



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMMISSION DE L'ECONOMIE, DE LA POLITIQUE
SCIENTIFIQUE, DE L'EDUCATION, DES
INSTITUTIONS SCIENTIFIQUES ET CULTURELLES
NATIONALES, DES CLASSES MOYENNES ET DE
L'AGRICULTURE

COMMISSIE VOOR HET BEDRIJFSLEVEN, HET
WETENSCHAPSBELEID, HET ONDERWIJS, DE
NATIONALE WETENSCHAPPELIJKE EN
CULTURELE INSTELLINGEN, DE MIDDENSTAND
EN DE LANDBOUW

mardi

21-09-2004

Après-midi

dinsdag

21-09-2004

Namiddag

SOMMAIRE

Exposé du premier ministre sur la situation concernant DHL et interpellations et question jointes de	2
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "la décision qu'aurait prise DHL de quitter Zaventem" (n° 406)	3
- M. Pieter De Crem au premier ministre sur "la situation politique générale, plus particulièrement en ce qui concerne DHL, et la position du premier ministre au sein du gouvernement" (n° 414)	3
- M. Gerolf Annemans au premier ministre sur "le dossier DHL et ses conséquences politiques" (n° 413)	3
- Mme Karine Lalieux au premier ministre sur "les derniers développements dans le dossier DHL" (n° 417)	3
- Mme Marie Nagy au premier ministre sur "la politique du gouvernement dans le dossier DHL" (n° 418)	3
- M. Hans Bonte au premier ministre sur "DHL" (n° 419)	3
- M. Patrick De Groote au premier ministre sur "la problématique DHL" (n° 420)	3
- M. Melchior Wathelet au premier ministre sur "le dossier DHL" (n° 421)	3
- M. Willy Cortois au premier ministre sur "la problématique DHL" (n° 422)	3
- M. Olivier Chastel au premier ministre sur "l'accord intervenu sur le développement des activités de DHL à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 423)	3
- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité sur "l'avenir du plan de dispersion de son prédécesseur et de l'aéroport de Zaventem en général" (n° 3570)	3

Orateurs: **Guy Verhofstadt**, premier ministre, **Bart Laeremans**, **Gerolf Annemans**, président du groupe VLAAMS BLOK, **Pieter De Crem**, président du groupe CD&V, **Karine Lalieux**, **Marie Nagy**, **Olivier Maingain**, **Hans Bonte**, **Patrick De Groote**, **Melchior Wathelet**, président du groupe cdH, **Willy Cortois**, **Olivier Chastel**, **François-Xavier de Donnea**, **Jo Vandeuren**, **Daniel Bacquelaine**, président du groupe MR

INHOUD

Toelichting door de eerste minister over de stand van zaken inzake DHL en samengevoegde interpellaties en vraag van	2
- de heer Bart Laeremans tot de minister van Mobiliteit over "de eventuele beslissing van DHL om Zaventem te verlaten" (nr. 406)	3
- de heer Pieter De Crem tot de eerste minister over "de algemene politieke toestand, meer bepaald in verband met DHL, en de positie van de eerste minister binnen de regering" (nr. 414)	3
- de heer Gerolf Annemans tot de eerste minister over "de DHL-situatie en haar politieke gevolgen" (nr. 413)	3
- mevrouw Karine Lalieux tot de eerste minister over "de jongste ontwikkelingen in het DHL-dossier" (nr. 417)	3
- mevrouw Marie Nagy tot de eerste minister over "het beleid van de regering in verband met het DHL-dossier" (nr. 418)	3
- de heer Hans Bonte tot de eerste minister over "DHL" (nr. 419)	3
- de heer Patrick De Groote tot de eerste minister over "de problematiek van DHL" (nr. 420)	3
- de heer Melchior Wathelet tot de eerste minister over "het DHL-dossier" (nr. 421)	3
- de heer Willy Cortois tot de eerste minister over "de DHL-problematiek" (nr. 422)	3
- de heer Olivier Chastel tot de eerste minister over "het akkoord betreffende de ontwikkeling van de activiteiten van DHL op de luchthaven van Brussel-Nationaal" (nr. 423)	3
- de heer François-Xavier de Donnea aan de minister van Mobiliteit over "de toekomst van het spreidingsplan van zijn voorganger en meer in het algemeen, van de luchthaven van Zaventem" (nr. 3570)	3

Spreekers: **Guy Verhofstadt**, eerste minister, **Bart Laeremans**, **Gerolf Annemans**, voorzitter van de VLAAMS BLOK-fractie, **Pieter De Crem**, voorzitter van de CD&V-fractie, **Karine Lalieux**, **Marie Nagy**, **Olivier Maingain**, **Hans Bonte**, **Patrick De Groote**, **Melchior Wathelet**, voorzitter van de cdH-fractie, **Willy Cortois**, **Olivier Chastel**, **François-Xavier de Donnea**, **Jo Vandeuren**, **Daniel Bacquelaine**, voorzitter van de MR-

fractie

Motions

20

Moties

20

COMMISSION DE L'ECONOMIE,
DE LA POLITIQUE SCIENTIFIQUE,
DE L'EDUCATION, DES
INSTITUTIONS SCIENTIFIQUES ET
CULTURELLES NATIONALES, DES
CLASSES MOYENNES ET DE
L'AGRICULTURE

du

MARDI 21 SEPTEMBRE 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR HET
BEDRIJFSLEVEN, HET
WETENSCHAPSBELEID, HET
ONDERWIJS, DE NATIONALE
WETENSCHAPPELIJKE EN
CULTURELE INSTELLINGEN, DE
MIDDENSTAND EN DE
LANDBOUW

van

DINSDAG 21 SEPTEMBER 2004

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14h.25 par MM.
Paul Tant et Francis Van den Eynde, présidents.

Le **président M. Paul Tant**: Je regrette que la réunion se déroule dans de telles conditions. La proposition d'utiliser l'hémicycle pour les interpellations et la déclaration du Premier ministre a malheureusement été rejetée. Il en résulte que les parlementaires et les médias sont très à l'étroit. Les personnes désireuses d'assister à la réunion manquent d'espace alors que le président de la Chambre préconise la revalorisation de la Chambre.

Le **président M. Francis Van den Eynde**: J'adhère pleinement aux propos de mon collègue. La commission doit pouvoir se réunir dans des conditions décentes.

Le **président, M. Paul Tant**: Le président de la Chambre nous demande, à M. Van den Eynde et à moi-même, de nous rendre chez lui. Je suspends donc la réunion.

La réunion publique est suspendue à 14h.45.

Elle est reprise à 15h.04.

Le **président, M. Paul Tant**: Nous nous efforçons de convenir d'une procédure appropriée. Nul ne sait quand le Premier ministre arrivera mais ce sera

De vergadering wordt geopend om 14.25 uur door de heren Paul Tant en Francis Van den Eynde, voorzitters.

Voorzitter Paul Tant: Ik betreur dat de vergadering in dergelijke omstandigheden plaatsvindt. Er was een voorstel om de plenaire vergaderzaal te gebruiken voor de interpellaties en de verklaring van de premier, maar dat werd jammer genoeg afgewezen. Het betreurenswaardige gevolg is plaatsgebrek voor de parlementsleden en de pers. Er is onvoldoende ruimte voor belangstellenden, en dat terwijl de Kamervoorzitter de herwaarding van de Kamer hoog in het vaandel draagt.

Voorzitter Francis Van den Eynde: Ik ben het volledig eens met mijn collega. De commissie moet op een ordentelijke manier kunnen vergaderen.

Voorzitter Paul Tant: De Kamervoorzitter vraagt of de heer Van den Eynde en ikzelf bij hem komen. Ik schors dus de vergadering.

De vergadering wordt geschorst om 14.45 uur.

De vergadering wordt hervat om 15.04 uur.

Voorzitter Paul Tant: Wij proberen een werkbare afspraak te maken. Het is niet duidelijk wanneer de premier komt, in elk geval wel voor zes uur. We

en tout cas avant dix-huit heures. Nous avons convenu avec le président de la Chambre que la sonnerie retentira dès l'arrivée du Premier ministre ou dès l'annonce de son arrivée.

Le président, M. Francis Van den Eynde: A moins qu'il ne vienne pas.

Gerolf Annemans (VLAAMS BLOK): Nous sommes au Parlement, pas dans un théâtre de marionnettes ! Le Premier ministre a annoncé une déclaration du gouvernement, puis une communication à propos de DHL, et voilà qu'il demande encore un délai supplémentaire. Si nous voulons faire preuve de dignité, il ne nous reste plus qu'à clore la réunion. Que fait le Premier ministre en ce moment ? Que se passe-t-il ?

Le président, M. Paul Tant: Je ne puis que prendre acte de l'absence du Premier ministre. Sans doute poursuit-il les négociations. Nous en saurons davantage à dix-huit heures au plus tard.

Hendrik Daems (VLD): Le Premier ministre aborde la dernière ligne droite qui doit conduire à un accord concernant DHL. L'importance capitale de ce dossier justifie qu'on y consacre quelques heures supplémentaires. Je propose que nous nous réunissions à nouveau à dix-huit heures pour voir où nous en sommes. Il faut espérer que les différents gouvernements vont prendre leurs responsabilités et que le problème sera alors résolu.

Pieter De Crem (CD&V): Je ne suis pas d'accord avec M. Daems. Nous n'avons que trop attendu le Premier ministre. Je propose aux présidents de clore la réunion et de prévoir une nouvelle réunion, demain ou aujourd'hui encore. Les présidents doivent constater que le Premier ministre est en défaut.

Le président, M. Paul Tant: Je propose de ne pas entamer de débats de procédures et, par ailleurs, un vote donnerait le même résultat. Les membres ne sont pas les seuls intéressés : d'autres aussi se préoccupent de l'évolution du dossier. La réunion est suspendue jusqu'à la sonnerie ou jusqu'à dix-huit heures au plus tard. (*Protestations de M. Annemans*)

La réunion publique est suspendue à 15h10.

Elle est reprise à 17h.33.

01 Exposé du premier ministre sur la situation concernant DHL et interpellations et question jointes de

spraken met de Kamervoorzitter af dat er wordt gebeld wanneer de premier hier is of wanneer wordt aangekondigd wanneer hij hier zal zijn.

Voorzitter Francis Van den Eynde: Tenzij hij niet komt.

Gerolf Annemans (VLAAMS BLOK): Dit is een parlement, geen poppenkast. De premier kondigde een regeringsverklaring aan, daarna een mededeling over DHL, nu vraagt hij nog extra tijd. Als wij onszelf respecteren, sluiten wij nu de boeken. Wat doet de premier op dit ogenblik? Wat gaat er mis?

Voorzitter Paul Tant: Ik kan alleen akte nemen van het feit dat de premier er niet is. Wellicht is hij nog aan het onderhandelen. Uiterlijk om 18.00 uur is er meer duidelijkheid.

Hendrik Daems (VLD): De premier is in de laatste rechte lijn om een akkoord te bereiken over DHL. Dit is een zeer belangrijk dossier dat enkele uren extra rechtvaardigt. Laten we om 18.00 uur opnieuw samenkomen om te kijken waar we staan. Hopelijk nemen alle regeringen hun verantwoordelijkheid op en is het probleem dan opgelost.

Pieter De Crem (CD&V): Ik ga niet akkoord met de heer Daems. We hebben lang genoeg gewacht op de premier. Ik stel voor dat de voorzitters de vergadering sluiten en een nieuwe vergadering plannen, morgen of vandaag nog. De voorzitters moeten er akte van nemen dat de premier in gebreke blijft.

Voorzitter Paul Tant: Ik stel voor geen proceduredebatten te voeren, en een stemming zou overigens hetzelfde resultaat opleveren. Niet alleen de leden zijn nieuwsgierig, ook anderen willen weten hoe het dossier evolueert. De vergadering wordt geschorst tot het belseignaal of uiterlijk tot 18.00 uur. (*Protest van de heer Annemans*)

De vergadering wordt geschorst om 15.10 uur.

De vergadering wordt hervat om 17.33 uur.

