



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

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

jeudi

21-10-2004

Après-midi

donderdag

21-10-2004

Namiddag

<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

Interpellations et questions jointes de	1
- M. Bart Laeremans au premier ministre et au ministre de la Mobilité sur "la situation dans le dossier DHL" (n° 435)	1
- M. Pieter De Crem au premier ministre sur "la situation dans le dossier DHL" (n° 457)	1
- M. Melchior Wathelet au ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "le point des discussions avec DHL pour l'établissement d'un hub intercontinental à Bruxelles-National" (n° 4065)	1
- Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "DHL" (n° 459)	1
- M. Jean-Marc Nollet au premier ministre sur "le dossier DHL" (n° 4071)	1
- M. Luk Van Biesen au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les évolutions intervenues récemment dans le dossier DHL" (n° 460)	1
- M. Hans Bonte au premier ministre sur "les évolutions intervenues récemment dans le dossier DHL" (n° 461)	1

Orateurs: **Bart Laeremans, Pieter De Crem**, président du groupe CD&V, **Melchior Wathelet**, président du groupe cdH, **Hans Bonte, Jean-Marc Nollet, Luk Van Biesen, Karine Lalieux, Guy Verhofstadt**, premier ministre, **Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Motions 31

INHOUD

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

Sprekers: **Bart Laeremans, Pieter De Crem**, voorzitter van de CD&V-fractie, **Melchior Wathelet**, voorzitter van de cdH-fractie, **Hans Bonte, Jean-Marc Nollet, Luk Van Biesen, Karine Lalieux, Guy Verhofstadt**, eerste minister, **Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Moties 31

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

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

du

van

JEUDI 21 OCTOBRE 2004

DONDERDAG 21 OKTOBER 2004

Après-midi

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 16.35 uur door de heer Paul Tant, voorzitter.
La séance est ouverte à 16:35 heures par M. Paul Tant, président.

De **voorzitter**: Mijnheer de eerste minister, collega's, we kunnen stilaan van wal steken. Ik meen dat ook vice-eerste minister Vande Lanotte nog naar de commissie komt. Ik neem aan dat hij ons straks vervoegt. (*Vice-eerste minister Vande Lanotte komt de zaal binnen.*)

Mijnheer de vice-eerste minister, u hebt op de naamafroeping gewacht.

01 **Samengevoegde interpellaties en vragen van**

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

01 **Interpellations et questions jointes de**

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

01.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, heren ministers, het is geen heuglijke dag vandaag. Minstens 1.500 mensen, en wellicht nog een heel pak meer, zullen onvermijdelijk hun job verliezen, de onrechtstreekse werkloosheid die het gevolg is van de crash niet inbegrepen. Dat is allerminst een fraai resultaat voor iemand die dag op dag een maand geleden in deze commissie nog is komen verklaren dat een inkrimping voor hem in elk geval geen optie was en in elk geval uitgesloten was.

Als u de commentaren over het dossier leest of hoort, is voor iedereen één zaak duidelijk. De wijze waarop het hele dossier werd aangepakt, is werkelijk hemeltergend. Eerst heeft de regering het dossier vele maanden lang steeds maar voor zich uitgeschoven. Nadien werd de ene blunder na de andere begaan en hebben de hoofdrolspelers voortdurend de zwartepiet naar elkaar toegeschoven.

Het beeld naar de werknemers van DHL, naar de omwonenden, naar de bevolking, naar de buitenwereld, naar het buitenland en naar eventuele, latere investeerders in de luchthaven of in de economie van ons land is een beeld van absolute chaos en wanorde en van een ongelooflijk gebrek aan verantwoordelijkheidszin.

Begin juli 2004 was al duidelijk – de heer Anciaux heeft dat toen duidelijk in de commissie aan ons en aan verschillende interpellanten verklaard – dat DHL wou afstappen van het totaal onrealistische scenario van 34.000 vluchten en één centrale hub. Het bedrijf zou akkoord gaan met de spreiding van de activiteiten over minstens twee luchthavens. De regering had het dossier toen verder moeten bespreken en afronden. In plaats daarvan gebeurde het tegenovergestelde. De regering bleef de zaak steeds maar verder voor zich uitschuiven.

Ten eerste, er werd een Brussels regeerakkoord goedgekeurd, waarin het Brussels Gewest op een onvoorstelbaar egoïstische manier elk gesprek over een uitbreiding van de vluchten boven Brussel onmogelijk maakte en iedere solidariteit afwees. Dat regeerakkoord werd niet alleen goedgekeurd door de Franstalige partijen, maar ook door de Vlaamse meerderheidspartijen in Brussel en dus ook door VLD, sp.a-spirit en CD&V.

Luc Van der Kelen schrijft vandaag zeer terecht in Het Laatste Nieuws dat de zaak alleen al daardoor niet meer te winnen was. Hij vervolgt: “De topmensen van alle betrokken partijen moeten dat ook beseft hebben, toen ze het Brussels regeerakkoord lieten tekenen. Of hebben ze dat dan gewoon niet gelezen?” Dat al op zich bewijst dat er toen een enorme blunder werd begaan. De betrokken politici zijn gewoon niet aandachtig geweest voor wat er in Brussel gebeurde. Ze hebben gewoon geen aandacht gehad en alles maar laten begaan.

Mijnheer de eerste minister, u koesterde toen nog altijd de illusie dat u Europees commissaris kon worden of was in die periode net uit die illusie weggerukt. In elk geval heeft u toen niet ingegrepen. Er had toen moeten worden ingegrepen. De belangrijkste blunder werd in elk geval op dat moment begaan.

Ten tweede, de eerste contacten, het eerste overleg tussen de Gewesten had pas plaats op 29 juli, net voor iedereen met vakantie vertrok. Volgens de verklaring van Yves Leterme in het Vlaams Parlement was dat contact bijzonder informeel, werden er geen

01.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Ce jour n'est pas à marquer d'une pierre blanche : 1.500 personnes au moins vont inéluctablement perdre leur emploi, sans parler du chômage indirect. Voilà un bilan peu réjouissant pour un premier ministre qui déclarait encore, voici un mois, que la réduction n'était pas envisageable à ses yeux.

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

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

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

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

documenten overhandigd en geen details meegedeeld. Er werden enkel een paar informele zaken meegedeeld over verschillende scenario's en dat was alles. Er werden toen geen papieren rondgedeeld. Het is ook merkwaardig dat het Yves Leterme tot eind september zelfs niet duidelijk was voor wie Dubois optrad. Hij beschikte - stel u voor - op dat moment nog niet eens over de fameuze rapporten van Dubois. Hij kon ze niet aan het Parlement voorleggen, maar hij heeft toen toegegeven dat hij ze zelf nog niet eens had bekeken. Hij heeft toen ook nog gezegd dat hij op dat moment zelfs nog geen gesprek had gevoerd met DHL. De slordigheid ligt dus zeker niet alleen bij het federale niveau. In elk geval heeft Leterme in het Vlaams Parlement bevestigd dat het federale niveau op 29 juli zelf niet voor een ernstig gesprek kon zorgen, de nodige details niet kon meegeven en de nodige informatie niet kon verstrekken voor iedereen met vakantie ging.

Ten derde, er was helemaal geen ernstig draaiboek voorhanden in het DHL-dossier. Er had toch ten minste duidelijkheid moeten bestaan over de kwestie van het geluidsniveau en het type van de vliegtuigen. Minister Vande Lanotte liet de voorbije weken voortdurend met allerlei faxen en e-mails verstaan dat DHL zijn standpunt had gewijzigd, niet hij, en dat DHL toen wel akkoord ging met de beperking tot vier MD-11-toestellen. Mijnheer de minister, als dat toen inderdaad het geval was, waarom hebt u over dit dossier toen niet verder onderhandeld? Waarom heeft men toen geen sluitende afspraken op papier gezet? Indien u toen een ernstig draaiboek had gemaakt en overlegd en met DHL had onderhandeld, was al dit onheil u bespaard gebleven. Indien u in juli was doorgegaan met dit dossier, was er misschien wel een oplossing geweest op basis van het akkoord in verband met die vier toestellen dat volgens u bestond. Dan was er in ieder geval drie maanden geleden duidelijkheid geschapen in plaats van vandaag en had u de werknemers geen drie maanden lang in die ongelofelijke spanning laten verkeren. Er was trouwens afgesproken dat tegen begin september een federaal voorstel zou worden voorgelegd. Men is echter pas half september begonnen met de onderhandelingen, wat natuurlijk veel te laat was.

