



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

jeudi

21-10-2004

Après-midi

donderdag

21-10-2004

Namiddag

SOMMAIRE**INHOUD**

Interpellations et questions jointes de	1
- M. Bart Laeremans au Premier ministre et au ministre de la Mobilité sur "la situation dans le dossier DHL" (n° 435)	1
- M. Pieter De Crem au Premier ministre sur "la situation dans le dossier DHL" (n° 457)	1
- M. Melchior Wathelet au ministre de l'Économie, de l'Énergie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "le point des discussions avec DHL pour l'établissement d'un hub intercontinental à Bruxelles-National" (n° 4065)	1
- Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "DHL" (n° 459)	1
- M. Jean-Marc Nollet au Premier ministre sur "le dossier DHL" (n° 4071)	1
- M. Luk Van Biesen au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les évolutions intervenues récemment dans le dossier DHL" (n° 460)	1
- M. Hans Bonte au Premier ministre sur "les évolutions intervenues récemment dans le dossier DHL" (n° 461)	1
<i>Orateurs: Bart Laeremans, Pieter De Crem, président du groupe CD&V, Melchior Wathelet, président du groupe cdH, Hans Bonte, Jean-Marc Nollet, Karine Lalieux, Guy Verhofstadt, premier ministre, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques</i>	

Motions

16

Samengevoegde interpellaties en vragen van	1
- de heer Bart Laeremans tot de eerste minister en tot de minister van Mobiliteit over "de stand van zaken in het DHL-dossier" (nr. 435)	1
- de heer Pieter De Crem tot de eerste minister over "de stand van zaken in het DHL-dossier" (nr. 457)	1
- de heer Melchior Wathelet aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "de stand van zaken in de besprekingen met DHL over de keuze van Brussel-Nationaal als vestigingsplaats voor een intercontinentale hub" (nr. 4065)	1
- mevrouw Karine Lalieux tot de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "DHL" (nr. 459)	1
- de heer Jean-Marc Nollet aan de eerste minister over "het DHL-dossier" (nr. 4071)	1
- de heer Luk Van Biesen tot de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de recente evoluties in het DHL-dossier" (nr. 460)	1
- de heer Hans Bonte tot de eerste minister over "de laatste evoluties in het DHL-dossier" (nr. 461)	1
<i>Sprekers: Bart Laeremans, Pieter De Crem, voorzitter van de CD&V-fractie, Melchior Wathelet, voorzitter van de cdH-fractie, Hans Bonte, Jean-Marc Nollet, Karine Lalieux, Guy Verhofstadt, eerste minister, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven</i>	

Moties

16

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

JEUDI 21 OCTOBRE 2004

Après-midi

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

van

DONDERDAG 21 OKTOBER 2004

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 16 h. 35 par M. Paul Tant, président.

01 Interpellations et questions jointes de

- M. Bart Laeremans au Premier ministre et au ministre de la Mobilité sur "la situation dans le dossier DHL" (n° 435)
- M. Pieter De Crem au Premier ministre sur "la situation dans le dossier DHL" (n° 457)
- M. Melchior Wathelet au ministre de l'Économie, de l'Énergie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "le point des discussions avec DHL pour l'établissement d'un hub intercontinental à Bruxelles-National" (n° 4065)
- Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "DHL" (n° 459)
- M. Jean-Marc Nollet au Premier ministre sur "le dossier DHL" (n° 4071)
- M. Luk Van Biesen au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les évolutions intervenues récemment dans le dossier DHL" (n° 460)
- M. Hans Bonte au Premier ministre sur "les évolutions intervenues récemment dans le dossier DHL" (n° 461)

01.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Ce jour n'est pas à marquer d'une pierre blanche : 1.500 personnes au moins vont inéluctablement perdre leur emploi, sans parler du chômage indirect. Voilà

De vergadering wordt geopend om 16.35 uur door de heer Paul Tant, voorzitter.

01 Samengevoegde interpellaties en vragen van

- de heer Bart Laeremans tot de eerste minister en tot de minister van Mobiliteit over "de stand van zaken in het DHL-dossier" (nr. 435)
- de heer Pieter De Crem tot de eerste minister over "de stand van zaken in het DHL-dossier" (nr. 457)
- de heer Melchior Wathelet aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "de stand van zaken in de besprekingen met DHL over de keuze van Brussel-Nationaal als vestigingsplaats voor een intercontinentale hub" (nr. 4065)
- mevrouw Karine Lalieux tot de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "DHL" (nr. 459)
- de heer Jean-Marc Nollet aan de eerste minister over "het DHL-dossier" (nr. 4071)
- de heer Luk Van Biesen tot de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de recente evoluties in het DHL-dossier" (nr. 460)
- de heer Hans Bonte tot de eerste minister over "de laatste evoluties in het DHL-dossier" (nr. 461)

01.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Dit is geen heuglijke dag: minstens 1.500 mensen verliezen onvermijdelijk hun baan, onrechtstreekse werkloosheid niet meegerekend. Dat is geen fraaie

un bilan peu réjouissant pour un premier ministre qui déclarait encore, voici un mois, que la réduction n'était pas envisageable à ses yeux.

La manière dont ce dossier a été géré est révoltante. Le gouvernement l'a tout d'abord repoussé pendant plusieurs mois, puis on a multiplié les impairs en se renvoyant la balle. Le résultat de tout cela est un sentiment de chaos total et d'absence de sens des responsabilités.

La volonté de DHL d'abandonner le scénario irréaliste des 34.000 vols et d'un *hub* central était devenue évidente dès juillet 2004. L'entreprise acceptait de répartir ses activités entre deux aéroports au moins. Le gouvernement aurait dû finaliser le dossier à ce moment-là, mais il a omis de le faire.

La Région de Bruxelles-Capitale a adopté un accord de gouvernement qui rendait impossible toute discussion sur une augmentation des vols au-dessus de Bruxelles et que les partis flamands de la majorité à Bruxelles ont aussi approuvé. Les responsables politiques concernés ne se sont pas intéressés à ce qui se passait dans la capitale et sont restés sans réaction : une fameuse bévée politique.

La concertation avec les Régions a eu lieu le 29 juillet – à la veille des vacances – et fut très informelle aux dires du ministre-président Leterme. Aucun document ne fut distribué. Jusque fin septembre, M. Leterme ne disposait d'aucun rapport et n'avait encore eu aucune entrevue avec DHL. La négligence n'a pas été le fait du seul niveau fédéral.

Il n'y avait pas de scénario sérieux qui nous aurait permis de traiter valablement le dossier DHL. Ainsi, il aurait fallu faire la clarté dès le départ sur le niveau maximal des nuisances sonores et sur le type d'avions autorisés. Le ministre Vande Lanotte a tenté, en brandissant toutes sortes de documents, de démontrer que c'est DHL et non lui qui a tourné casaque, et que DHL s'était d'abord déclaré d'accord avec seulement 4 avions MD11 bruyants. Mais pourquoi des accords cohérents n'ont-ils pas, à ce moment-là, été couchés sur le papier ? Au demeurant, il avait été convenu de faire une proposition à l'échelon fédéral avant début septembre. Or les tractations n'ont été entamées qu'à la mi-septembre. Comment est-ce possible ?

Le gouvernement a examiné trop tard, et insuffisamment, la question de savoir si l'augmentation du nombre de vols DHL jusqu'à

balans voor een premier die een maand geleden nog zei dat inkrimping voor hem geen optie was.

De wijze waarop het dossier werd aangepakt, is hemeltergend. Eerst schoof de regering het maandenlang voor zich uit. Daarna werd de ene blunder na de andere begaan en schoof men de zwartepiet naar elkaar toe. Het gevolg is een beeld van volslagen chaos en gebrek aan verantwoordelijkheidszin.

In juli 2004 was al duidelijk dat DHL het onrealistische scenario van 34.000 vluchten en een centrale *hub* wou verlaten. Het bedrijf ging ermee akkoord de activiteiten over minstens twee luchthavens te spreiden. Toen had de regering het dossier definitief moeten afronden, maar dat heeft ze nagelaten te doen.

Het Brussels Gewest keurde een regeerakkoord goed dat elk gesprek over meer vluchten boven Brussel onmogelijk maakte. Ook de Vlaamse meerderheidspartijen in Brussel keurden het akkoord mee goed. De betrokken politici hadden echter geen aandacht voor wat in Brussel gebeurde en reageerden niet: een politieke blunder van formaat.

Het overleg met de Gewesten vond pas plaats op 29 juli - net voor de vakantie - en was volgens minister-president Leterme zeer informeel. Er werden niet eens papieren uitgedeeld. Tot eind september beschikte minister-president Leterme zelfs niet over de rapporten noch had hij al een gesprek gehad met DHL. Niet enkel op het federale niveau was slordigheid troef.

Er was geen ernstig draaiboek voorhanden om het DHL-dossier aan te pakken. Er had bijvoorbeeld van in het begin duidelijkheid moeten bestaan over het geluidsniveau en het type vliegtuigen. Minister Vande Lanotte probeerde met allerlei documenten aan te tonen dat niet hij maar DHL van gedacht was veranderd en dat DHL eerst wél akkoord ging met 4 lawaaierige MD11-vliegtuigen. Maar waarom werden toen geen sluitende afspraken op papier gezet? Er was trouwens afgesproken om tegen begin september een voorstel te doen op het federale niveau, maar de onderhandelingen begonnen pas half september. Hoe kan dat?

