'aurait pas tenu compte. Tel n'était pas le cas en l'espèce. Le choix de la piste 20 ou 25 ne constitue donc pas un élément matériel ayant pu causer l'incident. Je n'ai pas inventé cette description de l'incident.

(*En néerlandais*) Les incidents aériens et les incidents dans ou en dehors de l'enceinte de l'aéroport sont pris en compte dans les différents

01.09 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Ik intervenieer zo weinig mogelijk in de vliegtuigprocedures. Dit incident had niets te maken met het spreidingsplan. Op de bewuste dag, 30 augustus, werd het spreidingsplan immers helemaal niet toegepast! De vliegtuigen vlogen op een klassieke manier: Belgocontrol stelt *the most suitable runway* voor en de piloot aanvaardt of weigert. Als in diezelfde situatie datzelfde vliegtuig baan 25R had gebruikt, was het risico – als er al een risico was – veel groter geweest. Men probeert technische mankementen aan een vliegtuig te misbruiken voor een heel andere agenda! Laten we eerst in alle rust nagaan wat er precies is gebeurd.

01.10 Luk Van Biesen (VLD): Geloof de minister werkelijk dat het spreidingsplan hier niets mee te maken heeft?

01.11 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Dat is de waarheid.

01.12 Luk Van Biesen (VLD): Vóór het spreidingsplan waren er geen opstijgende vliegtuigen boven Stokkel.

01.13 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Dat is niet waar.

01.14 Luk Van Biesen (VLD): Toch wel.

01.15 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Er werd die dag gewerkt zonder spreidingsplan, maar er was wel een technisch probleem: er waren werken aan de gang aan baan 25L. Belgocontrol bepaalt hoe de vliegtuigen moeten vliegen en de piloot draagt de uiteindelijke verantwoordelijkheid.

(*Frans*) Op de luchthaven van Brussel-Nationaal wordt de keuze van de meest geschikte baan niet bepaald door de lengte ervan, want alle banen bieden dezelfde veiligheids garanties, maar door de intensiteit van het verkeer van en naar de luchthaven. Bovendien kunnen de piloten altijd weigeren om op te stijgen als zij vinden dat er een risico bestaat waarmee Belgocontrol geen rekening heeft gehouden. Dat was hier niet het geval. De keuze van baan 20 of 25 was dus geen materieel element dat het incident zou hebben kunnen veroorzaken. Ik heb de beschrijving van dat incident niet verzonnen.

(*Nederlands*) Vliegtuigincidenten en ongevallen op of buiten de luchthaven zijn opgenomen in de verschillende rampenplannen. In dit geval werd de

plans catastrophe. Dans le cas qui nous occupe, la première phase du plan a été déclenchée et puis levée après l'atterrissage sans dommages de l'avion. La manière de réagir face à de tels incidents fait l'objet d'exercices réguliers, ce qui porte clairement ses fruits. Le pilote était bien entraîné et savait exactement quelle était l'attitude à adopter. En concertation avec la tour de contrôle, une route permettant un retour en toute sécurité de l'avion a été définie.

01.16 Olivier Maingain (MR) : Si Mme Milquet ne nous rejoint pas, nous pourrions certainement lire son communiqué de presse tout à l'heure.

Je n'ai pas eu de réponse à toutes mes questions. Vous affirmez que le plan de dispersion n'a pas eu d'effet dans cet incident, cependant j'affirme que le choix des pistes a son importance. D'autres experts nous affirment que, la piste étant courte, le pilote a été forcé de pousser ses réacteurs, l'avarie se manifestant ainsi plus vite.

On ne peut pas attendre de tous les pilotes qu'ils remettent en cause la piste qui leur est attribuée par la tour de contrôle. La piste 02-20 est clairement la moins appréciée des pilotes.

Vous nous informez que l'avion serait monté à une altitude de 6 000 pieds. Or, les traces radar ne corroborent pas cette version : il n'aurait jamais dépassé l'altitude de 3 000 pieds. Par conséquent, il y a une contradiction entre les dires de SNBA et ceux de BIAC.

Vous ne nous avez pas dit, enfin, pourquoi les autorités locales n'ont pas été informées immédiatement de l'incident. Ceci leur aurait permis de répondre aux inquiétudes justifiées des habitants et de leur expliquer que le risque était en réalité moins élevé qu'il n'y paraissait.

