



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

RÉUNION COMMUNE DE LA COMMISSION DE
L'ECONOMIE, DE LA POLITIQUE SCIENTIFIQUE,
DE L'EDUCATION, DES INSTITUTIONS
SCIENTIFIQUES ET CULTURELLES NATIONALES,
DES CLASSES MOYENNES ET DE L'AGRICULTURE
ET DE LA COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE,
DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES
PUBLIQUES

GEMEENSCHAPPELIJKE VERGADERING VAN DE
COMMISSIE VOOR HET BEDRIJFSLEVEN, HET
WETENSCHAPSBELEID, HET ONDERWIJS, DE
NATIONALE WETENSCHAPPELIJKE EN
CULTURELE INSTELLINGEN, DE MIDDENSTAND
EN DE LANDBOUW EN DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

mardi

21-09-2004

Après-midi

dinsdag

21-09-2004

Namiddag

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

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

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

SOMMAIRE

Exposé du premier ministre sur la situation concernant DHL et interpellations et question jointes de	3
- 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**, **Hans Bonte**, **Patrick De Groote**, **Melchior Wathelet**, président du groupe cdH, **Willy Cortois**, **Olivier Chastel**, **François-Xavier de Donnea**, **Olivier Maingain**, **Jo Vandeuren**, **Daniel Bacquelaine**, président du groupe MR

Motions

39

INHOUD

Toelichting door de eerste minister over de stand van zaken inzake DHL en samengevoegde interpellaties en vraag van	3
- 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

Sprekers: **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**, **Hans Bonte**, **Patrick De Groote**, **Melchior Wathelet**, voorzitter van de cdH-fractie, **Willy Cortois**, **Olivier Chastel**, **François-Xavier de Donnea**, **Olivier Maingain**, **Jo Vandeuren**, **Daniel Bacquelaine**, voorzitter van de MR-fractie

Moties

39

REUNION COMMUNE DE LA
COMMISSION DE L'ECONOMIE,
DE LA POLITIQUE SCIENTIFIQUE,
DE L'EDUCATION, DES
INSTITUTIONS SCIENTIFIQUES
ET CULTURELLES NATIONALES,
DES CLASSES MOYENNES ET DE
L'AGRICULTURE ET DE LA
COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES
ENTREPRISES PUBLIQUES

du

MARDI 21 SEPTEMBRE 2004

Après-midi

GEMEENSCHAPPELIJKE
VERGADERING VAN DE
COMMISSIE VOOR HET
BEDRIJFSLEVEN, HET
WETENSCHAPSBELEID, HET
ONDERWIJS, DE NATIONALE
WETENSCHAPPELIJKE EN
CULTURELE INSTELLINGEN, DE
MIDDENSTAND EN DE
LANDBOUW EN DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR,
HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 21 SEPTEMBER 2004

Namiddag

La séance est ouverte à 14.25 heures par MM. Paul Tant et Francis Van den Eynde, présidents.
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 herwaardering 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.

*De vergadering wordt geschorst om 14.45 uur.
La séance est suspendue à 14.45 heures.*

*De vergadering wordt hervat om 15.04 uur.
La séance est reprise à 15.04 heures.*

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

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: Nous nous efforçons de convenir d'une procédure appropriée. Nul ne sait quand le Premier ministre arrivera mais ce sera en

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

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.

Voorzitter Francis Van den Eynde: Tenzij hij niet komt.

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

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? Het is een schande. Hij kan niks zeggen over de begroting, hij kan niks zeggen over Brussel-Halle-Vilvoorde! Laat hem dan zwijgen. Dat hij ophoept.

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?

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.

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): De premier is in de laatste rechte lijn om een akkoord te bereiken over DHL. Dit is een zeer belangrijk dossier, zowel voor de regio als voor het land, dat enkele uren extra rechtvaardigt. Laat ons om 18.00 uur terug samenkomen om te kijken waar we staan. Hopelijk nemen alle regeringen de verantwoordelijkheid op en is het probleem dan opgelost.

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): 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, desnoods vandaag nog. De voorzitters moeten er akte van nemen dat de premier in gebreke blijft.

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.

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 belsignaal of uiterlijk tot 18.00 uur. *(Protest van de heer Annemans)*

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)*

*De vergadering wordt geschorst om 15.10 uur.
La séance est suspendue à 15.10 heures.*

*De vergadering wordt hervat om 17.33 uur.
La séance est reprise à 17.33 heures.*

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

interpellaties en vraag van

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

- 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 Corts 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)

Voorzitter Francis Van den Eynde: De premier wil beginnen, maar u zult begrijpen dat ik graag wacht op mijn collega-voorzitter. Wij hebben zo lang gewacht op de premier. Mijn collega-voorzitter is ook op komst.

Voorzitter Paul Tant: Mijnheer de eerste minister, collega's, wij hadden daarnet de afspraak gemaakt om als het kon nog voor zes uur – dat is ook gelukt – de toelichting te horen van de eerste minister.

Wat het verloop van de werkzaamheden betreft, bevinden wij ons enigszins in een dubbel scenario. Een mededeling – in welke vorm dan ook – van de regering opent de mogelijkheid tot een parlementair debat. Aan iedereen die het wil horen en daarvan gebruik wenst te maken, deel ik nog mee dat na de interpellanten elk lid van de Kamer, indien gewenst, kan interveniëren in het debat. Na de toelichting van de premier komen dus eerst de interpellanten aan het woord en nadien eventueel andere sprekers. Mijnheer de eerste minister, ik geef u het woord voor uw toelichting.

01.01 Eerste minister **Guy Verhofstadt:** Heren voorzitters, ik wil mij eerst bij de leden van beide commissies verontschuldigen voor het feit dat het niet mogelijk was om hier om 14.15 uur aanwezig te zijn. Ik dank de voorzitter van de Kamer, beide voorzitters van de

01.01 **Guy Verhofstadt,** premier ministre: Je vous prie d'excuser mon retard. Il est dû au fait que les négociations sur ce dossier crucial

commissies en de leden van de commissies dat zij op mijn vraag zijn willen ingaan. Collega's, ik was namelijk volop verwickeld in onderhandelingen over wat ik een van de kapitale dossiers van vandaag en van deze regering zou willen noemen. Het Parlement zal het mij niet kwalijk nemen dat ik getracht heb om dat eerst af te handelen en om daarna onmiddellijk verslag te komen uitbrengen aan het Parlement over de stand van zaken in het dossier van DHL.

Heren voorzitters, ten eerste, België, ons land, heeft volgens mij een belangrijke toekomst op het vlak van logistiek. Het is niet omdat wij dag in dag uit geconfronteerd worden met een aantal neveneffecten van deze activiteit dat we mogen vergeten dat ons land in het hart van Europa ligt. Het is schitterend gelegen om een centrale pool te zijn voor logistieke activiteiten. Logistieke activiteiten zullen in onze moderne tijd uiteraard steeds belangrijker worden.

Het is juist dat DHL reeds geruime tijd geleden heeft bekendgemaakt dat het van plan is en geïnteresseerd is om haar activiteiten in België, die ze vandaag reeds ontwikkelt, verder uit te breiden in de vorm van het creëren van een Europees operationeel centrum in België, een knooppunt voor heel Europa dat duizenden bijkomende arbeidsplaatsen, direct en indirect, zou kunnen tot stand brengen.

Deze regering en ik geloven in de logistieke toekomst van België. Het was dus evident dat wij met DHL op zoek gingen naar een realistisch groeiscenario voor het bedrijf. Met een realistisch groeiscenario bedoel ik een scenario waarbij de omgeving en de ecologische aspecten uiteraard niet worden vergeten en waarbij men een groei van het bedrijf toelaat, uiteraard binnen de klijtlijnen van de mogelijkheden in en rond onze nationale luchthaven van Zaventem. Dat is de zoektocht die wij de voorbije weken en maanden hebben gedaan. Wij zijn in januari begonnen met gesprekken met DHL, trouwens onder leiding van een ambtenaar die wij daarvoor speciaal hebben aangetrokken. Dat is de heer Steve Dubois. Die onderhandelingen hebben in de loop van de maanden juli en augustus tot een afspraak geleid, een realistisch scenario met DHL om het bedrijf te laten groeien middels in totaal 22.100 nachtvluchten die door het bedrijf zouden kunnen worden ondernomen.

Heren voorzitters, ik weet ook wel dat een van de technische scenario's die altijd mogelijk is, de afbouw van DHL is. Dat is echter nooit een scenario geweest. Voor mij zal de afbouw van DHL nooit een scenario zijn. Als er kansen zijn om een bedrijf als DHL te laten groeien in ons land, dan moeten wij niet denken aan afbouwscenario's, maar aan groeiscenario's, aan het geven van kansen aan dat bedrijf om volwaardig verder te kunnen blijven uitgroeien. Het is al een volwaardig bedrijf, want het is de grootste logistieke tak in de wereld.

Ik heb de voorbije weken, en voornamelijk de laatste dagen, gepoogd daarover een eensgezindheid te bereiken met de twee Gewesten die daarbij rechtstreeks zijn betrokken, namelijk het Brusselse en het Vlaamse Gewest, en met de Brusselse en de Vlaamse regering. U weet immers dat bij de uitbreiding van een bedrijf als DHL er ongeveer 60 tot 70 – ik laat dat in het midden – instrumenten, middelen, bevoegdheden, mechanismen zijn die niet behoren tot de bevoegdheid van de federale overheid, maar tot de bevoegdheid van de gewestelijke overheid. Het is evident dat indien men een toekomst

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 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

wil geven aan een sterk bedrijf zoals DHL dat nu al zwaar is ingeplant op onze nationale luchthaven, men daarvoor een samenwerkingsakkoord moet sluiten. Daarbij moeten de twee betrokken Gewesten en de federale overheid samen hun schouders zetten onder de groei en de expansie van dat bedrijf en met andere woorden de verschillende problemen regelen die zich terzake stellen, zoals onder meer de problemen van ruimtelijke ordening en van wegenaanleg. Al die aspecten hebben met andere woorden te maken met de ontwikkeling van het bedrijf.

Welnu, ik heb de voorbije dagen gepoogd iedereen – de Vlaamse, de Brusselse en uiteraard de federale regering – op dezelfde lijn te krijgen, met name te kiezen voor een realistisch groeiscenario van 22.100 nachtvluchten voor DHL, mits het maken van een aantal klare en duidelijke afspraken op het vlak van het beperken van de geluidshinder en het moderniseren van de vloot zodat het geen ongebreidelde expansie wordt of een expansie die alleen in het nadeel is van degenen die rond de luchthaven wonen of in de luchthaven werken.

Heren voorzitters, ik heb, na een aantal belangrijke vergaderingen met de Gewesten, samen met de federale regering eensgezind een document – dat is het document dat ik heb uitgedeeld – opgesteld dat de Gewesten moet toelaten om de groei van DHL mogelijk te maken. Ik veronderstel dat de Franstalige versie van het document ondertussen is uitgedeeld. Er is ook een Nederlandstalig document, dat onmiddellijk ter beschikking van de leden van de commissie zal worden gesteld. Ik moet immers open kaart spelen met de commissie. Dat document is het document dat de federale regering heeft overhandigd aan de Brusselse regering en aan de Vlaamse regering als een compromisscenario, zoals wij dat noemen, waarin iedereen zich zou moeten herkennen en dat ervoor kan zorgen dat die duizenden directe en indirecte jobs kunnen worden gecreëerd in dat bedrijf, zijnde DHL.

Ik wil er onmiddellijk aan toevoegen dat wij de voorbije uren en dagen goede gesprekken met de beide regeringen, de Vlaamse en de Brusselse regering, hebben gevoerd. Het is spijtig genoeg voor deze beide regeringen echter niet mogelijk geweest om vandaag al een positief antwoord te geven op dat scenario. Ik heb dus aan beide regeringen gevraagd om morgen bijeen te komen en mij morgen ook te laten weten of zij met dat scenario en met het voorstel van de federale regering akkoord kunnen gaan. Willen zij met andere woorden de genoemde groeikansen geven aan DHL, die het bedrijf binnen de contouren van het voorstel volgens mij verdient? Ik heb ook gevraagd dat zij, indien zij bereid zijn om dat te doen, mij dit zouden laten weten.

Dan kan ik morgen de vertegenwoordigers van beide regeringen opnieuw zien om dan, als zij ermee kunnen instemmen, een gezamenlijke conclusie tot stand te brengen.

Waarvan gaat dit voorstel uit? Wij gaan ervan uit, heren voorzitters, geachte collega's, dat het mogelijk moet zijn om 22.100 nachtvluchten door DHL op termijn toe te laten, anders kan het bedrijf niet uitbreiden en komt men automatisch terecht in een afbouwscenario waarbij DHL inkrimpt tot een plaatselijke hub met de administratieve zetel. Dit scenario gaat ervan uit dat er een Europese operationele zetel komt,

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.

verder uitgebreid in Zaventem, plus de administrative zetel. Dit scenario gaat ervan uit dat daarvoor in en rond Zaventem 28.000 nachtvluchten nodig zijn: 22.000 uiteraard voor DHL en dan enkele duizenden nachtvluchten voor de andere operatoren die daar 's nachts activiteiten kennen. Daarbij hebben wij een belangrijke doorbraak geprobeerd te verwezenlijken door bij het spreken over de nachtvluchten in en rond Zaventem niet de occasionele nachtvluchten te tellen, die men trouwens niet in de hand heeft. Denk aan een aankomst die te laat is of aan humanitaire vluchten of het leger en dergelijke. Wij moeten ons concentreren op de 28.000 nachtvluchten die werkelijk door commerciële maatschappijen als DHL tot stand worden gebracht. Daarvan zijn er uiteraard 22.000 voor DHL.

Dat betekent, en dat zeg ik er onmiddellijk bij, heren voorzitters, het doorbreken van een grens die tot hiertoe was vastgelegd met betrekking tot de nachtvluchten rond Zaventem, namelijk deze van 25.000 nachtvluchten. Twee jaar geleden, op 24 januari 2003 denk ik, hebben wij bepaald dat er maximaal 25.000 nachtvluchten zouden zijn in en rond Zaventem.

Welnu, de compromisoplossing die wij voor de Gewesten hebben uitgewerkt, omvat een stijging met ongeveer 3.000 bijkomende nachtvluchten tot 28.000, precies om die 22.000 nachtvluchten van DHL mogelijk te maken.

In datzelfde scenario dat wij hebben voorgesteld, hebben wij ook geprobeerd om een aantal problemen weg te werken die de voorbije tijd waren gerezen in verband met de spreiding van die nachtvluchten, het zogenaamde spreidingsplan. Het gaat om heel concrete problemen die zich voordoen op het terrein.

Je vais donner quelques exemples de ces problèmes concrets, vous en retrouverez d'autres dans le texte:

- l'utilisation de la piste 02 pour des atterrissages à grande échelle, qui ont créé du bruit dans un grand nombre de communes, tant en Flandre qu'à Bruxelles;
- le nombre trop élevé de routes concentrées dans ce qu'on appelle l'Oostrand. Trop de routes passent par Sterrebeek, au lieu d'être dispersées sur tout le territoire de l'Oostrand.

J'ai pensé qu'il serait intéressant, au moment où l'on décide d'augmenter le nombre de vols de nuit possibles pour DHL – dans des conditions sur lesquelles je reviendrai plus tard –, de tenter de résoudre certains problèmes grâce au plan de dispersion dans différentes régions autour de Zaventem.

Ces problèmes concrets, on peut les résoudre avec des mesures concrètes qui doivent naturellement faire l'objet d'une décision commune, non seulement de l'État fédéral, même s'il peut présenter et proposer ces mesures, mais aussi des entités fédérées, plus particulièrement de Bruxelles et de la Flandre puisque les Régions sont compétentes en matière de normes de nuisances sonores dans notre pays.

We hadden in dat scenario ook voorzien om verder te gaan met betrekking tot de nachtvluchten in Brussel. Sinds 24 januari 2003 zijn er nachtvluchten in Brussel, die beperkt zijn tot vliegtuigen met een geluidsuitstoot van minder dan 4 QC. Welnu, in het compromis heeft

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.