Er werd veel te laat en te weinig zorgvuldig onderzocht of de stijging van het aantal DHL-vluchten tot 22.000 kon worden gecompenseerd

22.000 ne pouvait pas être compensée par une diminution du nombre de vols de ligne et de charters nocturnes.

Le problème du type d'avions et des revendications de DHL en la matière n'est apparu que début octobre lorsque le ministre-président flamand, M. Leterme, s'est entretenu pour la première fois avec DHL, ce qui est une nouvelle preuve de l'amateurisme dont les autorités belges ont fait preuve dans le cadre de ces négociations. Cette histoire de MD11 était l'alibi rêvé pour camoufler les dissensions entre nos divers gouvernements et le fait que Bruxelles mettait des bâtons dans les roues des négociateurs.

Ensuite, on a eu droit à une partie de ping-pong entre DHL et les trois gouvernements concernés jusqu'à la déclaration gouvernementale du 12 octobre. Si le gouvernement fédéral avait fait preuve de professionnalisme et procédé de façon moins chaotique, on aurait évité trois semaines de tensions. Désormais, tout nouvel investisseur sera sur ses gardes dès qu'il s'apercevra que les responsables politiques de notre pays sont les champions du chaos et de l'improvisation.

Le premier ministre pourrait-il fournir des précisions sur les conséquences sociales de la décision de DHL ? Combien d'emplois sont-ils directement menacés ? Les licenciements interviendront-ils de manière progressive ou en une seule fois en 2008 ? Quelles sont les mesures d'accompagnement prises par DHL et le gouvernement ? Qu'a-t-on convenu avec les Régions ? Quelle perspective compte-t-on offrir aux travailleurs actuels de l'aéroport ?

Les accords conclus avec DHL seront-ils rendus publics intégralement plutôt que sur la base d'extraits fragmentaires ? Le Parlement pourra-t-il prendre connaissance des notes confidentielles de M. Dubois ?

Jusqu'à nouvel ordre, le nombre de vols de nuit ne diminuera pas. A terme, DHL va réduire ses activités, mais ses concurrents exploiteront les vols de nuit qui se sont ainsi libérés jusqu'à au plafond de 25.000 vols. Le problème de la répartition n'est donc pas réglé. Cette question a-t-elle été réexaminée ces derniers jours ? Un accord a-t-il été conclu à cet égard ? Qu'en est-il du plan Anciaux ? Qu'advient-il des travaux d'infrastructure ? Bruxelles compte-t-elle enfin assumer sa part des nuisances ?

01.02 Pieter De Crem (CD&V): Malgré les prétendues *garanties en béton* dont on se targuait

met minder nachtelijke lijn- en chartervluchten.

De problematiek van de vliegtuigtypes en de eisen ter zake van DHL is pas begin oktober aan het licht gekomen, toen minister-president Leterme een eerste keer met DHL praatte. Andermaal een bewijs van het amateurisme waarmee werd gehandeld. Het MD11-verhaal was het gedroomde alibi om de onenigheden tussen de regeringen en de dwarsliggerij van Brussel te camoufleren.

Daarna volgde nog een spelletje pingpong tussen DHL en de drie betrokken regeringen tot aan de beleidsverklaring van 12 oktober. Was de federale regering professioneel en dus minder chaotisch te werk gegaan, hadden drie weken spanning vermeden kunnen worden. Nieuwe investeerders zullen nu in elk geval wel op hun hoede zijn bij het zien van de chaotische en geïmproviseerde aanpak door de politici in dit land.

Kan de eerste minister duidelijkheid verschaffen over de sociale gevolgen van de beslissing van DHL? Hoeveel banen komen rechtstreeks in het gedrang? Komen de ontslagen geleidelijk of in één klap in 2008. Welke begeleidingsmaatregelen nemen DHL en de regering? Wat werd met de Gewesten afgesproken? Hoe wil men de huidige werknemers op de luchthaven perspectief bieden?

Zullen de afspraken met DHL volledig worden bekendgemaakt in plaats van op basis van fragmentarische uittreksels? Krijgt het Parlement inzage in de geheime nota's van de heer Dubois?

Voorlopig daalt het aantal nachtvluchten niet. Op termijn zal DHL inkrimpen, maar concurrenten zullen de vrijgekomen nachtvluchten inpikken tot aan het plafond van 25.000. Het probleem van de spreiding is dus niet van de baan. Wordt die kwestie de voorbije dagen opnieuw besproken? Is er een overeenkomst? Wat gebeurt er met het plan-Anciaux? Wat gebeurt er met de werkzaamheden inzake infrastructuur? Wil Brussel eindelijk zijn deel van de lasten dragen?

01.02 Pieter De Crem (CD&V): Ondanks de zogenaamde *spijkerharde garanties* van een half

voici six mois, 1.500 emplois sont aujourd'hui en jeu. La priorité essentielle consiste donc à créer de l'emploi à Zaventem et dans les environs de manière à ce que de nouvelles entreprises soient prêtes lorsque DHL réduira ses activités. Le ministre-président Leterme, d'après qui les négociations doivent d'ores et déjà commencer, lance un appel constructif à ce sujet.

Ce dossier illustre abondamment l'inaptitude et l'approche chaotique du premier ministre ainsi que l'absence de concertation au sein de son gouvernement. Ce triste feuilleton a démarré le 13 septembre 2003, lorsque le premier ministre déclara que BIAC devait préparer la construction d'un deuxième aéroport. D'autres déclarations fracassantes suivirent. Ainsi, après le Conseil des ministres à Gembloux, DHL reçut des garanties irréalistes et le premier ministre promit de finaliser le dossier pour le mois de septembre. Une étude portant sur un deuxième aéroport fut aussi commandée, pour le cas où il n'y aurait pas d'accord sur l'extension de Zaventem au 1^{er} septembre 2004. Où se trouve cette étude détaillée relative au *hub* de remplacement ? J'exige qu'elle me soit communiquée.

Le 21 septembre 2004, le premier ministre annonce l'existence d'un accord en commission de la Chambre et déclare en outre que le démantèlement de DHL ne constituera jamais un scénario envisageable à ses yeux. Dans le cadre de sa déclaration de politique fédérale du 12 octobre, le premier ministre a évoqué une proposition détaillée soumise par le gouvernement fédéral aux autres gouvernements et à DHL. La communication à ce sujet n'a eu lieu qu'aujourd'hui, soit plus d'un an après le début du dossier.

Puis, il y a également la réaction du premier ministre aux questions que j'ai posées lors du débat de la semaine dernière sur la déclaration de politique fédérale. Mercredi, le premier ministre a affirmé qu'il n'avait pas obtenu de réponse de DHL à ses précédentes questions. Jeudi, le premier ministre m'a donné une réponse de normand à la question explicite que je lui ai posée au sujet de cette note. Son cabinet a ensuite reconnu l'existence d'une note « *commons and questions* » sur le scénario de compromis, envoyée par le premier ministre le 30 septembre et à laquelle DHL a répondu le 12 octobre. Le premier ministre a nié l'existence de cette note. Il a demandé la confiance au Parlement alors qu'il dissimulait des informations essentielles.

La réponse officielle du 18 octobre reprend exactement les informations déjà obtenues par le

jaar geleden staan er nu 1.500 arbeidsplaatsen op het spel. De hoofdprioriteit is dus de creatie van tewerkstelling op en rond Zaventem zodat er nieuwe bedrijven klaarstaan als DHL de activiteiten afbouwt. Minister-president Leterme vindt dat de besprekingen nu al moeten starten en lanceert hierover een constructieve oproep.

Uit dit dossier blijken overvloedig de onkunde en de chaotische aanpak van de eerste minister en het gebrek aan overleg binnen zijn regering. Het treurige verhaal begon op 13 september 2003 toen de eerste minister zei dat BIAC de bouw van een tweede luchthaven moest voorbereiden. Nadien volgden nog andere ronkende verklaringen. Zo werden er na de Ministerraad van Gembloux aan DHL onhoudbare garanties gegeven en beloofde de premier dat het dossier tegen september helemaal afgerond zou worden. Er werd ook een studie besteld over een tweede luchthaven voor het geval er op 1 september 2004 geen akkoord zou zijn over de uitbreiding van Zaventem. Waar is deze gedetailleerde studie over de alternatieve hub? Ik eis inzicht in dat rapport.

Op 21 september 2004 heeft de eerste minister het in de Kamercommissie over een akkoord. De premier verklaart bovendien dat de afbouw van DHL voor hem nooit een scenario zal zijn. Tijdens de beleidsverklaring van 12 oktober had de premier het over een uitgewerkt voorstel van de federale regering aan de andere regeringen en DHL. De communicatie hierover gebeurde pas vandaag, meer dan een jaar na de start van het dossier.

En dan is er nog de reactie van de eerste minister op mijn vragen tijdens het debat van vorige week over de beleidsverklaring. Op woensdag beweerde de premier dat hij van DHL geen antwoord had gekregen op zijn eerdere vragen. Op donderdag zegde de premier niet ja en niet neen op mijn duidelijke vraag over die nota. Nadien deed zijn kabinet een bekentenis over het bestaan van een *commons and questions*-nota over het compromisscenario, verzonden door de eerste minister op 30 september en beantwoord door DHL op 12 oktober. Het bestaan van die nota werd door de premier ontkend. De premier heeft het vertrouwen gevraagd aan het Parlement, terwijl hij essentiële informatie achterhield.