La manière dont on a félicité le pilote pour sa bonne gestion de l'incident me porte tout de même à croire que les risques n'étaient pas nuls. Je souhaite que l'on prenne la mesure de ce qui s'est passé.

01.17 Marie Nagy (ECOLO) : Le ministre estime que le plan de dispersion, suspendu au moment de l'incident, n'est pas en cause. Pourtant, la piste 20 était utilisée de manière préférentielle et sa longueur, inférieure de près d'un kilomètre à celle de la piste 25R, explique en partie l'incident, puisque l'avion a dû pousser ses moteurs à pleine puissance.

eerste fase van het plan afgekondigd en weer ingetrokken na de veilige landing. De reactie op dit soort incidenten wordt stelselmatig op alle vlakken ingeoefend en dat werpt duidelijk vruchten af. De piloot was goed getraind en wist wat hij moest doen. In samenspraak met de toren werd een veilige terugkeerroute uitgetekend.

01.16 Olivier Maingain (MR): Mevrouw Milquet mag dan al niet opdagen, toch zullen we straks ongetwijfeld haar persmededeling kunnen lezen.

Niet al mijn vragen werden beantwoord. U zegt dat het spreidingsplan geen invloed had op dit incident, maar volgens mij is de keuze van de baan wel degelijk belangrijk. Andere experts bevestigden ons dat de piloot, omdat de baan zo kort is, verplicht was de reactoren krachtiger te doen draaien, waardoor het defect sneller tot uiting is gekomen.

Je kan niet verwachten dat alle piloten de baan die de controletoren hun toewijst, ter discussie stellen. Feit is dat baan 02-20 door de piloten duidelijk het minst gewaardeerd wordt.

U zegt dat het vliegtuig naar een hoogte van 6 000 voet zou zijn gestegen. De radar bevestigt die versie echter niet: volgens de radarbeelden zou het nooit meer dan 3 000 voet hebben gehaald. De versies van SNBA en van BIAC zijn dus tegenstrijdig.

Ten slotte heeft u ons ook niet verteld waarom de plaatselijke overheid niet onmiddellijk van het incident op de hoogte werd gebracht. Zo had die op de – terechte – ongerustheid van de inwoners kunnen reageren en hun kunnen uitleggen dat het gevaar in werkelijkheid minder groot was dan het leek.

Gezien de felicitaties voor de piloot voor de manier waarop hij een en ander tot een goed einde heeft gebracht, meen ik te mogen geloven dat er wel degelijk een risico bestond. Ik wens dat men precies zou nagaan hoe ernstig dit incident is geweest.

01.17 Marie Nagy (ECOLO): De minister is van oordeel dat het spreidingsplan, dat opgeschort was toen het incident zich voordeed, hier niet in het geding is. Vast staat dat bij voorkeur gebruik werd gemaakt van baan 20, en dat die baan bijna een kilometer minder lang is dan baan 25R. Dit verklaart voor een stuk dat dit incident zich kon voordoen, aangezien de motoren op volle kracht

Monsieur le ministre, vos réponses sont imprécises, vos explications ne rassurent pas. Des informations contradictoires ont circulé alors qu'il aurait fallu donner en temps utile des données correctes et détaillées. Qu'en est-il des différences d'appréciation de l'altitude de l'avion entre BIAC et SNBA ? Comment expliquer l'autorisation donnée alors que l'avion était en surcharge ? Pourquoi les autorités locales n'ont-elles pu informer la population ?

Cet accident pourrait être un dernier avertissement et vous le minimisez.

01.18 François-Xavier de Donnea (MR) : Vous n'avez pas répondu à la question relative aux appréciations différentes de l'altitude de vol par la compagnie aérienne et par BIAC. Ces informations sont pourtant essentielles pour l'analyse d'un tel incident.

De manière plus générale, la résonance médiatique de cet incident est le signe que la population des communes concernées par le plan de dispersion est à cran. Plus la situation perdure, plus il sera difficile de trouver des solutions acceptables pour l'opinion publique. Il est temps que le gouvernement trouve une solution qui corrige les injustices actuelles.