01 Toelichting door de eerste minister over de stand van zaken inzake DHL en samengevoegde interpellaties en vraag van

- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "la décision qu'aurait prise DHL de quitter Zaventem" (n° 406)
- M. Pieter De Crem au premier ministre sur "la situation politique générale, plus particulièrement en ce qui concerne DHL, et la position du premier ministre au sein du gouvernement" (n° 414)
- M. Gerolf Annemans au premier ministre sur "le dossier DHL et ses conséquences politiques" (n° 413)
- Mme Karine Lalieux au premier ministre sur "les derniers développements dans le dossier DHL" (n° 417)
- Mme Marie Nagy au premier ministre sur "la politique du gouvernement dans le dossier DHL" (n° 418)
- M. Hans Bonte au premier ministre sur "DHL" (n° 419)
- M. Patrick De Groote au premier ministre sur "la problématique DHL" (n° 420)
- M. Melchior Wathelet au premier ministre sur "le dossier DHL" (n° 421)
- M. Willy Cortois au premier ministre sur "la problématique DHL" (n° 422)
- M. Olivier Chastel au premier ministre sur "l'accord intervenu sur le développement des activités de DHL à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 423)
- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité sur "l'avenir du plan de dispersion de son prédécesseur et de l'aéroport de Zaventem en général" (n° 3570)

01.01 **Guy Verhofstadt**, Premier ministre (*en néerlandais*): Je vous prie d'excuser mon retard. Il est dû au fait que les négociations sur ce dossier crucial qu'est celui de DHL étaient toujours en cours.

Grâce à la situation qu'elle occupe au cœur de l'Europe, la Belgique a de belles perspectives d'avenir en matière de logistique. DHL a annoncé de longue date sa volonté d'étendre ses activités en Belgique et d'y créer un centre opérationnel européen qui générera des milliers d'emplois directs et indirects. Il dès lors évident que, depuis janvier, nous cherchons à définir avec DHL un scénario de croissance qui soit réaliste mais qui tienne compte aussi des intérêts des riverains de l'entreprise et des aspects écologiques.

Le démantèlement de DHL n'a jamais fait partie d'un tel scénario et ce ne sera jamais le cas en ce qui me concerne. Je préconise un scénario de croissance, non débridée toutefois et qui ne se fasse pas au détriment exclusif des riverains de l'aéroport. C'est pourquoi des accords portent aussi

- de heer Bart Laeremans tot de minister van Mobiliteit over "de eventuele beslissing van DHL om Zaventem te verlaten" (nr. 406)
- de heer Pieter De Crem tot de eerste minister over "de algemene politieke toestand, meer bepaald in verband met DHL, en de positie van de eerste minister binnen de regering" (nr. 414)
- de heer Gerolf Annemans tot de eerste minister over "de DHL-situatie en haar politieke gevolgen" (nr. 413)
- mevrouw Karine Lalieux tot de eerste minister over "de jongste ontwikkelingen in het DHL-dossier" (nr. 417)
- mevrouw Marie Nagy tot de eerste minister over "het beleid van de regering in verband met het DHL-dossier" (nr. 418)
- de heer Hans Bonte tot de eerste minister over "DHL" (nr. 419)
- de heer Patrick De Groote tot de eerste minister over "de problematiek van DHL" (nr. 420)
- de heer Melchior Wathelet tot de eerste minister over "het DHL-dossier" (nr. 421)
- de heer Willy Cortois tot de eerste minister over "de DHL-problematiek" (nr. 422)
- de heer Olivier Chastel tot de eerste minister over "het akkoord betreffende de ontwikkeling van de activiteiten van DHL op de luchthaven van Brussel-Nationaal" (nr. 423)
- de heer François-Xavier de Donnea aan de minister van Mobiliteit over "de toekomst van het spreidingsplan van zijn voorganger en meer in het algemeen, van de luchthaven van Zaventem" (nr. 3570)

01.01 Eerste minister **Guy Verhofstadt** (*Nederlands*): Ik verontschuldig mij ervoor dat ik niet tijdig aanwezig kon zijn omdat ik nog verwickeld was in de onderhandelingen rond dit kapitaal DHL-dossier.

België heeft, door zijn ligging in het hart van Europa, een belangrijke logistieke toekomst. DHL heeft al geruime tijd laten weten dat het zijn activiteiten in België wil uitbreiden en hier een Europees operationeel centrum wil oprichten dat duizenden extra arbeidsplaatsen, direct en indirect, zal opleveren. Het is dan ook evident dat we sinds januari samen met DHL hebben gezocht naar een realistisch groeiscenario, zonder daarbij de omgeving van het bedrijf en de ecologische aspecten uit het oog te verliezen.

De afbouw van DHL is nooit een scenario geweest en zal dat voor mij ook nooit zijn. Ik kies voor een groeiscenario, zij het niet ongebreideld en niet alleen ten nadele van mensen die in de nabijheid van de luchthaven wonen. Daarom zijn er ook

sur la limitation des nuisances sonores et sur la modernisation de la flotte.

Ces derniers jours, j'ai tenté de rallier tous les intéressés à cette cause. Dans ce dossier, près de septante éléments relèvent en effet de la compétence des Régions. Les membres de la commission ont reçu la proposition que le gouvernement fédéral a transmise à la Région flamande et à la Région de Bruxelles-Capitale. Ce scénario de compromis a fait l'objet de discussions constructives, mais les gouvernements régionaux n'ont pas encore donné de réponse positive. Demain, ils se réuniront à nouveau à ce sujet. Nous espérons la conclusion d'un accord, les nouvelles discussions devant nous permettre de tirer une conclusion commune.

La proposition repose sur l'hypothèse que 22.100 vols de nuit sont nécessaires pour éviter que DHL ne soit confrontée à un scénario de démantèlement de ses activités. Cette proposition postule également que le siège opérationnel européen soit élargi à Zaventem et que le siège administratif soit également établi dans notre pays.

Au total, 28.000 vols de nuit seraient effectués par des sociétés commerciales, à l'exclusion donc des vols non commerciaux de l'armée et du gouvernement ainsi que des vols retardés. Le seuil maximum de 25.000 vols de nuit est donc dépassé de sorte que DHL peut effectuer 3.000 vols de nuit supplémentaires. Notre proposition vise à résoudre les problèmes connus en matière de répartition, etc.

(En français) Des exemples sont l'augmentation du bruit due à l'utilisation de la piste 02 et le nombre de routes trop concentré sur l'Oostrand. Quand on décide d'élargir le nombre de vols de nuit, il est bon de résoudre en même temps les problèmes causés par la dispersion des vols. Une décision doit être prise en accord avec les entités fédérées.

(En néerlandais) Le scénario prévoit également une augmentation du nombre de vols de nuit au-dessus de Bruxelles, mais on attendra la modernisation de la flotte en 2008 et en 2009. La route dite du Canal pourra être empruntée par davantage d'avions.

Des mesures concrètes seront prises pour réduire les nuisances sonores. L'utilisation d'avions plus silencieux devra permettre de faire baisser le QC (quota count) global des 28.000 vols de 84.000 à 73.000. Pour DHL, cette mesure implique le remplacement de certains types d'avion au QC individuel trop élevé, ainsi que l'utilisation d'avions

afspraken over de beperking van de geluidshinder en over de modernisering van de vloot.

De voorbije dagen heb ik gepoogd iedereen op deze lijn te krijgen. De Gewesten zijn in deze zaak immers voor een zeventigtal aspecten bevoegd. Het voorstel dat de federale regering overhandigde aan het Vlaamse en het Brusselse Gewest, werd aan de commissieleden bezorgd. Over dit compromisscenario hebben we goede gesprekken gehad, maar de gewestregeringen hebben voorlopig nog geen positief antwoord gegeven. Morgen vergaderen ze hierover opnieuw en zal het akkoord hopelijk volgen, zodat we na nieuwe gesprekken tot een gezamenlijke conclusie kunnen komen.

Het voorstel gaat ervan uit dat 22.100 nachtvluchten nodig zijn opdat DHL niet in een afbouwscenario terecht zou komen. Verder gaat het ervan uit dat de Europese operationele zetel wordt uitgebouwd in Zaventem en dat ook de administratieve zetel in ons land wordt gevestigd.

In het totaal zouden 28.000 nachtvluchten worden uitgevoerd door commerciële maatschappijen, exclusief de niet-commerciële vluchten van leger en regering dus en de vertraagde vluchten. De maximumgrens van 25.000 nachtvluchten wordt dus overschreden, waardoor DHL met 3.000 nachtvluchten kan groeien. In dit voorstel hebben we de algemeen bekende problemen inzake spreiding en dergelijke pogen weg te werken.

(Frans) Voorbeelden hiervan zijn de toename van de geluidshinder wegens het gebruik van baan 02 en het te grote aantal routes boven de Oostrand. Wanneer beslist wordt het aantal nachtvluchten te verhogen, is het aangewezen om tegelijkertijd de door de spreiding van de vluchten veroorzaakte problemen op te lossen. Een beslissing moet in overleg met de deelstaten genomen worden.

(Nederlands) In het scenario passen ook meer nachtvluchten boven Brussel, maar pas na de modernisering van de vloot in 2008 en 2009. De zogenaamde Kanaalroute kan door meer vliegtuigen worden gebruikt.

Concrete initiatieven zullen worden genomen om de geluidsoverlast aan te pakken. Door het vliegen met stillere vliegtuigen moet de totale quota count (QC) van de 28.000 vluchten dalen van 84.000 naar 73.000. Voor DHL houdt dat in dat bepaalde types vliegtuigen met een te hoge individuele quota count worden vervangen en dat de groei met

moins bruyants pour réaliser la croissance. La flotte de DHL devra être entièrement adaptée d'ici à 2010. Il en va de même pour les avions très lourds utilisés pour les vols intercontinentaux.

Les normes auxquelles DHL doit satisfaire s'appliqueront également aux autres compagnies qui effectuent des vols de nuit. Il est dès lors grand temps d'harmoniser les normes d'émissions sonores en concertation avec les Régions. Un avion qui répond à la norme QC et observe les procédures de vol normales ne pourra dès lors plus être pénalisé. C'est également ainsi qu'il pourra être mis fin aux innombrables procédures intentées par diverses instances devant différents tribunaux.

L'ensemble du projet 'off-site' doit être réalisé selon un calcul précis et un calendrier détaillé. Il faut que chacun sache exactement qui fait quoi sur ce site de 100 hectares.

La concertation avec les gouvernements flamand et bruxellois n'a pas encore abouti à un accord. C'est d'autant plus regrettable que l'enjeu, surtout économique, est trop important pour tergiverser longuement. Je ne peux qu'espérer que ces deux gouvernements marquent rapidement, de préférence dès demain, leur accord à cette proposition pondérée. Un effort supplémentaire est certes demandé à Bruxelles mais, conjointement, la situation s'améliore également pour Bruxelles.

(En français) Dans le cas de figure où DHL disparaît, j'aimerais faire remarquer que d'autres compagnies peuvent alors utiliser le quota autorisé de vols de nuit. Cette situation nouvelle pourrait être plus difficile encore vu l'utilisation d'appareils non modernisés. En discutant de l'avenir de Zaventem, de l'aéroport national et de DHL, on peut donc se rendre compte qu'une augmentation de l'activité peut aussi aller de pair avec une diminution des nuisances sonores.

(En néerlandais): J'espère recevoir une réponse positive des deux gouvernements dans les prochaines heures. Il est tentant de recourir à l'un des dizaines de motifs de report possibles. Dans pareil dossier, chacun des aspects peut encore être quelque peu aménagé mais si nous voulons donner ses chances à l'entreprise, il nous faut rester raisonnable et opter pour l'emploi tout en programmant la réduction des nuisances sonores.

01.02 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Le Premier ministre a géré ce problème d'une manière chaotique. A vrai dire, le dossier des vols de nuit a

stillere vliegtuigen wordt gerealiseerd. Tegen 2010 moet de vloot van DHL geheel zijn aangepast. Dat geldt ook voor de zeer zware intercontinentale vliegtuigen.

De normen waaraan DHL moet voldoen, zullen ook op andere maatschappijen die nachtvluchten inzetten, worden toegepast. Het is mede daarom dringend tijd dat de normen in verband met geluidsuitstoot worden geharmoniseerd in overleg met de Gewesten. Een vliegtuig dat aan de QC-norm voldoet en de normale vluchtprocedures volgt, kan dan niet meer worden beboet. Zo kan er ook een einde komen aan de stoet van processen die door diverse overheden voor diverse rechtbanken worden gevoerd.

Het hele off-siteproject moet via een nauwkeurige berekening en een gedetailleerde kalender worden gerealiseerd. Het moet voor iedereen duidelijk zijn wie wat doet op het 100 hectare grote terrein.