Het officiële antwoord van 18 oktober herneemt exact de informatie die de premier al had gekregen.

premier ministre. (*Citation en anglais*)

(*citeert in het Engels*)

Le week-end dernier, le vice-premier ministre a déclaré aux médias que j'avais raison. Le premier ministre a caché certains éléments. L'opinion publique sait qu'il a géré ce dossier de manière chaotique et en prenant des libertés avec la vérité.

De vice-premier verklaarde tijdens het weekend in de pers dat ik het bij het rechte eind had. De premier heeft zaken verborgen gehouden. De publieke opinie weet dat de eerste minister chaotisch en niet volgens de waarheid heeft gehandeld in dit dossier

Le principe de la répartition équitable reste valable. Bruxelles devra à présent porter sa part du fardeau. Quel est le calendrier à cet égard ?

Het principe van de billijke spreading blijft ondertussen overeind. Brussel zal nu zijn deel moeten dragen. Wat is hierbij de timing?

Enfin, le gouvernement fédéral va-t-il permettre la création de nouveaux emplois par le biais de BIAC.

Zal tot slot de federale regering via BIAC de creatie van nieuwe banen mogelijk maken?

01.03 Melchior Wathelet (cdH): La décision annoncée ce matin par DHL suscite des questions, tout d'abord sur la méthode.

01.03 Melchior Wathelet (cdH): De beslissing die DHL vanmorgen bekend maakte roept een aantal vragen op, in de eerste plaats over de gevolgde methode.

Pourquoi aucun contact n'a-t-il été pris avec les Régions concernant le développement du centre de tri dans les aéroports régionaux?

Waarom werd er met de Gewesten totaal geen overleg gepleegd over de inplanting van het verdeelcentrum in de regionale luchthavens?

Pourquoi avoir laissé ce dossier dormir pendant huit mois, avant de vouloir ensuite tout régler en une nuit ?

Waarom werd dit dossier gedurende acht maanden in de koelkast gestopt waarna vervolgens alles op een nacht moest geregeld worden?

Quelles sont les conclusions de Steve Dubois?

Tot welke besluiten komt Steve Dubois?

Est-il vrai que M. Vande Lanotte aurait demandé à DHL de retarder son annonce jusqu'après la déclaration de politique fédérale?

Klopt het verhaal dat de heer Vande Lanotte DHL zou gevraagd hebben hun bekendmaking uit te stellen tot na de beleidsverklaring?

La commission peut-elle obtenir la note *Comments and questions* dont parle M. De Crem ?

Kan de nota *Comments and questions* waarnaar de heer De Crem verwijst aan de commissie bezorgd worden?

Pourquoi ce dossier a-t-il été aussi mal préparé? Est-ce DHL qui a changé d'attitude en ce qui concerne ces MD11? Pourquoi cette évolution du nombre de vols de nuit? Les informations étaient-elles mauvaises, ne vous ont-elles pas été communiquées, ont-elles changé?

Waarom werd dit dossier zo slecht voorbereid? Was het DHL dat van houding veranderd is in verband met de MD-11's? Vanwaar komt die wijziging in het aantal nachtvluchten? Klopte de informatie niet? Werd ze u niet meegedeeld? Werd ze gewijzigd?

Pourquoi n'y a-t-il pas pu y avoir d'échanges directs entre les Régions et DHL?

Waarom konden de Gewesten niet rechtstreeks onderhandelen met DHL?

Pourquoi n'existe-t-il toujours pas de cadastre de nuisances réelles?

Waarom bestaat er nog steeds geen geluidskadaster van de echte hinder?

Il faudra veiller à ne pas commettre les mêmes erreurs méthodologiques dans l'avenir.

We mogen dezelfde methodologische fouten in de toekomst niet opnieuw maken.

Pour éviter que ce type de situation ne se reproduise, il faut revoir le plan de dispersion, cause première de tous les maux. Le délai de

Om te voorkomen dat dergelijke situaties zich opnieuw voordoen, moet het spreidingsplan, de bron van al het kwaad, worden herzien. De

révision du 30 septembre, que vous aviez annoncé, est dépassé.

Le développement de Zaventem implique également une discussion à long terme.

01.04 Hans Bonte (sp.a-spirit): Je souhaiterais en premier lieu me distancier des hourras poussés par la périphérie nord. En réalité, la décision de DHL porte un coup dur à notre région.

J'espère que cette décision ne surprend personne au sein de ce Parlement. Ce n'est pas la première fois qu'une multinationale prend une décision ferme et définitive, sans tenir compte le moins du monde des efforts politiques consentis. Après Renault-Vilvorde et la Sabena, il est naïf de croire que la politique puisse avoir une mainmise sur les multinationales, d'autant plus que nous savons que la Deutsche Post est maître du jeu chez DHL et que l'aéroport de Leipzig est déjà partiellement prêt !

Ce drame n'a néanmoins pas l'ampleur de la faillite de Sabena ou de la fermeture de Renault. Nous disposons à présent d'un délai jusqu'à 2008 pour prendre des mesures de remise au travail. Nous devons nous y atteler résolument. J'espère dès lors qu'une concertation constructive sera menée avec les gouvernements fédérés.

Le développement économique de l'aéroport revêt une importance primordiale pour les économies locale et nationale. C'est la raison pour laquelle je partage cette fois l'avis de M. De Crem lorsqu'il déclare que toute ambiguïté doit être levée en ce qui concerne les normes sonores. Si nous voulons attirer de nouveaux investisseurs, il faut une même norme pour la répartition des nuisances sonores sur toute la région. Les gouvernements doivent y réserver la priorité.

La rapidité avec laquelle sera traitée la question du désenclavement de l'aéroport est également essentielle. Tout retard est contre-productif pour notre économie. La meilleure solution pour le personnel consiste à combler le vide laissé par DHL. Notre groupe soutiendra entièrement toute ambition en ce sens.

01.05 Jean-Marc Nollet (ECOLO): Personne ne peut rester insensible aux conséquences de la décision de DHL. Mais il serait trop simple de ne pointer du doigt que la multinationale. Vous avez eu 300 jours pour travailler le dossier avec les Régions, mais vous n'en avez consacré que 30 à résoudre avec les Régions la délicate équation qui

deadline die u voor de herziening had vooropgesteld, 30 september, is inmiddels verstreken.

De verdere ontwikkeling van Zaventem vereist een langetermijnvisie.

01.04 Hans Bonte (sp.a-spirit): In de eerste plaats wil ik mij distantiëren van het hoerageroep uit de Noordrand. De beslissing van DHL is niets anders dan een zware slag voor onze regio.

Ik hoop dat niemand in dit Parlement echt verbaasd is over deze beslissing. Het is niet de eerste keer dat een multinational mordicus een beslissing neemt zonder ook maar enigszins rekening te houden met de politieke inspanningen. Na Renault-Vilvorde en Sabena is het naïef te geloven dat de politiek een greep kan hebben op multinationals, vooral omdat wij weten dat de Deutsche Post de touwtjes in handen heeft bij DHL en dat de luchthaven in Leipzig al gedeeltelijk klaar is!

Toch heeft dit drama niet de omvang van het faillissement van Sabena of de sluiting van Renault. Wij hebben nu immers tijd tot 2008 om hertewerkstellingsmaatregelen te nemen. Wij moeten daar volop voor gaan. Ik hoop dan ook dat met de deelregeringen op een constructieve manier overleg zal worden gepleegd.

De economische uitbouw van de luchthaven is van primordiaal belang voor de lokale en nationale economie. Daarom ga ik deze keer ook akkoord met de heer De Crem wanneer hij zegt dat er zekerheid moet komen over de geluidsnormen. Willen wij nieuwe investeerders aantrekken, dan moet de overlast volgens één norm gespreid worden over de hele regio. De regeringen moeten hieraan voorrang geven.

Cruciaal is ook de snelheid waarmee de ontsluitingsproblematiek van de luchthaven wordt aangepakt. De vertragingen werken contraproductief voor onze economie. Het opvullen van het gat dat DHL achterlaat, is de beste oplossing voor het personeel. Onze fractie zal die ambitie helemaal ondersteunen.

01.05 Jean-Marc Nollet (ECOLO): De gevolgen van de beslissing van DHL laten niemand onberoerd. Het zou echter te gemakkelijk zijn om de multinational alleen met alle zonden Israëls te beladen. U heeft 300 dagen de tijd gehad om het dossier uit te spitten met de Gewesten, maar u heeft deze moeilijke klus in amper 30 dagen tijd

se posait.

Par ailleurs, si le plan Anciaux n'était pas en vigueur, nous n'en serions pas là.

Vous avez donné la priorité au plan de dispersion au détriment de l'emploi.

Enfin, seule une initiative de régulation au niveau de l'Europe permettrait d'éviter un chantage à l'emploi. Qu'avez-vous fait pour ouvrir ce dossier à l'échelle européenne ?

La méthode de travail retenue n'a pas facilité la recherche d'une solution, mais j'attends de vous qu'il ne s'agisse pas là du dernier épisode: vous devrez consacrer les mêmes moyens en temps et en énergie à répondre aux familles des 1.500 à 1.700 travailleurs en sursis.

01.06 Luc Van Biesen (VLD): Le VLD regrette la décision prise par DHL de diminuer progressivement ses activités à Zaventem. Nous avons tout mis en œuvre pour obtenir une extension car nous n'avons jamais envisagé un scénario de démantèlement. Le VLD a appuyé le scénario qui liait une extension des activités aux efforts de DHL pour moderniser sa flotte. Bien que les trois gouvernements aient demandé par lettre à DHL de diminuer les nuisances sonores, cette entreprise n'a cessé de formuler de nouvelles exigences.