Au-delà, j'espère que vous aurez la vision nécessaire pour élaborer une véritable politique aéroportuaire à long terme. Et, comme je le répète depuis plus de dix ans, il faut avoir le courage d'élaborer cette politique avec les pays voisins, à l'échelle de l'eurorégion.

01.19 Luk Van Biesen (VLD) : J'en conclus surtout que nous pouvons nous réjouir d'avoir d'excellents pilotes et que la communication entre les pilotes et Belgocontrol est efficace. Je remercie le ministre d'avoir immédiatement fait procéder aux vérifications nécessaires. Cet incident n'était pas le premier, en effet, et les riverains de l'aéroport sont toujours plus inquiets. Le ministre exclut tout lien avec le plan de dispersion, mais toujours est-il qu'il y a huit ans, aucun avion ne survolait Stockel au décollage mais seulement à l'atterrissage. Le plan de dispersion a modifié la situation.

En ce qui concerne le plan catastrophe national, je crains que la coopération avec les communes soit trop peu actualisée. En 24 ans de mandat à

moesten draaien.

Mijnheer de minister, uw antwoorden zijn vaag en uw uitleg stelt ons niet gerust. Tegenstrijdige berichten deden de ronde, terwijl men te rechter tijd voor correcte en gedetailleerde informatie had moeten zorgen. Hoe verklaart u dat BIAC en SNBA de hoogte van het vliegtuig anders inschatten? Waarom kreeg het vliegtuig toestemming om op te stijgen, hoewel het te zwaar geladen was? Waarom kon de lokale overheid de bevolking niet op de hoogte brengen?

Dit ongeval zou wel eens een laatste waarschuwing kunnen zijn, maar u doet alsof het helemaal niet zo erg was.

01.18 François-Xavier de Donnea (MR): Ik kreeg geen antwoord op mijn vraag betreffende de verschillende inschatting van de hoogte waarop het vliegtuig vloog, door de luchtvaartmaatschappij enerzijds en door BIAC anderzijds. Die informatie is nochtans essentieel voor het onderzoek van zo'n incident.

Meer in het algemeen toont de grote media-aandacht voor dat incident aan dat de zenuwen van de inwoners van de betrokken gemeenten tot het uiterste gespannen zijn. Hoe langer deze toestand aansleept, hoe moeilijker het wordt oplossingen te vinden die voor de publieke opinie aanvaardbaar zijn. Het wordt tijd dat de regering een oplossing vindt die de huidige onbillijke toestand rechtzet.

Verder hoop ik dat u voldoende visie zal hebben om een luchtvaartbeleid op lange termijn uit te stippelen. Ik verkondig al tien jaar dat men de moed moet hebben om dat beleid samen met de buurlanden, op het niveau van de Euroregio, uit te werken.

01.19 Luk Van Biesen (VLD): Ik concludeer vooral dat we heel blij mogen zijn dat we zeer goede piloten hebben en dat de communicatie tussen de piloten en Belgocontrol goed werkt. Ik dank de minister dat hij de situatie meteen heeft laten nakijken. Dit was immers niet het eerste incident en de angst bij de omwonenden van de luchthaven neemt alleen maar toe. Volgens de minister is er geen verband met het spreidingsplan, maar het is een feit dat er acht jaar geleden geen vliegtuigen opstegen boven Stokkel. Er werd enkel gedaald. Door het spreidingsplan is dat veranderd.

In verband met het nationaal rampenplan vrees ik dat de samenwerking met de gemeenten te weinig wordt geüpdatet. In de 24 jaar dat ik mandataris

Kraainem, je n'y ai entendu parler qu'à une seule reprise, tout au plus, de coopération en cas de catastrophe. C'est pourquoi je demande au ministre de se pencher sur l'amélioration du plan d'urgence national et de la coopération avec les communes voisines. Dans quelle mesure les communes peuvent-elles intervenir ?

01.20 Karine Lalieux (PS) : Une fois n'est pas coutume, je partage entièrement l'opinion de M. de Donnea. Même si l'incident a été bien géré, il aurait fallu informer les autorités communales.

En octobre, nous nous pencherons à nouveau sur la problématique du plan de dispersion. Les mouvements d'avions sont très nombreux à Bruxelles et il est temps de trouver des procédures sécurisées qui soient équitables pour l'ensemble de la population.