Ten vierde, uit de verklaringen in het Vlaams Parlement blijkt tevens dat men veel te laat en op een allesbehalve grondige manier heeft onderzocht of de stijging van het aantal DHL-vluchten tot 22.000 deels kon worden gecompenseerd door een vermindering van nachtelijke charters en lijnvluchten zodat de globale uitbreiding beperkt kon worden gehouden. Dat is ook veel te laat tijdig onderzocht.

Ten vijfde, zelfs tijdens de mislukte onderhandelingen van 20 september bleek niemand op de hoogte van de concrete vragen van DHL in verband met de vliegtuigtypes. Het was per toeval dat op 27 september, toen Yves Leterme een allereerste persoonlijk gesprek had met DHL, het hele vraagstuk over de vliegtuigtypes aan het licht is gekomen.

Ook dat was een zoveelste bewijs van de immens onprofessionele, amateuristische aanpak van dat dossier.

In ieder geval werd het verhaal van de MD 11 een ideale deus ex machina om de grote tegenstellingen tussen de regeringen en vooral de obstructiepolitiek van Brussel te camoufleren. Alles werd op de MD 11 gegooid. Het was echter veel complexer dan dat.

Nadien volgde het gekende pingpongspel tussen DHL en de drie regeringen, dat gerekt werd in functie van de regeringsverklaring van 12

fait du seul niveau fédéral.

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

Le gouvernement a examiné trop tard, et insuffisamment, la question de savoir si l'augmentation du nombre de vols DHL jusqu'à 22.000 ne pouvait pas être compensée par une diminution du nombre de vols de ligne et de charters nocturnes.

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

Ensuite, on a eu droit à une partie de ping-pong entre DHL et les trois gouvernements concernés jusqu'à la déclaration gouvernementale du

oktober en dat uiteindelijk drie weken lang voor een ondraaglijke spanning heeft gezorgd. Nogmaals, dat had allemaal vermeden kunnen worden als met name de federale regering dat dossier op een ernstige en professionele manier had aangepakt en niet op de beschamende en chaotische manier die wij nu hebben gekend. De regering heeft er in elk geval alles aan gedaan om nieuwe investeerders in de luchthaven en in onze economie zo hard mogelijk af te schrikken.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende drie concrete vragen.

Ten eerste, kunt u duidelijkheid verschaffen over de sociale gevolgen van de beslissing van DHL? Hoeveel jobs staan er rechtsreeks op de helling: 1.500, 1.700 of 2.000? Dat is helemaal niet duidelijk. Zullen die ontslagen geleidelijk verlopen, al vanaf 2006 en 2007, of vallen ze allemaal ineens in 2008? Voor welke begeleidingsmaatregelen zal DHL en zal de regering zorgen? Wat werd terzake met de Gewesten afgesproken? Wat zal er gedaan worden om de mensen die vandaag nog op de luchthaven werken, een perspectief te geven?

Ten tweede, is de regering bereid om eindelijk volledige transparantie te bieden in dat dossier? Zal de regering uiteindelijk het gehele pakket van afspraken die met DHL gemaakt werden, uiteindelijk bekendmaken, en dus niet alleen de afspraken op basis van uittreksels uit nota's en mails? Zullen de nota's van Steve Dubois, die tot nu toe geheim werden gehouden, eindelijk aan het Parlement bekendgemaakt worden, zodat wij duidelijkheid hebben over al de conflicten die er geweest zijn? Zo ja, wanneer zullen wij die dan krijgen? Zo neen, waarom worden ze niet bekendgemaakt?

Ten derde, heren ministers, is het verhaal natuurlijk niet afgelopen. Voorlopig daalt het aantal nachtvluchten niet en zal er dus nog beter gespreid moeten worden dan vandaag het geval is. Op termijn zal DHL ongetwijfeld krimpen, maar naar alle waarschijnlijkheid zullen concurrenten het vrijgekomen aantal nachtvluchten in Zaventem inpikken tot aan het plafond van 25.000. Het is duidelijk dat het probleem van de spreiding en van de terechte eis naar een billijke, maximale spreiding niet van de baan is en dat men dat beter niet in de koelkast zet, maar nu oplost en nu zorgt dat daarover eindelijk een akkoord wordt gemaakt tussen de Gewesten.

Wat werd daarover de laatste dagen besproken? Is er eigenlijk iets overeengekomen terzake tussen de Gewesten en de federale regering? Wat gebeurt er met het spreidingsplan-Anciaux dat plots door iedereen in vraag werd gesteld? Welk alternatief is er op komst? Wat gebeurt er met de geplande infrastructuurwerken in functie van de spreiding? Is Brussel eindelijk bereid om zijn aandeel in de lasten te dragen?

fait du seul niveau fédéral.

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

Le gouvernement a examiné trop tard, et insuffisamment, la question de savoir si l'augmentation du nombre de vols DHL jusqu'à 22.000 ne pouvait pas être compensée par une diminution du nombre de vols de ligne et de charters nocturnes.

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

Ensuite, on a eu droit à une partie de ping-pong entre DHL et les trois gouvernements concernés jusqu'à la déclaration gouvernementale du

12 octobre. Si le gouvernement fédéral avait fait preuve de professionnalisme et procédé de façon moins chaotique, on aurait évité trois semaines de tensions. Désormais, tout nouvel investisseur sera sur ses gardes dès qu'il s'apercevra que les responsables politiques de notre pays sont les champions du chaos et de l'improvisation.

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

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

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

01.02 **Pieter De Crem** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de eerste minister, mijnheer de vice-eerste minister, collega's, wij zijn aanbeland waar niemand had willen uitkomen. Sinds vandaag 21 oktober staan er 1.500 arbeidsplaatsen op het spel ondanks "de spijkerharde garanties" die u een half jaar geleden hebt gegeven.

01.02 **Pieter De Crem** (CD&V): Malgré les prétendues *garanties en béton* dont on se targuait voici six mois, 1.500 emplois sont aujourd'hui en jeu. La priorité

Alvorens te wijzen op de eigen tekortkomingen van de eerste minister in deze zaak, en dat moet in dit dossier, wil ik eerst voor de regering, voor de collega's en ook voor de werknemers van DHL aanwijzen dat voor ons de eerste prioriteit is en blijft dat er nieuwe werkgelegenheid wordt gecreëerd en dat die nieuwe werkgelegenheid wordt gecreëerd op en rond Zaventem, zodat wanneer DHL in 2008 zijn activiteiten stelselmatig zal afbouwen er nieuwe bedrijven klaarstaan waar de werknemers van DHL terecht kunnen. Dit is onze oproep. Wij willen een alternatieve jobcreatie zonder dat daarop onrealistische cijfers worden geplakt.

Ik verwijs hier ook naar de uitspraken en de openingen van minister-president Yves Leterme de voorbije dagen. Hij heeft ook aangehaald dat de besprekingen hierover nu reeds moeten gebeuren, dat er nu reeds over nieuwe investeringen moet kunnen worden gepraat. Hij heeft daarvoor ook een heel constructieve oproep tot samenwerking gelanceerd. Wij zullen hierover niet sloganesk zijn. We zullen echter wel hard werken achter de schermen.

Collega Lano, ik moet een trieste bloemlezing maken van uitspraken om het falen van de aanpak van de eerste minister en de regering aan te tonen. Ik moet jammer genoeg, zonder recuperatie en zonder stemverheffing, reageren op de onkunde, de chaos en het gebrek aan overleg binnen de regering.

Die chaos is van start gegaan op de opening van de Jaarbeurs in Gent vorig jaar. Dat was op 13 september 2003. Mijnheer de eerste minister, u zei toen: "BIAC moet de bouw van een tweede luchthaven voorbereiden". Op de VBO-meeting van 3 oktober 2003 zei u: "Verwijzen naar het dossier van de nachtvluchten doe ik als een knoop die dringend moet worden ontward en keuzes noodzakelijk maakt". Na de superministerraad van Gembloers zei u: "Wij geven DHL de garantie dat het in België kan blijven. Alleen zullen we pas op 1 september beslissen in welke luchthaven".