Le scénario prévoit également une augmentation du nombre de vols de nuit au-dessus de Bruxelles, mais on attendra la modernisation

de federale regering opgenomen dat, eens de modernisering van de vloot achter de rug is, namelijk in 2008 of 2010 – u zult zien dat de datum van 2010 is opgenomen – het ook moet mogelijk zijn dat die modernere, minder geluidsvolle vliegtuigen de Kanaalroute boven Brussel zouden gebruiken.

Nog veel belangrijker, heren voorzitters, het is niet alleen een kwestie van het toelaten van meer nachtvluchten, in casu 28.000 in plaats van 25.000. Het is evident dat zo'n activiteit zich pas kan ontwikkelen wanneer ook heel klare en duidelijke initiatieven, acties en nieuwe beslissingen worden genomen op het vlak van de geluidsoverlast in en rond Zaventem.

Welke zijn die? Het belangrijkste voorstel in het compromis is dat de totale geluidsoverlast rond Zaventem, de globale quota count, moet dalen van 84.000 naar 73.000. Meer nachtvluchten met een modernere vloot laten toe het totale geluidsniveau op een betekenisvolle manier naar beneden te halen, tot 73.000.

Het tweede, heel belangrijke punt is de modernisering van de vloot van DHL. Vandaag heeft DHL al zeer geluidsarme vliegtuigen B757, maar dat is voornamelijk voor de korte afstand. Welnu, wij hebben met DHL een modernisering van die vloot onderhandeld, waarbij tussen 2008 en 2010 ook de vliegtuigen Airbus 300, die meer geluid uitstoten, zullen worden vervangen tegen uiterlijk 2010, zodoende dat de quota count niet 12, maar minder dan 8 wordt. In het moderniseringsprogramma staat dat zelfs het zeer zware intercontinentale vliegtuig McDonald Douglas 11, dat ook een geluidsuitstoot heeft van 11 tot 12 QC, zo snel mogelijk – uiterlijk in 2015 – zou worden vervangen door een geluidsarm vliegtuig, in casu een 777 cargoversie, met een geluidsuitstoot van minder dan 8.

Wat hier als scenario op tafel ligt, is niet alleen een uitbreiding van de activiteit en van de tewerkstelling van DHL op Zaventem of beter gezegd net buiten de luchthaven. U zult merken in het document dat het een offsite voorstel is; de nieuwe activiteit zou zich dus buiten de perimeter van de luchthaven ontwikkelen. Een essentieel onderdeel is ook de volledige modernisering van de vloot van DHL, uiteraard onderhandeld met DHL, en de volledige daling met ongeveer 11.000 QC ten opzichte van de totale geluidsuitstoot rond Zaventem.

Meer nog dan dat, u zult ook merken dat wij andere vliegtuigmaatschappijen die eveneens nachtvluchten met vliegtuigen met een hoge geluidsuitstoot inleggen, zullen verplichten om binnen eenzelfde schema als DHL hun vloot te moderniseren. Binnen het kader van het voorstel dat de federale regering gedaan heeft aan de beide deelregeringen, zouden de normen voor geluidsuitstoot in ons land nu eens en voor altijd worden geharmoniseerd. Op die manier maken we een einde aan de stupide situatie waarbij een vliegtuig dat in Zaventem landt, twee of soms zelfs drie verschillende geluidsnormen moet respecteren. Die normen zijn niet dezelfde en vaak tegenstrijdig.

Meer nog, het voorstel van compromis bepaalt ook heel duidelijk dat, als een vliegtuig volgens de juiste procedures vliegt en dus met een quota count – een geluidsuitstoot – die niet hoger is dan vastgelegd, het niet meer kan worden beboet. Er wordt dus ook een einde gemaakt – dit is heel belangrijk in het document – aan de inflatie van

de la flotte en 2008 ou en 2010. 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 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

processen die verschillende overheden de voorbije jaren – er zijn er daarvan vaak nog aanhangig – voor diverse rechtbanken in ons land hebben gevoerd. In die geest hebben wij, met een volledige berekening, een voorstel geformuleerd over wie welke investering doet om het project, de essentiële uitbreiding van DHL, mogelijk te maken, met een volledige kalender en met afspraken over wie wat doet op het in totaal honderd hectare grote terrein dat nodig is om het project in de nabije toekomst te realiseren.

Dat is een van de redenen waarom ik hier vandaag niet op tijd kon opdagen. Ik heb gisteren en ook vandaag nog na de vele voorbereidende gesprekken die wij met de Gewesten hebben gehad, met de federale regering gepoogd om daarover met zowel het Brussels Gewest als de Vlaamse regering overeenstemming te bereiken. Dat is spijtig genoeg tot nu toe nog niet gelukt. Ik betreurt dat om de heel eenvoudige reden dat wat hier op het spel staat, veel te belangrijk is om nog lang te aarzelen. Het gaat uiteindelijk om een project dat goed is voor de economische activiteit in ons land en tegelijk er nauwgezet voor zorgt dat de geluidsoverlast rond de luchthaven niet alleen in bedwang kan worden gehouden maar in de toekomst ook kan worden verminderd. Het is te betreuren dat beide regeringen daaraan nog niet hun akkoord hebben kunnen geven.

Nochtans hoop ik dat dit in de komende uren, uiterlijk misschien nog in de loop van morgen, kan gebeuren. Ik denk dat dit een evenwichtig voorstel is en dat er ook bijkomende inspanningen worden gedaan door de verschillende regio's die verbonden zijn met de problematiek van de geluidsoverlast rond de luchthaven, ook met betrekking tot Brussel. Ik heb daarjuist met betrekking tot Brussel trouwens zeer concreet aangegeven wat de bijkomende inspanning is die Brussel in de toekomst zal moeten verrichten wanneer dit akkoord wordt aanvaard. Ik denk dat het zeer redelijk is omdat het gaat over een vloot die dan volledig gemoderniseerd is en die dan veel geluidsarmer is dan in de situatie die wij vandaag de dag kennen.

Si vous le permettez, monsieur le président, je voudrais également lancer un avertissement à ceux qui pensent que la disparition de DHL résoudrait tous les problèmes et que, certes, il y aurait moins d'emplois, mais aussi moins de vols de nuit.

Normalement, l'aéroport de Zaventem offre la possibilité d'effectuer un quota de vols de nuit fixé à 25.000 comme je l'ai déjà indiqué. Ainsi, si une firme logistique comme DHL disparaît, la possibilité est offerte aux autres compagnies d'utiliser ces vols de nuit.

En ce qui concerne la compagnie DHL, je suis certain qu'elle utilisera une flotte très moderne avec des appareils qui, dans leur catégorie en tout cas, ont des "quota count" très bas. Par contre, je ne suis pas aussi certain qu'il en irait de même avec un grand nombre d'autres compagnies qui se substitueraient à DHL.

Bref, si l'on doit discuter de l'avenir de Zaventem, de l'aéroport national, de l'activité économique autour de Zaventem et de l'avenir de DHL, il faut savoir qu'une augmentation de l'activité peut aller de pair, vu la modernisation envisagée et les appareils qui seront achetés, avec une diminution des nuisances sonores, ce qui est naturellement une priorité si l'on veut mener une politique équilibrée autour de Zaventem.

supplémentaire est certes demandé à Bruxelles mais, conjointement, la situation s'améliore également pour Bruxelles.

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 terecht komen, 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.

Nogmaals, ik hoop dat wij van de beide regeringen in de komende uren een positieve reactie op dit compromisvoorstel kunnen verwachten.

Ik kan nog tientallen redenen aanhalen om te komen tot verbeteringen aan een of ander aspect. Sommigen onder u zullen mij daartoe misschien uitdagen? Zou Brussel niet nog meer vluchten voor zijn rekening kunnen nemen? Men zou andere elementen kunnen aanhalen, bijvoorbeeld de quota count, de geluidsuitstoot nog sneller naar beneden halen.

Collega's, als we aan dit bedrijf een toekomst willen geven, moet alles in redelijkheid gebeuren. De redelijkheid in dit dossier, het gezond verstand in dit dossier is gaan voor jobs, voor arbeidsplaatsen in ons land en dat doen in een kader waarbij de geluidsoverlast op een geprogrammeerde manier wordt afgebouwd.

Mijnheer de voorzitter, ik hoop binnenkort opnieuw naar uw commissie te kunnen komen met de instemming van beide regionale regeringen met dit voorstel dat door de federale regering unaniem werd geformuleerd.

Voorzitter Paul Tant: Dank u, mijnheer de eerste minister.

Ik geef dan het woord aan de eerste interpellant, de heer Laeremans. Op de agenda stond een materiële fout. De mensen die daarvan het voorwerp waren, werden daarvan op de hoogte gebracht. Eerst stond geagendeerd dat de heer De Crem als tweede zou interpelleren en de heer Annemans als derde. Er bleek een vergissing te zijn in het moment waarop de interpellaties werden ingediend. Het is een goede regel dat de ene na de andere, in volgorde van indiening, het woord krijgt.

01.02 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Dank u, mijnheer de voorzitter. Mijnheer de eerste minister, u heeft een puinhoop achter u gelaten. Van in het begin dat u aan de macht kwam, hebben u en uw regering het dossier-Zaventem mismeesterd. Eerst met de solobeslissing van Durant in 2000 om de nachtvluchten in een klap af te schaffen, nadien door een waanzinnig concentratiebeleid over de Noordrand op te starten dat uit uw koker is gekomen en vervolgens door het dossier van DHL twintig maanden lang te laten rotten. Dat is wat u heeft gedaan, mijnheer de eerste minister.

Het is niet van januari van dit jaar, maar van januari van vorig jaar dat u weet wat de vragen zijn van DHL. In plaats van daarmee rekening te houden en meteen een vooruitziend beleid te voeren, minstens na de verkiezingen van vorig jaar, heeft u de kop in het zand gestoken, heeft uw regering het probleem altijd maar voor zich uit geschoven. Ook dit jaar heeft u dit dossier opnieuw acht maanden lang bevroren. U heeft langdurige een grote onzekerheid gecreëerd bij zowel de werknemers van DHL als bij de omwonenden. U heeft gegokt, mijnheer de eerste minister, dat Brussel na 13 juni redelijk zou worden en u heeft vooral gehoopt dat u er zelf na 13 juni niet meer bij zou zijn. U wou uw carrière afronden in Europa zodat anderen met de door u geschapen chaos zouden blijven zitten. Na mij de zondvloed, dat is uw beleid geweest van de voorbije jaren, mijnheer de eerste minister. Nu zit u zelf in de chaos. Meer dan ooit blijkt dat u verkeerd heeft gegokt.

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 été d'emblée mal géré. Il y a d'abord eu les cabrioles de Mme Durant, puis l'invraisemblable 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.

(Onderlinge gesprekken)

Voorzitter Paul Tant: Collega's, andere onderwerpen moeten elders worden besproken. Wij hebben de eerste minister gehoord en elke interpellant verdient evenzeer om gehoord te worden.

Elke interpellant interpelleert over wat hij wil, tenminste als dat overeenstemt met het onderwerp dat hij heeft ingediend.

Voorts bied ik u allen nogmaals mijn excuses aan, in het bijzonder ten aanzien van de mensen van de media en de belangstellenden. Het is inderdaad jammer dat deze interpellaties hier moeten plaatsvinden want dit komt de kwaliteit van het debat niet ten goede. Wij formuleerden andere voorstellen, maar in het kader van de herwaarderingsoperatie van het Parlement heeft de Kamervoorzitter geoordeeld om het zo te doen.

01.03 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Heren voorzitters, de eerste minister zit nu zelf in de chaos die hij heeft gecreëerd.

Meer dan ooit, mijnheer de eerste minister, blijkt dat u verkeerd gegokt hebt. Op het moment dat u met uw eigen carrièreplanning bezig was, werd er in Brussel over een absurd regeerakkoord onderhandeld dat geen enkele onderhandelingsmarge toeliet. U had dit mee kunnen voorkomen. Uw eigen partij, de VLD, was immers hoofdonderhandelaar in Brussel en leverde er de belangrijkste Vlaamse minister. Uw partij en uw minister hadden neen kunnen zeggen tegen de totaal onredelijke passages in het Brusselse regeerakkoord. Het mocht echter niet zijn. Het Brusselse regeerakkoord werd zonder enig voorbehoud goedgekeurd.

Erger nog, de VLD duldde dat zo'n belangrijke post als leefmilieu, die voordien in handen was van de onbekwame Gosuin, in handen werd gegeven van een van de meest fanatieke en bijwijlen hysterische mensen die er in Brussel rondlopen, namelijk Evelynne Huytebroeck, een vrouw die nog tien keer arroganter is dan Isabelle Durant. Uw partij heeft het allemaal geduld en mede mogelijk gemaakt en daar betaalt het hele land nu de rekening voor.

Mijnheer de eerste minister, het heeft niet lang geduurd voor we wisten waar we aan toe waren. De eerste beleidsdaad van Huytebroeck was meteen raak. Op 17 augustus stapte zij gewoon naar de rechtbank tegen het spreidingsplan van Anciaux. Dat was haar eerste beleidsdaad. De ogen zijn toen nog niet opengegaan. In plaats van toen te reageren en alles op alles te zetten. U had trouwens beloofd dat er voor 1 september een voorstel aan DHL zou worden voorgelegd. U bleef echter in uw Toscaanse hangmat liggen.

Het gedrag van Huytebroeck was compleet onverantwoord. Als er immers één ding voordelig was voor de Brusselaars, dan was het wel het spreidingsplan van Bert Anciaux dat het aantal nachtvluchten voor Brussel, dat voordien reeds opmerkelijk gespaard bleef, nog fel verminderde. Ik citeer uit de verkiezingsbrief van Bert Anciaux aan de Brusselse Vlamingen, die hij op 2 maart verstuurde op kosten van de belastingbetaler: "Vanaf midden maart 2004 zullen de nachtvluchten boven Brussel drastisch verminderen van gemiddeld 94 nachtvluchten per week naar gemiddeld 52,6 nachtvluchten per week." Zo stond het zwart op wit. Dat is dus een vermindering met 44%. Er werd

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, Evelynne 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

inderdaad meer gespreid, maar dan op zo'n handige manier dat Brussel als grote overwinnaar tevoorschijn kwam. Dit was nog niet genoeg voor Huytebroeck. Dat laatste minimum aan inspanning en solidariteit moest dan nog onderuitgehaald worden. Niet één Vlaamse minister heeft daarop gereageerd.

Vandaag opnieuw moeten we vaststellen dat alleen de Franstalige Brusselaars en de Franstalige ministers van Brussel het hoge woord mogen voeren – Cerexhe en Huytebroeck van de minipartijtjes Ecolo en cdH – terwijl de Vlaamse ministers, uw Guy Vanhengel en Pascal Smet van de sp.a, in geen velden of wegen te bekennen zijn en nergens meespelen. Daarvoor heeft het Vlaams Blok altijd gewaarschuwd. Wij hebben altijd gewaarschuwd dat de Vlaamse ministers in het derde Gewest niets te zeggen hebben en meer dan ooit het vijfde wiel aan de wagen zijn. Het Brussels Gewest en onze eigen hoofdstad, worden bestuurd tegen Vlaanderen, tegen de Vlaamse belangen en tegen de belangen van het hele land.

Mijnheer de eerste minister, we worden geconfronteerd met een zeer technisch voorstel, het zoveelste op rij. Wij zullen dit nauwkeurig moeten analyseren. Ik zal dit hier niet doen, maar wens wel drie bedenkingen te uiten.

Ten eerste, op dit ogenblik is er helemaal geen akkoord. Elk Gewest kan dit nog saboteren en tegenhouden. Het kan nog alle kanten op. Er is geen enkel resultaat. Dit is beschamend! U zou vandaag een resultaat komen voorleggen. U kreeg nul op het rekest.