En l'absence de Mme Milquet, je pensais clôturer cette commission. Mais puisque le ministre souhaite encore s'exprimer, je donnerai le dernier mot aux parlementaires après son intervention (*Mme Milquet fait son entrée dans la salle*).

01.21 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : J'ai ordonné une inspection approfondie car je veux être informé de manière exhaustive. Pour analyser les événements, je me base sur les données officielles de Belgocontrol. Je n'ai aucune raison de dissimuler quoi que ce soit, mais le médiateur préfère manifestement diffuser des hypothèses que des informations correctes. Ce n'est pas ainsi que la région sera apaisée.

Selon cette analyse, des problèmes se posaient avec les avions d'une seule compagnie. Le vol reste une manœuvre délicate mais ceci n'avait rien à voir avec les itinéraires de vol.

Le plan d'urgence, y compris les circuits d'information prescrits, s'est déroulé comme prévu. Si votre souhait est de peaufiner ces plans, je me tiens à votre disposition pour en discuter.

Je souhaiterais bien entendu qu'il existe un accord politique global à propos des routes aériennes autour de Zaventem. Mais entre-temps, je fais mon travail : je veille à ce que Belgocontrol remplisse sa tâche correctement dans le cadre des accords existants et des limitations juridiques. Les pilotes s'acquittent correctement de leur mission, à l'instar des services d'inspection. Mon approche est donc technique : je m'efforce de dépolitiser le dossier pour servir au maximum la sécurité.

ben in Kraainem, herinner ik me dat de samenwerking bij een ramp er welgeteld één keer aan bod is gekomen. Ik vraag de minister dan ook om na te gaan hoe het nationaal rampenplan en de samenwerking met de omliggende gemeenten kan worden verbeterd. In hoeverre kunnen de gemeenten interveniëren?

01.20 Karine Lalieux (PS) : Ik ben het voor een keer volledig eens met de heer de Donnea. Al had men de situatie goed onder controle, toch had men de gemeentelijke overheid op de hoogte moeten brengen.

In oktober komt het probleem van het spreidingsplan opnieuw ter sprake. Het aantal vliegtuigbewegingen in Brussel ligt erg hoog, en het wordt tijd dat men veilige en voor de hele bevolking billijke procedures uitwerkt.

In afwezigheid van mevrouw Milquet was ik van plan de vergadering te sluiten. Daar de minister echter nog het woord wenst te nemen, zal ik de parlementsleden na zijn betoog het laatste woord geven. (*Mevrouw Milquet komt de zaal binnen*)

01.21 Minister Renaat Landuyt (Nederlands) : Ik heb een grondige inspectie bevolen, omdat ik alles wil weten. Voor mijn analyse van de gebeurtenissen baseer ik me op de officiële gegevens van Belgocontrol. Ik heb geen reden om iets te verbergen. De ombudsman stuurt echter blijkbaar liever speculaties rond dan correcte informatie. Zo creëert men geen rust in de regio.

Uit die analyse blijkt dat er problemen waren met de vliegtuigen van één firma. Vliegen blijft een risicodragend manoeuvre, maar met de vliegroutes had dat niets te maken.

Het noodplan heeft gefunctioneerd zoals het hoorde, inclusief de voorgeschreven informatiecircuits. Als men die plannen wil verfijnen, wil ik daar gerust over praten.

Natuurlijk zou ik graag hebben dat er een globaal politiek akkoord bestond over de vliegroutes rond Zaventem. Maar ondertussen doe ik mijn werk: ik zorg ervoor dat Belgocontrol binnen de bestaande akkoorden en de gerechtelijke beperkingen zijn taak correct uitvoert. De piloten doen hun werk goed en de inspectiediensten eveneens. Mijn aanpak is dus technisch, ik tracht het dossier te depolitiseren om de veiligheid maximaal te dienen.

J'espère que tous ceux qui n'hésitent pas à exprimer des points de vue individuels trouveront rapidement le courage de participer aux prises de décisions politiques. La population est très sensible à ce dossier. Elle doit être correctement informée. Si des parlementaires mettent continuellement en cause des instances officielles, ils sèment inutilement l'inquiétude auprès de la population.

01.22 Marie Nagy (ECOLO) : Nous avons suivi toute la problématique du plan de dispersion ; un accord est possible si l'on respecte certains critères non communautaires. Le ministre, quant à lui, renvoie la balle aux autres.