On a déjà perdu trop de temps dans ce dossier en raison des querelles politiques. Je ne me prononce pas sur la faisabilité des normes sonores. Tous les gouvernements doivent désormais concentrer leur énergie sur la compensation des pertes d'emplois et la création de nouveaux emplois à l'aéroport.

Comment le gouvernement réagira-t-il au scénario de démantèlement et quelles mesures seront-elles prises pour compenser les pertes d'emplois ?

01.07 Karine Lalieux (PS): A la suite de l'annonce de DHL, toutes les autorités de ce pays doivent rassurer les quelque 1500 familles inquiètes.

Le gouvernement fédéral s'est battu pour l'extension de DHL et la création d'emploi qu'elle suppose, mais il ne pouvait le faire au détriment de la qualité de vie et de la santé des riverains. Il a cherché un équilibre; à l'inverse, DHL n'a fait que durcir sa position. Malgré le refus de DHL, il n'est pas impossible de résoudre cette difficile équation entre développement économique d'une part et

willen klaren.

Als het plan-Anciaux trouwens niet van kracht zou zijn, had het niet zo ver hoeven te komen.

U gaf de voorrang aan het spreidingsplan, ten koste van de werkgelegenheid.

Enkel via een regulering op het Europese niveau kan worden vermeden dat aan het behoud van de werkgelegenheid bepaalde eisen worden gekoppeld. Wat deed u om dit dossier op het Europese niveau aan te kaarten?

De gevolgde werkmethode heeft de zaken er zeker niet op vergemakkelijkt. Dit verhaal is echter niet ten einde. Ik verwacht dat u evenveel tijd en energie besteedt aan het antwoord dat u zal geven aan de gezinnen van de 1.500 à 1.700 werknemers die onzeker zijn over hun toekomst.

01.06 Luc Van Biesen (VLD): De VLD betreurt de beslissing van DHL om de activiteiten in Zaventem af te bouwen. Wij hebben er alles aan gedaan om een uitbreiding te bekomen, want een afbouwscenario was voor ons nooit aan de orde. De VLD ondersteunde het scenario waarin uitbreiding werd gekoppeld aan inspanningen van DHL om de vloot te moderniseren. Hoewel de drie regeringen per brief aan DHL vroegen de geluidsoverlast te beperken, stelde het bedrijf steeds nieuwe eisen.

Er is in dit dossier al te veel tijd verloren met politiek gekrakeel. Ik spreek me niet uit over de haalbaarheid van de geluidsnormen. De energie van alle regeringen moet nu gaan naar de opvang van het banenverlies en naar de creatie van jobs op de luchthaven.

Hoe zal de regering reageren op het krimpscenario en welke maatregelen worden er genomen om het banenverlies op te vangen?

01.07 Karine Lalieux (PS): Na de aankondiging van DHL moeten alle overheden van dit land de ongeveer 1.500 betrokken (en ongeruste) gezinnen geruststellen.

De federale regering heeft gevochten voor de uitbreiding van DHL en de bijbehorende extra werkgelegenheid, maar het mocht niet ten koste van de levenskwaliteit en de gezondheid van de omwonenden gaan. De regering heeft gestreefd naar een evenwichtige oplossing; DHL heeft zich alleen maar steeds onbuigzamer opgesteld. Ondanks het njet van DHL is die moeilijke

santé et environnement d'autre part.

evenwichtsoefening, waarbij economische ontwikkeling verzoend moet worden met gezondheid en milieu, geen kwadratuur van de cirkel.

DHL n'a donné aucune garantie sur le remplacement des MD 11 et de sa flotte, et les signaux pour la création d'emploi étaient plus que flous. Un gouvernement ne peut se soumettre aux diktats d'une entreprise, surtout s'ils mettent la santé de milliers de personnes en péril.

DHL heeft geen garanties gegeven met betrekking tot de vervanging van de MD 11-toestellen en van de rest van zijn vloot, en de signalen op het stuk van de extra werkgelegenheid waren meer dan vaag te noemen. Een regering mag zich niet de wet laten voorschrijven door een bedrijf, vooral niet als dat de gezondheid van duizenden mensen op het spel zet.

Toutefois, le développement des activités de fret à Zaventem reste possible.

Niettemin blijft een verdere ontwikkeling van de vrachtvervoeractiviteiten in Zaventem mogelijk.

Nous sommes confrontés à deux urgences: reconverter les 1500 personnes concernées par le départ de DHL et assurer un développement de l'aéroport national dans le respect du bien-être de ses riverains. Quels moyens le gouvernement entend-il mobiliser à cette fin? Quelles pistes BIAAC peut-elle envisager pour maintenir un certain taux d'activité et permettre la reconversion des 1500 employés de DHL?

We moeten er nu dringend voor zorgen dat de 1.500 mensen die het slachtoffer zijn van het vertrek van DHL een andere baan vinden, en de nationale luchthaven uitbouwen zonder dat hierbij het welzijn van de omwonenden uit het oog wordt verloren. Welke middelen zal de regering hiertoe inzetten? Over welke mogelijkheden beschikt BIAAC om een bepaalde activiteitsgraad te behouden en de 1.500 werknemers van DHL opnieuw aan een baan te helpen?

L'actuel et provisoire plan de dispersion des vols n'offre pas les garanties de sécurité requises pour une grande ville. En outre, il est insatisfaisant en terme d'efficacité économique, comme l'a souligné DHL. Il n'y a nul besoin de communautariser le dossier, car Bruxelles accepte largement sa part de nuisances.

Het bestaande en voorlopige spreidingsplan houdt een aantal risico's in voor een grootstad. Bovendien is het niet voldoende efficiënt op economisch vlak, zoals DHL al onderstreepte. Dit dossier moet helemaal niet gecommunautariseerd worden vermits Brussel een groot deel van de hinder voor zijn rekening wil nemen.

Le gouvernement entend-il mettre rapidement en oeuvre un cadastre de bruit agréé par les deux Régions ?

Is de regering van plan snel werk te maken van een geluidskadaster dat de goedkeuring heeft van beide Gewesten?

S'engage-t-il à revoir le plan de dispersion ?

Verbindt de regering er zich toe het spreidingsplan te herzien?

Enfin il me paraît judicieux de s'interroger sur la pertinence de l'octroi de permis de bâtir aux alentours de l'aéroport. Le gouvernement pourrait-il envoyer un signal fort en ce sens aux communes concernées et à la Région flamande?

Tot slot lijkt het me aangewezen dat we ons de vraag stellen of de toekenning van bouwvergunningen voor de omgeving van de luchthaven wel verstandig is. Kan de regering de betrokken gemeenten en het Vlaams Gewest geen signaal in die zin geven?

01.08 **Guy Verhofstadt**, premier ministre (*en néerlandais*): L'échec des négociations ainsi que la décision de DHL de ne pas poursuivre les efforts pour réduire les nuisances sonores liées aux projets d'expansion m'ont déçu. Je suis allé jusqu'au bout pour obtenir l'extension de DHL et favoriser la création d'emplois à l'aéroport. Or, face au constat que les nuisances sonores ne seront

01.08 Eerste minister **Guy Verhofstadt** (*Nederlands*): Ik ben ontgoocheld door het afspringen van de onderhandelingen en de beslissing van DHL om geen verdere inspanningen te leveren om de geluidsoverlast die verbonden is aan het expansieplan, te reduceren. Ik ben tot het uiterste gegaan om de uitbreiding van DHL en de creatie van jobs op de luchthaven te bekomen.

pas réduites, il faut se rendre à l'évidence et accepter le scénario d'un démantèlement des activités.

Lors du Conseil des ministres qui s'est tenu à Gembloux, nous avons décidé de donner sa chance au projet d'extension. BIAC a d'abord examiné les possibilités d'extension sur un autre site mais en vain. Un mandataire chargé de mener les négociations pour les trois gouvernements a ensuite été désigné en la personne de M. Steve Dubois. Il avait pour mission d'élaborer un projet d'extension réaliste. DHL demandait 35.000 vols de nuit mais les gouvernements avaient déjà conclu un accord sur la limitation des vols de nuit. Les trois gouvernements se sont finalement accordés sur un projet d'extension à 22.000 vols de nuit.

Au cours de la troisième phase des négociations, le gouvernement fédéral a essayé de convaincre toutes les parties de soutenir le scénario de l'extension limitée. On autoriserait un total de 22.000 vols de nuit, avec des avions à *quota count* réduit. Nous avons soumis deux scénarios aux gouvernements des entités fédérées, après quoi tous ont approuvé le scénario de l'expansion limitée.

Dans un quatrième temps, le gouvernement fédéral a invité DHL à la table des négociations pour discuter de ce scénario. C'était le 28 septembre 2004. Pour DHL, cette piste était acceptable, à deux conditions: l'augmentation du nombre de vols de nuit ne devait pas uniquement concerner des avions dits silencieux, et les autorités devaient autoriser non pas quatre, mais seize vols avec les appareils MD-11 bruyants.

Après ce 28 septembre, les négociations finales ont été menées dans une ultime tentative de permettre l'extension. Trois gouvernements ont tenté d'amener DHL à avancer le remplacement des MD-11, et à les remplacer dès 2011. A ce moment-là, des avions plus silencieux seraient disponibles sur le marché.