Ten tweede, van een billijke spreiding is nog altijd geen sprake. Ik geef een voorbeeld. Alle luidruchtige vliegtuigen boven de 4 quota count – u weet zeer goed dat dit een zeer groot deel van de DHL-vloot is – blijven Brussel vermijden en systematisch boven de Noordrand of boven de Vlaamse rand vliegen en dit niet voor een of twee jaar maar tot 2010! Er is geen enkele reden om deze regeling aan te houden. Bovendien blijkt uit uw zeer lange en ingewikkelde nota helemaal niet duidelijk hoe groot het percentage is dat Brussel zal krijgen. Bij Anciaux was dat ten minste nog duidelijk en geweten. In uw document is dat helemaal niet het geval. Bijgevolg kunnen wij helemaal geen eendoordeel over uw document vellen.

Ten slotte, hebt u in uw scenario rekening gehouden met de milieuvergunning van de provincie Vlaams-Brabant aan BIAC en de extra infrastructuurwerken die hiermee gepaard zullen gaan met het oog op een maximale spreiding? Zit dat geïncorporeerd in uw akkoord? Ik vrees, mijnheer de eerste minister, dat u een eenmalige beperkte spreiding tot in de eeuwigheid wil bevriezen zodat Brussel de voorkeurbehandeling van vandaag zal blijven genieten. Daar komt het op neer.

Mijnheer de eerste minister, er zijn nog andere operators van nachtvluchten. Hier rust blijkbaar een taboe op. Over deze operators rept u eens te meer met geen woord. Zelfs in het scenario van 28.000 nachtvluchten dat u thans naar voren schuift, blijven er nog steeds 6.000 vluchten die niet door DHL worden ingevuld maar wel door charters en lijnvluchten. Onze vraag is en blijft – het is niet de eerste keer dat we ze stellen – wat er in godsnaam zo noodzakelijk is aan die nachtelijke passagiersvluchten? De meeste mensen kunnen begrijpen dat in de huidige economie en in een tijd van just-in-time

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

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?

pakjes, machineonderdelen en organen 's nachts van het ene uiteinde van Europa naar het andere getransporteerd moeten worden. Daar is een groot draagvlak voor. Waarom moeten echter toeristen naar Alicante of de Azoren vervoerd worden om 4 uur 's ochtends? Waarom is dit nodig? Hiervoor zijn onvoldoende economische en sociale redenen voor te vinden.

Met de 22.000 vluchten voor DHL in uw voorstel, zitten we duidelijk onder de 25.000. Waarom blijft het daartoe niet beperkt? Ik heb daarop van nog geen enkele minister een zinnig antwoord gekregen.

Er is dus maar één enkel argument terzake, met name dat deze regering ondertussen BIAC bijna heeft verkocht aan een buitenlandse bieder. Luc Van den Bossche van de sp.a, de topman van BIAC, heeft daarbij van de regering de opdracht gekregen om zoveel mogelijk munt te slaan uit de verkoop van BIAC. Daar is het hem voor de regering allemaal om te doen. Dat is het enige wat telt, niet de problematiek van de omwonenden.

Mijnheer de eerste minister, tenslotte, er is nu grote onzekerheid inzake de regeringen. Ik vermoed dat een aantal regeringen het bijzonder moeilijk zal krijgen. Wil men consequent zijn, dan zullen een aantal ministers ontslag moeten nemen. Uw rol in heel dit verhaal telt echter ook mee. U hebt door uw chaotische en extreem laattijdige aanpak dit land op een haar na in een regimecrisis gestort. Wat wij hier hebben meegemaakt is "du jamais vu". De bevolking heeft alleen maar een groeiende afkeer van dat spektakel, die soap die zij dagen na mekaar op de televisie hebben zien verschijnen. "Zelfs de eerste de beste biljartclub wordt planmatiger bestuurd dan dit land", zo schrijft Eric Donckier, en hij heeft overschot van gelijk.

Mijnheer de eerste minister, achten u en uw partij uzelf zo onmisbaar dat dit land nog drie jaar lang met u opgezadeld moet blijven, of houdt u de eer aan uzelf?

Voorzitter Francis Van den Eynde: Zoals voorzitter Paul Tant dat daarnet deed, wil ook ik bij iedereen erop aandringen om in deze overvolle zaal de nodige beleefdheid in acht te nemen wanneer iemand het woord neemt, ook wanneer de inhoud van haar of zijn uiteenzetting niet in de smaak valt van bepaalde fracties. Het is meer dan ooit noodzakelijk om de zaak rustig te houden, anders wordt het spektakel nog droeviger.

01.04 Gerolf Annemans (VLAAMS BLOK): Collega's, ik weet niet of iemand van u heeft geluisterd naar Guy Verhofstadt, maar nu hebben wij toch het maximum meegemaakt. Het maximale uitrekvermogen van de paarse communicatiepolitiek is nu bereikt, volgens mij. Wij waren al iets meer dan vier jaar gewoon dat ministers losse flodders organiseren, in die zin dat zij persconferenties houden over maatregelen waarover nog geen letter op papier staat en wetsontwerpen aankondigen die nog niet op papier staan, maar niettemin doen alsof dat allemaal realiteit is en alsof daaromtrent al politieke akkoorden bestaan. Bedenksels van hun woordvoerders worden verheven tot hoge, afgewerkte politiek. Mochten wij de voorbije vier jaar de paars regering hebben geloofd, dan kon gelijk welke minister die naar voren trad en die een voorstel als losse flodder organiseerde, de mensen doen geloven dat het allemaal al realiteit geworden was.

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

Wij hebben vier jaar als oppositie moeten strijden om die ballon te doorprikken. Men zou veronderstellen dat Verhofstadt na 13 juni, en eventueel ook na zijn Europees debacle, na een vorm van bezinning dat soort politiek achterwege zou hebben gelaten. Wij stellen vandaag echter vast dat hij de kunst om naar het Parlement, de pers en de publieke opinie te komen zonder iets, met geheel lege zakken, tot een uiterste maximale limiet heeft uitgerokken.

Waarmee komt hij nu naar de Kamer? Ik weet niet of iemand samen met mij heeft geluisterd, maar hij komt niet naar de Kamer met de mededeling van een akkoord of van een oplossing. Hij komt niet met een voluntaristische oplossing. Ik vraag zelfs niet meer om een begroting of om een oplossing voor Brussel-Halle-Vilvoorde. Ik vraag alleen nog een oplossing voor DHL en wat krijgen wij? Wij krijgen een eerste minister die vier keer komt zeggen dat hij gepoogd heeft om, gepoogd heeft om, gepoogd heeft om en gepoogd heeft om. Verder kan hij alleen maar presenteren, en dan zelfs nog niet met heel veel duidelijkheid, dat hij een voorstel heeft van de federale regering. Dat is natuurlijk niet waarop deze Kamer heeft zitten wachten. Dat is niet waarop DHL, DHL-arbeiders en DHL-verantwoordelijken hebben zitten wachten. Dat is niet waarop de coalities hebben zitten wachten. Dat is niet waarop de Vlaamse regering heeft zitten wachten of waarop wie dan ook heeft zitten wachten.

Dames en heren, of u dat graag hebt of niet, Verhofstadt komt naar de Kamer als een middeleeuwse veldheer die door zijn regionale regering omsingeld is en nu een uitbraakpoging probeert. Mijnheer de voorzitter Tant, ik ben blij dat u mij het woord hebt verleend vóór de heer De Crem. Verhofstadt zegt: "Het is nu aan de heer Leterme". Ik laat nog even de Brusselse regering buiten beschouwing. Ik hoor vertellen dat ze die aan het hervormen, aan het herschikken zijn. Dat zal straks blijken uit de uiteenzettingen van Ecolo. Wat doet Verhofstadt nu? Verhofstadt zegt dat hij een akkoord heeft van de federale regering. Ik neem dat het waar is wat u zegt en dat de hele federale regering erachter staat en we morgen of vandaag niet de een of andere PS'er krijgen die zegt dat Verhofstadt vooral namens zichzelf spreekt. Ik ga zelfs van uw hypothese uit dat u namens de hele federale regering spreekt. Als dat zo is, spreekt u namens de VLD en namens sp.a. Dat wil dus zeggen dat u spreekt namens twee regeringspartijen die nu zitten met de hete patat - la patatte chaude - van uw compromis, dat geen compromis is, maar een voorstel van een compromisscenario. U zet er in grote letters compromisscenario op, maar het is een voorstel van compromisscenario. Zij zitten nu met de hete patat van uw voorstel van compromisscenario in de Vlaamse regering. Daar zullen de VLD en ik veronderstel ook sp.a het voorstel van compromisscenario van de heer Verhofstadt verdedigen. Daar zal CD&V, mijnheer De Crem, onder de hete patatten worden ondergedompeld. Het is niet één patat. U wordt ondergedompeld onder de hete patatten. CD&V krijgt de zwartepiet van Verhofstadt toegespeeld.

België is een land dat niet meer bestuurbaar is, waarvan wij voelen dat het niet meer bestuurbaar is. België is een land waar de begrotingscijfers worden gemanipuleerd, waar een minister van Financiën de ene week zegt dat de fiscale amnestie tegenvalt, maar de begroting wel zal kloppen en de andere week moet erkennen dat de cijfers getrukeerd zijn en de heer Di Rupo de begrotingscijfers mag

resté, selon les termes du premier ministre, au stade des 'tentatives'. Il présente ici une proposition émanant du gouvernement fédéral. Cela n'intéresse personne.

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.

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 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.

komen presenteren. België is een land dat niet meer bestuurbaar is door communautaire verhoudingen, manipulaties en lichte vormen van corruptie. In dat land, dat niet meer bestuurbaar is, doet Verhofstadt, die het ook niet meer kan besturen, een uitbraakpoging. Hij presenteert zelfs geen akkoord meer, maar enkel zijn eigen voorstel.

Dus ligt de bal nu inderdaad in het kamp van de Vlaamse regering. U speelt en legt hem ook in haar kamp. Op uw rug draagt u alle werknemers van DHL, die u daarnet hebt ontvangen en die buitenkwamen met het idee dat Verhofstadt een goed iemand is, die een goed voorstel op tafel heeft gelegd. Nu ligt dat voorstel voor bij de Vlaamse regering. Wat zal er gebeuren? CD&V zal moeten uitleggen waarom het DHL-akkoord niet kan doorgaan of zal het akkoord gewoon moeten slikken.

Als we de paarse cultuur, die nu uitgebreid is tot een cultuur paars plus CD&V, in de komende maanden en jaren zullen moeten ondergaan als een akkoord waarin iedereen iedereen beschiet vanuit zijn eigen regering en iedereen moet slikken omdat de ene de andere chanteert, dan is sinds 13 juni 2004 en sinds vandaag, door de manier waarop u nu kiest om uit deze impasse te komen, historisch vast komen te staan dat de Vlamingen worden geregeerd tegen hun eigen wil en tegen de regering die zij wilden, in. Zij worden nu geregeerd door de oude krachten van paars, die een uitbraakpoging doen met een voorstel van compromisscenario. Zij worden ook geregeerd door CD&V, die dat alles moet slikken omdat ze wordt gechanteerd door Verhofstadt, die niet meer in staat is het heft in handen te nemen.

Ik ben "gedegouteerd" door het schouwspel van vandaag. Ik ben natuurlijk heel benieuwd naar wat er morgen zal gebeuren. Mijnheer de eerste minister, ik ben morgen te uwer beschikking, opnieuw van 14 uur tot 18 uur of tot 20 uur of desnoods tot 12 uur 's nachts, voor mij niet gelaten. Ik ben te uwer beschikking om hier opnieuw op een deftige manier over uw voorstel te discussiëren. Echter, een voorstel waarover u geen enkel akkoord hebt bereikt behalve, wat ik dan nog betwijfel, binnen uw federale regering, is gewoon het Parlement uitlachen. Wij hebben er vrede mee moeten nemen dat u geen begroting hebt en dat u nog over niets een verklaring kon afleggen, behalve over DHL. Nu komt u naar hier en hebt u zelfs daarover nog geen akkoord bereikt. Het is een schande, die onwaardig is voor de Vlamingen die op 13 juni 2004 naar de stembus zijn getrokken.

01.05 Pieter De Crem (CD&V): Heren voorzitters, mijnheer de eerste minister, collega's, wij krijgen u vandaag toch nog te zien, mijnheer de eerste minister. Ik dacht op een gegeven moment dat u naar de andere kant van het park was gestapt. Dat bleek echter uiteindelijk niet het geval te zijn.

U doet ons vandaag een voorstel, dat u zal proberen te verkopen als een consensusvoorstel, wat het echter niet is.

Ik zou toch eerst een opmerking willen maken.

Toen u eerste minister werd, zei u dat er een totaal nieuwe stijl van regeren zou komen, dat er geen nachtvergaderingen zouden worden gehouden, dat er geen compromissen zouden worden gesloten, dat

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

er geen Belgische spitstechnologie aan te pas zou komen. Alle beslissingen zouden rationeel worden genomen, open en bloot. Elk dossier zou afzonderlijk worden behandeld. Communautaire vraagstukken zouden worden opgelost dankzij een nieuwe verstandhouding tussen de Vlaamse en Franstalige meerderheidspartijen. Bovendien zouden ze ook nog kunnen worden opgelost.

Vandaag kunnen wij met alle Belgen, alle Vlamingen en alle Brusselaars van meerderheid en oppositie vaststellen dat van uw methode en uw stijl niets overblijft. U staat vandaag in het Parlement met een lege mand. U stelt een compromistekst voor, die eigenlijk geen compromistekst is, een akkoord dat geen akkoord is.

Mijnheer de minister, ik zou toch nog een vraag willen stellen. Hoelang is het geleden dat wij de voor u zo typische zinsnede hebben gehoord: ik trek het dossier naar mij toe? Ook met het dossier van DHL is dit gebeurd. Het is meer dan een jaar geleden dat u dat hebt gedaan. U zou het dossier oplossen of een aanloop van oplossing geven op de fameuze ministerraden in Gembloux en Petit-Leez. Dan is de logica van de verkiezing van 13 juni er gekomen. Om puur electorale redenen mocht in het dossier van de nachtvluchten geen beslissing worden genomen. Daar zouden wij nog enigszins begrip voor kunnen opbrengen.

U hebt vandaag een voorstel van een voorstel gedaan, dat er eigenlijk geen is. U geeft ons een overzicht van een compromis voor een probleem dat reeds meer dan een jaar op uw tafel ligt. U kende sinds begin 2003 de plannen van DHL. Anderhalf jaar later wacht het bedrijf nog steeds op een antwoord van u als regeringsleider. U hebt zich als eerste minister persoonlijk geëngageerd in vele contacten, in persoonlijke ontmoetingen over de toekomst van DHL. Anderhalf jaar heeft dat geduurd. Binnen dezelfde periode hebt u zich ook ertoe geëngageerd om meer dan 200.000 jobs te creëren, maar concrete dossiers hebt u laten liggen.

De voorbije weken hebt u uw partijgenoten de wereld ingestuurd. Mevrouw Moerman in de Vlaamse regering, de heer Patrick Dewael, gewezen minister-president en nu minister van Binnenlandse Zaken en de gewezen minister-president en kandidaat-voorzitter van de VLD, Bart Somers hebt u als een echte onderzeeër in de vorm van torpedo's in de politieke besluitvorming van België gestuurd.

Mevrouw Moerman kwam als een soort toreador uit Barcelona, losjes uit de pols en niet geconcentreerd met haar collega's van de Vlaamse regering, een eruptie doen over een dergelijk moeilijk dossier als dat van DHL. Uw minister van Binnenlandse Zaken en vice-premier, Patrick Dewael, werd vier jaar geconfronteerd met het dossier van DHL en de nachtvluchten en heeft geen vin verroerd. Hij had het over "verpletterende verantwoordelijkheid". Gewezen minister-president voor één jaar, Bart Somers, had het over "de natuurlijk bijzonder belangrijke rol die DHL in de tewerkstelling speelt".