Le médiateur a donné des informations en provenance des autorités aéroportuaires. Pourrait-on connaître la hauteur exacte du vol de cet avion ?

01.23 Renaat Landuyt, ministre (en français) : Vous devez croire les informations officielles (*Brouhaha*).

01.24 Marie Nagy (ECOLO) : Aurait-on donné de fausses informations quant à la hauteur de ce vol ?

01.25 François-Xavier de Donnea (MR) : Nous devons déterminer pourquoi nous disposons de chiffres différents en fonction des sources. Le ministre pourrait nous communiquer ces informations via le secrétariat de la commission.

Si le gouvernement fédéral a certaines responsabilités, la situation est cependant bloquée parce que les gouvernements bruxellois et flamand ne parviennent pas à se mettre d'accord (*Interruption de Mme Nagy*).

01.26 Olivier Maingain (MR) : Dans pareil débat, nous devrions pouvoir faire appel à une autorité indépendante capable de dire à tout moment ce qu'il en est réellement afin d'apporter une réponse raisonnable aux citoyens. Mettons donc en place pareille autorité indépendante dans les plus brefs délais.

01.27 Joëlle Milquet (cdH) : Je vous prie d'excuser mon retard mais une panne de voiture sur autoroute ne m'a pas permis d'arriver dans les délais.

La **présidente** : Les commissaires n'ont pas remis en cause certaines autorités mais les parlementaires doivent être à l'écoute de la population et celle-ci a le droit de savoir ce qu'il en

Ik hoop dat iedereen die nu nogal vlot individuele standpunten vertolkt, snel de moed vindt om mee politieke beslissingen te nemen. De bevolking is zeer gevoelig voor dit alles. Ze moet correct worden geïnformeerd. Als parlementsleden officiële instanties voortdurend in twijfel trekken, zaaien ze nodeloos onrust bij de bevolking.

01.22 Marie Nagy (ECOLO) : We hebben de hele problematiek van het spreidingsplan gevolgd; een akkoord is mogelijk, mits men een aantal niet-communautaire criteria in acht neemt. Maar de minister kaatst de bal terug.

De inlichtingen die de ombudsman gaf, komen van de luchthavenautoriteiten. Kan men te weten komen op welke hoogte het vliegtuig precies vloog?

01.23 Minister Renaat Landuyt (Frans) : U moet de officiële gegevens geloven. (*Geroezemoes*)

01.24 Marie Nagy (ECOLO) : Zou het kunnen dat er onjuiste informatie over de vluchthoogte verstrekt werd?

01.25 François-Xavier de Donnea (MR) : Wij moeten erachter komen waarom de cijfers zo variëren afhankelijk van de bron. De minister kan ons deze informatie bezorgen via het secretariaat van de commissie.

De federale regering draagt in deze ongetwijfeld een bepaalde verantwoordelijkheid, maar de situatie zit muurvast doordat de Brusselse en Vlaamse regering geen overeenstemming kunnen bereiken. (*Onderbreking door mevrouw Nagy*)

01.26 Olivier Maingain (MR) : In zo'n debat zouden wij een beroep moeten kunnen doen op een onafhankelijke autoriteit, die ons te allen tijde zou kunnen vertellen wat er werkelijk loos is, zodat we de bevolking een afdoend antwoord kunnen geven. Laten wij dus zo snel mogelijk zo'n onafhankelijke autoriteit in het leven roepen.

01.27 Joëlle Milquet (cdH) : Gelieve mij te verontschuldigen, maar door autopech op de autosnelweg kon ik hier niet op tijd aanwezig zijn.

De **voorzitter** : De commissieleden hebben bepaalde autoriteiten niet ter discussie gesteld, maar de parlementsleden moeten luisteren naar de bevolking en die heeft het recht om te weten hoe de

est.

vork precies in de steel zit.

Je vous propose de suivre la proposition de M. de Donnea ; un rapport sera donc déposé auprès du secrétariat de la commission et le débat reprendra en octobre.

Ik stel voor het voorstel van de heer de Donnea te volgen: er zal dus een verslag worden ingediend bij het secretariaat van de commissie en het debat zal in oktober worden hervat.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 11 h 37.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 11.37 uur.