Er volgen heel wat interpellaties in deze en andere commissies. Er wordt gezegd dat er een kaderbesluit is genomen waarbij wij – dat is de regering – de garantie geven aan DHL dat zij haar operationele hoofdkwartier voor het Europese netwerk in België kan vestigen en tot stand kan brengen. Het is een daad van goed bestuur, zo wordt gezegd.

Opmerking: hier werden toen onthoudbare garanties gegeven en heel de problematiek werd over de Vlaamse en Europese verkiezingen getild.

Op diezelfde dag in januari 2004 zegt de eerste minister, ik citeer "Indien dat om een of andere reden niet kan, als andere argumenten de bovenhand halen, geeft het de zekerheid dat wij parallel klaar zullen zijn met de keuze van wat wij gemeenzaam zijn gaan noemen een tweede exploitatiezetel voor de luchthavenuitbater BIAC.

Ten derde, gaan we in januari onderhandelen met alle actoren. Er zal dus een akkoord nodig zijn tussen de vijf actoren: de Vlaamse en de Brusselse regering, BIAC en DHL. Wij wensen deze tot stand te brengen uiterlijk voor 1 september aanstaande. Deze onderhandelingen worden in januari onmiddellijk aangevat. De regering heeft beslist een aantal punten ter tafel te brengen. De tweede exploitatiezetel van BIAC zal gebruikt worden indien er voor 1 september geen akkoord zou kunnen worden bereikt tussen deze vijf actoren. Als om de een of andere reden geen akkoord komt met betrekking tot Zaventem, zal de keuze gemaakt

essentielle consiste donc à créer de l'emploi à Zaventem et dans les environs de manière à ce que de nouvelles entreprises soient prêtes lorsque DHL réduira ses activités. Le ministre-président Leterme, d'après qui les négociations doivent d'ores et déjà commencer, lance un appel constructif à ce sujet.

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

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

Puis, il y a également la réaction du premier ministre aux questions que j'ai posées lors du débat de la semaine dernière sur la

worden over waar de tweede exploitatiezetel zou kunnen komen. De bedoeling van de gedetailleerde studie waarvan de internationale expertise de basis vormt, had als voorwerp aan de regering de locatie te geven van een mogelijke tweede exploitatiezetel voor BIAC die we gaan weerhouden op 1 september indien er geen akkoord is rond de uitbreiding van de luchthaven van Zaventem”.

De eerste vraag van deze interpellatie is waar deze studie is. Wij wensen dat deze studie aan de Kamer wordt voorgelegd.

Op 21 september, de dag van de afgeronde regeerverklaring, verklaarde u, om 17.35 uur, in deze Kamer, in deze zaal, wanneer u het hebt over een akkoord, terwijl uw partners in de meerderheid vonden dat er geen akkoord was, ik citeer: “Voor mij zal de afbouw van DHL nooit een scenario zijn”.

Tijdens de beleidsverklaring, vorige week, toen u het vertrouwen vroeg van uw regering, zei u, ik citeer andermaal: “Ik wil toch zeggen dat de federale regering in dit Parlement, telkens aan de beide regionale regeringen en aan DHL volledig uitgewerkte voorstellen heeft gedaan”. Ik wens op te merken dat het uitgewerkte voorstel slechts op 21 oktober 2004 meegedeeld werd, anderhalf jaar nadat u het dossier onder ogen had gekregen.

En dan begint u een tirade die kan worden samengevat in het genre van “hier worden zaken uit de mouw geschud, hier wordt uit de nek gekletst, hier worden zaken gezegd die niet met de waarheid overeenstemmen”. Tijdens het vertrouwensdebat stelde ik u op woensdag de vraag of u over informatie beschikte. U hebt toen nee geantwoord. Op donderdag heb ik u de vraag gesteld of u of uw kabinet kennis had van een nota. U beweerde toen niet ja of niet nee kennis te hebben van die nota.

Onmiddellijk na uw bemerking komt er een bekentenis van uw kabinet dat er wel een nota bestaat en dat die nota u op 11 of 12 oktober werd toegestuurd. Dit is de fameuze comments-and-questionsnota van DHL die gaat over uw compromisscenario die u op 30 september had gestuurd naar DHL. In het Parlement heeft u het bestaan van deze nota ontkend. Dat is natuurlijk wel heel erg want u vraagt in het Parlement het vertrouwen voor uw regering. U vraagt in het Parlement het vertrouwen voor uw standpunt inzake DHL en u heeft essentiële informatie aan het Parlement onthouden.

Wat staat in die nota? In die nota staat wat we allemaal wisten en wat wij ook hebben gezegd. Mocht u het vergeten zijn, maar u was het niet vergeten want u heeft vorige week donderdag in een communiqué, uitgegeven om 18.05 uur het volgende gezegd. “Er is wel een nota maar die heeft niet het statuut van een officieel antwoord.” Het officiële antwoord, dat dateert van 18 oktober, herneemt op exacte wijze de informatie die u had. Ik zal ze u voorlezen: “The number of DHL night movements with QC8 and above, A300 and MD-11, will in any case be frozen to a maximum of 24 between now and 2008. As of January 1, 2008 they will be gradually reduced to 16 night movements. In other words, the DHL new hub calls for most or all additional night movements to be wide bodies.” Dat is waarover het gaat.

Dat u nadien heeft gezegd dat het allemaal niet waar was en dat u sommige mensen op sleeptouw heeft kunnen nemen, is eigenlijk een van de grootste schandes in de parlementaire geschiedenis van de 21^{ste}

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

La réponse officielle du 18 octobre reprend exactement les informations déjà obtenues par le premier ministre. (*Citation en anglais*)

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

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

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

eeuw. Ik laat het oordeel daarover aan alle anderen en aan degenen die in uw regering zitten. Uw vice-premier, die naast u zit, heeft tijdens het daaropvolgende weekend aan journalisten van bepaalde kranten gezegd dat wat CD&V en De Crem hebben gezegd, juist is.

“Wij waren in kennis van deze nota”. In elk geval was wat in die nota stond, mijnheer de eerste minister en leden van de regering, toen reeds het bewijs dat u in een onmogelijke positie zat in de DHL-kwestie. Nu komt, zonder stemverheffingen, het uur van de waarheid. U hebt de waarheid niet gezegd en u hebt zaken verborgen gehouden. Daardoor hebt u het dossier in een bijzonder moeilijke toestand gebracht en hebt u wellicht niet meegewerkt aan uw maximalistische visie en hebt u net degenen waarop u zich hebt beroept, namelijk de werknemers, een bijzonder slechte dienst bewezen.

Onze vragen blijven dus pertinent. Niet meer over wat zich vorige week heeft afgespeeld. Daarover heeft iedereen in het Parlement, ook zij die hebben geapplaudisseerd, ondertussen een mening gevormd. Ook de publieke opinie in Vlaanderen weet dat u als eerste minister dit dossier chaotisch, onvoorbereid, slecht geïnformeerd, gedeeltelijk met waarheid beladen heeft behandeld. Dat is een bijzonder onverkwikkelijke zaak.

Ik ga het niet hebben over de verdeeldheid terzake in uw regering. Ik zal het ook niet hebben over de terechte bekommernis en verontwaardiging van DHL. Zij hebben terecht de vraag gesteld hoe zij in een vertrouwenscultuur met de Belgische regering over dergelijke zaken kunnen onderhandelen als al hun vertrouwelijke informatie zomaar in de kranten wordt gegooid. Hoe kunnen wij bedrijfsmatig op een dergelijke manier in dit land nog werken?

Onze vragen blijven pertinent. Het was een verwijt aan de regering en niet van de minste. Dat is trouwens ook nog in andere dossiers gebeurd. De billijke spreiding blijft overeind. Brussel zal een deel moeten blijven dragen. Hoe dan ook blijven nachtvluchten in de Oostrand, in de Noordrand, in de oostelijke oostrand van Brussel en blijven delen van het spreidingsplan overeind. 21 oktober is jammerlijk het doek gevallen boven DHL. Dat werd schabouwelijk slecht aangepakt door de regering. Wat zal er nu gebeuren met de billijke spreiding van de nachtvluchten over Brussel? Het kan niet in dit land dat Brussel hiervan geen billijk deel zou willen dragen. U zei dat u een go between wilde zijn. Ik zou graag willen weten met welke timing u dat zal doen?