Ik wil toch wel even zeggen met welke gespleten tong de VLD, in de personen van de heren Somers en Dewael, in dit dossier omtrent tewerkstelling hebben gesproken. Weet u wat de misschien toekomstige voorzitter van de VLD en minister-president voor één jaar, Bart Somers, heeft verklaard in januari 2004? "Het is politiek niet

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

haalbaar dat DHL zijn uitbreidingsplannen uitvoert in Zaventem. Als Wallonië geïnteresseerd is in een DHL-hub, dan heeft de Vlaamse regering daar geen bezwaar tegen". En nog: "Het lijkt me menselijk voor de omwonenden en dus politiek niet haalbaar dat DHL in Zaventem de uitbreidingsplannen kan uitvoeren". Dan heeft Vlaanderen, dan heeft Brussel, dan heeft iedereen in dit land, de luisteraars en de kijkers, het recht om te weten met welke oprechtheid de VLD dit dossier heeft aangepakt. Er was gewoon geen oprechtheid in uw houding, er was gewoon één grote cijferdans, er was één grote manipulatie.

Op 18 september, drie dagen geleden, om kwart na middernacht heeft u de Gewesten, die toch niet onbelangrijke partners zijn, zo niet de meest belangrijke in dit dossier, enkele mogelijke scenario's bezorgd per e-mail en dit met de vriendelijke vraag om onmiddellijk, om kwart na twaalf 's nachts, hun beslissing kenbaar te maken. Dat is dus de methode-Verhofstadt of hoe een dossier dat vele mensen bezighoudt, miljoenen mensen, duizenden tewerkgestelden, tienduizenden omwonenden van Brussel en de Oostrand, hoe de methode-Verhofstadt wordt toegepast in een dossier dat, premier, door uw handelwijze een splijtzwam in dit land kan worden. Technici hebben veel meer tijd nodig om dergelijke dossiers te bekijken. U misschien niet, maar ik geef u één raad: laat u omringen door mensen die het dossier kennen. Ik denk dat we dan misschien tot een oplossing zullen komen.

Voorzitters, premier, collega's, drie keer heeft uw regering sinds 1999 een oplossing voor de nachtvluchten bekendgemaakt. Als ik u kort een overzicht zou geven welk lot uw oplossingen beschoren waren, dan zeg ik u dat dit compromisscenario geen enkele, maar dan ook geen enkele kans heeft.

De eerste keer wou uw minister van Verkeer, mevrouw Durant, de nachtvluchten afschaffen. Ik weet niet of u zich dat nog herinnert. Mevrouw Durant zei in december 1999: "Ik ga de nachtvluchten afschaffen". Zij werd toen door u teruggefloten.

De tweede keer bracht u een bezoek aan uw toen nog paarse geestesgenoten in Nederland. Mijn partijgenoten in Nederland kunnen nu weten wat het is om na twee legislaturen paars-groen orde op zaken te mogen stellen. U hebt toen een concentratiemodel gelanceerd waarvan u onmiddellijk bent teruggekeerd. U hebt dan ook nog besloten om enkele vliegtuigen boven Brussel te sturen. Het resultaat was dat u Durant deed opstappen. Uiteindelijk krijgt de Noordrand nog altijd bijna alles te verduren.

Als apotheose pakt u in Gembloux, waar u wellicht uw "petit-lait" hebt gedronken, uit met een boutade: "Mannekens, schrijf het op, op 1 september heb ik de oplossing voor heel de problematiek van DHL, de nachtvluchten en de Oostrand. U zult er nooit meer over moeten schrijven". Vandaag is het 21 september en wij zitten voor een onontwarbaar kluwen. U hebt catch gespeeld. U wilde catch spelen, maar u ligt met uw regering uitgeteld in de touwen.

Wees gerust, wij scheppen met CD&V geen genoegen in deze situatie.

(...)

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 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.

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 exécrationnelle. Je l'invite à respecter le calendrier qu'il s'est lui-même fixé, faute de quoi il s'enlisera irrémédiablement.

Mijnheer Tommelein, u had als woordvoerder van de Vlaamse minister-president vier jaar de kans om mee te helpen werken aan een oplossing. U had misschien in dit Parlement, tussen uw verkiezing van mei vorig jaar en vandaag, kunnen meewerken aan een oplossing. Ik heb alleen maar fabels over de fiscale amnestie en belastingverminderingen gehoord. Voor de rest hebt u, zeker in dit dossier, niet bepaald van enige inzet getuigd.

Mijnheer de eerste minister, wij hebben uw vervroegde beleidsverklaring horen aankomen. Het rendez-vous met de geschiedenis staat niet alleen op ons netvlies gegrift, het is ook aangekomen op onze trommelvliezen en in de echokamer van al onze buizen van Eustachius: op 21 september om kwart over twee komt de eerste minister in de federale Kamer niet alleen een verklaring afleggen over DHL, maar ook over de splitsing van het arrondissement Brussel-Halle-Vilvoorde, de hele sociaal-economische problematiek, geld, jobs, gezondheid, jong zijn en kunnen en mogen werken, en ouder kunnen worden in goede omstandigheden. Vandaag, 21 september, op het moment dat wij daarover moesten spreken – onder andere over de vergrijzing, een van de grote uitdagingen – zitten wij te wachten op u, omdat u niet eens uw coalitiepartners op een zelfde lijn kon krijgen.

Het is de Vlaamse regering, onder leiding van Yves Leterme, die alles in het werk heeft gesteld om ondanks het korte tijdsbestek dat zich bevindt tussen het aankomen van de fax op 18 september om 24.15 uur en de besprekingen, een groeiscenario voor DHL voor te stellen, iets waarin zijn voorgangers Somers en Dewael niet in geslaagd zijn. Dat is onze verantwoordelijkheid in dit dossier!

We hebben er eveneens voor gezorgd dat de Vlaamse regering met één stem heeft gesproken, opnieuw iets wat de voorbije jaren niet het geval was.

Waarvoor kiezen wij? Wij kiezen voor een groeiscenario binnen aanvaardbare grenzen. Daarvoor is een billijke en rechtvaardige spreiding van de nachtvluchten essentieel.

Ik doe een krachtige oproep aan onze Brusselse en hoofdzakelijk Franstalige landgenoten en collega's in dit Parlement. Indien u, Franstaligen in dit land, niet bereid bent een solidair deel van de nachtvluchten en van het nachtelijk verkeer te delen, indien u niet wil meewerken aan een billijke en rechtvaardige spreiding van de nachtvluchten, dan is dit een onontwarbaar dossier en is het ook het einde van een institutioneel en constitutioneel evenwicht dat dit land thans kent. Dit is niet alleen de verantwoordelijkheid van Vlaanderen. Franstalig België draagt hierin een ongelooflijke verantwoordelijkheid.

Ik richt me tot de collega's van het Vlaams Blok. Bij u zijn de maskers absoluut gevallen. Het heeft geen zin om de mensen in de Oost- en de Noordrand tegen elkaar op te zetten, om venijnige campagnes te voeren tegen de nachtvluchten en tegelijkertijd bij DHL aan der poorten te gaan colporteren en folders uit te delen dat u absoluut jobs wilt behouden. Dat weten de werknemers ook! Het masker van het Vlaams Blok is gevallen.

Mijnheer de eerste minister, wij blijven bereid om naar een oplossing

te zoeken. De bal ligt echter in uw kamp. Ik herhaal: de bal ligt in uw kamp. U komt met een voorstel dat geen consensusvoorstel is. Dit is geen consensusvoorstel. Wij blijven bereid naar een oplossing te zoeken. Feit is dat uw leiderschap in deze zaak ongeloofwaardig en uw methode onzindelijk is gebleken, onzindelijk voor het dossier van DHL, onzindelijk voor de politiek en onzindelijk voor de werking van dit Parlement. Ik raad u ten zeerste aan het Parlement niet meer te laten wachten, stel de zaken liever uit. Indien u zichzelf vastpint op data, dan moet u deze ook nakomen. Zo niet, rijdt u zichzelf – mogelijks bent u dat ondertussen gewoon geworden – ongelooflijk en onherroepelijk vast.

01.06 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, monsieur le premier ministre, nous prenons acte de l'attitude constructive du gouvernement dans le compromis que vous nous avez apporté.

Ce n'est évidemment qu'un compromis. Ce n'est pour nous qu'une base de négociation. Nous espérons que les Régions auront le temps, mais aussi prendront le temps d'examiner ce compromis très technique. Nous pensons que nous avons une base pour essayer d'aboutir à une solution équilibrée pour tout le monde, tant pour la Région de Bruxelles-Capitale et ses habitants que pour la Région flamande.

Chers collègues, permettez-moi de constater que tous les partis sont concernés par cet enjeu et que nous sommes face à une responsabilité collective. J'espère que tout le monde assumera cette responsabilité collective dans les jours qui viennent.

Monsieur le président, je serai très brève. Même si la main est maintenant passée aux Régions, j'espère que tout le monde gardera en tête que les enjeux sont nationaux, qu'ils concernent la vie de nos concitoyens, leur emploi, leur environnement, leur qualité de vie et cela, monsieur De Crem, qu'ils soient francophones, flamands ou bruxellois. J'aimerais vous rappeler que Bruxelles est une région bilingue et qu'il y a des Flamands à Bruxelles. J'espère que nous n'allons pas communautariser ce problème.

Monsieur le premier ministre, je voudrais souligner à nouveau que nous avons ici une base de négociation. Nous espérons que vous reviendrez rapidement nous annoncer une solution pour l'emploi de nos concitoyens et aussi pour leur qualité de vie, et que les Régions pourront enfin avoir le temps d'examiner ce compromis.

01.07 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le premier ministre, à la rentrée de 2003, vous avez fait une présentation, un discours de l'Union, avec pour axe principal la création de 200.000 emplois. Après une année qui n'a pas vu naître le premier de ces 200.000 emplois – que du contraire! – et qui s'est caractérisée par la multiplication d'événements médiatiques, l'absence de leadership et les remaniements ministériels, la coalition violette nous annonçait une rentrée anticipée avec une déclaration sur l'état de l'Union qui s'est transformée très vite en une démonstration de la désunion de cette coalition.

Les chiffres du budget n'étaient pas disponibles; les équilibres budgétaires étaient donc difficiles à négocier. De plus, la pression communautaire rendait le timing du premier ministre impossible. Seul

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

Bij de vervroegde hervatting van

reste le dossier, très important, de DHL.

Téméraire, le premier ministre nous annonçait une déclaration pour ce matin. Embourbé et pataud durant une année, le gouvernement Verhofstadt devait devenir en quelques semaines, en quelques jours, dynamique, décideur et porteur de solutions que nos concitoyens attendent en matière d'emploi, de financement de la sécurité sociale, de qualité de la vie. Beaucoup de choses ont été dites sur la méthode appelée "méthode Verhofstadt" qui montre ici largement ses limites.

Mis sous pression depuis 2003 par l'entreprise DHL, le gouvernement fédéral nous annonçait dans le médiatique conclave de Petit-Leez, le 16 janvier dernier, qu'une réponse serait donnée à l'entreprise en ce qui concerne ses demandes et exigences, dont celle de faire sauter le plafond de 25.000 vols nocturnes autorisés.

Monsieur le premier ministre, il apparaît que peu de choses ont été réalisées pour préparer un dossier aussi complexe, aussi important, mêlant tranquillité, santé des riverains et des victimes des nuisances sonores, d'une part, et développement économique et emploi, d'autre part. L'importance de cette équation me semble évidente et d'autres l'ont rappelé. L'improvisation a pourtant prévalu – M. De Crem a rappelé les dates des concertations avec les Régions – lorsque le gouvernement a invité les gouvernements flamand et bruxellois pour mettre en œuvre un accord pouvant répondre à cette difficile équation.

Pourtant, monsieur le premier ministre, depuis que le plan de dispersion a été adopté par M. Anciaux, vous avez reçu l'expression de nombreuses manifestations sur les choix effectués, sur l'ignorance des données de base qui sont la prise en compte de la densité de population concernée et de la direction des vents – paramètre pourtant évident pour les pilotes et pour tous ceux qui s'occupent de sécurité. Vous saviez bien qu'en choisissant comme base de départ le plan de dispersion de M. Anciaux, il serait difficile d'aboutir à un accord.

La lecture de l'accord de gouvernement bruxellois adopté – faut-il le rappeler – par le Parti socialiste, le parti Ecolo, le cdH, par un représentant de votre parti le VLD, M. Vanhengel, par des représentants du sp.a et du CD&V, dit très simplement "qu'il faut veiller à la réduction des nuisances dont souffrent les habitants de Bruxelles, et cela par une réduction du survol de nuit de la Région".

C'est un accord de gouvernement qui a été approuvé par le Parlement bruxellois, qui a été porté à la connaissance de l'ensemble des acteurs dans ce dossier. Je ne comprends donc pas que la proposition de compromis, d'accord de base de discussion soit en contradiction avec les termes de cet accord.

Venons-en à cet élément. J'aimerais vous demander une chose. Et si je n'obtenais que cette unique réponse, je serais déjà satisfaite d'avoir passé toute ma journée au parlement. Quelle est la valeur du texte que vous nous avez donné?

J'entends certains membres de votre majorité dire que ce n'est pas un accord, que c'est simplement une base de discussion qui nécessite l'accord des Régions. Vous l'avez présenté comme l'accord

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?

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 verzuiming 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

mis sur la table par le gouvernement. Mme Lalieux nous dit que c'est une base de discussion. Pouvez-vous nous affirmer aujourd'hui que votre majorité fédérale se tient unanimement derrière vous et entend défendre ce texte qui nous est proposé? Quand je dis l'ensemble, j'inclus les électrons libres comme M. Maingain. En effet, j'ai entendu votre ex-ministre M. Gosuin faire des déclarations à ce sujet. Je pense – sans doute allez-vous me le préciser - qu'il fait toujours partie de la majorité fédérale.

Monsieur le premier ministre, si vous voulez bien préciser le statut du texte que vous nous avez distribué, cela nous apporterait certainement une clarification sur la situation politique.

D'aucuns s'inquiètent et jettent des anathèmes sur certaines des composantes politiques, notamment la Région bruxelloise. Monsieur le premier ministre, l'ensemble des composantes de la majorité bruxelloise a montré, en négociant pendant plus de 15 heures - plus toutes les journées consacrées à ces discussions - qu'il y avait une volonté d'essayer de trouver une réponse à la demande légitime de développer une entreprise et d'apporter des emplois ainsi générés, et à la demande tout aussi légitime de garantir la santé, la tranquillité et la sécurité des habitants.

Il ne s'agit pas de mettre en question la volonté de parvenir à un accord, mais il est clair qu'un accord ne peut se bâtir que sur des bases jugées équitables par toutes les parties. Je dois avouer être relativement étonnée, à la lecture du document que vous nous avez transmis, de voir combien la Région bruxelloise était pénalisée, voire punie. En effet, une augmentation des vols de nuit est prévue: vous envisagez 28.000 vols de nuit auxquels il faudra encore ajouter environ 1.800 vols pour les missions de type humanitaire, gouvernemental, etc.

Ainsi donc, non seulement une augmentation du nombre des vols de nuit est prévue mais, de plus, comme si la Région bruxelloise devait "payer" son existence, son droit à être là, une augmentation du nombre des survols de jour est également envisagée. Alors que le dossier porte sur l'installation d'une entreprise qui demande une discussion sur les vols de nuit, voilà que l'on retrouve un accord qui, en plus de prévoir une augmentation des vols de nuit, pénalise une région par une augmentation des vols de jour!

Monsieur le premier ministre, je tiens à rappeler que Bruxelles est l'une – si pas la seule – des capitales européennes à être traversée de part en part par des survols. J'ajoute que parmi les vingt-cinq villes à avoir été analysées – et je tiens le document à votre disposition –, elle est la seule où le critère de la densité de la population n'est pas pris en compte pour décider des orientations des couloirs aériens.