Les divergences ne se sont avérées inconciliables qu'après cinq phases de négociations distinctes. C'est la raison pour laquelle je m'insurge avec force contre ceux qui prétendent que le gouvernement a pris ce dossier à la légère. Nous suivons un schéma de négociations strict depuis la mi-janvier.

Il va de soi que DHL a fourni de nombreux efforts ces dernières années afin de limiter les nuisances sonores. La société a retiré une partie de sa flotte. Le passage de 13.000 à 22.000 vols de nuit n'était

Doordat de geluidsoverlast niet zal worden gereduceerd, moet men zich neerleggen bij de realiteit en het afbouwscenario aanvaarden.

Op de Ministerraad van Gembloux werd beslist het uitbreidingsplan een kans te geven. Eerst onderzocht BIAC of er eventueel een alternatieve locatie voor de uitbreiding kon worden gevonden, maar het antwoord daarop was negatief. Vervolgens werd een onderhandelaar aangeduid die voor rekening van de drie regeringen werkte. De heer Steve Dubois had als taak een redelijk uitbreidingsplan uit te werken. DHL vroeg om 35.000 nachtvluchten, maar de regeringen hadden al een akkoord bereikt om de nachtvluchten te beperken. Uiteindelijk konden de drie regeringen akkoord gaan met een uitbreidingscenario van 22.000 nachtvluchten.

In de derde fase van de onderhandelingen heeft de federale regering geprobeerd om iedereen op het spoor van het beperkt uitbreidingscenario te zetten. Er zouden 22.000 nachtvluchten worden toegestaan met vliegtuigen met een beperkte *quota count*. Nadat we aan de deelregeringen twee scenario's hebben bezorgd, heeft iedereen het beperkt uitbreidingscenario goedgekeurd.

In de vierde fase heeft de federale regering, op 28 september 2004, met DHL onderhandeld over dit scenario. DHL kon het aanvaarden op twee voorwaarden: dat de uitbreiding van de nachtvluchten niet enkel met stille toestellen zou gebeuren en dat er niet vier, maar zestien vluchten met de lawaaiige MD11-vliegtuigen zouden worden toegestaan.

Na 28 september volgden de finale onderhandelingen om toch nog een uitbreiding mogelijk te maken: drie regering trachtten DHL ervan te overtuigen om de MD11's sneller te vervangen, meer bepaald vanaf 2011. In dat jaar zouden stillere toestellen op de markt zijn.

Pas na vijf afgelijnde onderhandelingsfases bleek het water te diep. Vandaar dat ik fel reageer op mensen die suggereren dat de regering dit dossier lichtzinnig heeft behandeld. We volgen sinds midden januari een strak parcours van onderhandelingen.

Uiteraard is het zo dat DHL de jongste jaren heel wat inspanningen heeft gedaan om de geluidsoverlast te beperken. Het bedrijf heeft een deel van de vloot uit de lucht gehaald. De stijging

toutefois réalisable qu'à la condition que la flotte soit modernisée. Et c'est précisément sur ce point que le dossier a buté. DHL ne peut faire l'effort qui lui est demandé ni quant à son ampleur, ni quant à son rythme.

Le gouvernement va dès à présent anticiper la compression de personnel prévue pour 2008. Les gouvernements fédéral et flamand veilleront tous deux à l'accompagnement social des intéressés.

Dans un contexte dépassant ce dossier, le gouvernement va œuvrer à une réglementation stable. Les différents gouvernements doivent se mettre d'accord en matière de nuisances sonores et d'aménagement du territoire. Les investissements de la SNCB et de l'aéroport lui-même doivent également être réglés anticipativement.

(*En français*): Pour conclure, je dirais que les trois gouvernements étaient prêts aux efforts nécessaires pour cette extension de DHL. Ils étaient persuadés que celle-ci était réalisable pour 2010-2011.

Mais ceci n'était envisageable que moyennant une modernisation de la flotte. A cette question, DHL a répondu qu'il lui était impossible de fournir des efforts supplémentaires.

(*En néerlandais*) J'ai donné une réponse objective et schématique et n'ai pas voulu susciter de polémique. J'ai aujourd'hui vu verser des larmes de crocodile par des personnes qui, au cours de ces derniers mois, ne m'ont aucunement soutenu dans mes tentatives de faire aboutir le scénario d'extension.

01.09 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Je vous donne un aperçu technique de l'évolution du dossier DHL au cours des derniers mois. Vous pourrez ainsi constater que le gouvernement n'a pas traité le dossier à la légère.

La première discussion fut consacrée aux divers scénarios. Elle n'a donné que peu de résultats mais l'analyse fut réalisée de façon approfondie. Parallèlement, M. Dubois a poursuivi sa mission. Il a considéré d'emblée que le chiffre de 30.000 vols de nuit pourrait difficilement être atteint étant donné que les gouvernements flamand et bruxellois n'accepteraient jamais un tel chiffre. Il a également très vite constaté qu'une diminution des vols de nuit serait difficilement acceptable pour DHL.

Le 13 juillet 2004, nous avons conclu avec DHL un compromis qui permettrait une extension de ses

van 13.000 naar 22.000 nachtvluchten kon echter alleen als de vloot gemoderniseerd wordt. Precies daarop is het spaak gelopen. DHL kan die inspanning niet doen in de gewenste mate en tegen het gewenste tempo.

De regering zal vanaf nu anticiperen op de inkrimping in 2008. De federale en de Vlaamse regering zullen samen zorgen voor de sociale opvang van de betrokkenen.

Los van dit dossier zal worden gewerkt aan een stabiele regelgeving. De verschillende regeringen moeten een overeenkomst bereiken in verband met de overlast en de ruimtelijke ordening. Ook de investeringen van de NMBS en de luchthaven zelf moeten vervroegd worden geregeld.

(*Frans*): Tot besluit kan ik zeggen dat de drie regeringen bereid waren de nodige inspanningen te doen met het oog op de uitbreiding van DHL. Ze waren ervan overtuigd dat die tegen 2010-2011 kon worden verwezenlijkt.

Daartoe moest echter de vloot worden gemoderniseerd. DHL antwoordde echter dat het onmogelijk bijkomende inspanningen kon leveren.

(*Nederlands*) Ik heb een objectief en schematisch antwoord gegeven, zonder een polemie te willen uitlokken. Ik heb vandaag heel wat krokodillentranen gezien van mensen die me de afgelopen maanden niet hebben gesteund om het uitbreidingsscenario erdoor te krijgen.

01.09 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Ik geef een technisch overzicht van wat er de laatste maanden in het dossier DHL is gebeurd. Er zal uit blijken dat de regering niet over één nacht ijs is gegaan.

De eerste discussie ging over alternatieven. Die heeft niet veel opgeleverd, maar de analyse is wel grondig gebeurd. Tegelijkertijd heeft de heer Dubois zijn werk gedaan. Hij vertrok meteen van het idee dat 30.000 nachtvluchten moeilijk haalbaar zouden zijn omdat de Vlaamse en Brusselse regering een dergelijk aantal nooit zou aanvaarden. Hij stelde ook snel vast dat minder nachtvluchten dan weer moeilijk haalbaar zouden zijn voor DHL.

Op 13 juli 2004 hadden we een compromis bereikt met DHL dat een uitbreiding zou mogelijk maken,

activités tout en imposant des normes plus strictes. DHL réaliserait sa croissance grâce à des avions caractérisés par un *quota count* inférieur à 4 qui ne réveilleraient pas les riverains. DHL a déclaré qu'elle avait besoin d'au moins quatre vols de nuit avec des avions QC12 mais qu'à terme, elle les remplacerait par le Boeing 757, qui est moins bruyant. C'est ce qui ressort à la fois des notes prises pendant la réunion par M. Dubois et de la note rédigée après cette réunion, note qui a été l'objet d'un accord formel avec les deux dirigeants de DHL, MM. Steissel et Nord.

D'aucuns ont prétendu que le gouvernement avait posé des exigences excessives mais ces exigences étaient basées sur l'accord que nous avions conclu avec DHL le 14 septembre ! D'ailleurs, cette note rédigée en juillet n'est pas restée dans les tiroirs jusqu'à la mi-septembre puisque fin juillet, je rencontrais déjà les ministres régionaux concernés, rencontre qui a été suivie d'autres rencontres entre nos collaborateurs.

Le 23 septembre, DHL a alors annoncé qu'elle avait besoin de seize vols de nuit avec le MD-11. Nous lui avons demandé confirmation immédiatement et DHL nous l'a confirmé. Pourtant, BIAc nous avait affirmé que dans le cadre du plan Foxtrot, il n'était question que de huit mouvements avec le MD-11 toutes les 24 heures, dont trois mouvements nocturnes. Et cela coïncidait avec ce que M. Nord avait déclaré en juillet puisqu'il nous avait parlé à l'époque de trois à quatre vols de nuit.

Lors de la concertation avec les gouvernements flamand et fédéral, le 28 septembre, DHL a déclaré avoir besoin de quatorze vols de nuit avec les MD-11 jusqu'au remplacement de ces appareils. L'extension devait être réalisée en grande partie avec des avions plus silencieux. Nous avons pris des renseignements concernant les B-757 auprès de Boeing, par le biais de notre ambassade aux Etats-Unis. Nous avons ainsi appris que la version 'passagers' serait produite en 2006 et la version 'fret' sans doute en 2007. Nous avons demandé à DHL d'utiliser ces avions le plus rapidement possible, c'est-à-dire cinq ans après le lancement de leur production.