Ik wil nogmaals wijzen op onze jobcreatie. Zal de federale regering haar woord houden om via BIAC de jobcreatie in de toekomst mogelijk te maken om de ideale ligging ten opzichte van de Europese instellingen en de logistieke kernfunctie van Zaventem te versterken?

01.03 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le président, monsieur le premier ministre, monsieur le ministre du Budget, la nouvelle annoncée par DHL hier soir ou ce matin de ne pas développer son hub international suscite évidemment un certain nombre de questions, et d'abord sur la méthode utilisée dans ce dossier.

Dans ce cadre, j'ai relevé un certain nombre de questions.

Pourquoi aucun contact n'a-t-il été pris avec les Régions en vue du développement de ces centres de tri dans les aéroports régionaux? Pourquoi avoir laissé traîner ce dossier pendant huit mois avant de

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

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

vouloir tout régler en une nuit, le 21 septembre?

Quelles ont été les conclusions de Steve Dubois? Nous aimerions en avoir connaissance pour pouvoir les analyser.

Est-il vrai, monsieur Vande Lanotte, que DHL possède un procès-verbal dans lequel vous lui auriez demandé de communiquer sa réponse après la déclaration de politique gouvernementale? C'est une information qui m'est revenue, je vous demande de l'infirmier ou de la confirmer.

Pourrait-on obtenir cette note de six pages que M. De Crem appelle la note "common sense questions"? Je ne sais pas comment on peut l'appeler, c'est une note en anglais qui a comme référence "RS" du 8 octobre 2004. Je suppose que c'est une note qui a été rédigée ce jour-là. Je pense qu'il serait utile de la mettre à la disposition de cette commission.

Pourquoi ce dossier a-t-il été aussi mal préparé au niveau du timing, des données techniques, de l'échange d'informations? Est-ce l'attitude de DHL qui a changé en ce qui concerne ses MD-11? Vous ont-ils donné de mauvaises informations? Pourquoi est-on passé de un MD-11 à quatre MD-11? Pourquoi cette évolution soudaine dans le nombre de vols de nuit? Les informations étaient-elles mauvaises? Ne les avez-vous pas comprises, n'étaient-elles pas en votre possession, les avez-vous reçues plus tard ou ont-elles changé?

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

Pourquoi n'y a-t-il toujours pas ce cadastre de nuisances réelles pour les riverains? Ce cadastre pourrait être un bon outil de travail pour les mesures à prendre dans le futur.

Mes premières questions concernent plutôt la méthode de travail utilisée. Quelles mesures allez-vous prendre pour ne plus reproduire cette méthode de travail dans le futur?

Deuxièmement, quelles mesures de fond allez-vous prendre pour éviter que ce type de situation ne se reproduise à l'avenir?

La première question centrale, c'est l'absolue nécessité de s'interroger à nouveau sur ce plan de dispersion des vols, ce plan Anciaux. Il est la cause principale de l'ensemble des maux actuels. Vous vous étiez engagé à le revoir ou en tout cas à le réévaluer pour le 30 septembre. Ce délai a expiré mais il faut absolument repenser ce plan de dispersion des vols, il n'est pas suffisant. Même DHL lui-même pense que c'est vraiment un mauvais plan.

Demandez également aux riverains leur opinion sur ce plan de dispersion! Ils n'en disent que du mal! C'est donc vraiment la première mesure à prendre!

La deuxième mesure concerne le développement de cet aéroport de Zaventem. Des questions se posent quant à son développement économique, son impact sur les riverains et sur les nuisances sonores. Une réflexion à long terme doit être menée sur l'avenir de l'aéroport de Zaventem.

En résumé, des questions se posent quant à la méthode, quant aux mesures à prendre à l'avenir sur le plan de dispersion des vols et sur le futur de l'aéroport de Zaventem.

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

Tot welke besluiten komt Steve Dubois?

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

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

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

Waarom konden de Gewesten niet rechtstreeks onderhandelen met DHL?

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

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

Om te voorkomen dat dergelijke situaties zich opnieuw voordoen, moet het spreidingsplan, de bron van al het kwaad, worden herzien. De deadline die u voor de herziening had vooropgesteld, 30 september, is inmiddels verstreken.

De verdere ontwikkeling van Zaventem vereist een langetermijnvisie.

01.04 Hans Bonte (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, ik wil mevrouw Lalieux danken voor haar hoffelijkheid. Het is zo, mijnheer de premier,

01.04 Hans Bonte (sp.a-spirit): Je souhaiterais en premier lieu me

mijnheer de vice-premier, dat ik er omwille van persoonlijke problemen niet zal zijn om uw antwoord te aanhoren.

Ik wou dan toch absoluut tussenkomen om een aantal suggesties te doen ten aanzien van de federale regering. Vooraleer ik daartoe kom, wil ik mij vooraf toch voor alle duidelijkheid voor honderd procent distantiëren van de hoera-kreten die ik vandaag hoor vanuit allerlei actiegroepen in de Noordrand ten gevolge van de beslissing van DHL. Ik kan u verzekeren, als inwoner van de Noordrand, dat dit hoegenaamd niet de atmosfeer is vandaag. Het is opnieuw een slag, een economisch zware tegenslag voor onze regio die voor zeer veel onrust zorgt en wellicht ook voor zeer veel problemen zal zorgen.

Mijn tweede punt is dat ik hoop dat niemand in dit Parlement zich echt verrast zal tonen over de beslissing die DHL vandaag bekend maakte, in die optiek dat wij in de regio maar eigenlijk ook in heel het land toch al wat ervaring hebben met multinationale ondernemingen waarvan het hoofdkwartier mordicus bepaalde strategische beslissingen wenst door te voeren en er absoluut niet voor schroomt om daar ook de politiek en de regeringen voor te gebruiken en zelfs te misbruiken.

We hebben het meegemaakt en we hebben de analyse gemaakt, ook in dit Huis, van het gedrag van SwissAir en de rol die zij hadden in het faillissement van Sabena, we hebben met zijn allen gezien wat Renault-Vilvoorde meegemaakt heeft, waar de arbeiders op de werkvloer konden vernemen dat ze hun werk kwijt waren, dit allemaal niettegenstaande forse politieke druk en zeer grote inspanningen die de toenmalige regering – net als deze regering – gedaan heeft om toch een oplossing te vinden.

Ik denk dat aan het einde van de rit – want daar zitten we nu ongeveer – niemand echt verrast mag of kan zijn. Dit zou van teveel naïviteit getuigen, zeker als we weten dat Deutsche Post hoofdaandeelhouder geworden is, zeker ook wanneer we weten dat Leipzig al voor een stuk klaar lag. Het enige wat we wel kunnen leren uit deze les – ik heb verwezen naar de andere drama's die mijn streek getroffen hebben – is dat de politiek zich soms bijzonder naïef opstelt en mensen doet geloven dat ze een zeer zware greep kan uitoefenen op multinationale ondernemingen. Ik denk dat dit nogmaals een pijnlijke ontluistering is van deze illusie.

In alle eerlijkheid, collega's, elk ontslag is een potentieel probleem, maar ik meen dat het een verkeerde inschatting is wanneer men de beslissing van DHL zoals wij die via de media vernomen hebben, inzake haar impact als sociaal drama, zou gelijkschakelen met de sluiting van Renault of met het faillissement van Sabena. Vandaag hebben wij nog altijd voor Renault-arbeiders en voor Sabena-arbeiders forse inspanningen te doen om ons engagement als samenleving en ook als politiek bestel na te komen door hun met name maximale hertewerkstellingskansen te geven. Ik denk dat het grote verschil niet zit in de aantallen, maar dat het grote verschil wat de sociale problematiek betreft, erin bestaat dat men nu toch een beetje tijd heeft, tot 2008, om in dit geval opnieuw - ook daar hebben wij een traditie van gemaakt - volop te investeren in de hertewerkstellingskansen van de mensen die vanaf 2008 bedreigd zijn. Ik denk dat men zich moet voorbereiden opdat er in afspraak met de Vlaamse regering en met de instanties daar, werk gemaakt wordt van actieve vormen van outplacement, actieve vormen van hertewerkstelling, van opleiding, van herscholing, teneinde

distancier des hourras poussés par la périphérie nord. En réalité, la décision de DHL porte un coup dur à notre région.