Monsieur le premier ministre, je pense que si vous voulez, dans un délai relativement raisonnable, respecter tant les engagements du gouvernement de la majorité en Région de Bruxelles-Capitale que les impératifs liés à la croissance économique et à l'emploi mais aussi à la sécurité et à l'environnement, vous devez trouver un compromis qui ne fasse pas en sorte que seule l'une des deux Régions paie cash l'obtention d'un accord.

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.

01.08 Hans Bonte (sp.a-spirit): Heren voorzitters, mijnheer de

01.08 Hans Bonte (sp.a-spirit):

premier, collega's, het vergt enige discipline om niet in te gaan op allerlei speculaties, politieke spelletjes of zelfs demagogische interventies van bepaalde sprekers. Ik wil dit ook niet doen omdat het belang veel te groot is, namelijk de werkgelegenheid, de toekomst van DHL en de toekomst van de nationale luchthaven. Als inwoner van Vlaams-Brabant weet en beseft ik maar al te goed wat het economische belang is van een maatschappij als DHL en wat het sociale drama zou betekenen, mocht daar iets verkeerd lopen. Ik heb soms de indruk dat bepaalde collega's, ook in mijn provincie, dit niet altijd inzien.

Mijnheer de premier, u heeft zelf verwezen naar het feit dat een realistische oplossing altijd moet bestaan uit een evenwicht tussen economische groeimogelijkheden binnen sociaal en ecologisch aanvaardbare voorwaarden. Of men het graag hoort of niet, het maatschappelijk draagvlak is gedeeltelijk aangetast door het beleid van minister Durant die het maatschappelijk draagvlak heeft ondergraven toen ze eerst de nachtvluchten wou verbieden en daarna een bijzonder onredelijk concentratiemodel wou doorvoeren waardoor ze protest organiseerde. Dit protest sleept aan tot op de dag van vandaag.

Wanneer ik het voorstel van uw compromisscenario aanhoor dan vraag ik me af of dit het evenwicht is dat we moeten bereiken. Is dit de evenwichtige oplossing die een perspectief kan bieden op gecontroleerde groei van DHL en ecologisch noodzakelijke randvoorwaarden? Het scenario is volgens mij een bijzonder goed scenario. De sp.a gaat voor dit scenario en dit zowel op federaal, Vlaams als Brussels niveau. Wij willen dat dit scenario er doorkomt.

We moeten durven inzien dat door wat er tot nu toe is gebeurd en omwille van de onduidelijkheid die zelfs nu nog bestaat, "politiek België" – ik zal het zo noemen – een enorme verantwoordelijkheid draagt. Deze verantwoordelijkheid zou zich volgens mij direct moeten vertalen in een garantie aan alle werknemers voor het langdurige behoud van hun job.

Dit is een voortvloeisel van de verantwoordelijkheid die we hier met zijn allen en met alle deelregeringen inmiddels op onze schouders torsen. Ik zeg het voor alle duidelijkheid, wij willen absoluut dat het akkoord, zoals u het samen met de federale collega's hebt uitgetekend, gerealiseerd wordt. De garantie vragen we omdat we zeer goed beseffen dat die verantwoordelijkheid er is en omdat we ook zeer goed beseffen dat er iets zeer fundamenteels en veel fundamenteeler is dan allerlei politieke beschouwingen en spelletjes die eraan gekoppeld worden, meer bepaald artikel 23 van de Grondwet dat zegt dat elke Belg recht heeft op arbeid en werk. Dat is er, dat ligt in het vizier en we moeten daar voor gaan.

Tot slot, mijnheer de premier, wil ik er een puur persoonlijke bedenking aan toevoegen. Het overkomt mij niet veel, maar dezer dagen heb ik eigenlijk veel meer zin om in het Brussels Parlement actief te zijn, al was het maar om daar mijn steentje bij te dragen in een poging om de Brusselse regering zo ver te krijgen haar handtekening te plaatsen onder het compromisscenario zoals u het hebt uitgetekend. Bedankt.

Je ne réagirai pas 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.

01.09 Patrick De Groote (N-VA): Heren voorzitters, mijnheer de

01.09 Patrick De Groote (N-VA):

eerste minister, collega's, ik heb zopas vastgesteld dat tijd een relatief begrip is. Dat hebben we hier vandaag tot onze spijt moeten ervaren. Ik weet, mijnheer de eerste minister, dat u het heel druk hebt, maar had u de problemen wat vroeger aangepakt, dan zaten we nu niet hier, toch zeker niet voor DHL. U hebt het dossier echter gewoon laten rotten. In de vergadering van de commissie voor de Infrastructuur van 21 januari stelde u dat u zou onderhandelen met alle actoren, ook met de Vlaamse en de Brusselse regering. U wenste dit tot stand te brengen voor 1 september. Vandaar dat u het vandaag zo druk had waarschijnlijk. U moest vandaag nog onderhandelen.

Ik vraag me eigenlijk af wanneer u voor het eerst hebt onderhandeld met de Europese top van DHL. Ik hoop dat het vandaag niet voor de eerste keer was. Geef toe dat uw manier van werken nogal chaotisch lijkt. DHL is, zoals mijn voorganger vroeger zei, een typisch paars dossier. Dat betekent dus wat geruzie, wat gekrakeel en veel gekakel, maar dat heet tegenwoordig een open debatcultuur. Tot op heden stel ik echter vast dat dit dossier zonder ook maar één oplossing blijft. Sinds begin 2003 ligt het dossier op uw tafel. Daarnet, toen u hier nog niet was en men even aan het redetwisten was dat het wel wat lang zou duren – het was precies de komst van sinterklaas en de sint kwam niet, het bleef maar duren – werd hier achter mijn rug opgemerkt:

“Heren, als u nog geen drie uur over hebt voor zo'n belangrijk dossier, voor dergelijke tewerkstelling, dan meent u het niet echt.” Welnu, neemt u het mij niet kwalijk, maar als u veel over hebt voor de tewerkstelling, dan laat u dat dossier niet zo lang aanslepen; dan pakt u dat heel wat vroeger aan. Daarmee moet u nu dus niet komen aanzetten.

Afgelopen weekend werd zelfs getracht, bij monde van de heer Somers en ook de minister van Binnenlandse Zaken de heer Dewael, om de Vlaamse minister-president wat zwart te maken omdat hij durfde opmerken dat hij het dossier veel te laat had gekregen. Men verweet hem politieke spelletjes te spelen.

Mijnheer de eerste minister, in januari 2004, weliswaar voor de verkiezingen, had u gezegd dat DHL pas mocht uitbreiden als de totale geluidsoverlast op de luchthaven vermindert. Ik vraag mij af waarom u dat probleem toen niet hebt aangepakt. Waarom hebt u dat dossier laten rotten? Moet de huidige Vlaamse regering de zwartepiet krijgen omdat de vorige, onder leiding van de heer Somers, niet is geslaagd? Waarom hebt u de problemen niet opgelost met de vorige regering?

Ik stel vast dat de grootste dwarsligger op dit moment de Brusselse regering is, onder minister-president Picqué. Hij was toch ook minister in uw vorige regering? Lag hij in de vorige regering ook al dwars?

Het probleem van de nachtvluchten diende zich reeds aan tijdens de vorige regering, met minister Isabelle Durant die de nachtvluchten op termijn wilde afschaffen. Toen hebt u als eerste minister het dossier naar u toe getrokken, ik bedoel natuurlijk naar de kabinetschef, de heer Coene. De oplossing van de heer Coene bestond erin de spreiding te verlaten voor de concentratie boven de Noordrand. De visie van uw toenmalige kabinetschef was dat Zaventem gedoemd was om te verdwijnen. Dat heeft hij in januari 2004 nogmaals

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 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

herhaald. Was u het toen dan niet eens met uw kabinetschef? U hebt uw kabinetschef overigens bedankt voor de bewezen diensten door hem een ministerschap van Staat toe te kennen. De vorige regering was met andere woorden niet alleen verantwoordelijk voor het verdwijnen van Sabena, maar heeft ook het probleem van de concentratie van de nachtvluchten boven de Noordrand op haar geweten.

Mijnheer de eerste minister, ik stel mij ernstig de vraag of uw regering nog wel op één lijn zit. Over dat dossier hebben wij namelijk al alles gelezen en ook veel gehoord.

In januari 2004 zei spirit-voorzitter Els Van Weert dat nog meer vluchten boven Zaventem onhoudbaar zou zijn en dat DHL gerust mocht verhuizen naar Wallonië. Ook van de PS hebben wij dat gehoord. De PS wilde DHL naar Bierset verhuizen. Ook de MR wilde de regionale luchthavens in het dossier betrekken. Ik denk dat geen enkele Franstalige partij meer nachtvluchten wil boven Brussel.

In het regeerakkoord van het Brussels Gewest staat de vermindering van de geluidslast zonder toename van de nachtvluchten ingeschreven, maar het Gewest eist ook sociaal-economische voordelen, die zijn bevolking ten goede komt. Ik citeer: "Meer bepaald op het vlak van de tewerkstelling van de kansarme bevolkingsgroep". Kort samengevat: de lusten ja, maar de lasten, neen, dank u wel.

Geen enkele Europese hoofdstad heeft een werkloosheidspercentage zoals Brussel. Indien men ooit vraagt dat Brussel een werkgelegenheidsplan maakt, dan komt daar heel zeker een aanbeveling van een studie bureau in om een bedrijf als DHL aan te trekken, omdat zo'n bedrijf personen tewerkstelt die het moeilijk hebben om op de arbeidsmarkt te komen. Wat doet Brussel? Brussel ligt dwars.

Ik ben van mening dat heel wat Brusselse en Franstalige politici door hun koppige houding hier een verpletterende verantwoordelijkheid dragen en er mede verantwoordelijk voor zijn wanneer het dossier niet slaagt.

Mijnheer de eerste minister, van een echte en eerlijke spreiding van de vluchten is nog altijd geen sprake. Boven Vlaanderen is de spreiding onvolledig en boven Brussel is die onbestaande. De Brusselse geluidsnormen hebben tot gevolg dat de Vlaamse Noord- en Ooststrand alle ellende over zich heen krijgen, terwijl Brussel zo goed als buiten schot blijft. Dat is gewoon onrechtvaardig. Ik vraag mij dan ook af of er in ons land wel de politieke wil bestaat om daar iets aan te veranderen. Als het Brussels Gewest en de Franstaligen niet bereid zijn om zowel de lusten als de lasten te delen, dan is hier elke verdere discussie uitgesloten. We willen eerst een eerlijke spreiding. Dan kunnen we kijken hoeveel vluchten Vlaams-Brabant en Brussel kunnen incasseren.

Ik zou u nog heel wat vragen kunnen stellen.

Op 21 januari verklaarde u dat DHL pas mag uitbreiden in Zaventem als de totale geluidsoverlast op de luchthaven wordt verminderd. Dat kon door vliegtuigen in te zetten die minder lawaai maken. Ik heb – als ik goed naar u heb geluisterd, mijnheer de eerste minister –

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

begrepen dat dit het geval zal zijn. Ik zal maar niet vragen wat de kostprijs zal zijn van de door de regering naar voren geschoven plannen. Is er nog sprake van onteigeningen, financiële tussenkomsten in geluidsisolatie en dergelijke? Het is mij een raadsel welke toezeggingen aan het Brussels Gewest zijn gedaan inzake werkgelegenheid of financiële tegemoetkomingen. Ik dacht vroeger gelezen te hebben dat er ook nog zoiets bestond als een geluidskadaster. Ik vraag mij af of daarin reeds resultaten zijn geboekt. Ik vraag mij nog meer af of er eigenlijk wel eensgezindheid is in de federale regering in verband met uw compromisscenario.

Ik kom tot mijn besluit. Wanneer zal de federale regering nu eigenlijk haar verantwoordelijkheid opnemen? Ondanks de beloften in het regeerakkoord – ik herhaal het nogmaals – heeft u het dossier laten rotten en veel te lang laten aanslepen, zodat u zich nu moet haasten.

Wij willen de weg van de redelijkheid en de rechtvaardigheid bewandelen. Met het oog op het behoud – dat lijkt ons heel belangrijk – van de werkgelegenheid moet een uitbreiding van DHL mogelijk zijn, maar dan enkel en alleen op basis van een evenwicht tussen ecologie en economie en een voorafgaande, rechtvaardige spreiding van de dag- en nachtvluchten. De federale regering kan geen overeenkomst sluiten met DHL zonder eerst een spreidingsplan, die naam waardig, vast te leggen. Concreet betekent dit dat Franstalig Brussel zijn rechtvaardig deel van de lasten moet dragen, net zoals Vlaanderen die moet dragen.

Mijnheer de eerste minister, na een hele nacht onderhandelen zal u waarschijnlijk uw nachtrust wel kunnen gebruiken. Mijnheer de eerste minister, ik las in de krant – mijnheer de eerste minister, inderdaad – dat u kon landen of crashen. Voor het geval u mocht crashen, heb ik alvast een EHBO-koffertje meegebracht. Helaas bevat het slechts pleisters voor diepe wonden. Ik weet echter niet of het een oplossing zal bevatten voor de diepe wonden die werden geslagen in het vertrouwen in de huidige regering.

01.10 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le premier ministre, nous prenons aujourd'hui connaissance d'un accord que vous êtes venu nous présenter et qui a été conclu au sein de la majorité fédérale. Si je comprends bien – à cet égard, j'aimerais avoir une précision dans le chef du premier ministre, comme Mme Nagy l'a demandé tout à l'heure –, cet accord est bien celui sur lequel l'ensemble du gouvernement fédéral et de ses composantes s'est prononcé. Ainsi, le MR, sa composante FDF incluse, le PS, le sp.a et le VLD ont marqué leur accord pour une augmentation du nombre de vols à 28.000, voire même davantage, étant donné, comme vous l'avez souligné, les autres atterrissages et décollages comme les vols humanitaires, les vols dont l'atterrissage est retardé ou ceux qui décollent trop tard. Aujourd'hui, nous pouvons donc considérer que le PS, le MR, le sp.a et le VLD ont marqué leur accord sur le principe d'accepter 30.000 vols à Bruxelles-National.

Le gouvernement fédéral est compétent pour prendre ses responsabilités et mettre cet accord en application. Cette matière relève de votre compétence. Vous pouvez continuer à aller de l'avant et prendre vos responsabilités, monsieur le premier ministre. Cependant, vous devez comprendre que nous ne pouvons pas accepter certaines lignes. Vous devez savoir que le gouvernement

préalablement arrêté, ce qui suppose que les francophones de Bruxelles supportent une partie des nuisances.

01.10 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 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

bruxellois, composé de nombreux partis, a conclu un accord de majorité qui précise, je cite: "La réduction des nuisances sonores sans augmentation du survol nocturne." Il est actuellement à 25.000 et vous proposez de le faire passer à 30.000, contrairement à un accord bruxellois conclu par votre parti, notamment.

De plus, l'accord conclu au niveau fédéral prévoit certaines dispositions pour l'harmonisation des normes de bruit. Lesquelles seraient choisies? Au niveau des délais pour moderniser les flottes et les avions, comment pourra-t-on respecter ces délais? Quels seraient ces clauses si ces délais n'étaient pas respectés? Y aurait-il des clauses de modalités économiques qui permettraient, par exemple, aux sociétés privées d'arguer qu'elles n'ont pas les moyens de changer leurs MD-11 en 2015? Quelles en seraient les conséquences? Egalement sur la mise en application du plan Anciaux, quelles seront les conséquences et les améliorations pour les Bruxellois?

Au cdH, nous avons également montré que nous sommes ouverts au dialogue. Les nuits que l'ensemble des ministres ont passées, en tout cas la nuit dernière et vous-même, monsieur le premier ministre, montrent qu'il y a une volonté de s'asseoir autour de la table et de dialoguer pour tenter de trouver une solution. Effectivement, le dossier DHL mérite un dialogue, mérite que l'ensemble des partis essaient de mettre de l'eau dans leur vin pour trouver une solution. Le dossier est suffisamment important pour y arriver. Par ailleurs, le dossier DHL méritait également une autre méthode de travail. A ce sujet, vous avez pris une décision le 16 janvier de cette année. Vous avez dit, après le sommet de Petit-Leez, que vous aviez donné une réponse positive à la proposition de DHL de doubler ses activités d'ici 2012.