Het overleg met de Vlaamse en de Brusselse regering heeft nog niet tot een akkoord geleid. Dat is betreurenswaardig, want er staat, vooral economisch, te veel op het spel om lang te aarzelen. Ik kan alleen hopen dat beide regeringen snel, morgen bij voorkeur al, hun akkoord geven aan dit evenwichtige voorstel. Het klopt dat er een bijkomende inspanning van Brussel wordt gevraagd, maar tegelijkertijd verbetert ook voor Brussel de situatie.

(Frans) Ik wil erop wijzen dat, indien DHL zou verdwijnen, andere maatschappijen van het toegestane aantal nachtvluchten gebruik zouden kunnen maken. In dat geval zouden we echter van de regen in de drop kunnen terechtkomen, aangezien die maatschappijen van verouderde toestellen gebruik maken. Wanneer we het over de toekomst van Zaventem, van de nationale luchthaven en van DHL hebben, moeten we beseffen dat een groei van de activiteit ook met een daling van de geluidsoverlast gepaard kan gaan.

(Nederlands) In de komende uren komt er hopelijk een positieve reactie van beide regeringen. Het is verleidelijk om een van de tientallen redenen voor uitstel aan te grijpen. In een dergelijk dossier kan elk aspect nog wel wat worden bijgestuurd, maar als we kansen willen geven aan het bedrijf is er redelijkheid nodig en moeten we gaan voor jobs, op een wijze waarop de geluidsoverlast op een geprogrammeerde wijze wordt afgebouwd.

01.02 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): De premier heeft een puinhoop gemaakt van dit probleem. Het dossier van de nachtvluchten is

été d'emblée mal géré. Il y a d'abord eu les cabrioles de Mme Durant, puis l'in vraisemblable plan de concentration, après quoi le Premier ministre a laissé pourrir, vingt mois durant, le dossier DHL qui requiert une solution depuis janvier 2003. Le premier ministre a pratiqué la politique de l'autruche, escomptant que les problèmes se résolvent d'eux-mêmes après le 13 juin parce que la Région bruxelloise reverrait sa position et que lui-même réorienterait sa carrière. Il s'est fourvoyé.

Le président M. Paul Tant: Je demande aux députés présents qui veulent se concerter d'aller le faire ailleurs. Tout le monde doit avoir l'occasion de développer son interpellation. Je vous prie à nouveau de m'excuser pour les conditions difficiles dans lesquelles se tient ce débat et qui ne sont pas propices à sa bonne organisation.

01.03 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Le premier ministre est à présent confronté au chaos qu'il a lui-même créé. A Bruxelles, a été conclu un accord de gouvernement absurde qui n'offre aucune marge de négociations. Le VLD aurait pu empêcher sa signature en s'opposant à ses passages les plus insensés. A cette occasion, le portefeuille de la mobilité a été confié à la fanatique, voire hystérique, Evelyne Huytebroeck dont le premier acte politique a consisté à engager une procédure judiciaire contre le plan de dispersion de Bert Anciaux alors qu'il épargne Bruxelles. Il est surprenant que les ministres bruxellois néerlandophones se dérobent tout à coup et que les francophones tiennent le crachoir. Il s'avère, une fois de plus, que les Flamands n'ont rien à dire dans le gouvernement bruxellois. Bruxelles est gouvernée contre les intérêts de la Flandre et même du pays.

Je ne vais pas me livrer ici à une analyse complète de cette proposition technique mais je me propose toutefois de formuler quelques considérations critiques.

Il n'y a pas d'accord et ce dossier peut encore évoluer dans toutes les directions.

Il n'y a pas de répartition équitable. Les avions bruyants continueront d'éviter Bruxelles jusqu'en 2010. On ignore totalement quel pourcentage des vols de nuit Bruxelles supportera, la proposition de compromis qui est maintenant sur la table étant d'une rare complexité.

J'ai la nette impression que le premier ministre désire rendre permanente la dispersion limitée et maintenir le traitement préférentiel réservé à Bruxelles. A-t-il tenu compte du permis

vanaf het begin mismeesterd. Eerst waren er de capriolen van minister Durant, daarna was er het waanzinnige concentratieplan en vervolgens liet de premier het DHL-dossier, dat sinds januari 2003 om een oplossing vraagt, twintig maanden rotten. De eerste minister stak de kop in het zand en hoopte dat de problemen na 13 juni vanzelf zouden verdwijnen doordat het Brussels Gewest zou bijdraaien en hijzelf zijn carrière een nieuwe wending zou geven. Hij heeft verkeerd gegokt.

Voorzitter Paul Tant: Ik verzoek de aanwezigen die overleg willen plegen, dat elders te doen. Iedereen moet de kans krijgen zijn interpellatie te ontwikkelen. Ik verontschuldig mij nogmaals voor de tekortkomingen van deze omgeving, die het debat niet ten goede komen.

01.03 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): De premier zit nu echter zelf met de door hem gecreëerde chaos. In Brussel werd er een absurd regeerakkoord gesloten, dat geen enkele onderhandelingsruimte biedt. De VLD had dat kunnen voorkomen door zich te verzetten tegen de meest onredelijke passages. Mobiliteit ging daarbij naar de fanatieke, zelfs hysterische Evelyne Huytebroeck. Als eerste beleidsdaad spande ze een gerechtelijke procedure aan tegen het spreidingsplan van Bert Anciaux, dat Brussel nochtans spaart. Het is opvallend dat de Nederlandstalige Brusselse ministers zich nu drukken en de Franstalige het hoge woord voeren. Opnieuw blijkt dat de Vlamingen niets te zeggen hebben in de Brusselse regering. Brussel wordt bestuurd tegen de belangen van Vlaanderen en zelfs van het hele land in.

Ik zal nu niet de volledige analyse maken van dit technische voorstel, maar geef wel enkele bedenkingen.

Er is geen akkoord en de zaak kan nog alle kanten uit.

Er is geen sprake van een billijke spreading. De luidruchtige vliegtuigen blijven Brussel vermijden tot 2010. Het is zeer onduidelijk welk percentage van de nachtvluchten Brussel voor zijn rekening zal nemen, omdat het compromisvoorstel zo ingewikkeld is.

Ik heb sterk de indruk dat de premier de beperkte spreading permanent wil maken en de voorkeursbehandeling van Brussel bestendigen. Heeft hij rekening gehouden met de provinciale

d'environnement à délivrer par la province et des travaux d'infrastructure projetés par la BIAC?

milieuvergunning en de geplande infrastructuurwerken van BIAC?

Apparemment, les vols de nuit effectués par d'autres opérateurs sont tabous. Il reste 6.000 vols réguliers et charters. Pourquoi des passagers doivent-ils être transportés de nuit? L'on aurait pu se limiter aux 22.000 vols effectués par DHL et respecter ainsi la norme des 25.000 vols. Apparemment, le gouvernement veut vendre la BIAC à un candidat acheteur étranger. C'est l'argent qui compte, et non le sort des riverains.

Op nachtvluchten van andere operators rust blijkbaar een taboe. Er blijven 6.000 charter- en lijnvluchten. Waarom moeten passagiers 's nachts vliegen? Men had het kunnen houden bij de 22.000 vluchten van DHL, wat onder de 25.000-norm blijft. Blijkbaar wil de regering BIAC verkopen aan een buitenlandse bidder. Geld speelt een rol, de omwonenden blijkbaar niet.

L'approche chaotique et tardive du premier ministre a plongé le pays dans une crise de régime sans précédent. Même un club de billard est mieux géré. Devrons-nous continuer ainsi pendant les trois ans à venir ou le premier ministre sauvera-t-il la face?

De chaotische en laattijdige aanpak van de premier heeft geleid tot een nooit vertoonde regimecrisis. Zelfs een biljartclub wordt beter bestuurd. Moeten we zo nog drie jaar voort of houdt de premier de eer aan zichzelf?

01.04 Gerolf Annemans (VLAAMS BLOK): Nous avons atteint aujourd'hui le summum de la politique de communication menée par la coalition violette. La réalité rejoint la fiction. Le premier ministre Verhofstadt persiste, selon sa pratique habituelle, à se présenter au Parlement les mains vides. Aucun objectif n'a été atteint. J'ai renoncé depuis longtemps à demander un budget ou une solution pour Bruxelles-Hal-Vilvorde, mais également en ce qui concerne DHL, on en est resté, selon les termes du premier ministre, au stade des 'tentatives'. Il présente ici une proposition émanant du gouvernement fédéral. Cela n'intéresse personne.

01.04 Gerolf Annemans (VLAAMS BLOK): We hebben nu de uiterste grens van de paarse communicatiepolitiek bereikt. Hersenspinsels worden verheven tot realiteit. Premier Verhofstadt houdt vast aan de kunst om met lege handen naar het Parlement te komen. Hij heeft niets bereikt. Ik vraag allang niet meer om een begroting of een regeling voor Brussel-Halle-Vilvoorde, maar ook als het om DHL gaat is het volgens de woorden van de premier bij "pogingen" gebleven. Hij doet hier een voorstel van de federale regering uit de doeken. Daar zit niemand op te wachten.

Le premier ministre Verhofstadt ressemble à un seigneur médiéval qui, cerné par les gouvernements régionaux, tente de sortir de l'impasse. La balle est à présent dans le camp du ministre-président Leterme. J'espère que M. Verhofstadt s'exprime au nom de l'ensemble du gouvernement, c'est-à-dire pour le VLD et le sp.a, qui peuvent à présent défendre la proposition au sein du gouvernement flamand. Le CD&V s'est vu octroyer le rôle du père fouettard dans ce pays ingouvernable.

Premier Verhofstadt is als een middeleeuwse veldheer die, omsingeld door de gewestregeringen, een uitbraakpoging doet. Minister-president Leterme is nu aan zet. Ik hoop dat Verhofstadt namens de hele regering spreekt, dat wil zeggen voor VLD en sp.a, die nu het voorstel mogen verdedigen in de Vlaamse regering. CD&V heeft de zwarte piet toegespeeld gekregen in dit onbestuurbare land.

Ce n'est pas un accord mais seulement sa propre proposition que le Premier ministre nous présente. Pour le reste, il place totalement la balle dans le camp du gouvernement flamand. Le CD&V devra accepter l'accord ou s'efforcer de l'expliquer. La Flandre est toujours dirigée, à son corps défendant, par les anciennes forces de la coalition violette et non pas par un gouvernement qu'elle s'est choisi. Je suis disposé, dès demain, à mener correctement le débat sur cet accord mais le Premier ministre ne peut présenter à la Chambre une proposition qui ne fait pas l'objet d'un consensus. C'est se moquer du

De eerste minister presenteert geen akkoord, maar enkel zijn eigen voorstel en legt de bal volledig in het kamp van de Vlaamse regering. CD&V moet het akkoord slikken of moet het maar uitleggen. Vlaanderen wordt tegen wil en dank nog steeds geregeerd door de oude krachten van paars en niet door een regering van eigen keuze. Ik sta morgen opnieuw ter beschikking om dit voorstel op een fatsoenlijke manier te bespreken, maar de premier kan niet naar de Kamer komen met een voorstel waarover er geen akkoord bestaat. Dat is het Parlement uitlachen. Eerst kregen we te horen dat

Parlement. Après nous avoir appris qu'il n'y avait pas encore de budget, on nous annonce qu'il n'y a même pas d'accord concernant DHL.

01.05 Pieter De Crem (CD&V): Nous avons cru un instant que le Premier ministre était parti vers l'autre bout du parc. Mais voilà qu'il nous présente une proposition qu'il veut faire passer pour une proposition de consensus, ce qui n'est absolument pas le cas. Lorsqu'il est devenu Premier ministre, M. Verhofstadt nous avait annoncé un nouveau style de gouvernement: plus de réunions nocturnes, pas de compromis et de travail de plomberie mais des décisions rationnelles et transparentes. Chaque dossier allait être traité distinctement et les problèmes communautaires seraient résolus sur la base d'un nouveau climat de bonne intelligence. Il ne reste pas grand-chose de tout cela.

Le Premier ministre se présente à la Chambre les mains vides, avec un «compromis» qui n'en est pas un. Il s'est approprié le dossier DHL, mais aucune décision n'a pu être prise avant le 13 juin pour des raisons électorales. En attendant, DHL attend une réponse depuis un an et demi déjà. Les déclarations que certains membres du VLD, à savoir Mme Moerman, MM. Dewael et Somers, ont faites à la presse ont encore ajouté à la difficulté de dégager une solution. M. Bart Somers a d'ailleurs la langue fourchue, car s'il déclare aujourd'hui que le dossier DHL est important pour l'emploi, il qualifiait encore en janvier le projet d'extension de DHL à Zaventem de politiquement irréaliste.