Aux dires de DHL elle-même, on ne pouvait considérer comme une réponse définitive la note *remarks and comments* qu'elle nous a transmise la semaine dernière. En comparant ces *remarks and comments* et la réponse finale, on constate une différence de taille. Si les *remarks* comportent effectivement des observations sur le prix d'acquisition, c'est seulement dans sa réponse que DHL l'affirme sans ambiguïté : son plan d'entreprise

mais waarbij tegelijk strengere normen gehanteerd zouden worden. De groei zou gerealiseerd worden door toestellen met een *quota count* (QC) van minder dan 4, waar men niet wakker van wordt. Het bedrijf verklaarde dat het minstens vier nachtvluchten met QC12-toestellen nodig had, maar dat die op termijn vervangen zouden worden door de stillere B-757. Dit blijkt zowel uit de notities die de heer Dubois gemaakt heeft tijdens de vergadering als uit de nota die na de vergadering is opgesteld. Deze nota was het voorwerp van een formeel akkoord met DHL-toplui Steissel en Nord.

Sommigen hebben beweerd dat de regering te strenge eisen heeft gesteld, maar die eisen waren wel gebaseerd op de afspraak die we op 14 september met DHL gemaakt hebben! Die nota is trouwens niet blijven liggen tot einde september. Einde juli had ik al een ontmoeting met de betrokken ministers van de gewestregeringen, waarna er nog verschillende ontmoetingen tussen onze medewerkers gevolgd zijn.

Op 23 september kwam DHL dan met het nieuws dat het zestien nachtvluchten met de MD 11 nodig had. We hebben onmiddellijk bevestiging gevraagd en gekregen. Nochtans bevestigde BIAc ons, dat in het schema van het Foxtrot-plan slechts sprake is van acht bewegingen met de MD 11 op 24 uur, waarvan drie nachtbewegingen. Dat komt overeen met wat de heer Nord in juli gezegd had: drie à vier nachtvluchten.

Tijdens het overleg met de Vlaamse en de federale regering van 28 september zei DHL veertien nachtvluchten met de MD 11 nodig te hebben tot de vervanging van deze toestellen. De groei zou grotendeels met stillere toestellen worden gerealiseerd. Via onze ambassade in de Verenigde Staten hebben wij navraag laten doen bij Boeing over de B-757. Men liet ons weten dat de passagiersversie in 2006 in productie zou worden genomen, de vrachtversie waarschijnlijk in 2007. We hebben DHL gevraagd om deze toestellen zo snel mogelijk in gebruik te nemen, dit wil zeggen vijf jaar na de start van de productie.

De *remarks and comments* die DHL ons vorige week bezorgd heeft, mochten volgens DHL zelf niet worden opgevat als een definitief antwoord. Als men de *remarks and comments* vergelijkt met het uiteindelijke antwoord, stelt men een belangrijk verschil vast: de *remarks* bevatten weliswaar opmerkingen over de aankoopprijs, maar pas in het antwoord stelt DHL ondubbelzinnig dat zijn businessplan geen ruimte laat om nieuwe toestellen

ne lui laisse pas de marge pour l'acquisition de nouveaux avions. Pour des impératifs économiques, l'entreprise recourt exclusivement à des avions destinés au transport de passagers, de seconde main et amortis. Ceci signifie que DHL ne peut recourir aux B-757 qu'après 2018, ce qu'on ne pouvait déduire des *remarks and comments*.

Nous avons tout mis en œuvre pour trouver une solution. Je croyais avoir la base d'un accord le 13 juillet : à cette date, un accord écrit a été conclu entre le gouvernement, la BIAC et la direction de DHL. Il est possible que cet accord ne soit pas économiquement viable pour l'entreprise, mais le gouvernement ne peut agir que sur la base d'un accord écrit.

Au cours des mois et des années à venir, il faudra attirer à l'aéroport des investissements qui permettront de compenser la perte. Ce n'est pas pour rien que le gouvernement a présenté le projet Diabolo dans le cadre du plan d'investissement de la SNCB. Un meilleur désenclavement ferroviaire de l'aéroport permettra de développer à plus court terme le trafic passagers. Les vols passagers engendrent moins de nuisances et présentent une valeur ajoutée importante.

01.10 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): La déclaration que nous livre aujourd'hui le premier ministre contraste avec sa déclaration de politique générale. Il ne fait plus son *mea culpa* mais affirme qu'il a abordé le dossier comme il le fallait et qu'il a consenti de nombreux efforts pour le faire aboutir. De telles déclarations sont contraires à la vérité.

Le ministre Anciaux avait admis dès le début du mois de juillet 2004 que, lors du conseil de Gembloux, la véritable raison du report de la décision et de la désignation d'un négociateur était en fait la proximité des élections. Le gouvernement avait peur et ne voulait conclure d'accord qu'avec un nouveau gouvernement bruxellois qui soit suffisamment stable. Les élections n'ont néanmoins pas pris la tournure escomptée.

Le premier ministre aurait dû s'atteler au dossier au lendemain des élections du 13 juin, au lieu de consacrer son attention à des questions comme une éventuelle promotion à la commission européenne. Il aurait dû empêcher la conclusion d'un accord de gouvernement absurde. En effet, s'il existait bien une note à la date du 13 juin, il aurait fallu trancher et associer les Régions à la décision. Le dossier a toutefois été reporté de plus de trois mois, ce qui laissait à DHL tout loisir de modifier sans cesse sa position.

aan te kopen. Om economische redenen wordt er uitsluitend gewerkt met afgeschreven passagiersvliegtuigen. Dit betekent dat DHL de B-757 pas in 2018 kan inzetten, iets wat men niet kon afleiden uit de *remarks and comments*.

We hebben onze uiterste best gedaan om een oplossing te vinden. Ik dacht dat we op 13 juli de basis hadden voor een akkoord: een schriftelijk vastgelegde afspraak tussen de regering, BIAC en de DHL-top. Misschien was die afspraak economisch niet haalbaar voor het bedrijf, maar de regering kan enkel werken op basis van een schriftelijk akkoord.

In de komende maanden en jaren moet onze aandacht gaan naar investeringen in de luchthaven die het verlies kunnen compenseren. Het is niet voor niets dat de regering het Diabolo-project naar voren heeft geschoven in het kader van het investeringsplan van de NMBS. De betere spoorontsluiting van de luchthaven zal haar verdere ontwikkeling als passagiersluchthaven versnellen. Passagiersvluchten zijn minder hinderlijk en hebben toch een hoge toegevoegde waarde.

01.10 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): De verklaring die de eerste minister vandaag aflegt, staat in contrast met zijn beleidsverklaring. Geen *mea culpa* meer, maar de boodschap dat hij het goed had aangepakt en zich heel wat inspanningen had getroost om de zaak tot een goed einde te brengen. Daarmee doet hij de waarheid zwaar geweld aan.

Minister Anciaux gaf begin juli 2004 al toe dat de echte reden om in Gembloers een beslissing uit te stellen en een onderhandelaar aan te duiden, de verkiezingen waren. Men had schrik en wou enkel een akkoord sluiten met een nieuwe, stabiele Brusselse regering. De verkiezingen draaiden echter anders uit dan verwacht.

Meteen na 13 juni had de eerste minister het heft in handen moeten nemen, in plaats van de aandacht te richten op zaken zoals een promotie naar Europa. Hij had een absurd regeerakkoord moeten verhinderen. Als er op 13 juni inderdaad een nota was, had men toen de knoop moeten doorhakken en de Gewesten bij de zaak betrekken. Men schoof de zaken echter meer drie maand voor zich uit en dat gaf DHL een vrijgeleide om zijn standpunt voortdurend te wijzigen.

L'objectif était de préparer une proposition pour le 1^{er} septembre. Le ministre déclare que les intéressés se sont réunis en groupes de travail en août. Le ministre-président M. Leterme a toutefois affirmé au Parlement flamand que la première réunion n'a eu lieu que le 2 septembre. Ce n'est que le 6 septembre qu'une délégation bruxelloise a assisté pour la première fois aux discussions et que l'incompatibilité avec l'accord de gouvernement bruxellois est devenue évidente. En n'organisant pas des réunions régulières en juillet, le premier ministre a favorisé la débâcle.

Un grand nombre de questions restent en suspens. Combien de licenciements y aura-t-il précisément ? Ce chiffre inclut-il des emplois indirects ? À partir de quand sera-t-il procédé aux licenciements ? Quelles mesures d'accompagnement DHL prendra-t-elle ?

Notre commission a reçu des fax, des courriels et des notes se rapportant à des dates précises. Le premier ministre déclare toutefois que tout a déjà été négocié en avril et en mai. Je souhaiterais obtenir de plus amples informations concernant cette période et consulter les rapports de M. Dubois. Ce qui a été transmis à la commission correspond-il à tout ce qu'il a consigné par écrit ?

01.11 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Lorsque l'on négocie avec une entreprise comme DHL, on ne rédige pas une note tous les jours. On s'efforce d'obtenir progressivement des changements. Le document transmis à la commission est un compte rendu des négociations, sachant qu'il y a également eu une deuxième négociation : la recherche d'une solution de rechange. À cet égard, il y a également des documents provenant des autres aéroports.

La note Dubois signalait qu'il y avait un problème et qu'aucune solution n'avait pu être dégagée. C'est pourquoi il a été opté pour une autre méthode de travail lors de la réunion en question.

01.12 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Je prends acte qu'il n'y a pas de documents importants rédigés par M. Dubois, outre ceux qui ont été transmis.