Vous avez rappelé tout à l'heure que vous travaillez depuis janvier, que vous avez consulté et que vous avez essayé de trouver des solutions. Pourquoi alors demander aux Régions de se joindre si tard aux négociations? Pourquoi leur demander de résoudre en deux nuits ce que vous avez eu du mal à résoudre en neuf mois? Pourquoi les impliquer si tardivement dans le dossier? En effet, au niveau de l'emploi, de l'activité économique de Bruxelles, de la santé et de la sécurité des riverains, ce dossier méritait une autre méthode de travail. Monsieur le premier ministre, votre méthode de travail a montré ses limites aujourd'hui.

D'ailleurs, vous ne voulez pas imposer une négociation. Si j'ai bien compris ce que vous avez dit tout à l'heure, ce dossier n'en est plus au stade de la négociation mais au stade de l'acceptation. Ce que vous demandez aux gouvernements régionaux, c'est s'ils sont d'accord ou non avec ce texte. Y a-t-il encore une marge de manœuvre? Y a-t-il encore une possibilité pour les Régions d'explorer d'autres pistes? Or, d'autres pistes sont envisageables: maximiser le nombre de vols de nuit effectués par DHL aux 25 000 vols autorisés au-dessus de Bruxelles, prendre contact avec les aéroports régionaux. Il est possible de trouver d'autres manières de faire au lieu de discuter cet accord DHL en une nuit, en mettant tout le monde au pied du mur, en essayant de forcer la décision autour d'une table, sans laisser à vos interlocuteurs le temps de se reposer ou le temps de réfléchir quelque peu.

Hoofstedelijk 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.

Monsieur le premier ministre, notre proposition est simple: prenons le temps d'arriver à une décision. Réservez au dossier DHL le même traitement qu'à la déclaration gouvernementale. Vous avez décidé de fixer la lecture de votre déclaration gouvernementale au 12 octobre; réservez le même sort à DHL. Venez présenter une proposition sur DHL le 12 octobre. Laissons le temps au temps, laissons l'ensemble des parties dialoguer, laissons-les examiner toutes les hypothèses et toutes les expertises. Ainsi, une solution pourra être envisagée.

01.11 Willy Cortois (VLD): Heren voorzitters, mijnheer de eerste minister, collega's, ik stel met genoeg vast dat er vandaag een federaal regeringsvoorstel op tafel ligt. Dat voorstel opent toekomstperspectieven voor de zo noodzakelijke economische groei en tewerkstelling en opent tevens perspectieven voor de leefbaarheid voor de omwonenden. Wie niet groeit in economie, sterft. Het afbouwscenario kan dus niet aan de orde zijn.

Mijnheer Laeremans, ik voeg eraan toe dat ik, vanuit mijn persoonlijke ervaring, geen tweede Renault-drama meer wil meemaken in onze regio. Ik stel vast dat wanneer men de logica van een afbouwscenario volgt, het dan een lang en pijnlijk proces wordt.

Collega's, namens de VLD doe ik een oproep tot de deelregeringen om zich allen achter het federaal voorstel te scharen. De regio's, zoals wij dat allemaal hebben gewenst, heren Laeremans en Annemans, hebben gretig steeds meer bevoegdheden gevraagd en gekregen. Wie bevoegdheden krijgt, moet ook de verantwoordelijkheid opnemen en daar staan de deelregeringen nu voor.

VLD heeft gekozen voor meer tewerkstelling zonder de leefkwaliteit voor de omwonenden uit het oog te verliezen. Het is evident dat een billijke spreiding daarbij belangrijk is maar ook dat – en ik wens dat te benadrukken – DHL en in tweede instantie BIAC meer aandacht zouden schenken en meer inspanningen zouden leveren. Het voorstel van de federale regering is een goed voorstel zowel wat tewerkstelling als leefkwaliteit betreft. Hopelijk zullen de redelijkheid en de zin voor verantwoordelijkheid de bovenhand nemen op politieke spelletjes. Mijnheer de eerste minister, dat is hetgeen de overgrote meerderheid van de bevolking verwacht. Huilende wolven zoals we hier vandaag hebben gehoord, bieden geen oplossing. Zij lossen niets op.

Tot slot misschien nog mijn persoonlijke ervaring. Ik heb in de tweede helft van de jaren '90 als inwoner van Vilvoorde bij Zaventem jarenlang geleefd onder 30.000 nachtvluchten per jaar. Het ging daarbij meestal nog om zeer lawaaiige toestellen.

Ikzelf en mijn burens, om persoonlijk te zijn, en de inwoners van Vlaams-Brabant zouden het niet begrijpen als het redelijke voorstel dat nu ter tafel ligt geen kans zou krijgen omdat het een voorstel is, ik vat het bondig samen, van meer werk en perspectief voor minder hinder. Wij feliciteren de federale regering voor het feit dat zij tot een dergelijk evenwichtig voorstel is kunnen komen. Wij hopen dat iedereen in dit land, de inzet is zeer groot, zijn verantwoordelijkheid zal willen en durven opnemen.

01.12 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, monsieur le premier ministre, sans allonger les débats et ainsi répéter éventuellement ce qui a déjà été évoqué, je souhaiterais vous

01.11 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.

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'équilibrisme réussi.

01.12 Olivier Chastel (MR): Het laatste regeringsvoorstel lijkt uitvoering te geven aan een

exposer un certain nombre de considérations.

La dernière proposition faite par le gouvernement fédéral au sujet des conditions de développement des activités de DHL sur le site de Bruxelles-National semble, en tout cas, concrétiser une des décisions du Conseil des ministres tenu à Gembloux en janvier dernier.

Les enjeux de cette problématique sont cruciaux pour l'avenir économique, social et environnemental d'une vaste région. A ces enjeux s'ajoute évidemment la question de la sécurité des zones survolées tant à l'atterrissage qu'au décollage puisqu'il s'agit d'une région présentant une densité de population élevée. L'avenir de DHL est donc intimement lié à la question des vols de nuit au départ de l'aéroport de Bruxelles-National où le transporteur aérien dispose de son principal centre de tri en Europe.

Les nuisances sonores liées à ces vols et dont sont victimes un plus grand nombre de personnes à la suite des différents plans de dispersion des vols nous conduisent, toutes et tous, à nous impliquer encore davantage dans ce dossier.

Monsieur le premier ministre, le Mouvement réformateur a toujours privilégié dans ce dossier une solution qui permettait à la fois de conforter l'emploi et de réduire les nuisances subies par de nombreux riverains de l'aéroport de Bruxelles-National. L'augmentation des activités de DHL ne doit pas passer par une augmentation des nuisances à Bruxelles, les aéroports régionaux pouvant d'ailleurs jouer un rôle important dans le scénario final en renforçant leur développement. En tout état de cause, monsieur le premier ministre, le plan de répartition concocté par le ministre Anciaux doit être corrigé avant d'être revu plus fondamentalement sur la base d'un véritable cadastre du bruit.

Le scénario de compromis que vous nous présentez, et qui est le scénario du gouvernement fédéral négocié avec DHL, comprend effectivement un certain nombre de signes en direction de la Région bruxelloise et de la Région flamande. Inévitablement, une analyse fine de toutes ces considérations techniques est nécessaire. Aujourd'hui vous n'avez pas d'accord avec les entités fédérées, ce que nous pouvons tous regretter, mais nous avons entre les mains une proposition digne d'intérêt qui est une bonne source de négociation.

En attendant l'attitude définitive des Régions, nous voulons saluer, monsieur le premier ministre, l'effort de concertation et de compromis du gouvernement fédéral en vous disant que la surenchère de dernière minute réalisée par certains en ce qui concerne le survol de notre capitale et de sa Région est inacceptable.

01.13 François-Xavier de Donnea (MR): Monsieur le premier ministre, je voudrais tout d'abord, comme d'autres l'ont fait, saluer le volontarisme du gouvernement et le volontarisme dont vous faites preuve pour essayer de développer et de soutenir des projets créateurs d'emplois dans notre pays, qui en a bien besoin.

M. Bonte a dit que la Constitution prévoyait le droit au travail pour nos concitoyens mais la Constitution prévoit aussi le droit à la santé. J'estime que ces deux droits fondamentaux sont essentiels et de valeur équivalente.

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.

01.13 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 evenzeer.

Je constate que vous avez proposé une base de négociation. Vous avez le mérite de l'avoir fait car ce n'est pas facile de parvenir à proposer des bases de négociation raisonnables, même si ces bases doivent encore être acceptées. Cela dit, il m'est difficile de me prononcer à titre personnel ce soir sur un document aussi technique. Avant que je puisse me prononcer, il faudra que je vérifie, avec des experts, que ce document est effectivement équilibré en ce qui concerne, d'une part, la création d'emplois qui est un objectif important et, d'autre part, le respect du droit à la santé tant dans le Brabant flamand que dans la Région bruxelloise.

J'attendrai également avec intérêt l'avis de la Région bruxelloise et de ses experts, notamment la prise de position de certains partis ayant largement contribué, comme les écologistes, à pourrir le dossier depuis 1999!

Je terminerai par deux remarques. D'abord, j'estime que le jeu du CD&V est scandaleux. En écoutant M. De Crem tout à l'heure, le sentiment qui ressortait de son intervention était qu'il voulait avoir votre peau. Il s'agit d'un jeu politique, normal dans le chef de l'opposition. Cependant, je trouve particulièrement déplacé, de la part du CD&V, de faire en sorte que le gouvernement flamand pose de telles conditions pour adhérer à l'accord, que la Région bruxelloise ne puisse que le refuser. Le CD&V doit assumer ses responsabilités! Il faut qu'en la matière les bénéfices et les sacrifices de l'opération soient équilibrés. Il est trop facile d'affirmer qu'on ne peut accepter une base de négociation parce que l'autre Région n'accepte pas une augmentation des vols de jour qui n'ont rien à voir avec les vols de nuit, ni avec le projet DHL.

Ensuite, monsieur le premier ministre, sans me prononcer ce soir – je le répète – à titre personnel sur la valeur de la base de négociation puisqu'il faut d'abord que l'on puisse l'examiner techniquement et que l'on connaisse l'avis des deux Régions sur la question, je voudrais ajouter – et je le répète depuis 1998 dans ce parlement – que c'est la dernière fois que nous pourrions encore tirer sur la corde de ce qu'il est possible de faire à Zaventem, aéroport inclus dans une zone urbaine tellement densément peuplée qu'il y a fatalement des limites, non pas techniques mais sociologiques et politiques, à son développement futur.

Donc, indépendamment du dossier précis et concret de DHL traité aujourd'hui, qui trouvera, je l'espère, une solution acceptable par toutes les Régions, je voudrais insister une fois encore pour qu'on se mette, sans désespérer, à préparer l'avenir d'un deuxième aéroport national dans ce pays, seule condition pour réaliser votre grande ambition de faire de la Belgique un grand centre de logistique à l'échelle européenne.

C'est ce que je répète depuis 1998. Vous m'avez déjà répondu que vous étiez d'accord avec moi, mais j'attends de voir la concrétisation de cet objectif essentiel si vous voulons éviter de nous heurter bientôt à des limites que personne ne pourra déplacer, même ceux qui, comme vous, se débattent dans un tel dossier avec l'énergie d'un diable dans un bénitier!

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.

Voorzitter Paul Tant: Collega's, wij zijn aan het einde van de reeks

Le président, M. Paul Tant: MM.

interpellanten gekomen. De andere collega's hebben de mogelijkheid om ook het woord te voeren. Ik heb de heer Maingain en de heer Vandeurzen reeds ingeschreven. Zijn er nog andere collega's die in dit debat aan het woord wensen te komen? Neen? Dan sluit ik de lijst. De heer Maingain heeft het woord.

01.14 Olivier Maingain (MR): Monsieur le président, monsieur le premier ministre, il est vrai que les longues heures que vous avez consacrées à ce dossier, en concertation avec l'ensemble des partenaires, ne sont pas sans résultat. Serait bien sot celui qui ne voudrait qu'écarter ce document d'un revers de la main, en disant que ce ne serait pas une base de discussion. C'est une base de discussion. Il n'y a donc pas là matière à considérer que ce document ne mérite pas d'être pris en considération.

Il y a d'abord un problème. C'est le plan Anciaux qui a, incontestablement, largement pollué tout le débat sur l'avenir de l'aéroport de Bruxelles-National et qui a créé, à juste titre, une méfiance légitime chez tous les riverains, quelle que soit leur appartenance linguistique. Il faudrait peut-être qu'un jour on cesse de raconter que cela ne concernerait qu'une seule communauté de ce pays. Les riverains qui subissent les inconvénients du plan Anciaux, sont dans toutes les directions, tant francophones que néerlandophones, ils ne sont pas d'une seule appartenance linguistique, ils ne se trouvent pas qu'à Bruxelles, ils sont dans la périphérie aussi.

Il est donc indispensable de revenir à la déclaration gouvernementale qui exige l'élaboration d'un véritable cadastre du bruit. Tant que ce travail n'aura pas été fait de manière scientifique, le plan Anciaux est non seulement un plan provisoire, mais il devra être nécessairement corrigé et modifié radicalement à brève échéance. On trouve d'ailleurs des pistes dans votre document, pour commencer à corriger le plan Anciaux. Qui ne pourrait pas prendre acte avec satisfaction qu'il y a là matière à approfondissement?

Comme M. de Donnea, je ne vais pas me prononcer ce soir pour dire si tout ce qui est techniquement prévu répond totalement aux attentes des populations concernées. Les experts eux-mêmes sont certainement encore en train de plancher pour bien percevoir toutes les subtilités du texte qui nous est soumis. Nous laisserons à ceux qui ont sans doute une meilleure connaissance que nous des inconvénients du choix de certaines pistes ou routes le fait de pouvoir en faire l'appréciation. Je dis tout simplement qu'il y a des éléments qui avancent dans la bonne direction. Je voudrais m'assurer qu'ils sont techniquement fiables et complètement finalisés. Cela fait aussi partie de la négociation qui concerne avant tout le gouvernement fédéral, car la détermination et l'usage des routes et des pistes est principalement de sa compétence. Si le gouvernement fédéral peut approfondir ce que j'appellerai la correction du plan Anciaux, il est évident que cela peut amener un autre apaisement dans ce dossier délicat de l'aéroport de Bruxelles-National.

Il faudrait que certains partis se souviennent à quelle époque et dans quelles circonstances DHL a amené son implantation de société commerciale à Bruxelles-National.

Par exemple, monsieur Wathelet, sous quel gouvernement a eu lieu

Maingain et Vandeurzen désirent intervenir dans ce débat. Si personne d'autre ne demande la parole, je clôture la liste des orateurs.

01.14 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.

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.

l'implantation de DHL à Bruxelles-National? Il serait peut-être bon de s'en souvenir également. Mais si on veut que la problématique DHL soit abordée de manière sereine, il est vrai qu'il faut d'abord lever l'hypothèque que représente le plan Anciaux.

Deuxièmement, sur le dossier DHL, je m'en tiens quant à moi à l'accord gouvernemental de janvier qui dit clairement qu'il faut l'approbation des Régions concernées: Région bruxelloise et Région flamande; que sans leur accord, il n'y a pas de sécurité juridique dans ce dossier. Tout un chacun en est conscient. C'est d'ailleurs ce qu'attendent les décideurs de DHL: la sécurité juridique.

J'entends bien le discours que d'aucuns tiennent en voulant faire porter toute la responsabilité au gouvernement fédéral mais je voudrais savoir quelle est la position concrète, précise, détaillée de tous les partenaires du gouvernement bruxellois sur ce dossier. J'attends que le parlement bruxellois puisse tenir une séance comme celle que nous tenons aujourd'hui pour que le gouvernement bruxellois aille s'expliquer devant les parlementaires bruxellois. Au moins ici au fédéral, on le fait! Je n'ai pas encore vu qu'on le faisait au parlement bruxellois où toute demande de réunion anticipée, même d'une commission, est refusée par la majorité actuelle.