Le 18 septembre à minuit et quart, le premier ministre a envoyé par courriel quatre scénarios aux Régions, en les priant de prendre "immédiatement" une décision à ce propos. Les techniciens ont tout de même besoin d'un peu plus de temps pour étudier ce dossier! Depuis 1999, le gouvernement Verhofstadt a déjà annoncé, à trois reprises, une solution au dossier des vols de nuit. Je prédis que ce dernier compromis connaîtra le même sort que les précédents. La ministre Durant a d'abord voulu supprimer les vols de nuit, mais elle fut aussitôt rappelée à l'ordre. Ensuite, le Premier ministre a proposé, à l'issue d'une visite aux Pays-Bas, un modèle de concentration sur lequel il est rapidement revenu. Enfin, à Gembloux, une solution fut annoncée pour le 1^{er} septembre. Nous sommes le 21 septembre et l'écheveau est devenu inextricable. Tout ceci ne satisfait absolument pas le CD&V. La déclaration anticipée du gouvernement devait offrir une solution pour DHL, la scission de Bruxelles-Hal-Vilvorde et tous les problèmes socioéconomiques. Il apparaît aujourd'hui que le Premier ministre ne parvient

er nog geen begroting is, en nu is er zelfs over DHL nog geen akkoord.

01.05 Pieter De Crem (CD&V): Even dachten we dat de premier naar de andere kant van het park gestapt was. Hij verschijnt hier nu met een voorstel dat hij als een consensusvoorstel tracht te verkopen, wat het helemaal niet is. Toen de heer Verhofstadt eerste minister werd, kondigde hij een nieuwe stijl van regeren aan: geen nachtelijke vergaderingen meer, geen compromissen en loodgieterwerk, maar rationele en open beslissingen. Elk dossier zou apart behandeld worden en de communautaire problemen zouden worden opgelost op basis van een nieuw klimaat van verstandhouding. Hiervan blijft nu niet veel meer over.

De premier komt hier met lege handen, met een "compromis" dat er geen is. De premier heeft het dossier-DHL naar zich toegetrokken, maar om electorale redenen mochten er voor 13 juni geen beslissingen worden genomen. DHL wacht intussen al anderhalf jaar op een antwoord. Door hun uitlatingen in de pers hebben de VLD'ers Moerman, Dewael en Somers het vinden van een oplossing nog bemoeilijkt. Bart Somers spreekt trouwens met een gespleten tong, want daar waar hij het nu heeft over "het belang van DHL voor de tewerkstelling", zei hij in januari nog dat het "politiek niet haalbaar" was om DHL te laten uitbreiden in Zaventem.

Op 18 september om kwart over middernacht stuurde de premier per e-mail vier scenario's naar de Gewesten met het verzoek om hierover "onmiddellijk" een beslissing te nemen. Technici hebben wel wat meer tijd nodig om dit dossier te bestuderen! De regering-Verhofstadt heeft sinds 1999 al drie maal een oplossing voor het dossier van de nachtvluchten bekendgemaakt. Ik voorspel dat dit nieuwste compromis hetzelfde lot zal beschoren zijn als alle vorige. Eerst wou minister Durant de nachtvluchten afschaffen, maar ze werd onmiddellijk teruggefloten. Na een bezoek aan Nederland stelde de premier een concentratiemodel voor, maar kwam daar al gauw op terug. In Gembloux werd uiteindelijk een oplossing aangekondigd voor 1 september. Het is nu 21 september en het kluwen is onontwarbaar geworden. Dit alles stemt de CD&V helemaal niet tevreden. De vervroegde beleidsverklaring zou een oplossing bieden voor DHL, de splitsing van Brussel-Halle-Vilvoorde en voor alle sociaal-economische problemen. Nu blijkt echter dat de premier er nog niet eens in slaagt zijn

même pas à rallier ses partenaires de la coalition à une position unique.

En dépit du court laps de temps dont il disposait, le gouvernement flamand a tout mis en œuvre pour proposer un scénario de croissance, ce qui n'avait pas été possible jusqu'ici.

C'est grâce au CD&V que le gouvernement flamand a parlé d'une seule voix. Nous préconisons un scénario de croissance dans des limites acceptables, ce qui suppose une répartition équitable des vols de nuit. Je dis aux Bruxellois que s'ils ne sont pas disposés à supporter solidairement une partie des vols de nuit, le dossier deviendra inextricable et marquera la fin de l'actuel équilibre institutionnel. Cette affaire ne concerne pas que les seuls Flamands.

Les masques sont tombés chez les collègues du Vlaams Blok. Ils ont monté les habitants de la périphérie nord et est les uns contre les autres. Ils ont tout à la fois mené campagne contre les vols de nuit de DHL et pratiqué le « colportage » aux portes mêmes de l'entreprise. (*Cris sur les bancs du Vlaams Blok*)

Le CD&V veut rechercher une solution. La balle est dans le camp du Premier ministre qui est venu présenter une proposition qui ne fait pas l'objet d'un consensus. La manière dont il gère les dossiers n'est pas crédible et sa méthode s'est révélée exécrable. Je l'invite à respecter le calendrier qu'il s'est lui-même fixé, faute de quoi il s'enlisera irrémédiablement.

01.06 Karine Lalieux (PS) : Nous prenons acte de l'attitude constructive du gouvernement. Ceci dit, le document présenté aujourd'hui n'est qu'un compromis, une base de négociation en vue d'aboutir à une solution équilibrée pour tous. Tous les partis sont concernés par cet enjeu. Nous sommes placés face à une responsabilité collective que, nous l'espérons, tous assumeront dans les jours qui viennent. Les enjeux sont, en effet, nombreux et concernent la vie de nos concitoyens. Je rappelle à M. De Crem qu'il y a des Flamands à Bruxelles. Nous espérons que ce débat ne sera pas communautarisé. Nous espérons également que les Régions auront le temps d'examiner cette proposition de compromis.

01.07 Marie Nagy (ECOLO) : Lors de la rentrée 2003, le discours sur l'état de l'Union présentait, en guise d'axe principal de votre action, la création de 200.000 emplois. Un an plus tard, pas un de ces emplois n'a été concrétisé. Nous avons assisté, en

coalitiepartners op één lijn te krijgen.

De Vlaamse regering heeft alles gedaan om ondanks het korte tijdsbestek een groeiscenario voor te stellen, iets wat tot nu toe niet kon.

Het is dankzij CD&V dat de Vlaamse regering met één stem heeft gesproken. Wij willen een groeiscenario binnen aanvaardbare grenzen. Hierbij hoort een billijke spreiding van de nachtvluchten. Ik wijs de Brusselaars erop dat indien zij niet bereid zijn om een solidair deel van de nachtvluchten op zich te nemen de zaak onontwaarbaar wordt en dit het einde van het huidige institutionele evenwicht betekent. Dit is niet enkel een zaak van de Vlamingen.

Bij de collega's van het Vlaams Blok zijn de maskers afgevallen. Zij hebben de mensen van de Noord- en de Oostrand tegen elkaar opgezet. Zij hebben tegelijkertijd campagne gevoerd tegen de nachtvluchten van DHL én aan de poorten van het bedrijf zelf "gecolporteerd". (*Geroep van het Vlaams Blok*)

CD&V wil een oplossing zoeken. De bal ligt in het kamp van de premier die met een voorstel is gekomen waarover geen consensus bestaat. Zijn leiderschap is ongeloofwaardig en zijn methode is onzindelijk gebleken. Ik roep hem op zijn eigen timing te respecteren, zoniet rijdt hij zich onherroepelijk vast.

01.06 Karine Lalieux (PS) : Wij noteren dat de regering zich constructief opstelt. Dat tussen haakjes. Het document dat ons nu wordt voorgelegd is niet meer dan een compromis, een uitgangspunt om te komen tot een evenwichtige, voor iedereen aanvaardbare oplossing. Voor alle partijen staat er veel op het spel. We staan voor een collectieve verantwoordelijkheid die, naar we hopen, iedereen in de komende dagen zal opnemen. De inzet is inderdaad niet min en raakt het leven van onze landgenoten. Ik wijs de heer De Crem erop dat er Vlamingen in Brussel wonen. Wij hopen dat dit debat geen communautair tintje krijgt en dat de Gewesten de tijd krijgen om dit compromisvoorstel te onderzoeken.

01.07 Marie Nagy (ECOLO) : In uw "State of the Union" bij het begin van het parlementaire jaar in 2003 heeft u erop gehamerd dat al uw acties in het teken zouden staan van de creatie van 200.000 jobs. Een jaar later stellen we vast dat er nog niet

revanche, à la multiplication d'événements médiatiques.

Vous nous avez annoncé une rentrée anticipée, qui se transforme *in fine* en démonstration de la désunion de la coalition violette. Les chiffres du budget ne sont pas prêts. Seul reste le dossier DHL. Beaucoup a été dit sur la méthode Verhofstadt. Elle montre ici largement ses limites. Mis sous pression par DHL, le gouvernement annonçait, le 16 janvier, qu'une réponse serait donnée à l'entreprise. Il apparaît en fait que peu de choses ont été réalisées pour préparer un dossier aussi complexe. L'improvisation a prévalu. Le plan de dispersion de M. Anciaux a démontré sa carence en données de base. Partant de cette base, il était difficile d'arriver à un accord. L'accord de gouvernement bruxellois, signé par le PS, Ecolo, le cdH, le VLD, le sp.a-spirit et le CD&V, dit qu'il faut veiller à la réduction des nuisances par la réduction des survols de nuit de la Région.

Je ne comprends pas que la proposition de compromis soit en contradiction avec les termes de cet accord.

Quelle est, par ailleurs, la valeur du texte que vous nous avez présenté ? Des membres de votre majorité – notamment Mme Lalieux – parlent de base de discussion. Vous parlez d'accord mis sur la table. L'ensemble de votre majorité fédérale est-elle derrière vous ? Y compris l'électron libre M. Maingain ?

01.08 Olivier Maingain (MR): Heureusement que vous m'avez, Madame Nagy!

01.09 Marie Nagy (ECOLO): D'aucuns jettent l'anathème sur la majorité bruxelloise. Or, celle-ci a démontré sa volonté de trouver une réponse à la demande de développement économique, d'une part, et à la demande de santé et de sécurité des habitants, d'autre part. Mais un accord ne peut se faire que sur des bases équitables. Or, il est étonnant de voir combien votre accord pénalise la Région bruxelloise.

Si vous voulez respecter les engagements du gouvernement liés à la sécurité et à l'emploi, vous devez trouver un compromis qui ne lèse aucune Région.

01.10 Hans Bonte (sp.a-spirit): Je ne réagirai pas

één job is bijgekomen. Daarentegen is in dezelfde periode het politieke gebeuren meer dan ooit tot een mediacircus verworpen.

Bij de vervroegde hervatting van de parlementaire werkzaamheden die u had aangekondigd, zijn wij getuige van de verdeeldheid binnen de paarse coalitie. De begrotingscijfers zijn niet rond. Alleen het DHL-dossier blijft over. Over de methode Verhofstadt is al veel gezegd. De beperkingen ervan komen hier overduidelijk aan het licht. Onder druk van DHL kondigde de regering op 16 januari aan dat het bedrijf op een antwoord kon rekenen. Nu blijkt echter dat de voorbereiding van dit ingewikkelde dossier heel wat te wensen overlaat. Men heeft vooral geïmproviseerd. In het spreidingsplan van de heer Anciaux ontbraken een aantal essentiële elementen, wat een akkoord des te moeilijker maakte. Het Brusselse regeerakkoord, dat door de PS, Ecolo, het cdH, de VLD, sp.a-spirit en de CD&V werd ondertekend, stelt dat de geluidsoverlast moet worden beperkt door het aantal nachtvluchten boven het Gewest terug te schroeven.

Ik begrijp niet dat het compromisvoorstel in strijd kan zijn met dat akkoord. Wat is trouwens de waarde van de tekst die u ons heeft toegelicht?

Leden van uw meerderheid, en meer bepaald mevrouw Lalieux, gewagen van een werkdocument. U heeft het over een akkoord dat ter tafel ligt. Staat uw federale meerderheid als één man achter u? Met inbegrip van het ongeleide projectiel genaamd Olivier Maingain?