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

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

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

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

maximaal voorbereid te zijn op de afslanking en de herstructurering die blijkbaar gepland zijn.

Notre groupe soutiendra entièrement toute ambition en ce sens.

Dat veronderstelt, mijnheer de eerste minister, een constructief overleg met de deelregeringen, zowel met Brussel als met Vlaanderen. Ik hoop dat wij zeer snel witte rook uit de schouw zullen zien komen.

Ten tweede, misschien nog meer fundamenteel, moeten wij de les durven trekken dat er toch wel op een meer doortastende manier dan tot vandaag toe gebeurd is, werk gemaakt moet worden van de verdere economische ontwikkeling van onze nationale luchthaven. Het is hier tijdens vorige debatten bij herhaling gezegd, de nationale luchthaven en de economische activiteit rond die luchthaven zijn van primordiaal belang voor de economische ontwikkeling van onze regio, van de Noordrand, maar eigenlijk ook van heel Vlaanderen en van het hele land. Dus, wij moeten daar meer aandacht aan besteden. Dat betekent - ik ben het 99% van de keren totaal oneens met de heer De Crem, maar vandaag heeft hij een punt - dat men zekerheid moet bieden inzake de nachtlawaaregels, inzake de lawaainormen, de geluidsnormen. Het blijft een moeilijk dossier, het blijft een dossier dat zo gemakkelijk communautair gebruikt en misbruikt kan worden. Maar zolang men daar niet de lat gelijk legt en zolang men niet de essentiële beslissing neemt opdat er een gelijke spreiding komt van de overlast, vrees ik dat wij nooit de zekerheid kunnen bieden aan potentiële investeerders, die wij nu moeten zoeken, wellicht vanop het Vlaamse niveau, investeerders die de ruimte die DHL laat snel kunnen invullen.

Het moet dus vooraan op de agenda van de regering staan om zekerheid proberen te creëren voor potentiële nieuwkomers op de luchthaven. Wat mij betreft zijn dat dan best nieuwkomers die effectief voor minder hinder en overlast zorgen.

Mijnheer de eerste minister, een ander dossier dat mijns inziens cruciaal is, en dat ook in de resolutie stond naar aanleiding van de bespreking van het verslag van de Sabena-commissie, is de snelheid waarmee de ontsluitingsproblematiek in Zaventem aangepakt wordt. Elk jaar vertraging doet ons economische pluimen verliezen. We moeten met volle versnelling werk maken van de beslissingen die genomen zijn. Het zou al te jammer zijn mochten we opnieuw - ik benadruk het woord opnieuw - moeten vaststellen dat er om allerlei redenen vertraging zou komen. We moeten dus volle bak vooruit. We moeten alle mogelijke kansen creëren, zodat het economische gat dat DHL vandaag laat vallen, zo snel mogelijk opgevuld wordt. Dit zou misschien de beste toekomst zijn voor de bedreigde DHL-werknemers, namelijk dat ze gewoon een andere poort op dezelfde site kunnen binnengaan om daar tewerkgesteld te worden. Dat is de ambitie die we moeten hebben en dat is ook de ambitie die wij als fractie volop mee willen ondersteunen.

01.05 Jean-Marc Nollet (ECOLO): Monsieur le président, monsieur le premier ministre, monsieur le vice-premier ministre, personne, aujourd'hui, ne peut rester insensible face aux conséquences prévisibles de la décision de DHL. Bien entendu, nous ne pouvions accepter tout et n'importe quoi de la part de cette multinationale. Mais il serait beaucoup trop simple de pointer du doigt sa seule responsabilité.

Monsieur le premier ministre, monsieur le ministre du Budget, vous disposiez normalement de 300 jours pour travailler sur ce dossier. Mais, en réalité, vous n'avez utilisé que 30 jours pour tenter de résoudre

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

l'équation avec les Régions concernées. 260 jours ont été perdus, probablement parce que vous étiez occupé à d'autres choses, notamment à rencontrer des ambitions européennes. 260 jours ont été perdus pour Zaventem, au profit de ses concurrents.

Par ailleurs, si le plan Anciaux n'avait pas existé, nous n'en serions peut-être pas là, ce soir. Mais vous avez fixé votre ordre de priorités: d'abord, et avant tout, un plan de répartition des vols de nuit et ensuite, ensuite seulement, l'emploi des travailleurs de DHL.

Depuis plusieurs années maintenant, nous savons que, dans ce genre de dossier, seule une régulation, une harmonisation au niveau européen permet d'éviter le chantage à l'emploi et la surenchère malsaine. Qu'avez-vous fait, monsieur le premier ministre, durant ces 300 jours, ne fût-ce que pour ouvrir le dossier au niveau européen?

Aujourd'hui, je ne peux que constater que la méthode de travail choisie n'a, en aucun cas, facilité la recherche de solutions, ce que je regrette amèrement.

Monsieur le premier ministre, vous devez maintenant faire en sorte que la situation que nous connaissons aujourd'hui ne soit pas le dernier épisode de la saga. En effet, 1.500 à 1.700 travailleurs sont dorénavant en sursis. Les moyens que vous étiez prêt à consacrer en énergie, en temps et en financement pour l'extension de DHL doivent être utilisés pour répondre à l'attente de ces familles.

Bien entendu DHL, en refusant de réduire les nuisances de ses avions ou en demandant une augmentation du nombre de vols de nuit, porte une responsabilité dans la situation. Mais votre gouvernement porte aussi une lourde responsabilité par la manière dont il a instruit le dossier: attendre 270 jours avant de mettre les Régions autour de la table, se préoccuper davantage de la dispersion des vols que des emplois qu'on pouvait créer, ne jamais poser le problème au niveau européen. C'est pourtant la seule piste de solution à long terme pour éviter les chantages à l'emploi, via une régulation, une réglementation, une harmonisation au niveau européen.

01.06 Luk Van Biesen (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de premier, mijnheer de vice-premier, de VLD-fractie betreurt de beslissing van DHL om haar activiteiten op Zaventem niet verder uit te bouwen, zelfs af te bouwen, en in het bijzonder het verlies aan jobs dat daarmee gepaard zal gaan na 2008. De VLD-fractie heeft steeds alles op alles gezet om een uitbreiding van DHL mogelijk te maken. Meer jobs is voor ons steeds de prioriteit geweest in dat dossier. Een afbouwscenario is voor ons nooit aan de orde geweest en is dat eigenlijk nog steeds niet.

Wij hebben als fractie dan ook onmiddellijk onze steun toegezegd aan het federaal compromisscenario van eind september, een scenario dat toekomstperspectieven bood voor economische groei en tewerkstelling, gekoppeld echter aan inspanningen vanwege DHL om haar vloot op termijn te moderniseren.

In een gezamenlijke brief van 19 oktober 2004 vragen de drie betrokken regeringen, zowel de federale, de Vlaamse als de Brusselse, aan DHL om de geluidsoverlast van het uitbreidingsproject verder terug te dringen. Uit die brief blijkt ook dat het koerierbedrijf keer op keer haar beloftes inzake de inzet van geluidsarme toestellen op de lange baan wil

moeilijke klus in amper 30 dagen tijd willen klaren.

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

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

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

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

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

On a déjà perdu trop de temps dans ce dossier en raison des

schuiven en nieuwe eisen stelt inzake het aantal intercontinentale vluchten.

Zoals ik net al zei, werd die brief door alle betrokken regeringen ondertekend. Onze fractie wil, in tegenstelling tot wat enkele sprekers in het begin van dit debat stelden, niet meedoen aan een spelletje zwartepiet doorschuiven om de schuldige aan te wijzen in dat verhaal. Wij zijn van mening dat er in dat dossier al te veel tijd verloren is gegaan met politiek gekrakeel. Ik denk ook dat wij ons hier niet kunnen uitspreken over de al dan niet haalbaarheid van eisen en normen inzake geluidshinder. Dat is een ander debat dat gevoerd moet worden op verschillende beleidsniveaus en volgens ons niet het minst op het Europees niveau.