Fondamentalement, quand je saurai quelle est la position du gouvernement bruxellois et comment on peut construire sur une base de sécurité juridique, on pourra aller de l'avant dans ce dossier.

01.15 Jo Vandeurzen (CD&V): Heren voorzitters, mijnheer de eerste minister, collega's, heel kort. Ik denk dat wij allemaal wel beseffen, of men nu tot de oppositie of de meerderheid in het federale parlement behoort, dat "de politiek" absoluut geen goede beurt zal maken als ze er niet zal in slagen om een goed antwoord of een goede oplossing te geven, waarbij de prioriteit tewerkstelling correct wordt verzoend met wat ook belangrijk is en zo door een aantal sprekers hier naar voren werd gebracht, namelijk de gezondheid van de mensen en het leefmilieu in het algemeen.

Doorheen de diverse tussenkomsten heb ik gezocht naar het statuut van het voorstel dat nu voor ons ligt. Ik voel mij natuurlijk deel van een enorme perceptiecampagne, strategie en noem maar op. Ik moet eerlijk zeggen dat het statuut van dat voorstel mij totaal ontgaat op dit ogenblik. Ik hoor daar sommigen zeer enthousiast over zijn, maar ik hoor andere leden van de federale meerderheid met dezelfde intensiteit vragen erover stellen en het document herleiden tot een goede denkoefening of basis van gesprek. Ik weet wel dat alles met alles wordt vermengd, maar tot nader order denk ik dat het best is dat wij hier de federale regering ondervragen en weten wat het statuut is van dit voorstel.

Ik wil kort een tweede punt aanraken. Ik hoor de eerste minister zeggen dat hij de Gewesten uitnodigt om morgen een standpunt in te nemen. In een goede taakverdeling waarbij iedereen zijn verantwoordelijkheden opneemt, is het dan ook correct dat wij wat dat betreft ons hier niet uitspreken over wat de Vlaamse regering daarover te zeggen zal hebben. Ik wil wel reageren op de suggestie dat CD&V een beetje een spel zou spelen, zich een beetje ervan zou onthouden om in dit dossier de nek uit te steken of verantwoordelijkheid op te nemen. De magische grens van 25.000

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.

01.15 Jo Vandeurzen (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

vluchten – u heeft er zelf naar verwezen, mijnheer de eerste minister – is een grens die voor ons en voor vele inwoners van Vlaams-Brabant een zeer belangrijke grens is.

Wanneer wij worden geconfronteerd met de grote vraag naar expansie van een zo belangrijk bedrijf, ook zo belangrijk voor de uitbouw van de logistiek en essentieel voor de tewerkstelling, dan hebben wij ons daarover ernstig bevraagd. Men kan niet beweren dat CD&V daarin bij monde van de minister-president geen verantwoordelijkheid opneemt. De Vlaamse regering heeft een voorstel ingediend waarin zij inderdaad zegt te moeten gaan voor tewerkstelling en een groeiscenario. Daarbij heeft zij de vraag gesteld naar de rechtmatige spreiding van de lasten. Dat is het enige wat ik aan het debat wil toevoegen: men moet niet denken dat men de christen-democraten in de hoek kan duwen van degenen die langs de kant gaan staan! Zaterdag, zondag en gisteren hebben de CD&V'ers hun verantwoordelijkheid opgenomen en zij zullen dat ook de volgende dagen doen, maar op een correcte manier, met een dossier voor zich, met kennis van zaken en met de rust en sereniteit die dat probleem behoeft. Dat wilde ik er toch nog aan toevoegen.

01.16 Eerste minister **Guy Verhofstadt**: Mijnheer de voorzitter, het is nuttig even in te gaan op een aantal van de uiteenzettingen van deze namiddag. Ik ben immers van mening dat deze discussie in het Parlement een belangrijke bijdrage kan leveren tot de oplossing die wij zo snel mogelijk behoeven. Het is belangrijk om de conclusies uit de uiteenzettingen van vanmiddag te halen. Ik zal echter niet ingaan op de betogen waarin men meer op de man dan op de bal heeft gespeeld, hoewel dat natuurlijk ook een onderdeel is van onze parlementaire traditie en van de democratie. Ik wil het hebben over de inhoudelijke betogen waarbij werd gepleit voor een snelle oplossing en waarin werd gewezen op de wolfijzers die nog altijd in dat dossier aanwezig zijn.

Mijn eerste vaststelling is dat, op enkele uitzonderingen na, waarover ik het daarnet had, alle sprekers van oordeel waren dat er een kans moet worden gegeven aan de uitbreiding van DHL en dat wij dus voor een groeiscenario moeten kiezen en niet voor een afbouwscenario. Dat is belangrijk. Dat betekent immers dat er een consensus is over de partijgrenzen heen. Ik heb het hierbij helemaal niet over oppositie en meerderheid, federaal, Vlaams en Brussels niveau. Ik denk dat wij gerust kunnen zeggen dat die consensus er is en het is belangrijk om dit in dit debat te kunnen vaststellen. Dat betekent dat wij allemaal dezelfde richting kunnen uitgaan. Dat is in eerste instantie een kwestie van randvoorwaarden waaraan de uitbreiding moet voldoen.

Een tweede vaststelling is dat iedereen in het debat heeft gezegd dat de uitbreiding aan een verdere terugdringing van de geluidsoverlast en een modernisering van de vloot moet worden gekoppeld. Een hele reeks praktische afspraken moet dit dus mogelijk maken. Het feit dat wij vandaag deze praktische afspraken met DHL kunnen aankondigen, toont ook aan dat wij ons langer dan de laatste dagen met dit dossier hebben bezighouden, in tegenstelling tot wat links en rechts werd gezegd.

Ik wil even de feiten op een rijtje zetten. Ik heb in september van vorig jaar het DHL-dossier op de politieke agenda geplaatst en gezegd dat wij een keuze moesten maken. Op dat vlak had de heer de Donnea

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.

01.16 **Guy Verhofstadt**, premier ministre: 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

gelijk. Hij is ondertussen al vertrokken, misschien naar de tweede of de nationale luchthaven. Ik heb dus gezegd dat men ofwel moest kiezen voor de uitbreiding voor DHL ofwel voor een tweede luchthaven.

Heren voorzitters, ik heb dat idee in september gelanceerd op de Jaarbeurs in Gent. Dat is een jaar geleden. Ik ontving toen het dossier van DHL. Sindsdien ben ik op mijn rondgang in Vlaanderen, Wallonië en Brussel meer actiegroepen en drukkingsgroepen tegengekomen die daar tegen waren dan die daar effectief naar gezocht hebben. Ik wil misschien één uitzondering maken, namelijk de mensen in Bierseker. Zij hebben steeds een heel open houding en visie in dat dossier nagestreefd.

We hebben op dat ogenblik, op 16 januari 2004, een duidelijke keuze gemaakt. In tegenstelling tot hetgeen men hier zegt is het in het dossier-DHL de eerste keer geweest in ons land dat de Brusselse regering, de Vlaamse regering en de federale regering één onderhandelaar hebben aangewezen. Naar goede Belgische traditie en gewoonte zijn er normaal drie en dan misschien nog enkelen van de verschillende politieke partijen als waakhond. Men zit dan met een leger van onderhandelaars.

Wij hebben nu gekozen voor een hoge ambtenaar die zijn strepen verdiend heeft, de heer Steve Dubois. Hij heeft de onderhandelingen voor de drie regeringen de voorbije maanden gevoerd en met resultaat. Het eerste oorspronkelijke voorstel van DHL was een totaal irrealistisch voorstel. Men wilde komen tot 40.000 nachtvluchten rond de nationale luchthaven. Dat zou totaal onmogelijk geweest zijn. Het is door de inzet van de heer Dubois dat dit gewijzigd is. Hij heeft daarbij voortdurend teruggekoppeld naar de federale regering, naar de Vlaamse regering, naar de Brusselse regering, door wie hij werd aangeduid. Nu komen zeggen dat men dat slechts enkele dagen tevoren heeft vernomen, is de waarheid geweld aandoen als men weet dat er één onderhandelaar was van drie regeringen tegelijkertijd. Hij heeft uitstekend werk geleverd. Hij is er immers in geslaagd om in een periode van zeven maanden niet alleen een realistisch groeiscenario op papier te krijgen, maar ook een overeenstemming daarover te krijgen.

Ik heb vanochtend de CEO van DHL nog gezien. Hij heeft mij nogmaals bevestigd dat een realistisch groeiscenario van 22.100 vluchten wel degelijk hetgeen is dat een goede uitkomst zou kunnen betekenen in dit dossier.

Het is daarna, namelijk in september – ik herinner mij zeer goed het eerste Overlegcomité – dat ik de verschillende voorzitters van de betrokken regeringen bij mij geroepen heb. Het eerste Overlegcomité was niet 18 september. Op 18 september was er geen overlegcomité. Het was namelijk begin september, 1 of 2 september, dat ik afspraken heb gemaakt om op basis van het werk van de onderhandelaar verder te gaan en trachten te komen tot een oplossing voor DHL. Dat is de timing die gevolgd is. Ik heb de voorbije weken naast de federale beleidsverklaring – maar daarover zullen we vandaag niet te veel zeggen, anders hebben we binnen twee of drie weken misschien minder inhoud – daaraan gewerkt.

(...)

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

Het is uitzonderlijk op 12 oktober.

Later dan 12 oktober kan niet. Ik ben blij dat u kunt tellen, mijnheer Annemans.

Ik heb dit in elk geval, net als de andere collega's, zoals de heer Vande Lanotte, de minister die dit dossier op een uitstekende manier beheert, met de onderhandelaar opgevolgd om tot een realistisch voorstel te komen. Dat realistisch voorstel, collega's, geloof mij, is opgenomen in de nota die ik u vandaag heb overhandigd.

Er zijn verschillende toezeggingen geweest. De heer De Crem zegt dat er veel te weinig vluchten over Brussel zijn. Onmiddellijk daarna zegt mevrouw Nagy dat er veel te veel vluchten over Brussel zijn. Zo kunnen wij hier nog tientallen opmerkingen horen die ons geen stap verder helpen. Ik ken de limieten van dit dossier en de inspanningen die iedereen geleverd heeft. Alle betrokken regio's en subregio's leveren inspanningen. Wie dat niet wil zien, die ziet het niet. Ik kan er nog inkomen dat iemand het te weinig vindt, dat neem ik aan. Ik ken er echter ook velen die het al te veel vinden. Ik verwijs naar een aantal uiteenzettingen, mijnheer de voorzitter. Ik heb het nog even over Brussel. Vroeger waren er geen. Op 24 januari 2003 zijn ze in een beperkte mate doorgevoerd. Nu worden de condities opnieuw verder uitgebreid. Naast de nachtvluchtenkwestie heb ik het dan nog niet over de kwestie van de route Chabert, die in het voorstel vervangen wordt door een meer realistische en minder hinderlijke route: de Kanaalroute.

Ik herhaal het nogmaals. Volgens mij kunnen wij hier gerust nog een aantal dagen of weken doorgaan met nieuwe voorstellen, maar ik denk dat dit niet in het belang is van DHL, en niet in het belang van de economische toekomst van ons land, de werkgelegenheid en de jobs die wij moeten verdedigen. Men kan nog wat eisen hebben, men kan nog wat voorwaarden stellen en de ene kant opgaan, maar dat zal dan worden geneutraliseerd door een eis aan de andere kant. Dit is een goede basis om te doen wat moet gebeuren, met name de uitbreiding van DHL mogelijk maken.

Ik heb inderdaad regionale regeringen ontmoet die constructief in die zin willen samenwerken. Ik heb ze zelfs in die mate ontmoet dat ik gerust kan zeggen dat er over 16 van de 17 punten die u gekregen hebt nauwelijks nog enige betwisting bestaat. De kwestie beperkte zich tot de paragraaf die hier al enkele keren werd aangehaald. Ik heb u daarnet een historisch overzicht gegeven van waar wij komen.

Mijn oproep vandaag, collega's, is dat wij nu in elk geval de loopgraven waarin men altijd terechtkomt in een onderhandeling – dat is eigen aan een onderhandeling – zouden verlaten, om zo snel mogelijk, in de komende uren, tot een volledig akkoord te komen. Met de positieve ingesteldheid die ik zeker ook hier vandaag in het parlementaire debat heb vastgesteld, ben ik ervan overtuigd dat wij dit kunnen halen.

Je veux dire aussi à tous les collègues qui sont intervenus que, ces derniers jours, il fallait penser la politique en sachant que, par une décision, on pouvait créer des emplois. Car c'est de cela qu'il s'agit: créer des emplois pour des gens qui n'en ont pas aujourd'hui, faute

Met een beslissing kan er werkgelegenheid gecreëerd worden voor laaggeschoolden. Ik reken erop dat alle politici, en

de formation.

Je compte sur l'effort de toutes les Régions, de toutes les femmes et de tous les hommes politiques, et aussi sur vous parce que vous pouvez aider à clôturer ce dossier dans un délai qui soit le plus court possible. C'est par votre voix, par votre ténacité que nous réaliserons le DHL élargi.

01.17 Gerolf Annemans (VLAAMS BLOK): Heren voorzitters, het is niet uitgesloten dat ik de enige ben die repliceert omdat mijn partij de enige is die aan geen van de vele tafels van dit dossier zit. Ten behoeve van sommige van de sprekers die onze uiteenzettingen bijzonder ergerlijk hebben gevonden, wil ik onderstrepen dat ook het Vlaams Blok hoopt dat er een oplossing komt. Dat is trouwens de reden waarom wij Bart Laeremans onze voorstellen op een technische manier naar voren hebben laten brengen. Wij hopen dat het onze oplossing wordt maar in het slechtste geval mag het ook uw oplossing zijn. Gelijk welke oplossing die de belangen verzoent, is voor het Vlaams Blok een welkome oplossing. Ik geloof echter nooit dat dit dé oplossing zal worden. Ik zou iedereen willen waarschuwen om elke naïviteit achterwege te laten.

Ik heb heel goed geluisterd en ik hoop dat de collega's van de CD&V dit ook hebben gedaan. Langs Vlaamse kant heeft de VLD hier heel de namiddag zitten applaudisseren als muppets in een show en de socialisten aan Vlaamse zijde hebben ongeveer hetzelfde gedaan. Ze hebben ook voor mekaar geapplaudisseerd, dat is evident. Met politieke doodsangst in hun ogen klampen zij zich vast aan het voortbestaan van de federale regering. Dat is de logica. Ten behoeve van onze vrienden van CD&V wil ik toch zeggen: wees niet naïef straks bij de onderhandelingen op het Martelarenplein. Collega De Crem, bel de heer Leterme maar eens op en breng hem verslag uit van de zeer voorwaardelijke manier waarop onze goede collega Karine Lalieux uitdrukking heeft gegeven aan het feit dat het om een interessante piste gaat en hoe vervolgens onze Franstalige collega's van de MR gezegd hebben dat het een goede onderhandelingsbasis is. Ik hoorde altijd de term basis vermelden. Als kers op de taart – ik laat Ecolo even buiten beschouwing – kwam de heer Maingain zeggen “qu'il avait trouvé des pistes – verschillende pistes – dans votre texte, monsieur le premier ministre, die fort intéressants waren”.

U hebt als timing morgen vooruitgeschoven. Daarjuist had u het in uw repliek dan weer over enkele weken omdat men in dit land nooit weet. Ik hoop dat er snel een oplossing komt maar uit wat ik uit dit parlementair debat heb onthouden, denk ik niet dat die er snel zal komen. Ik hoop het samen met iedereen, maar ik blijf als een soort Cassandra zeggen dat dit debat zeer nuttig is geweest. Dit debat heeft aangetoond dat er helemaal geen akkoord is, zelfs geen begin van een akkoord op federaal vlak. Ik heb mijn twijfel uitgedrukt over de vraag, mijnheer de eerste minister, of dit compromisscenario wel gesteund werd door de hele federale regering. Zelfs de federale parlementsleden van uw meerderheid aan franstalige kant zijn dit komen relativiseren. Ik loop zoals iedereen over zachte eieren maar Leterme doet dit zeker. Ik hoop, mijnheer De Crem, dat u hem vanavond even belt om hem alles uit te leggen.