01.08 Olivier Maingain (MR): Gelukkig heeft u mij nog, mevrouw Nagy!

01.09 Marie Nagy (ECOLO): Sommigen wijzen met een beschuldigende vinger naar de meerderheid in het Brusselse Gewest. Die heeft evenwel aangetoond dat ze het streven naar economische ontwikkeling en de verzuiking van de inwoners die een gezonde en veilige leefomgeving willen, wil verzoenen. Het akkoord zal op billijkheid moeten berusten. Het is echter verbazend hoe nadelig het akkoord is voor het Brusselse Gewest.

Indien u de beloften van de regering met betrekking tot de veiligheid en de werkgelegenheid wil waarmaken, moet u een compromis vinden dat voor geen enkel Gewest nadelig is.

01.10 Hans Bonte (sp.a-spirit): Ik ga niet in op de

aux spéculations, ni aux petits jeux politiques, ni aux propos démagogiques auxquels se sont livrés certains collègues. Ce qui importe davantage pour mon parti, c'est l'emploi, le poids économique de DHL et l'éventualité d'une tragédie sociale. Toute solution réaliste passe par la recherche d'un équilibre entre préoccupations économiques et écologiques. L'acceptation des vols de nuit par la population a été fortement entamée par la politique menée par l'ancienne ministre, Mme Durant. Le mouvement de protestation qui s'est déclenché à l'époque ne s'est en fait plus jamais apaisé.

Nous soutenons cet accord, qui tend à mettre en équilibre une croissance contrôlée de DHL, d'une part, et les conditions écologiques connexes, de l'autre. Les politiques belges portent une lourde responsabilité dans ce dossier. Il faut que tout soit tiré au clair. Les travailleurs doivent se voir offrir des garanties d'emploi à plus long terme. En effet, en son article 23, la Constitution consacre le droit au travail.

Je regrette, pour conclure, que je ne puisse à présent m'atteler à ce dossier au Parlement bruxellois afin d'inciter le gouvernement bruxellois à signer ce compromis.

01.11 Patrick De Groote (N-VA): Si le Premier ministre s'était attaqué à ce dossier plus tôt, il n'aurait jamais pourri à ce point. Dès janvier 2004, il avait promis de conclure un compromis entre tous les gouvernements avant le 1^{er} septembre au plus tard. S'il n'a pu tenir cette promesse, c'est en raison de sa manière chaotique de travailler. Il s'agit d'un dossier typique de la coalition violette : beaucoup de querelles intestines et aucune solution. D'ailleurs, quand le Premier ministre a-t-il négocié pour la première fois avec la direction de DHL ? Pas aujourd'hui, j'espère ! Ce dossier se trouvait déjà sur le bureau du Premier ministre au début de 2003 mais aujourd'hui le ministre-président flamand est accusé de se livrer à de petites manœuvres politiciennes parce qu'il a protesté contre le fait qu'il a reçu ce dossier tardivement.

En janvier 2004, le Premier ministre a déclaré que DHL ne pourrait s'étendre que lorsque les nuisances sonores totales auront diminué à Zaventem. Pourquoi le problème n'a-t-il pas été résolu à ce moment-là ? Le nouveau gouvernement flamand doit-il être pointé du doigt parce que le gouvernement précédent, dirigé par Bart Somers, a échoué ?

Et pourquoi le problème n'a-t-il pas été résolu sous la législature précédente ? M. Picqué, qui était alors ministre fédéral dans le gouvernement Verhofstadt

speculaties, de politieke spelletjes en de demagogie van sommige collega's. Belangrijker is voor mijn partij de werkgelegenheid, het economisch belang van DHL en het mogelijke sociaal drama. Een realistische oplossing zoekt een evenwicht tussen economie en ecologie. Het maatschappelijk draagvlak voor de nachtvluchten werd door het beleid van voormalig minister Durant erg aangetast. Het protest dat toen ontstond is nooit meer geluwd.

Wij staan achter dit akkoord, dat een evenwicht wil realiseren tussen een gecontroleerde groei van DHL enerzijds en de noodzakelijke ecologische randvoorwaarden anderzijds. Politiek België draagt in dit dossier een grote verantwoordelijkheid. De onduidelijkheid moet verdwijnen. Men moet de werknemers op langere termijn hun job garanderen. Artikel 23 van de Grondwet stipuleert immers het recht op arbeid.

Ik betreur ten slotte dat ik nu niet in het Brussels Parlement actief kan zijn om de Brusselse regering ertoe te bewegen dit compromis te ondertekenen.

01.11 Patrick De Groote (N-VA): Indien de premier dit dossier vroeger had aangepakt, was het nooit verrot. Al in januari 2004 beloofde hij tegen uiterlijk 1 september een compromis tot stand te brengen tussen alle regeringen. Dat is niet gelukt door zijn chaotische manier van werken. Dit is een typisch paars dossier: veel gekrakeel en geen oplossingen. Wanneer heeft de premier overigens voor het eerst met de DHL-top onderhandeld? Hopelijk toch niet vandaag! Dit dossier lag begin 2003 al op de tafel van de premier, maar nu wordt de Vlaamse minister-president ervan beschuldigd politieke spelletjes te spelen omdat hij protesteerde tegen het feit dat hij het dossier te laat kreeg.

In januari 2004 verklaarde de eerste minister dat DHL pas mocht uitbreiden wanneer de totale geluidsoverlast op Zaventem afnam. Waarom werd het probleem toen niet opgelost? Moet de nieuwe Vlaamse regering de zwarte piet toegeschoven krijgen omdat de vorige, onder leiding van Bart Somers, niet slaagde?

En waarom werd het probleem niet opgelost tijdens de vorige regeerperiode? Lag de heer Picqué, toen federaal minister in Verhofstadt I, ook al dwars?

1^{er}, y faisait-il déjà obstacle ? La ministre Durant voulait supprimer à terme les vols de nuit. Le Premier ministre lui avait alors retiré la gestion de ce dossier. Mais partageait-il, alors, le point de vue de son chef de cabinet, M. Coene, qui optait quant à lui pour la concentration au-dessus de la périphérie nord, déclarant que Zaventem était condamnée à disparaître ? Le gouvernement précédent a sur la conscience non seulement la disparition de la Sabena mais encore la concentration des vols de nuit au-dessus de la périphérie nord.

Le gouvernement fédéral est-il vraiment unanime ? Il y a tant de positions contradictoires. Pas un seul parti francophone ne souhaite augmenter le nombre de vols de nuit au-dessus de Bruxelles. La réduction des nuisances sonores sans augmentation du nombre de vols de nuit est inscrite dans l'accord de gouvernement bruxellois, tout comme l'est la nécessité de l'emploi. La Région de Bruxelles-Capitale souhaite donc bénéficier des avantages, mais ne veut pas des inconvénients. Aucune capitale européenne n'a un taux de chômage aussi élevé que Bruxelles et pourtant, Bruxelles s'oppose. Les hommes politiques bruxellois et francophones portent une responsabilité écrasante à cet égard.

Une dispersion équitable des vols se fait toujours attendre. La dispersion des vols au-dessus de la Flandre est insuffisante et, au-dessus de Bruxelles, elle est inexistante. C'est injuste. Aucun accord n'est possible si la Région de Bruxelles-Capitale n'est pas disposée à partager les avantages et les inconvénients.

Il ne nous reste qu'à deviner le coût des projets, les plans éventuels d'expropriation et d'isolation et les compensations financières. On ne sait pas avec certitude si le cadastre du bruit a déjà produit des résultats, ni si le gouvernement fédéral est unanimement d'accord avec ce scénario de compromis. Le gouvernement a laissé le dossier beaucoup trop longtemps en souffrance et doit à présent se hâter.

DHL doit, en effet, pouvoir se développer, mais uniquement si les volets économique et écologique s'équilibrent et si un plan de répartition approprié est préalablement arrêté, ce qui suppose que les francophones de Bruxelles supportent une partie des nuisances.

01.12 Melchior Wathelet (cdH): Nous lisons l'accord de majorité du gouvernement fédéral. Si je comprends bien, cela signifie que l'ensemble des partenaires de celui-ci, à savoir le MR (avec sa

Minister Durant wou de nachtvluchten op termijn afschaffen. De premier haalde toen het dossier naar zich toe. Deelde de premier toen het standpunt van zijn kabinetschef Coene, die opteerde voor de concentratie boven de Noordrand en verklaarde dat Zaventem gedoemd was te verdwijnen? De vorige regering heeft niet alleen het verdwijnen van Sabena, maar ook de concentratie van de nachtvluchten boven de Noordrand op haar geweten.

Zit de federale regering wel op één lijn? Er zijn zoveel tegenstrijdige standpunten. Geen enkele Franstalige partij wil meer nachtvluchten boven Brussel. In het Brussels regeerakkoord staat de vermindering van de geluidslast zonder toename van de nachtvluchten ingeschreven, alsook de eis van tewerkstelling. Brussel wil dus wel de lusten, maar niet de lasten. Geen enkele Europese hoofdstad heeft zoveel werkloosheid als Brussel, maar Brussel ligt dwars. De Brusselse en Franstalige politici dragen hierin een verpletterende verantwoordelijkheid.

Een eerlijke spreiding van de vluchten laat nog altijd op zich wachten. Boven Vlaanderen is de spreiding onvolledig en boven Brussel is ze onbestaande. Dat is onrechtvaardig. Indien het Brussels Gewest niet bereid is de lusten en de lasten te delen is er geen akkoord mogelijk.

We hebben het raden naar de prijs van de plannen, naar eventuele onteigenings- en isolatieplannen en naar financiële tegemoetkomingen. Het is niet duidelijk of er al resultaten zijn van het geluidskadaster, noch of er eigenlijk wel eensgezindheid bestaat in de federale regering over het compromis-scenario. De regering heeft het dossier veel te lang laten aanslepen en nu moet ze zich haasten.

DHL moet inderdaad kunnen uitbreiden, maar uitsluitend wanneer economische en ecologische aspecten met elkaar in evenwicht worden gebracht en op voorwaarde dat er eerst een waardig spreidingsplan wordt opgesteld, wat impliceert dat Franstalig Brussel deelt in de lasten.

01.12 Melchior Wathelet (cdH): We nemen kennis van het meerderheidsakkoord van de federale regering. Als ik me niet vergis, komt het erop neer dat alle regeringspartners, MR (met zijn

composante FDF), le PS, le sp.a et le VLD, ont accepté l'augmentation des vols à 28.000, non compris les cas supplémentaires que vous avez cités.

On peut donc considérer qu'un accord sur 30.000 vols à Bruxelles a été accepté. Le gouvernement fédéral prendra certes ses responsabilités en la matière, mais le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a, lui, un accord de majorité dans lequel est prévue la réduction des nuisances sonores sans augmentation du survol (qui était limité à 25.000 vols). Et dans ce gouvernement, il y a votre parti, le VLD, qui a marqué son accord.

On peut donc s'interroger: quelles dispositions en matière de normes de bruit sont-elles prévues? Quels délais de modernisation? Avec quelles conséquences?

Nous sommes ouverts au dialogue. Ce dossier le mérite. C'est important. Mais il méritait aussi une autre méthode de travail.

En janvier dernier, vous avez donné une réponse positive à DHL. Pourquoi donc demander aux Régions d'intervenir si tard, pour résoudre en deux nuits ce que vous n'avez pas résolu en dix mois?

Votre méthode de travail a ses limites. Le dossier que vous présentez aujourd'hui n'est pas soumis aux négociations, mais à une acceptation pure et simple. N'y a-t-il pas de marges de manœuvre? Il y en aurait pourtant: maximiser les vols DHL et contacter les aéroports régionaux. Il y a d'autres méthodes que le travail en une nuit.

Prenons le temps! Trouvons une solution, au moment de votre déclaration gouvernementale, par exemple! Présentez-nous la question le 12 octobre, en même temps que cette déclaration. Laissons « le temps au temps » pour envisager une solution.

01.13 Willy Cortois (VLD): Je constate avec satisfaction que le gouvernement fédéral met sur la table une proposition qui ouvre des perspectives en ce qui concerne la croissance économique et l'emploi, d'une part, et la quiétude des riverains, de l'autre. Nous voulons à tout prix éviter un deuxième drame Renault dans notre région.

FDF-component), PS, sp.a en VLD ermee instemmen dat het aantal vluchten tot 28.000 wordt opgetrokken, de extra vluchten waarover u het had niet inbegrepen.