Voor de VLD-fractie moet al onze aandacht en energie nu gaan naar de opvang van jobverlies tegen 2008 en naar de creatie van bijkomende tewerkstellingen op en rond de luchthaven. Het DHL-dossier heeft ons land zeker geen goed gedaan, mijnheer de eerste minister, inzake het aantrekken van nieuwe investeringen die werkgelegenheid creëren. Alle betrokken regeringen, zowel op federaal, Vlaams als Brussels niveau, moeten dringend volledig en onverkort hun verantwoordelijkheid opnemen om de tewerkstelling op en rond de luchthaven en ook de luchthavenactiviteit op zich, veilig te stellen.

Ik heb twee vragen voor de regering.

Hoe zal de regering reageren op het krimpscenario?

Welke sociale begeleidingsmaatregelen zal de regering treffen om het geplande jobverlies na 2008 op te vangen?

01.07 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, monsieur le premier ministre, nous avons appris que DHL ne ferait pas de Bruxelles-National son grand hub européen. Derrière l'annonce de cette stratégie commerciale, ce sont bien évidemment les 1.500 emplois menacés qui nous secouent, les 1500 familles qui vont vivre aujourd'hui dans l'inquiétude, dans l'incertitude. Ce sont ces 1.500 familles que toutes les autorités de ce pays doivent aujourd'hui rassurer, et le plus rapidement possible.

Ce drame social qui frappe notre pays est la conséquence de la difficulté qu'il y a à résoudre l'équation sensible consistant à concilier développement économique, qualité de vie et environnement. Nous avons refusé la logique du "tout à l'économie" qui entraîne nuisances et inquiétudes en termes de sécurité.

Je voudrais souligner ici que le gouvernement fédéral a pris à bras le corps la problématique de l'extension de DHL. Qu'il s'est battu pour cette extension. Je rappelle que le gouvernement, dans les compromis qu'il a élaborés, s'est prononcé clairement pour l'extension de l'activité du transporteur logistique, parce qu'elle entraînait création d'emplois, création de richesses. Néanmoins, cette extension ne pouvait s'opérer en aucun cas au détriment de la qualité de vie et de la santé des riverains. Le gouvernement s'est efforcé de trouver un équilibre entre développement économique et qualité de vie des habitants des zones survolées, de jour comme de nuit.

L'annonce de DHL de ne pas développer son grand hub européen à

querelles politiques. Je ne me prononce pas sur la faisabilité des normes sonores. Tous les gouvernements doivent désormais concentrer leur énergie sur la compensation des pertes d'emplois et la création de nouveaux emplois à l'aéroport.

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

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

De federale regering heeft gevochten voor de uitbreiding van DHL en de bijbehorende extra werkgelegenheid, maar het mocht niet ten koste van de levenskwaliteit en de gezondheid van de omwonenden gaan. De regering heeft gestreefd naar een evenwichtige oplossing; DHL heeft zich alleen maar steeds onbuigzamer opgesteld. Ondanks het njet van DHL is die moeilijke evenwichtsoefening, waarbij economische ontwikkeling verzoend moet worden met gezondheid en milieu, geen kwadratuur van de cirkel.

DHL heeft geen garanties gegeven met betrekking tot de vervanging van de MD 11-toestellen en van de

Bruxelles-National ne doit, en aucun cas, être interprétée comme le signe qu'il est impossible de résoudre cette équation. Si DHL affirme, je cite, "avoir dû admettre qu'il n'y avait pas de soutien politique à leur projet pour Bruxelles", nous devons, nous, pointer du doigt que DHL a refusé de réaliser son développement, en intégrant des normes de restriction de nuisances sonores et environnementales et que DHL, d'ailleurs, n'a fait que durcir sa position de jour en jour.

Au nom de la haute rentabilité qu'elle veut préserver, l'entreprise n'a donné aucune garantie, je le rappelle, sur le remplacement des MD-11 d'ici 2011, aucune garantie sur le renouvellement de sa flotte et un signal plus que flou concernant la création d'emplois nouveaux.

Si un Etat doit mettre en place les conditions qui permettent un large développement économique, il ne doit pas, pour autant, se soumettre aux exigences, voire au diktat, d'une entreprise lorsque celles-ci ont une incidence sur la santé, sur le bien-être de milliers de personnes.

Il était possible – et je crois que c'est toujours le cas - de développer des activités fret à Zaventem. Le gouvernement a montré à suffisance qu'il mettait tout en œuvre pour y arriver, qu'il faisait un effort en ce sens. DHL n'a pas consenti d'efforts en la matière, opposant aux exigences légitimes d'un Etat un flou trop inquiétant et une logique purement économique.

Comment, d'ici 2008, reconverter 1.500 personnes qui seront victimes du départ de DHL? Comment permettre, demain, un développement de l'aéroport national qui puisse concilier développement économique et bien-être des riverains?

Monsieur le ministre, quelles sont les pistes et quels sont les moyens d'accompagnement que le gouvernement peut engager pour accompagner cette restructuration qui interviendra d'ici 2008? Quels moyens pouvez-vous mobiliser? Quelles sont les pistes que la BIAC pourrait engager pour maintenir un certain taux d'activité à l'aéroport et permettre éventuellement de faciliter la reconversion de ces 1.500 personnes?

Au-delà de l'affaire DHL, nous devons continuer à tenter de résoudre cette difficile équation qui oppose, en apparence seulement, développement d'un pôle logistique à Zaventem et bien-être des riverains.

Il apparaît que le plan de dispersion des vols, plan provisoire - je le répète et j'insiste -, qui est actuellement mis en œuvre, comporte, lui aussi, une grande responsabilité dans les nuisances; il n'offre peut-être pas toutes les garanties de sécurité maximum qu'une grande ville comme Bruxelles est en droit d'attendre et il ignore les principes de base de survol d'une ville avec une telle densité de population. Même d'un point de vue davantage tourné vers l'efficacité économique, ce plan semble poser problème; il a même été remis en cause par DHL.

Je demande à l'ensemble de mes collègues d'avoir un peu de décence. Aujourd'hui, Bruxelles accepte une partie considérable des nuisances. Je ne voudrais pas que l'on communautarise à nouveau le dossier.

Monsieur le premier ministre, le gouvernement va-t-il rapidement mettre en œuvre un cadastre du bruit agréé par les deux Régions? Le

rest van zijn vloot, en de signalen op het stuk van de extra werkgelegenheid waren meer dan vaag te noemen. Een regering mag zich niet de wet laten voorschrijven door een bedrijf, vooral niet als dat de gezondheid van duizenden mensen op het spel zet.

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

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

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

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

Verbindt de regering er zich toe het spreidingsplan te herzien?

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

gouvernement va-t-il s'engager à revoir ce plan de dispersion?

geen signaal in die zin geven?

Enfin, dans la perspective de la révision de ce plan de dispersion et du renforcement de l'activité logistique à Zaventem, il me semble aussi intéressant de s'interroger sur la pertinence de continuer à octroyer des permis de bâtir autour et alentour de l'aéroport. Il pourrait être plus qu'utile de figer certaines zones et certains terrains interdits de bâtir. Pouvons-nous donner un signal en ce sens aux différentes communes et à la Région flamande concernée?

01.08 Eerste minister **Guy Verhofstadt**: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik zal niet alleen antwoorden op deze interpellaties. De bedoeling is dat ik een meer algemeen politiek antwoord geef en dat minister Vande Lanotte - die een aantal documenten bij zich heeft - een overzicht geeft van hetgeen wij het voorbije jaar en de voorbije maanden hebben gedaan in dit dossier. Er wordt daarover nogal vrij lichtzinnig gesproken. Ik hoor dat hier ook in de uiteenzettingen van de heer Laeremans die zijn lezing geeft, en van de heer De Crem die dat ook doet. Ik betreur dit. Ik betreur vooral dat de heer De Crem het gevechtje verder voert dat hij al sinds vorige week voert. Blijkbaar kan hij daarmee jammer genoeg niet meer ophouden. Misschien kadert dat wel in zijn strategie of in de campagne die hij voert voor een of andere kandidaatstelling.