Brussel, dat zijn deel in de nachtvluchtenkoek moet krijgen, zal tot 2010 geen last hebben van de zware toestellen. Hou dat zeer goed in

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.

01.17 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.

het oog, mijnheer De Crem. Bel alleszins naar de heer Leterme.

Het wordt een spannende nacht, vermits de eerste minister verwacht dat er uiterlijk tegen morgen een antwoord komt. Ik neem aan dat ook DHL dat verwacht. Ik ben alvast vragende partij om morgen te beluisteren hoe morgen vanuit deze puinhoop die vandaag gepresenteerd werd, het grote akkoord over DHL naar voren komt.

Het Vlaams Blok heeft een motie opgesteld, omdat we mevrouw Vautmans reeds om 14.15 uur met een eenvoudige motie de leden van de meerderheid hebben zien aflopen. We mochten haar niet ontgoochelen. Daarom dienen we een motie in die zeer sterk en zeer uitvoerig detailleert onder welke voorwaarden een DHL-oplossing mogelijk is. Gelet op het feit dat die voorwaarden in uw voorstel niet vervuld zijn, willen wij het vertrouwen in de regering laten ontnemen.

01.18 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Heren voorzitters, ik wens ter aanvulling nog enkele punten toe te voegen.

Er werden hier vandaag opnieuw wat leugens verteld.

Ten eerste, de eerste minister heeft verklaard dat er vóór de regeerperiode met minister Durant in de regering geen nachtvluchten over Brussel gingen. Dat is een absolute onwaarheid. Er waren toen behoorlijk meer nachtvluchten over Brussel dan vandaag het geval is. Dat toont eens te meer aan hoe slecht hij het dossier in zijn geschiedenis kent.

Ten tweede, we moeten vaststellen dat Brussel in dit akkoord nog steeds zoveel als mogelijk ontzien wordt en op een heel onlogische wijze gespaard blijft van alle zware toestellen. Pas in 2010 wordt dat veranderd. Dat wordt thans gezegd, maar kan op elk moment opnieuw ongedaan gemaakt worden. Brussel moet gewoon in 2009 zijn geluidsnormen opnieuw aanpassen en klaar is kees, er komen geen zware nachtvluchten. Mijnheer de eerste minister, u geeft geen enkele garantie dat de spreiding er op termijn komt.

Ten derde, er blijft heel wat onzekerheid bestaan inzake de huidige spreiding die tot op heden gerealiseerd werd. Plots wordt baan 02/20 opnieuw ter discussie gesteld. Alles zal afhankelijk gemaakt worden van een studie. Wat die studie zal opleveren en wat die studie en de onderhandelingen na de studie zullen brengen, blijft in het midden. Baan 02/20 is echter een belangrijk deel van het spreidingsplan. Indien men dat onderuit haalt, haalt men de maximale spreiding, die ooit de intentie was van de regering, helemaal onderuit. Op dit vlak heerst absolute onduidelijkheid.

Bovendien heeft, in het kader van die verschillende banen, de bestendige deputatie van de provincie Vlaams-Brabant – daartoe behoren ook VLD en sp.a – duidelijk gezegd dat er nog meer gebruik moet worden gemaakt van de verschillende banen, met de nodige aanpassingen aan de infrastructuur, landingssystemen, taxibanen, enzovoort, met het oog op een maximale spreiding en een maximaal baangebruik. Dat wordt nu van tafel geveegd. Er wordt op dat vlak geen enkel perspectief meer naar voren geschoven. Van een maximale spreiding, die ooit het uitgangspunt van de huidige regering was, blijft nauwelijks nog wat over.

01.18 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 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?

Ik heb ook een vraag gesteld aan de eerste minister, waarop ik opnieuw geen antwoord heb gekregen, in verband met de charters en de economische noodzaak daarvan. We hebben een duidelijk antwoord gekregen van de heer Van den Bossche tijdens ons bezoek met de commissie aan BIAC enkele maanden geleden: de charters realiseren en vertegenwoordigen maar een beperkt aantal extra jobs. Daarover kan dus heel duidelijk worden gediscussieerd. Nog altijd moet men echter 6.000 charters, toeristenvliegtuigen, naar de Azoren, naar Portugal of naar waar dan ook handhaven. Wij plaatsen daarbij de grootste vraagtekens, en wij niet alleen. Op dat vlak waren er ook andere partijen. Wij krijgen daarop geen duidelijk antwoord.

01.19 Eerste minister **Guy Verhofstadt**: (...) geen tewerkstelling mee gemoeid. Er werken tussen de 2.500 en de 3.000 mensen bij de chartermaatschappijen.

Ten tweede, dat kan niet alleen overdag, mijnheer Laeremans. U kent uw dossier niet. Dat zijn trouwens vliegtuigen die drie keer draaien op 24 uur tijd en dus ook de nacht moeten gebruiken. In totaal gaat het om ongeveer 3.000 nachtvluchten. Dat is een belangrijke inkomst voor BIAC. Dat zou anders een activiteit zijn die verdwijnt naar het buitenland. Dat is waarschijnlijk echter geen probleem voor u.

01.20 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Mijnheer de eerste minister, dat kan ook in Bierset of Oostende. Wij hebben op dat vlak voorstellen gedaan in verband met Bierset. U zegt dat deze vliegtuigen 24 uur op 24 moeten draaien. Dat kan voor elk vliegtuig gelden. Bij die logica voor charters blijf ik de grootste twijfels hebben. Zij kunnen ook naar de dag worden verplaatst. U beweert dat het bij de charters om 2.500 jobs gaat. Dat klopt in zijn totaliteit.

Ik blijf er nog altijd vragen bij hebben waarom die 's nachts moeten vliegen. Op de meeste luchthavens is dat niet het geval. Hier is dat gewoon omdat ze zo goedkoop mogelijk vakanties willen aanbieden. Dan zeg ik dat men daar eerder op kan besparen. De vakantie zal dan misschien 50 euro duurder zijn. Ik begrijp niet, mijnheer Tommelein,... Neen, mijnheer Tommelein, het is asociaal om voor toeristische vluchten midden in de nacht of om 4 of 5 uur 's nachts te vliegen. Daar heb ik vraagtekens bij, niet bij DHL. Daar hebben wij principieel geen bezwaar tegen gehad. Wel bij de charters. Ik betreur dat u dat niet inziet en dat u vakantievluchten op dezelfde lijn plaatst als economisch noodzakelijke vluchten

Ten laatste nog iets voor de heer De Crem. Ook hij moet het dossier iets beter kennen. Wij hebben geen pamfletten uitgedeeld tegen DHL in de rand, wij hebben wel pamfletten uitgedeeld en verspreid rond het concentratiebeleid van de regering. Wij hebben aan de poorten van DHL ook geen pamfletten uitgedeeld. Wij hebben altijd gepleit, van bij het begin – en u mag al mijn tussenkomsten nalezen want ik ben diegene die het standpunt heeft verwoord – voor een verzoening van beiden. Wij hebben nooit gepleit tegen de nachtvluchten, wij hebben nooit gepleit voor een zware vermindering van nachtvluchten. Wij wilden een uitbreiding van DHL binnen de 25.000, net zoals u. We staan op dezelfde golflengte. U moet dan niet het tegenovergestelde komen zeggen. Ik vind het alleen spijtig dat u dat doet. U hebt het dossier in het verleden niet gevolgd, u kent het veel minder. Daar heb ik begrip voor maar dan moet u geen zaken uit uw mouw komen schudden die kant noch wal raken.

01.19 **Guy Verhofstadt**, premier ministre: 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.

01.20 **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 Bierset 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.

01.21 Pieter De Crem (CD&V): Mijnheer de eerste minister, ik wil toch nog een korte verduidelijking geven.

De unanimité die u in onze vergadering ontwaart, is namelijk helemaal geen unanimité.

In de eerste plaats is er geen unanimité bij uw coalitiepartners van de federale regering. U zei dat die tekst de unanieme goedkeuring van de federale regering heeft, maar wat blijkt? Mevrouw Lalieux zegt: "Dit is voor ons... (*Rumoer*)

Voorzitter Francis Van den Eynde: Mag ik vragen dat de heer Daems de heer De Crem laat uitspreken en zijn fractie een beetje intoomt?

01.22 Pieter De Crem (CD&V): Mevrouw Lalieux zegt: "Dit is een basis voor onderhandelingen". Namens de MR zegt de heer Chastel: "C'est une petite base de négociation". De heer Maingain, ondertussen vervlogen, zegt: "Er zijn een aantal interessante pistes in het document".

Mijnheer de eerste minister, eens te meer neemt u uw dromen voor werkelijkheid. Dat document is geen akkoord. Het enige waarover wij allemaal akkoord gaan, is dat er geen akkoord is. Ik wil u die illusie absoluut ontnemen. Ga alstublieft vandaag niet rustig slapen. Over uw tekst is er helemaal geen akkoord, niet in het minst in uw coalitie. Ik denk dat u beter kunt herbeginnen met uw werk.

01.23 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le président, je voudrais dresser le même constat que M. De Crem. Il n'y a pas d'accord sur le document que vous déposez aujourd'hui, monsieur le premier ministre. Certes, il existe un accord à propos de la nécessité de se mettre autour de la table et d'essayer de trouver une solution sensée pour tout le monde, permettant de concilier l'ensemble des intérêts, qu'il s'agisse de ceux de DHL ou des riverains en matière de sécurité et de santé. A ce sujet-là, il y a un accord, mais sur le texte que vous déposez, il n'y en a pas!

Nous sommes à la Chambre, avec des parlementaires fédéraux du PS et du MR, notamment, qui indiquent que c'est une bonne base de travail, un document sur lequel on peut commencer à travailler. J'ai entendu MM. de Donnea et Chastel dire qu'ils avaient encore besoin d'avis d'experts et d'un certain nombre d'informations. Nous sommes tout à fait d'accord avec ce principe.

(...) (...)

Je veux bien être d'accord avec vous sur ce point-là!

Je répète qu'il n'y a pas d'accord sur le texte présenté aujourd'hui. Je répète aussi que tant des membres du MR que du PS ont dit qu'il fallait encore parler, attendre l'avis d'un certain nombre d'experts et envisager toutes les pistes. Mais c'est exactement ce que nous avons dit, monsieur le premier ministre! Nous avons dit: "Prenons le temps, dialoguons, envisageons toutes les hypothèses, voyons la solution que nous pouvons trouver ensemble!"

01.21 Pieter De Crem (CD&V): Il n'y a plus de consensus au sein de la majorité fédérale.

01.22 Pieter De Crem (CD&V): 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.

01.23 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.

Enfin, j'estime que l'intervention de M. Maingain était assez surréaliste lorsqu'il posait la question de savoir si la décision d'installation de DHL à Bruxelles était une bonne décision. C'est assez surréaliste parce que, aujourd'hui, on se bat – et en tout cas, vous, monsieur le premier ministre – pour que DHL reste à Bruxelles. Donc, bien sûr, au départ, la décision d'installer DHL à Bruxelles était une excellente décision!

01.24 Karine Lalieux (PS): Je voudrais rappeler, étant donné que l'on exploite à satiété certains mots, en tout cas dans l'opposition, que ce qui a été déposé ici par le premier ministre est un consensus intervenu au sein du gouvernement fédéral. M. Chastel a dit exactement la même chose, monsieur De Crem.

Je voudrais aussi souligner la dynamique créée par le gouvernement fédéral en déposant cette base de travail. J'ai dit qu'il s'agissait d'une base de travail, monsieur Wathelet, pour tenter de recevoir les réflexions des Régions. En effet, à l'heure actuelle, l'accord est inexistant entre elles. Nous aimerions que les Régions réfléchissent, soient créatives et examinent de manière un peu plus correcte le compromis déposé ici sur la table; l'idéal serait que tous s'assoient autour de la table pour travailler. Une fois de plus, je répète qu'il s'agit d'un accord, d'un consensus intervenu au sein du gouvernement.

01.25 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le président, le premier ministre n'a pas vraiment répondu à ma question pourtant posée clairement, mais les différents intervenants et particulièrement la dernière intervention commencent à clarifier la situation exacte de cet accord conditionné à l'accord des autres.

Pour moi, c'est donc une forme de non-accord: si je comprends bien, la discussion avec la Région bruxelloise et la Région flamande ne se fait pas sur des possibilités d'aménagement de ce texte mais sur un "à prendre ou à laisser".

Monsieur le premier ministre, en présentant l'importance des emplois, vous touchez effectivement un point essentiel. Mais si vous voulez garantir la durabilité de ces emplois, si vous voulez garantir qu'il n'y aura pas des milliers de plaintes sur le modèle de celles déposées hier encore, vous devez vous assurer que les conditions dans lesquelles s'opérera le développement de cet aéroport soient cohérentes et respectueuses de la santé, de la sécurité des personnes.

Or, moi j'attends encore des réponses sur le côté équilibré de la proposition. En effet, la seule chose que je perçois, c'est un clivage communautaire dans lequel la Région bruxelloise et les habitants flamands, francophones et autres de Bruxelles sont pris en otages d'une espèce de volonté de répartition qui – et vous le savez mieux que moi, monsieur le premier ministre – est contraire à la proposition d'isolation des maisons, par exemple.

Une des seules choses vraies que M. Anciaux nous a racontées, c'est que la dispersion ne permettait pas d'appliquer un plan d'isolation des maisons: tout le pentagone, tous les quartiers historiques de Bruxelles ne pourraient pas être isolés. C'est une question importante.

Monsieur le premier ministre, je conclus en disant que nous

01.24 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.

01.25 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.

entendrons sans doute demain matin la position des différentes composantes de votre majorité.

J'entends M. Gosuin, au nom du FDF, refuser l'augmentation du plafond de 25.000 vols. Vous dites qu'il y a un accord. Mais présenter comme un accord ce qui n'en est pas un, c'est aussi une partie de la méthode Verhofstadt qui nous a menés là où nous sommes aujourd'hui.

01.26 Daniel Bacquelaine (MR): Monsieur le président, je suis étonné de la façon dont on joue sur les mots. Et quand je dis "jouer sur les mots", c'est à dessein car il m'apparaît que le problème dont nous discutons aujourd'hui mériterait plus de considération.

Le gouvernement s'est mis d'accord sur une proposition de compromis qui est soumise aux Régions. C'est clair. Cette proposition de compromis doit maintenant faire l'objet d'une prise de position de la part de la Région bruxelloise et de la Région flamande. Il est vrai qu'il y a donc un appel du gouvernement fédéral à la responsabilité des Régions parce qu'il n'est évidemment pas possible d'appliquer quelque accord que ce soit ou de trouver quelque solution que ce soit sans l'accord des Régions. Ce n'est pas plus compliqué que cela. Qu'il y ait l'une ou l'autre intervention des Régions concernant cette position de compromis, c'est évident. Pourquoi pas? Il y a un appel à la discussion avec les Régions et à la prise de responsabilité des Régions. Ce compromis soumis aux Régions est évidemment bâti avec l'accord des différents partenaires du gouvernement, et donc avec l'accord du MR.

01.26 Daniel Bacquelaine (MR): Ik hoor alom woordenkramery, 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.

Motions Moties

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.
Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Une première motion de méfiance a été déposée par MM. Pieter De Crem, Jo Vandeurzen, 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."

Een eerste motie van wantrouwen werd ingediend door de heren Pieter De Crem, Jo Vandeurzen, 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 question des nuisances sonores générées par l'aéroport 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 uitwaaiing 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 Bacquelaine.

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

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.
Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 20.03 uur.
La réunion publique de commission est levée à 20.03 heures.*