We kunnen er dus van uitgaan dat werd ingestemd met een akkoord over 30.000 vluchten op Zaventem. De federale regering zal weliswaar haar verantwoordelijkheid terzake opnemen, maar het meerderheidsakkoord van de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gaat uit van een beperking van de geluidsoverlast, waarbij het gebied niet méér mag worden overvlogen dan vandaag het geval is (met de beperking tot 25.000 vliegtuigen). Uw partij, de VLD, maakt ook deel uit van die regering en stemde daar in met dat akkoord.

Er rijst dus een aantal vragen. Welke geluidsnormen zullen gelden? Voor wanneer is de modernisering gepland? Wat zijn de gevolgen daarvan?

We zijn tot overleg bereid. Dit dossier is het zeker waard. Het is belangrijk. Maar het had ongetwijfeld op een andere manier benaderd moeten worden.

In januari jongstleden heeft u DHL een positief antwoord gegeven. Waarom heeft u dan zolang getalmd om de Gewesten bij dit dossier te betrekken en in twee nachten een kwestie trachten op te lossen waarvoor u in tien maanden geen uitweg heeft gevonden?

Aan uw werkwijze zijn nadelen verbonden. Over het dossier dat u vandaag indient kan niet meer onderhandeld worden: het is te nemen of te laten. Kan er niet een en ander nog bijgeschaafd worden? Er zijn nog andere opties mogelijk: het aantal vluchten van DHL tot het maximum verhogen en contact opnemen met de regionale luchthavens. Men zou op een andere wijze moeten te werk gaan dan alles in een nacht te willen regelen.

We moeten ons de nodige tijd gunnen! Laat ons tot een oplossing komen tegen het tijdstip van uw regeringsverklaring bijvoorbeeld. Licht de kwestie toe op 12 oktober samen met de beleidsverklaring. Laat ons pas na rijp beraad een beslissing nemen.

01.13 Willy Cortois (VLD): Ik stel met genoegen vast dat de federale regering een voorstel ter tafel legt dat perspectieven opent voor de economische groei en tewerkstelling enerzijds en de leefbaarheid voor de omwonenden anderzijds. Een tweede Renault-drama in onze regio kunnen we missen als kiespijn.

Au nom du VLD, j'appelle les gouvernements des entités fédérées à soutenir la proposition fédérale. Ils ont obtenu toujours plus de compétences et le moment est venu pour eux de prendre leurs responsabilités. Il est évidemment important de réaliser une répartition équitable mais DHL et BIAC doivent aussi consentir des efforts supplémentaires. J'espère que la raison l'emportera sur les querelles politiques. C'est également le vœu de la population. En tant qu'habitant de Vilvorde, je ne comprendrais pas qu'aucune chance ne soit donnée à cette proposition équilibrée. Elle permettra, en effet, de créer plus de travail et d'ouvrir de plus larges perspectives tout en réduisant les nuisances. Je félicite le gouvernement pour cet exercice d'équilibriste réussi.

01.14 Olivier Chastel (MR): La dernière proposition du gouvernement semble concrétiser une décision du Conseil des ministres de janvier dernier.

Les enjeux sont cruciaux, tant du point de vue économique que de celui de la sécurité des zones survolées. L'avenir de DHL dans notre pays est lié aux vols de nuit.

Le MR a toujours privilégié les solutions qui confortent l'emploi et limitent les nuisances pour les riverains. Le développement de DHL ne doit pas passer par une augmentation des nuisances pour Bruxelles. Les aéroports régionaux ont un rôle à jouer et doivent le jouer. Le plan Anciaux est à revoir avant d'être corrigé sur la base d'un cadastre du bruit.

La proposition du Premier ministre n'a pas reçu l'accord des entités fédérées, mais cette proposition existe et est digne d'intérêt; elle est une bonne source de négociation.

Nous saluons l'effort de concertation et de compromis fait par le gouvernement. La surenchère au sujet du survol de Bruxelles est inacceptable (*Applaudissements sur les bancs du MR*).

01.15 François-Xavier de Donnea (MR): Nous saluons le volontarisme dont font preuve le gouvernement et le Premier ministre pour soutenir des projets créateurs d'emploi. Mais si la Constitution reconnaît le droit au travail, elle reconnaît aussi, et sur une base équivalente, le

Namens de VLD roep ik de deelregeringen op om zich achter het federale voorstel te scharen. Ze hebben steeds meer bevoegdheden toegeschoven gekregen; nu wordt het tijd dat ze hun verantwoordelijkheid opnemen. Het is evident dat een billijke spreiding belangrijk is, maar ook dat DHL en Biac meer inspanningen moeten leveren. Ik hoop dat de redelijkheid het zal halen van de politieke spelletjes. Dat is ook wat de bevolking verwacht. Als inwoner van Vilvoorde zou ik het niet begrijpen wanneer dit evenwichtige voorstel geen kans zou krijgen. Het creëert immers meer werk en perspectief voor minder hinder. Ik feliciteer de regering met deze geslaagde evenwichtsoefening.

01.14 Olivier Chastel (MR): Het laatste regeringsvoorstel lijkt uitvoering te geven aan een beslissing van de Ministerraad van januari jongstleden.

Zowel op economisch vlak als op het vlak van de veiligheid van de zones waarover gevlogen wordt staat veel op het spel. De toekomst van DHL in ons land is onlosmakelijk verbonden met de nachtvluchten.

De MR heeft steeds naar oplossingen gestreefd die goed zijn voor de werkgelegenheid en de omwonenden zo min mogelijk hinderen. De ontwikkeling van DHL mag niet gepaard gaan met meer hinder voor de Brusselaars. De regionale luchthavens kunnen en moeten hier een rol spelen. Het plan Anciaux moet bijgestuurd worden en vervolgens grondig aangepast op basis van een geluidskadaster.

De deelstaten hebben het voorstel van de eerste minister niet goedgekeurd, maar dit voorstel ligt ter tafel en heeft zijn verdiensten. Het is een goed uitgangspunt voor onderhandelingen.

Wij verheugen ons over de inspanningen die de regering geleverd heeft om via overleg tot een vergelijk te komen. Het opbod over de vluchten boven Brussel is onaanvaardbaar (*Applaus bij de MR*).

01.15 François-Xavier de Donnea (MR): Wij juichen het voluntarisme waarmee de regering en de premier werkgelegenheidsbevorderende plannen steunen toe. Maar het recht op arbeid mag dan wel in de Grondwet ingeschreven staan, het recht op bescherming van de gezondheid is dat

droit à la santé.

Le Premier ministre nous propose une base de négociation, et y arriver n'était pas facile.

Je ne puis me prononcer sur un document aussi technique sans avoir reçu l'avis des experts et sans avoir vérifié qu'il comporte de façon équilibrée la création d'emplois et le respect de la santé des habitants du Brabant flamand et de la Région bruxelloise. J'attendrai donc l'avis des experts et de tous les partenaires du gouvernement bruxellois, en particulier celui des écologistes, qui ont largement contribué à pourrir ce dossier.

Je trouve inacceptable le jeu joué par le CD&V, qui pousse le gouvernement flamand à poser des conditions telles que le gouvernement bruxellois ne peut que les refuser. Les bénéfices et les sacrifices doivent être équilibrés.

C'est la dernière fois que nous pouvons encore «tirer sur la ficelle» de cet aéroport situé dans une zone densément peuplée qui pose des limites sociologiques à son développement. J'insiste pour que nous préparions un second aéroport national, conditions pour que la Belgique devienne un grand centre logistique à l'échelle européenne (*Applaudissements sur les bancs du MR*).

Le **président, M. Paul Tant**: MM. Maingain et Vandeurzen désirent intervenir dans ce débat. Si personne d'autre ne demande la parole, je clôture la liste des orateurs.

01.16 Olivier Maingain (MR): Les longues heures passées en concertation n'ont pas été sans résultat. Le document du Premier ministre est une base de négociation et doit être pris en considération.

Cependant, un problème demeure : le plan Anciaux a largement pollué l'avenir du débat et a provoqué une méfiance légitime dans le chef des riverains de Bruxelles et de la périphérie, quelle que soit la communauté linguistique à laquelle ils appartiennent. Il est indispensable de revenir à la déclaration gouvernementale et d'établir de façon scientifique un cadastre du bruit. Entre-temps, le plan Anciaux devra être modifié à brève échéance.

evenzeer.

De eerste minister legt ons nu een onderhandelingsvoorstel voor, en het was niet gemakkelijk om tot dit resultaat te komen.

Ik kan mij niet over zo'n technisch document uitspreken zonder over het advies van de experts te beschikken en zonder te hebben nagegaan of er een evenwicht gevonden is tussen extra werkgelegenheid en de gezondheid van de inwoners van Vlaams-Brabant en het Brusselse Gewest. Ik wacht dus op het advies van de experts en van alle Brusselse regeringspartners, en inzonderheid op dat van de Groenen, die niet het minst verantwoordelijk zijn voor de verrotting van dit dossier.

Ik vind dat het door CD&V gespeelde spel onaanvaardbaar is. CD&V dwingt de Vlaamse regering er immers toe voorwaarden te stellen die zo streng zijn dat de Brusselse regering die alleen maar kan weigeren. De baten en de offers moeten evenwichtig worden gespreid.

Het is de laatste keer dat we de mogelijkheden kunnen uitbreiden van een luchthaven die zich bevindt in een dichtbevolkt gebied zodat haar ontwikkeling om sociologische redenen begrensd is. Het is belangrijk dat wij voorbereidingen treffen voor een tweede nationale luchthaven vermits dit de voorwaarde is om van Brussel een groot logistiek centrum op Europese schaal te maken (*Applaus bij de MR*).

Voorzitter Paul Tant: De heren Maingain en Vandeurzen wensen tussenbeide te komen in dit debat. Als niemand anders het woord vraagt, sluit ik de sprekerslijst af.

01.16 Olivier Maingain (MR): De vele uren die aan de onderhandelingstafel werden doorgebracht, hebben vruchten afgeworpen. Het document van de eerste minister is een uitgangspunt voor onderhandelingen en moet in overweging worden genomen.

Het probleem blijft echter dat het plan Anciaux verdere besprekingen aanzienlijk bemoeilijkt en dat de inwoners van Brussel en de randgemeenten, tot welke taalgemeenschap zij ook behoren, er terecht wantrouwend tegenover staan. Het is essentieel dat op de regeringsverklaring wordt teruggekomen en dat volgens een wetenschappelijke methode een geluidskadaster wordt opgesteld. Ondertussen zal het plan Anciaux op korte termijn moeten worden aangepast.

Des pistes pour une modification de ce plan figurent dans le document du Premier ministre.

Moi non plus, je ne puis me prononcer d'emblée sur le point de savoir si ce qui est prévu dans le document répond aux attentes des populations concernées. Je veux d'abord m'assurer de la faisabilité technique des propositions. Une correction du plan Anciaux par le fédéral, qui est compétent pour le faire, conduira certainement à un apaisement dans ce dossier délicat.

En ce qui concerne DHL, il faut appliquer ce qui a été décidé à Gembloux : l'accord des Régions concernées est nécessaire à la sécurité juridique, qu'attend d'ailleurs DHL.

Je souhaite également connaître la position de tous les partenaires du gouvernement bruxellois sur cette question, et j'attends qu'une séance pareille à celle-ci se tienne au Parlement bruxellois, où la majorité refuse toute réunion anticipée !

Dès que la position du gouvernement bruxellois sera connue et la sécurité juridique acquise, on pourra aller de l'avant (*Applaudissements sur les bancs du MR*).

01.17 Jo Vandeuren (CD&V): Chaque membre de l'opposition, comme de la majorité, se rend compte que la classe politique donnera une piètre image d'elle-même si elle ne réussit pas à concilier les intérêts économiques dans ce dossier et la santé publique, l'emploi et la qualité de vie.

Or, quel est le véritable statut de cette proposition? Elle semble galvaniser certains membres de la majorité, tandis que d'autres la qualifient de simple piste de réflexion ou de base de discussion. Qu'en est-il exactement?

Le Premier ministre demande aux Régions de prendre position demain, et je ne me prononcerai donc pas à leur place. Cela dit, je tiens à souligner qu'on reproche injustement au CD&V de parler la langue de bois. Si la limite fatidique des 25.000 vols est une limite importante pour nous, il n'empêche que la demande d'expansion de DHL est capitale d'un point de vue économique. Nous avons également réfléchi longuement sur ce dossier. Nous recherchons aussi l'équilibre. Quiconque prétend que le CD&V ne veut pas se mouiller, se trompe. Nous prendrons nos responsabilités en toute sérénité dans les jours à venir.