Le dossier n'est pas clos. On ne peut plus attendre à nouveau des mois, voire des années, avant de négocier avec Bruxelles une dispersion efficace des vols de nuit. Je crains que ce dossier ne soit rangé au placard dès demain et qu'il ne soit plus question d'une politique de dispersion digne de ce

Het was de bedoeling om tegen 1 september een voorstel klaar te hebben. Volgens de minister is men in augustus bijeengekomen in werkgroepen. Minister-president Leterme verklaarde in het Vlaams Parlement nochtans dat de eerste vergadering pas op 2 september plaatsvond. Pas op 6 september was een Brusselse delegatie aanwezig en werd de onverenigbaarheid met het Brusselse regeerakkoord duidelijk. Door niet intensief te vergaderen in juli, heeft de eerste minister het debacle mee in de hand gewerkt.

Ik kreeg geen antwoord op heel wat vragen. Hoeveel ontslagen komen er precies? Zijn indirecte arbeidsplaatsen daarin inbegrepen? Vanaf wanneer vallen de ontslagen? Welke begeleidingsmaatregelen neemt DHL?

We kregen in deze commissie faxen, mails en nota's die op bepaalde data slaan. De eerste minister zegt echter dat er al werd onderhandeld in april en mei. Ik had graag meer informatie over die periode. Ik kijk ook graag de rapporten van de heer Dubois in. Is wat aan de commissie werd bezorgd, alles wat hij op papier heeft gezet?

01.11 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Praat men met een bedrijf zoals DHL, dan maakt men daarover niet elke dag een nota. Men probeert langzaamaan tot wijzigingen te komen. Wat de commissie kreeg, is het verslag van de onderhandelingen, wetende dat er ook een tweede onderhandeling was: het onderzoek naar een alternatieve piste. In dat verband zijn er documenten van de andere luchthavens.

De nota-Dubois meldde dat er een probleem was en dat men niet tot een oplossing kwam. Daarom heeft men op de bewuste vergadering op een andere manier gewerkt.

01.12 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Ik neem er acte van dat er, behalve de verschafte, geen belangrijke documenten van de heer Dubois bestaan.

Het verhaal is niet afgelopen. Men mag niet weer maanden of jaren gaan wachten vooraleer met Brussel te onderhandelen over een efficiënte spreiding van de nachtvluchten. Ik vrees dat dit dossier na vandaag de kelder ingaat en dat van een ernstig spreidingsbeleid, inclusief infrastructuurwerkzaamheden, geen sprake meer

nom ni de travaux d'infrastructure. Envisage-t-on une répartition maximale ? Cette question ne peut pas attendre 2007 ou 2008, lorsque d'autres sociétés compenseront le déclin de DHL.

01.13 Pieter De Crem (CD&V): Nous soutenons le gouvernement dans le dossier Diabolo.

Pour le ministre Vande Lanotte, tout a commencé en janvier 2004. Mais dès janvier 2003, DHL avait adressé à vingt-deux aéroports internationaux un cahier des charges où elle demandait notamment 34.000 vols de nuit. Or ce point n'apparaît pas dans la discussion. La raison en est peut-être qu'il est très délicat pour le gouvernement d'y faire référence dans la mesure où il en dit long sur les engagements qu'il a souscrits.

01.14 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): A ce moment-là, la demande que vous évoquez était adressée à BIAC. Il est assez logique, me semble-t-il, que le gouvernement ne soit pas associé à une phase préparatoire. Ce dossier n'a abouti sur la table du gouvernement que fin 2003, début 2004, lorsque BIAC a estimé ne pas pouvoir répondre sérieusement à cette demande de DHL. Toutefois, adresser une requête directement au gouvernement n'a guère de sens. Donc, il ne me paraît pas correct de considérer que le point de départ de toute cette affaire est le moment où DHL a écrit aux aéroports.

01.15 Pieter De Crem (CD&V): Il est faux de prétendre que tout ceci ne concernerait qu'indirectement le gouvernement. Dans la réponse à DHL, c'est BIAC qui a sorti le scénario *off-site* de 100 hectares, après quoi le premier ministre a proposé la piste d'un deuxième siège d'exploitation. On ne peut décemment affirmer que le dossier n'a été lancé que le 1^{er} janvier 2004.

01.16 Guy Verhofstadt, premier ministre (en néerlandais): Je pense que nous avons rappelé correctement l'historique des démarches entreprises depuis le Conseil des ministres de Gembloux.

01.17 Pieter De Crem (CD&V): Gembloux n'est pas le point de départ du dossier DHL.

Ce qu'affirme le ministre Vande Lanotte concernant la note dite des *questions and remarks* n'est pas exact. Le texte daté des 11 et 12 octobre est l'original. La réponse officielle est en fait une copie de ce texte.

Le premier ministre savait que bien des choses se

zal zijn. Komt er een maximale spreiding? Men kan niet wachten tot 2007 of 2008, het tijdstip waarop andere maatschappijen de terugval van DHL zullen compenseren.

01.13 Pieter De Crem (CD&V): Wij steunen de regering inzake het Diabolo-project.

Minister Vande Lanotte begint zijn verhaal in januari 2004. Nochtans werd al in januari 2003 een lastenboek naar tweeëntwintig internationale luchthavens gestuurd. Daarin stond onder meer de vraag naar 34.000 nachtvluchten. Dat komt in de discussie blijkbaar niet ter sprake. Misschien is dat wel omdat het een pijnlijke referentie is en veel zegt over het engagement van de regering.

01.14 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): De vraag was op dat moment gericht aan BIAC. Het is vrij logisch dat de regering niet wordt betrokken bij een voorbereidende fase. Pas eind 2003, begin 2004, toen BIAC vond dat het zelf niet op een ernstige manier zou kunnen antwoorden, is het dossier op de regeringstafel beland. Het heeft echter geen zin om met elke vraag meteen naar de regering te stappen. Het moment waarop de luchthavens werden aangeschreven, als startpunt beschouwen, is dus niet correct.

01.15 Pieter De Crem (CD&V): Het klopt niet dat dit alles maar zijdelings iets met de regering te maken zou hebben. In het antwoord aan DHL kwam BIAC immers met het *off-sitescenario* van 100 hectaren op de proppen. Daarop stelde de eerste minister een tweede exploitatiezetel voor. Men kan echt niet zeggen dat het dossier pas op 1 januari 2004 begon.

01.16 Eerste minister Guy Verhofstadt (Nederlands): Ik denk dat wij een goed overzicht gaven van de stappen die sinds Gembloux werden gezet.

01.17 Pieter De Crem (CD&V): Gembloux is niet het jaar nul van het DHL-dossier.

Wat minister Vande Lanotte zegt over de *questions and remarks*-nota is niet waar. De tekst van 11 en 12 oktober is het origineel. Het officiële antwoord is eigenlijk een kopie daarvan.

De premier wist dat er heel wat op til was.

préparaient.

Certes, le gouvernement a consenti des efforts, mais ceux-ci se sont hélas révélés insuffisants en raison d'un certain nombre d'erreurs. La note du 18 octobre stipule que si le scénario d'extension s'avérait irréalisable, DHL conviendrait avec les différents gouvernements de moyens destinés à garantir la stabilité au cours de la période transitoire précédant le départ. Le premier ministre avait déjà été informé dans la réponse de lundi que le dossier risquait de capoter. Il ressort de la réponse d'aujourd'hui que des erreurs d'appréciation ont été commises. Les négociations finales étaient vouées à l'échec. Le chiffre de 34.000 vols de nuit avancé par le gouvernement a d'emblée faussé le jeu.

Un scénario d'extension est-il toujours envisageable ? Les informations relatives aux MD11 ne sont pas toujours correctes. Nous sommes disposés à collaborer à un scénario d'extension.

Uiteraard heeft de regering inspanningen gedaan. Helaas zijn die onvoldoende gebleken door een aantal fouten. In de nota van 18 oktober staat dat, voor het geval het groeiscenario niet mogelijk zou zijn, DHL zal spreken met de regeringen over middelen om stabiliteit in de interimperiode tot het vertrek te verzekeren. De premier was reeds in het antwoord van maandag geïnformeerd dat de zaak slecht kon aflopen. Uit het antwoord van vandaag blijkt dat er inschattingfouten zijn gemaakt. De finale onderhandelingen waren gedoemd om te mislukken. Dat de regering 34.000 nachtvluchten naar voren bracht, is het begin van de misleiding geweest in het dossier.

Bestaat er nog altijd een mogelijkheid om een groeiscenario te realiseren? De informatie over de MD11 is niet altijd correct. Wij willen meewerken aan een groeiscenario.

01.18 Melchior Wathelet (cdH): Vous avez clarifié certains points. Mais votre méthode suscite des critiques, notamment lorsqu'on voit votre gymnastique pendant les discussions. Par ailleurs, vous n'avez pas répondu aux questions de fond : le plan de dispersion, les mesures d'accompagnement pour les travailleurs qui vont perdre leur emploi ainsi que le développement de Zaventem tant du point de vue économique qu'écologique.

01.18 Melchior Wathelet (cdH): Over een aantal punten heeft u duidelijkheid verschaft. Maar uw werkwijze is vatbaar voor kritiek, zeker als we denken aan de bokkensprongen die u tijdens de besprekingen gemaakt heeft. U heeft trouwens niet geantwoord op de fundamentele vragen over het spreidingsplan, de begeleidende maatregelen voor de werknemers die hun baan zullen verliezen en de economische en ecologische ontwikkeling van Zaventem.