01.08 **Guy Verhofstadt**, premier ministre: L'échec des négociations ainsi que la décision de DHL de ne pas poursuivre les efforts pour réduire les nuisances sonores liées aux projets d'expansion m'ont déçu. Je suis allé jusqu'au bout pour obtenir l'extension de DHL et favoriser la création d'emplois à l'aéroport. Or, face au constat que les nuisances sonores ne seront pas réduites, il faut se rendre à l'évidence et accepter le scénario d'un démantèlement des activités.

01.09 **Pieter De Crem** (CD&V): Mijnheer de eerste minister, zoals de rest van uw betoog is dit totaal ongeloofwaardig.

01.10 Eerste minister **Guy Verhofstadt**: Mijnheer de voorzitter, ik meen echter dat dit niet zo goed is voor de politiek in ons land noch voor het oplossen van dit dossier. In dit dossier moeten we volgens mij de objectiviteit betrachten en ons niet laten meeslepen door het absoluut gelijk willen krijgen of de polemiek die vorige week, naar aanleiding van de uiteenzetting van de heer De Crem, is losgebarsten.

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

Eerst en vooral wil ik zeggen dat ik uiteraard zwaar ontgoocheld ben door het afspringen van de onderhandelingen met DHL en door de beslissing van DHL. Wat is de beslissing van DHL? DHL heeft vandaag meegedeeld dat zij geen verdere inspanningen wenst te leveren om de geluidsoverlast die verbonden is aan het expansieplan, te reduceren. De drie regeringen - de federale, Vlaamse en Brusselse regering - hadden namelijk het standpunt ingenomen dat het expansieplan van DHL doorgang kon vinden indien DHL, ten opzichte van haar laatste voorstellen, een bijkomende inspanning zou doen om de geluidsoverlast op en rond Zaventem terug te dringen. Het antwoord dat DHL vandaag heeft verstrekt, is dat zij de Vlaamse, Brusselse en federale regering dankt, maar geen bijkomende inspanningen kan leveren om de geluidsoverlast terug te dringen. In bevestigend geval zal DHL moeten blijven vliegen met zware, lawaaierige intercontinentale vliegtuigen met een hoge frequentie om de intercontinentale hub economisch rendabel te maken en ook na 2011 te behouden. Dat is het antwoord van DHL.

Au cours de la troisième phase des négociations, le gouvernement fédéral a essayé de convaincre toutes les parties de soutenir le scénario de l'extension limitée. On autoriserait un total de

Ik ben persoonlijk zwaar ontgoocheld in dit antwoord, want het betekent het einde van de onderhandelingen die wij met DHL over het uitbreidingsplan hebben gevoerd. U weet beter dan wie ook hier in de commissie, mijnheer de voorzitter, dat ik de afgelopen weken samen met minister Vande Lanotte als geen ander heb gevochten voor de

uitbreiding van DHL en voor de creatie van bijkomende jobs op de luchthaven. Ik heb zelfs ergens in een of andere krant of verslag gelezen dat ik de voorbije weken zelfs de andere regeringen heb gegijzeld om die uitbreiding te willen forceren. Ik kan dat bevestigen: ik ben inderdaad in dezen tot het uiterste gegaan, zoals ik u trouwens ook had aangekondigd tijdens de interpellatie die u tien dagen geleden hebt gehouden. Het is dus maar heel normaal, denk ik, dat mijn ontgoocheling enorm groot is na alle inspanningen die wij de voorbije weken en maanden in dit dossier hebben gestoken.

Sommigen hebben hier gezegd dat afbouw geen scenario is. Voor mij is afbouw nog altijd geen scenario, maar ik moet mij wel neerleggen bij de realiteit en de realiteit is dat DHL geen verdere reductie wil doen van de geluidsoverlast op Zaventem bij het goedkeuren en aanvaarden van dat uitbreidingsplan. Straks zal minister Vande Lanotte u een relaas geven van de onderhandelingen zoals die zijn verlopen. Iedereen zal daar zijn conclusies uit kunnen trekken. Ik wil alleen maar zeggen, mijnheer de voorzitter, dat ik het inderdaad lichtzinnig vind wanneer hier zo maar gezegd wordt dat de regering hiermee veel te laat is begonnen en in dat dossier niks heeft gedaan. Daarom is het misschien wel even goed om eerder dan hier vaak uit hun verband gerukte zinnen te citeren, even structureel na te gaan hoe wij deze zaak hebben aangepakt.

In Gembloux hebben wij de beslissing genomen een kans te geven aan het uitbreidingsplan van DHL en te proberen, als dat niet kon, in Zaventem een tweede optie open te houden. In de eerste fase hebben wij BIAC de opdracht gegeven een onderzoek uit te voeren of er naast de luchthaven van Zaventem een tweede exploitatiezetel in hun gedachten mogelijk was, om die activiteit naartoe te brengen. Dat onderzoek is uitgevoerd door BIAC en het resultaat ervan was voor BIAC negatief.

BIAC onderzocht alle mogelijke regionale luchthavens en ook plaatsen waar er nog geen luchthaven is en waar er dus vandaag slechts groene weiden zijn. Zulke plaatsen zijn er niet veel meer in ons land, maar ook die plaatsen werden onderzocht door BIAC. Het resultaat van BIAC was - mijnheer de voorzitter, dat was de eerste fase in de voorbereiding van het dossier - dat er naast Zaventem geen tweede keuze was, althans niet wanneer we niet tegelijkertijd voor miljarden euro nieuwe kosten wilden maken. Met andere woorden, er was geen financieel haalbaar alternatief.

De eerste fase in het werk dat wij hebben verricht, was dus BIAC de opdracht geven te zoeken naar een mogelijke tweede exploitatiezetel. De conclusie van BIAC was dat het niet kon, omdat het financieel niet haalbaar was. Er kwam geen enkele regionale luchthaven voor in aanmerking. Er bestond evenmin zoiets als een maagdelijk terrein ergens ten noorden of ten zuiden van de taalgrens, waar een tweede exploitatiezetel zou kunnen worden uitgebouwd. Dat was dus de eerste fase in de behandeling van het DHL-dossier.

We belandden dan in een tweede fase, waarbij wij, samen met de twee betrokken regionale regeringen een onderhandelaar hebben aangeduid. Die onderhandelaar, de heer Steve Dubois, werd aangeduid door zowel de federale als de Vlaamse en de Brusselse regeringen. Hij heeft trouwens gewerkt voor rekening van de drie genoemde regeringen. Hij werd aangeduid met de bedoeling te komen tot een redelijk uitbreidingsscenario. Collega's, een redelijk uitbreidingsscenario was

22.000 vols de nuit, avec des avions à *quota count* réduit. Nous avons soumis deux scénarios aux gouvernements des entités fédérées, après quoi tous ont approuvé le scénario de l'expansion limitée.

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

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

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

Il va de soi que DHL a fourni de nombreux efforts ces dernières années afin de limiter les nuisances sonores. La société a retiré une partie de sa flotte. Le passage de 13.000 à 22.000 vols de nuit n'était toutefois réalisable qu'à la condition que la flotte soit modernisée. Et c'est précisément sur ce point que le dossier a buté. DHL ne peut faire l'effort qui lui est demandé ni quant à son ampleur, ni quant à son rythme.

een uitbreidingsscenario, waarbij we door DHL niet zouden worden geconfronteerd met een vraag voor 34.000 of 35.000 nachtvluchten, goed wetende dat de federale overheid een akkoord had met de Brusselse en de Vlaamse regering om de nachtvluchten te beperken, in het verleden tot 30.000 nachtvluchten en nu tot 25.000 nachtvluchten.

Dat was de tweede fase, die erin bestond om in 2004, door de aanstelling van de heer Dubois, die maanden aan het dossier heeft gewerkt en maanden met DHL heeft onderhandeld, ervoor te zorgen dat van een uitbreidingsscenario dat voor ons onmogelijk was, namelijk 34.000 nachtvluchten, te komen tot een redelijk uitbreidingsscenario. Dat is uiteindelijk gelukt, in die zin dat er, samen met de informatie die werd overhandigd aan beide regionale regeringen, in juli 2004 een uitbreidingsscenario van 22.000 nachtvluchten voor DHL tot stand is gekomen. Die 22.000 nachtvluchten konden bovendien nog min of meer - ik zal mij voorzichtig uitdrukken - worden geplaatst binnen de grens van 25.000 nachtvluchten die vandaag bestaat en die werd afgesproken in een akkoord tussen de federale overheid en de twee deelregeringen.