Het document van de eerste minister bevat aanwijzingen in die zin.

Ook ik kan me op dit ogenblik nog niet uitspreken over de vraag of de inhoud van dit document al dan niet aan de verwachtingen van de belanghebbende bevolkingsgroepen beantwoordt. Ik wil eerst nagaan of de voorstellen technisch haalbaar zijn. Een bijsturing van het plan-Anciaux door het federale niveau, dat daarvoor bevoegd is, zal ongetwijfeld van aard zijn om in dit delicate dossier de gemoederen enigszins te bedaren.

Wat DHL betreft, moeten de beslissingen van Gembloers worden uitgevoerd. Met het oog op de noodzakelijke rechtszekerheid, waarop DHL overigens wacht, is het akkoord van de Gewesten vereist.

Ik wil ook graag het standpunt van alle Brusselse regeringspartners hierover kennen. Het wordt tijd dat in het Brussels Parlement, waar de meerderheid zich tegen een vervroegde bijeenroeping kant, een vergadering als deze wordt belegd.

Zodra het standpunt van de Brusselse regering gekend is en de rechtszekerheid gewaarborgd, kunnen we vooruit met dit dossier. (*Applaus op de banken van MR*)

01.17 Jo Vandeuren (CD&V): Ieder lid van de oppositie en de meerderheid beseft dat de politiek geen goede beurt maakt als ze geen evenwicht kan vinden tussen de economische belangen in dit dossier en de volksgezondheid, tussen tewerkstelling en levenskwaliteit.

Maar wat is nu eigenlijk het statuut van dit voorstel? Sommige leden van de meerderheid zijn er razend enthousiast over, anderen noemen het een denkoefening of een gespreksbasis. Wat is het nu precies?

De premier vraagt dat de Gewesten morgen een standpunt zouden innemen en ik zal dus niet in hun plaats spreken. Maar ik wil wel al kwijt dat het verwijt dat CD&V zich in dit dossier op de vlakte houdt, onterecht is. De magische grens van 25.000 vluchten is voor ons een belangrijke grens, maar de vraag naar expansie van DHL is economisch van groot belang. Ook wij hebben ons ernstig beraden. Ook wij zoeken een evenwicht. Wie beweert dat CD&V aan de kant blijft staan, dwaalt. Wij zullen ook in de komende dagen sereen onze verantwoordelijkheid opnemen.

01.18 **Guy Verhofstadt**, Premier ministre (*en néerlandais*): La discussion au sein du Parlement peut contribuer grandement à trouver la solution qui s'impose d'urgence. Tous, ou du moins ceux qui sont disposés à trouver une solution rapide, veulent donner à DHL la possibilité de s'étendre. La discussion ne porte que sur les conditions annexes. En cette matière, un accord avait été conclu pour lier l'extension à une diminution des nuisances et à une modernisation de la flotte de DHL, au sujet desquelles existent déjà des accords pratiques avec DHL. Il est faux de prétendre que nous ne nous penchons sur ce dossier que depuis quelques jours.

Déjà en septembre 2003, j'ai inscrit ce dossier à l'ordre du jour politique en indiquant qu'un choix doit être fait : soit il faut étendre les activités de DHL, soit il faut prévoir un second aéroport. Sauf à Bierset, cette deuxième suggestion a été accueillie avec peu d'enthousiasme.

Le 16 janvier, les gouvernements bruxellois, fédéral et flamand désignaient pour la première fois de leur histoire un négociateur commun. M. Steve Dubois a mené à bon terme les négociations avec DHL dont la première proposition était irréaliste : 40.000 vols de nuit ! Ce matin, DHL confirmait encore qu'un scénario de 22.100 vols nocturnes serait un résultat positif. Au Comité de concertation de début septembre 2004, nous avons ensuite conclu des accords pour en arriver à une solution définitive.

Avec le ministre Vande Lanotte, j'ai suivi ce dossier afin de concocter une proposition réaliste. La note distribuée se veut un reflet de cette proposition. Il va de soi que toutes les parties en cause ont leur point de vue personnel mais nous n'arriverons à rien en revenant sans cesse là-dessus. Tous les intéressés doivent fournir un effort, la seule critique éventuelle étant que cet effort est encore insuffisant. Depuis le 24 janvier 2003, des vols de nuit survolent Bruxelles dans une mesure modérée, et nous envisageons d'en augmenter le nombre, la route Chabert étant remplacée par la route du canal. Nous pourrions continuer encore pendant des semaines à polémiquer à propos des vols de nuit survolant Bruxelles mais cela ne bénéficiera pas à l'emploi.

La proposition envisagée constitue une base solide pour donner à DHL la possibilité de se développer. Les gouvernements régionaux se montrent positifs à l'égard de la proposition; en fait, un accord a été obtenu pour 16 points sur 17. Le débat se limite au paragraphe dont je viens d'esquisser les

01.18 Eerste minister **Guy Verhofstadt** (*Nederlands*): De discussie in het Parlement kan een belangrijke bijdrage leveren tot een oplossing, die dringend is. Iedereen, of toch degenen die een snelle oplossing genegen zijn, wil de uitbreiding van DHL een kans geven. De discussie gaat enkel over de randvoorwaarden. Daarbij was men het erover eens dat de uitbreiding gekoppeld moet zijn aan een vermindering van de geluidsoverlast en de modernisering van de vloot van DHL. Daarover bestaan reeds praktische afspraken met DHL. Het is namelijk niet zo dat we enkel de voorbije dagen met dit dossier bezig zijn geweest.

Ik heb dit dossier al in september 2003 op de politieke agenda gezet door op te merken dat er een keuze nodig is: ofwel is er een uitbreiding noodzakelijk, ofwel moet er een tweede luchthaven komen. Behalve in Bierset kon die tweede suggestie op weinig enthousiasme rekenen.

Op 16 januari duiden de Brusselse, federale en Vlaamse regeringen voor de eerste keer in de geschiedenis een gezamenlijke onderhandelaar aan. De heer Steve Dubois voerde met goed resultaat de onderhandelingen met DHL, waarvan het eerste voorstel onhaalbaar was: 40.000 nachtvluchten! Vanochtend nog bevestigde DHL mij dat een scenario met 22.100 nachtvluchten een goede afloop zou zijn. In het Overlegcomité van begin september 2004 hebben we dan afspraken gemaakt om voor een definitieve oplossing te zorgen.

Samen met minister Vande Lanotte heb ik dit dossier gevolgd teneinde tot een realistisch voorstel te komen. De rondgedeelde nota biedt een weergave van dit voorstel. Vanzelfsprekend hebben alle partijen hun eigen standpunt, maar we bereiken niets door daar steeds weer op terug te komen. Er is van alle betrokkenen een inspanning nodig, de enig mogelijke kritiek bestaat erin dat die inspanning nog te gering is. Sinds 24 januari 2003 zijn er in beperkte mate nachtvluchten over Brussel, we plannen nu een uitbreiding daarvan en de route-Chabert zal worden vervangen door de kanaalroute. We kunnen nog weken doorgaan over de nachtvluchten boven Brussel, maar dat zal de werkgelegenheid niet ten goede komen.

Het besproken voorstel is een goede basis om DHL de kans te geven uit te breiden. De gewestregeringen stellen zich positief op; in feite is er een akkoord over 16 van de 17 punten. De discussie is beperkt tot de paragraaf waarvan ik zoniet de voorgeschiedenis heb geschetst. Alle

antécédents. Toutes les parties intéressées doivent sortir de leurs retranchements pour que nous puissions parvenir à un accord dans les prochaines heures.

(En français) Par une décision, on peut créer des emplois pour des personnes sous-qualifiées. Je compte sur l'effort de tous les hommes politiques – et, en particulier, de ceux qui sont présents ici – pour que ce dossier soit résolu le plus vite possible. C'est par la voie de votre ténacité que sera réalisé le DHL élargi *(Applaudissements sur les bancs de la majorité)*.

01.19 Gerolf Annemans (VLAAMS BLOK): Le Vlaams Blok étant le seul parti à ne pas faire partie de l'un ou de l'autre gouvernement, peut-être serai-je le seul à donner la réplique au Premier ministre. Afin d'éviter tout malentendu, je tiens à préciser que le Vlaams Blok espère évidemment aussi qu'une solution sera dégagée, même si elle vient du gouvernement. Je ne suis toutefois pas convaincu que cette proposition permettra d'en dégager une.

Ne soyons pas naïfs ! J'ai remarqué la manière très réservée dont Mme Lalieux a apporté son soutien à la proposition du Premier ministre. J'ai entendu l'avis du MR qui estime que cette proposition constitue une "base de négociation positive" et j'ai également prêté l'oreille aux propos de M. Maingain, qui parlait de "plusieurs pistes de réflexion intéressantes".

J'espère que nous arriverons rapidement à une solution, mais je déduis du débat d'aujourd'hui qu'il faudra sans doute encore pas mal de temps. Aucun début d'accord n'est intervenu, pas même au niveau fédéral. Je conseille donc à M. Leterme d'être très prudent. Il est également apparu que Bruxelles sera préservée des appareils les plus puissants jusqu'en 2010 au moins. Le CD&V doit en être conscient.

Si un accord intervient cette nuit, je l'entendrai avec plaisir demain, mais quant à savoir comment le chaos actuel pourra déboucher sur un accord, cela reste pour moi une énigme. Je dépose une motion qui présente la solution que nous proposons à ce problème.

01.20 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Selon le Premier ministre, Bruxelles n'était pas survolée par des vols de nuit par le passé, mais rien n'est moins vrai. Il ne connaît pas le dossier.

Bruxelles sera épargnée - et c'est illogique - par les

betrokkenen moeten de loopgraven verlaten opdat er in de volgende uren een akkoord tot stand kan komen.

(Frans) Met een beslissing kan er werkgelegenheid gecreëerd worden voor laaggeschoolden. Ik reken erop dat alle politici, en inzonderheid zij die hier aanwezig zijn, hun schouders onder dit dossier zetten om zo snel mogelijk een oplossing te vinden. Dankzij uw vasthoudendheid zal de uitbreiding van DHL er komen. *(Applaus bij de meerderheid)*

01.19 Gerolf Annemans (VLAAMS BLOK): Aangezien alleen het Vlaams Blok geen deel uitmaakt van de een of andere regering, ben ik misschien de enige die de premier van repliek zal dienen. Om elk misverstand uit te sluiten: natuurlijk hoopt ook het Vlaams Blok dat er een oplossing uit de bus komt, desnoods zelfs die van de regering. Ik geloof echter niet dat dit voorstel uitkomst biedt.

Man mag niet naïef zijn. Ik heb gemerkt op welke zeer voorwaardelijke manier mevrouw Lalieux haar steun heeft betuigd aan het voorstel van de premier, ik heb gehoord dat de MR dit "een goede onderhandelingsbasis" vindt en ik heb geluisterd naar de heer Maingain, die het had over "verschillende interessante denksporen".

Ik hoop dat er snel een oplossing komt, maar uit dit debat besluit ik dat het wellicht nog een hele tijd zal duren. Er is zelfs geen begin van akkoord, ook niet op het federale niveau. Ik raad de heer Leterme dus aan om heel voorzichtig te zijn. Voorts is gebleken dat Brussel zeker nog tot 2010 gespaard zal blijven van de zwaarste toestellen. CD&V moet dat beseffen.

Als er vannacht een akkoord uit de bus komt, dan wil ik daar morgen graag naar komen luisteren, maar het is mij een raadsel hoe er uit deze puinhoop een akkoord tevoorschijn kan komen. Ik dien een motie in die onze oplossing voor dit probleem naar voren schuift.

01.20 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Volgens de eerste minister waren er vroeger geen nachtvluchten boven Brussel, maar dit is niet waar. Hij kent dit dossier niet.

Brussel blijft, op een onlogische wijze, gespaard

gros porteurs jusqu'en 2010 mais il n'est même pas certain que la dispersion sera meilleure à partir de cette date. L'utilisation de la piste 02/20, un élément pourtant essentiel du plan de dispersion, est de nouveau conditionnée à la réalisation d'une étude. Je rappelle que la députation permanente du Brabant flamand, au sein de laquelle le VLD et le sp.a sont également représentés, a instamment demandé l'utilisation accrue des différentes pistes en vue d'une dispersion maximale. Pourquoi maintenir à l'aéroport les vols charters de nuit qui ne génèrent qu'un nombre limité d'emplois ?