01.19 Karine Lalieux (PS): Je constate que les trois Régions et le Fédéral semblent prêts à collaborer pour harmoniser les normes de bruit, pour s'accorder sur l'aménagement du territoire, et pour établir un cadastre du bruit. Ce dernier est indispensable car le plan de dispersion pose problème.

01.19 Karine Lalieux (PS): Ik stel vast dat de drie Gewesten en de federale overheid blijkbaar bereid zijn samen te gaan zitten om de geluidsnormen te harmoniseren, om tot een vergelijk te komen inzake de ruimtelijke ordening en om een geluidskadaster op te stellen. Dit laatste moet er zeker komen want het spreidingsplan zorgt voor problemen.

01.20 Jean-Marc Nollet (ECOLO): Vous dites que tout est la faute de DHL.

01.20 Jean-Marc Nollet (ECOLO): U schuift alle schuld in de schoenen van DHL.

01.21 Guy Verhofstadt, premier ministre (*en français*) : Vous êtes aussi un peu responsable !

01.21 Guy Verhofstadt, premier ministre (*Frans*): U bent ook een beetje verantwoordelijk!

01.22 Jean-Marc Nollet (ECOLO): Vous n'avez pas parlé de ce qui a été fait au niveau européen ni du plan de dispersion. Je ne suis pas convaincu par toutes vos réponses.

01.22 Jean-Marc Nollet (ECOLO): U had het niet over wat op het Europese niveau werd ondernomen en evenmin over het spreidingsplan. Uw antwoord was niet helemaal overtuigend.

01.23 Luc Van Biesen (VLD): En dépit de cette journée noire pour notre région, qui est lourdement frappée, je conserve quelque optimisme. Il y a quelque temps encore, des personnalités politiques

01.23 Luc Van Biesen (VLD): Ondanks deze dramatische dag voor onze sterk geteisterde regio, bewaar ik toch enig optimisme. Een tijd geleden stelde een groep vooraanstaanden de plaats van

de premier plan avaient remis en question le lieu d'implantation de l'aéroport. Il existe aujourd'hui des perspectives d'avenir. Un cadre en assure la croissance. Nous pourrions continuer à développer Zaventem.

01.24 **Guy Verhofstadt**, premier ministre (*en néerlandais*): Je mets la réponse du 18 octobre à votre disposition.

Entre la réponse du 18 octobre et la note des *questions and comments*, il y a un abîme. La note traite de 16 paragraphes différents, alors que la réponse traduit la position de DHL. Ces deux textes sont totalement différents sur des points essentiels. La première note fait état de huit mouvements pour le MD-11, la réponse du 18 octobre n'en mentionne que quatre. La première note évoque de nouveaux vols de nuit intercontinentaux, la réponse définitive ne parle que de l'achat d'avions d'occasion. La note des *questions and comments* n'avance aucune date, alors que dans le texte du 18 octobre, on affirme ne pas pouvoir agir avant 2018. Contrairement à la réponse du 18 octobre, la première note ne souffle mot du contexte environnemental ni du scénario du hub régional.

01.25 **Pieter De Crem** (CD&V): Je ne me réfère aucunement au passage sur les Boeings 757 dans les *questions and remarks*.

01.26 **Guy Verhofstadt**, premier ministre (*en néerlandais*): C'est qu'il y a une différence de taille entre des avions d'occasion et des appareils flambant neufs.

Motions

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

Une première motion de recommandation a été déposée par MM. Bart Laeremans, Gerolf Annemans, Hagen Goyvaerts et Ortwin Depoortere et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu les interpellations de MM. Bart Laeremans et Pieter De Crem, de Mme Karine Lalieux et de MM. Luc Van Biesen et Hans Bonte et la réponse du premier ministre et du vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques,
demande au gouvernement

1. de mettre tout en œuvre pour que des emplois nouveaux et durables puissent être créés à

de luchthaven ter discussie. Voor de toekomst staan we nu een stap verder. Er is een kader om verder te groeien. We kunnen Zaventem verder uitbouwen.

01.24 Eerste minister **Guy Verhofstadt** (*Nederlands*): Ik stel het antwoord van 18 oktober ter beschikking.

Er is een enorme afstand tussen het antwoord van 18 oktober en de *questions and comments*-nota. De nota gaat over zestien verschillende paragrafen, terwijl het antwoord de positie weergeeft van DHL. Op essentiële punten zijn ze totaal verschillend. In de eerste nota spreekt men over acht bewegingen voor de MD11, in het antwoord van 18 oktober zijn het er slechts vier. De eerste nota spreekt over nieuwe intercontinentale nachtvluchten, terwijl het definitieve antwoord de aankoop van tweedehandstoestellen vermeldt. In de *questions and comments*-nota is er geen sprake van een datum, terwijl men op 18 oktober stelt dat men het niet kan doen vóór 2018. In de eerste nota is in tegenstelling tot het antwoord van 18 oktober geen sprake van de *environmental context* en het *regional hub scenario*.

01.25 **Pieter De Crem** (CD&V): Ik verwijs helemaal niet naar de passage over de Boeings 757 in de *Questions and remarks*.

01.26 Eerste minister **Guy Verhofstadt** (*Nederlands*): Er is wel een heel verschil tussen tweedehandstoestellen en toestellen die gloednieuw zijn.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een eerste motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Bart Laeremans, Gerolf Annemans, Hagen Goyvaerts en Ortwin Depoortere en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellaties van de heren Bart Laeremans en Pieter De Crem, van mevrouw Karine Lalieux en van de heren Luc Van Biesen en Hans Bonte
en het antwoord van de eerste minister en van de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven,
vraagt de regering

1. alles in het werk te stellen opdat er bij de

Zaventem de façon à ce que les travailleurs de DHL se voient offrir de nouvelles perspectives d'emploi;

2. de faire toute la transparence sur les négociations qui ont été menées avec DHL en déposant tous les documents y afférents, entre autres les rapports de Steve Dubois;

3. - d'offrir à court terme la garantie que les vols de jour comme de nuit soient l'objet d'une répartition maximale et que Bruxelles supporte la part qui, proportionnellement, lui incombe;

- de faire aussi réaliser sans délai tous les travaux d'infrastructure qui deviendront de ce fait nécessaires."

Une deuxième motion de recommandation a été déposée par Mme Simonne Creyf, M. Carl Devlies, Mmes Liesbeth Van der Auwera et Trees Pieters et M. Pieter De Crem et est libellée comme suit:

"La Chambre, ayant entendu les interpellations de MM. Bart Laeremans et Pieter De Crem, de Mme Karine Lalieux et de MM. Luc Van Biesen et Hans Bonte et la réponse du premier ministre et du vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques, constate

- que le premier ministre a caché au Parlement des informations essentielles concernant le dossier DHL;

- que le premier ministre a préparé ce dossier tardivement et sans le soin requis;

- que le problème d'une répartition équitable des vols de nuit n'est toujours pas résolu, et demande au gouvernement

- de communiquer à la Chambre toutes les prises de position et propositions du gouvernement fédéral et toutes les réponses et notes de DHL;

- de prendre, en concertation avec le gouvernement flamand, toutes les initiatives possibles pour attirer de nouveaux investisseurs à l'aéroport de Zaventem et de fournir le maximum d'efforts pour créer de nouveaux emplois à l'aéroport et dans ses environs."

Une motion pure et simple a été déposée par M. Geert Lambert, Mme Sophie Pécriaux, M. Luc Van Biesen et Mme Anne Barzin.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

La réunion publique de commission est levée à 18h.30.

luchthaven van Zaventem nieuwe, duurzame arbeidsplaatsen kunnen gecreëerd worden zodat de DHL-werknemers opnieuw perspectief op werk krijgen;

2. volledige transparantie te bieden over de besprekingen die met DHL werden gevoerd door de neerlegging van alle documenten terzake, waaronder de rapporten van Steve Dubois;

3. - op korte termijn de zekerheid te bieden dat de nacht- en dagvluchten maximaal zouden gespreid worden en dat Brussel zijn evenredig aandeel zou dragen;

- alle infrastructuurwerken die daarvoor noodzakelijk zijn zonder uitstel te laten uitvoeren."

Een tweede motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Simonne Creyf, de heer Carl Devlies, de dames Liesbeth Van der Auwera en Trees Pieters en de heer Pieter De Crem en luidt als volgt

"De Kamer, gehoord de interpellaties van de heren Bart Laeremans en Pieter De Crem, van mevrouw Karine Lalieux en van de heren Luc Van Biesen en Hans Bonte

en het antwoord van de eerste minister en van de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven,

stelt vast

- dat de eerste minister het Parlement inzake het DHL-dossier essentiële informatie heeft onthouden;

- dat de eerste minister het dossier laattijdig en onzorgvuldig heeft voorbereid;

- dat het probleem van de billijke spreiding van de nachtvluchten nog steeds niet is opgelost;

verzoekt de regering

- aan de Kamer alle uitwisseling van standpunten en voorstellen van de federale regering en de antwoorden en nota's van DHL over te maken;

- om in overleg met de Vlaamse regering alle mogelijke initiatieven te nemen om nieuwe investeerders op de luchthaven van Zaventem aan te trekken en alle inspanningen te doen om nieuwe werkgelegenheid in en rond de luchthaven van Zaventem te creëren."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Geert Lambert, mevrouw Sophie Pécriaux, de heer Luc Van Biesen en mevrouw Anne Barzin.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.30 uur.