01.21 **Guy Verhofstadt**, Premier ministre (*en néerlandais*): Les charters procurent de l'emploi à 2.500 à 3.000 personnes. Ces appareils doivent aussi voler la nuit. Il s'agit de 3.000 vols de nuit.

01.22 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Les charters génèrent effectivement 2.500 emplois, mais presque exclusivement de jour. Les charters peuvent voler le jour et être déplacés vers Bierseet si nécessaire. Je m'interroge sur l'opportunité des vols de nuit à des fins touristiques. Il est également inexact que le Vlaams Blok ait distribué un tract contre les vols de nuit. Il s'agissait de tracts contre la politique de concentration. Nous avons toujours été partisans d'un scénario offrant à DHL un maximum de possibilités d'extension dans la limite des 25.000 vols nocturnes.

01.23 **Pieter De Crem** (CD&V): Il n'y a plus de consensus au sein de la majorité fédérale. Mme Lalieux au nom du PS, M. Chastel au nom du MR et M. Maingain ont tout juste parlé de «base de négociations» ou de «pistes intéressantes». A mon avis, le Premier ministre devrait cesser de se bercer d'illusions en pensant qu'il y a un accord au sein de la majorité.

01.24 **Melchior Wathelet** (cdH) : Je ferai le même constat que M. De Crem. Il n'y a pas d'accord sur le document que vous déposez. Il y a accord sur le fait de négocier.

La position du MR et du PS est de dire qu'il y a là une bonne base de travail.

01.25 **Karine Lalieux** (PS): Il s'agit ici d'un accord et d'un consensus au sein du gouvernement. M. Chastel l'a dit également. Je voudrais souligner la dynamique du gouvernement fédéral. Il est en attente de l'avis des Régions.

door zware vliegtuigen tot 2010, maar een betere spreiding vanaf 2010 is niet eens zeker. Het gebruik van baan 02/20 wordt weer afhankelijk gemaakt van een studie, terwijl dit een essentieel onderdeel is van het spreidingsplan. Ik herinner eraan dat de bestendige deputatie van Vlaams-Brabant, waarvan ook VLD en sp.a deel uitmaken, erop aangedrongen heeft om meer gebruik te maken van de verschillende banen met het oog op een maximale spreiding. Waarom wil men de nachtvluchten voor charters handhaven op de luchthaven? Die zorgen maar voor een beperkt aantal jobs.

01.21 Eerste minister **Guy Verhofstadt** (*Nederlands*): De charters verschaffen tewerkstelling aan 2.500 tot 3.000 mensen. De toestellen moeten ook de nacht gebruiken om in de lucht te blijven. Het gaat om 3.000 nachtvluchten.

01.22 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): De charters zorgen inderdaad voor 2.500 banen, maar dat is bijna volledig overdag. De charters kunnen overdag vliegen en indien nodig uitwijken naar Bierseet. Ik heb vragen bij de opportuniteit van nachtvluchten voor toeristische doeleinden. Het is ook onjuist dat het Vlaams Blok een pamflet heeft uitgedeeld tegen de nachtvluchten. Het waren pamfletten tegen het concentratiebeleid. Wij zijn altijd voorstanders geweest van een scenario waarin DHL maximale uitbreidingskansen zou krijgen binnen de limiet van 25.000 nachtvluchten.

01.23 **Pieter De Crem** (CD&V): De consensus binnen de federale meerderheid is zoek. Mevrouw Lalieux namens de PS, de heer Chastel namens de MR en de heer Maingain hadden het over niet meer dan een "onderhandelingsbasis" of "interessante pistes". Ik wil de premier van de illusie bevrijden dat er een akkoord is.

01.24 **Melchior Wathelet** (cdH): Ik kom tot dezelfde bevinding als de heer De Crem. Er bestaat geen akkoord over het document dat u voorlegt. Er is een akkoord over het feit dat er onderhandeld wordt.

MR en PS beschouwen het voorstel als een goede werkbasis.

01.25 **Karine Lalieux** (PS): Het gaat hier om een akkoord en een consensus binnen de regering. De heer Chastel heeft hetzelfde gezegd. Ik wil de doortastendheid van de federale regering benadrukken. Ze wacht op het standpunt van de Gewesten.

01.26 Marie Nagy (ECOLO): La dernière intervention est plus claire. Il y a un accord mais qui est conditionné à l'accord des autres. La garantie de la durabilité des emplois est subordonnée à celle de conditions de sécurité cohérentes. Les habitants des différentes Régions sont pris en otage par cette volonté de répartition qui s'oppose à l'isolation des maisons.

M. Anciaux a déclaré à juste titre que la dispersion ne permettait pas d'appliquer un plan d'isolation des maisons.

On entendra sans doute demain matin la réaction des composantes de la majorité. Mais j'entends que M. Gosuin, du FDF, refusera toute augmentation du nombre de vols. Présenter comme un accord ce qui n'en est pas un, c'est aussi une marque de la «méthode Verhofstadt» qui nous a menés là où nous nous trouvons aujourd'hui.

01.27 Daniel Bacquelaine (MR): On joue sur les mots, alors que ce problème mériterait plus de considération. Le gouvernement s'est mis d'accord sur une proposition de compromis, qu'il soumet aux Régions. C'est un appel à la prise de responsabilité des Régions, flamande et bruxelloise notamment. Qu'il y ait des interventions de celles-ci, pourquoi pas? Mais cette proposition a été prise avec l'accord des partenaires du gouvernement, et donc avec celui du MR (*Applaudissements sur les bancs de la majorité*).

Motions

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Une première motion de méfiance a été déposée par MM. Pieter De Crem, Jo Vandeuren, Tony Van Parys et Patrick De Groote et est libellée comme suit:

“La Chambre,
ayant entendu les interpellations de MM. Bart Laeremans, Gerolf Annemans et Pieter De Crem, Mmes Karine Lalieux et Marie Nagy, MM. Hans Bonte, Patrick De Groote, Melchior Wathelet, Willy Cortois et Olivier Chastel
et la réponse du Premier ministre,
constate

- que le premier ministre et son gouvernement n'ont pas été en mesure de conclure un accord sur le dossier DHL et leur retire dès lors sa confiance.”

01.26 Marie Nagy (ECOLO): Het laatste betoog schept meer duidelijkheid. Er is een akkoord dat echter afhangt van de instemming van de andere partijen. De garantie van duurzame werkgelegenheid wordt gekoppeld aan coherente veiligheidsvoorschriften. De spreiding van de nachtvluchten is nefast voor de inwoners uit de verschillende Gewesten. Woningisolatie wordt immers quasi onmogelijk.

De heer Anciaux heeft terecht verklaard dat een spreiding van de vluchten een plan voor de isolatie van de woningen in de weg stond.

Wellicht zullen de meerderheidspartijen morgenochtend reageren. Ik ga er evenwel van uit dat de heer Gosuin van het FDF tegen een verhoging van het aantal vluchten gekant blijft. Een tekst waarover geen akkoord bestaat komen voorstellen als betrof het al een akkoord, het is typisch voor de methode-Verhofstadt, en net daardoor bevinden we ons vandaag in deze situatie.

01.27 Daniel Bacquelaine (MR): Ik hoor alom woordenkramerij, maar dit probleem moet ernstig aangepakt worden. De regering is het eens geworden over een compromisvoorstel, dat hij nu aan de Gewesten voorlegt. Hij roept de Gewesten, en meer bepaald het Vlaamse en het Brusselse Gewest, op hun verantwoordelijkheid niet uit de weg te gaan. Waarom zouden zij hun zeg niet hebben? Maar over dit voorstel zijn de regeringspartners, met inbegrip van de MR, het eens. (*Applaus bij de meerderheid*)

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een eerste motie van wantrouwen werd ingediend door de heren Pieter De Crem, Jo Vandeuren, Tony Van Parys en Patrick De Groote en luidt als volgt:

“De Kamer,
gehoord de interpellaties van de heren Bart Laeremans, Gerolf Annemans en Pieter De Crem, de dames Karine Lalieux en Marie Nagy, de heren Hans Bonte, Patrick De Groote, Melchior Wathelet, Willy Cortois en Olivier Chastel
en het antwoord van de eerste minister,
stelt vast

- dat de eerste minister en zijn regering niet in staat zijn gebleken een akkoord tot stand te brengen over het DHL-dossier en ontnemt om die reden

het vertrouwen in de eerste minister en de regering.“

Une deuxième motion de méfiance a été déposée par MM. Gerolf Annemans et Bart Laeremans et est libellée comme suit:

“La Chambre,
ayant entendu les interpellations de MM. Bart Laeremans, Gerolf Annemans et Pieter De Crem, Mmes Karine Lalieux et Marie Nagy, MM. Hans Bonte, Patrick De Groote, Melchior Wathelet, Willy Cortois et Olivier Chastel
et la réponse du Premier ministre,
- vu l'absence d'accord entre les régions sur la question des vols de nuit;
- vu la politique de l'autruche injustifiée pratiquée par le premier ministre;
- vu la réaction tardive du Premier ministre;
- vu le chaos absolu qu'il a généré;
- vu que le prétendu 'scénario de compromis' n'offre pas les garanties suffisantes que les nuisances entraînées par les vols de jour comme de nuit seront dispersées au maximum par une répartition équitable des mouvements entre toutes les pistes de décollage et d'atterrissage ainsi que par un éparpillement plus rapide des vols en fonction des destinations;
- vu la nécessité impérieuse d'adapter et d'affiner à court terme l'actuel plan de dispersion;
- vu la nécessité d'associer le plus rapidement possible à cette dispersion les systèmes d'atterrissage ILS prévus et la nouvelle piste taxi;
- vu la nécessité de prêter une attention permanente à la gestion des nuisances sonores générées par l'aéroport et par le développement systématique du réseau de mesures, une information appropriée de la population, le durcissement progressif des normes de bruit et l'incitation régulière au renouvellement de la flotte;
- constate que ni le Premier ministre, ni son gouvernement, ne semblent être en mesure de présenter une solution digne de ce nom et demande dès lors la démission du gouvernement.“

Een tweede motie van wantrouwen werd ingediend door de heren Gerolf Annemans en Bart Laeremans en luidt als volgt:

“De Kamer,
gehoord de interpellaties van de heren Bart Laeremans, Gerolf Annemans en Pieter De Crem, de dames Karine Lalieux en Marie Nagy, de heren Hans Bonte, Patrick De Groote, Melchior Wathelet, Willy Cortois en Olivier Chastel
en het antwoord van de eerste minister,
- gelet op de afwezigheid van een akkoord tussen de gewesten over de problematiek van de nachtvluchten;
- gelet op de onverantwoorde struisvogelpolitiek van de eerste minister;
- gelet op de laattijdigheid waarmee de eerste minister is wakker geschoten;
- gelet op de absolute chaos die hij heeft geschapen;
- gelet op het feit dat het zogenaamde 'compromisscenario' geen voldoende waarborgen biedt opdat de hinder van zowel dag-als nachtvluchten maximaal gespreid wordt door een evenwichtige verdeling van de bewegingen over alle start-en landingsbanen en een snelle uitwaaiering van de vluchten in functie van de bestemming;
- gelet op de dwingende noodzaak om het actuele spreidingsplan op korte termijn aan te passen en te verfijnen;
- gelet op de noodzaak om de geplande ILS-landingssystemen en de nieuwe taxibaan zo spoedig mogelijk bij deze spreiding te betrekken;
- gelet op de noodzaak om permanent aandacht te besteden aan de problematiek van de geluidsoverlast door de luchthaven via de stelselmatige uitbouw van het meetnet, een behoorlijke voorlichting van de bevolking, geleidelijke verstrenging van de geluidsnormen en de regelmatige aanzet tot vlootvernieuwing;
- stelt vast dat de eerste minister noch zijn regering in staat blijken te zijn een echte oplossing in deze naar voor te schuiven en vraagt daarom het ontslag van de regering.“

Une motion pure et simple a été déposée par M. Hendrik Daems, Mme Karine Lalieux et MM. Dirk Van der Maelen et Daniel Bacquelaïne.

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Hendrik Daems, mevrouw Karine Lalieux en de heren Dirk Van der Maelen en Daniel Bacquelaïne.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement.

Over de moties zal later worden gestemd.

La discussion est close.

De bespreking is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 20.03.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 20.03 uur.