Dan kom ik tot de derde fase van de onderhandelingen. Eind augustus en in de loop van september heeft de federale regering er alles aan gedaan om de andere regeringen en iedereen die bij het dossier was betrokken, op het spoor te brengen van het uitbreidingsscenario. Dat uitbreidingsscenario was een scenario in beperkte zin, namelijk 22.000 nachtvluchten met toestellen die een bepaalde quota count niet overstijgen. Die periode hebt u zelf kunnen meemaken. Die periode was namelijk in september, waar we er uiteindelijk in zijn geslaagd, via compromisvoorstellen die de federale regering tot tweemaal toe op de tafel heeft gelegd van de verschillende regeringen die bij het dossier waren betrokken, om alle regeringen te doen instemmen met het scenario van de beperkte uitbreiding, zijnde 22.000 nachtvluchten, ten behoeve van DHL.

Daarna kwam fase vier in de onderhandelingen. Fase vier begint kort voor 28 september, wanneer wij er door DHL eerst onrechtstreeks en daarna rechtstreeks, in een gesprek in de Wetstraat 16 tussen minister Vande Lanotte, mijzelf en twee vertegenwoordigers van DHL, op de hoogte van werden gebracht dat er voor het beperkt uitbreidingsscenario tot 22.000 nachtvluchten, waarover de heer Dubois onderhandelde in de maanden daarvoor, in feite 2 condities waren. Overigens, met dat beperkt uitbreidingsscenario konden de andere regeringen instemmen, ook al moest nog een aantal details worden geregeld, waaronder de problematiek van de spreiding dat hier al verscheidene malen aan de orde is gekomen. Welnu, er werden dus twee condities geformuleerd, waardoor er meer zou moeten gebeuren, eerst grotendeels, uiteindelijk uitsluitend. De heer Vande Lanotte zal u dat straks duidelijk maken, want de houding van DHL is de voorbije weken inderdaad verschillende malen gewijzigd.

Een eerste conditie was dat de uitbreiding van de nachtvluchten niet volledig zou gebeuren met stille 757- toestellen, maar ook met meer luidruchtige toestellen. De tweede conditie die werd geformuleerd bij het beperkte uitbreidingsscenario, was dat er hoe dan ook niet vier vluchten nodig zouden zijn, maar zestien, met zogenaamde MD-11-toestellen. Zoals u weet, zijn dat intercontinentale vrachtvliegtuigen die een quota count hebben van 12. Daarmee zijn zij vandaag in de vloot van DHL de toestellen met de zwaarste geluidsuitstoot.

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

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

Dan kwam fase vijf van de onderhandelingen, mijnheer de voorzitter. Dat is de periode na 28 september, namelijk de finale onderhandelingen met DHL. Hier ligt ook de verklaring waarom ik zo hard heb gereageerd op de opmerkingen van de heer De Crem in het Parlement. In de finale onderhandelingen hebben wij met de drie regeringen geprobeerd DHL ervan te overtuigen om, als zij toch die bijkomende intercontinentale vluchten met MD-11-toestellen nodig hadden, de MD-11-toestellen vroegtijdig te vernieuwen en daarbij vliegtuigen te gebruiken met een geluidsuitstoot die een stuk lager is dan die van de MD-11. Het gaat hier over de brief die wij samen tot tweemaal toe hebben gestuurd, een tweede keer vrij recent, naar DHL, om mee te delen dat het bedrijf, als het de uitbreiding doet, de MD-11 vanaf 2011 voor het grootste gedeelte zou moeten vervangen door nieuwe toestellen met een minder grote geluidsuitstoot. Die nieuwe toestellen zullen bestaan in 2011, maar – dat zal de heer Vande Lanotte u straks ook duidelijk maken – de strategie die gevolgd wordt door een commerciële onderneming zoals DHL, bestaat er niet in om onmiddellijk nieuwe toestellen kopen, maar om dat op een andere manier in te vullen.

Mijnheer de voorzitter, wanneer ik hier zo reageer en wanneer ik de bewering dat de regering hier niet serieus naar gekeken heeft en er veel te laat aan begonnen is, lichtzinnig noem, dan is het goed om in gedachten te hebben dat wij sinds de beslissing in Gembloers midden januari een heel strak parcours hebben gevolgd bij de onderhandelingen met DHL. Wij wisten van in het begin – ik heb het hier voortdurend gezegd – dat het een moeilijk dossier zou worden.

Dat parcours bestond uit de volgende fasen. Fase 1: onderzoek door BIAC of een tweede luchthaven als exploitatiesite financieel haalbaar en mogelijk. Fase 2: de vraag tot uitbreiding van DHL beperken tot een redelijk uitbreidingsscenario. Deze onderhandelingen werden namens de drie regeringen vooral gevoerd door minister Dubois. Fase 3: in september alle regeringen op hetzelfde spoor brengen. Dit betekent akkoord gaan met een beperkt uitbreidingsscenario. Fase 4: de bijkomende condities die mij door DHL formeel werden meegedeeld op 28 september, in casu meer zware vliegtuigen MD-11 en niet volledige vervanging door stillere vliegtuigen. De laatste fase: om de uitbreiding toch nog mogelijk te maken én met de steun van beide regionale regeringen DHL ervan proberen te overtuigen dat een eventuele uitbreiding met de MD-11 alleen kan na 2011 met geluidsarmere en nieuwere toestellen die de volgende jaren op de markt zullen komen en niet met MD-11 die DHL thans gebruikt en een geluidsuitstoot heeft QC12.

Mijnheer de voorzitter, dat was het overzicht en de rationele lijn die wij daarin hebben gevolgd.

Ik kan niet ontkennen – het is dwaas hierover een polemiek te voeren – dat DHL op zich de jongste jaren reeds een aantal inspanningen heeft gedaan inzake geluidsoverlast. In 2002 heeft DHL de 727-vloot met een geluidsuitstoot van 24QC op onze vraag en na een overeenkomst die de regering met het bedrijf gesloten heeft, geleidelijk uit de lucht gehaald.

Het was echter heel duidelijk dat een stijging van het aantal vluchten van 13.000 naar 22.000 – daar gaat het over in het uitbreidingsplan – moest gepaard gaan met een verdere modernisering van de vloot om de geluidsoverlast in en rond Zaventem niet helemaal de pan te doen uitrijzen.

Uiteindelijk is het daarop spaak gelopen. Het is spaak gelopen op de fundamentele vraag van de drie regeringen dat de uitbreiding tot 22.000 slechts mogelijk was indien DHL inspanningen zou leveren inzake de zware toestellen waarvan op 28 september was gebleken dat er nog 16 nachtvluchten zouden zijn.

Mijnheer de voorzitter, het is spijtig – ik betreur het eens te meer – dat op de laatste vraag van de Belgische, Vlaamse en Brusselse regering DHL negatief heeft geantwoord en dat het bedrijf geen bijkomende inspanningen wilde leveren.

Heel wat vragen van de leden handelden over de toekomst. Het is nodig over deze toekomst te spreken. Ikzelf, minister Vande Lanotte, de heer Picqué en de heer Letorme hebben dat deze morgen reeds gedaan. Zoals we dat in andere dossiers hebben gedaan, zullen we voor sociale opvang zorgen na de afslanking in 2008. We hebben afgesproken dat de Vlaamse en de federale overheid gezamenlijke initiatieven zullen nemen.

Er werd eveneens afgesproken dat wij zo snel als mogelijk – een onderdeel van de oplossing die de federale regering aan beide deelregeringen had voorgesteld en waarmee deze akkoord gingen – los van het DHL-dossier een stabiel, regulatorisch kader zullen creëren.

Dat kader is er een waarbij er een overeenkomst is tussen Vlaanderen en Brussel over de geluidsnormen en waarbij er een overeenkomst is tussen Vlaanderen en Brussel over de maatregelen die moeten genomen worden inzake ruimtelijke ordening.

Er is ook afgesproken dat tussen beide regeringen een gecoördineerde investeringspolitiek zal gevoerd worden ten opzichte van de luchthaven. Mijnheer Bonte, op uw vraag over de investeringen inzake de spoorweg en de luchthaven kan ik antwoorden dat het Diabolo-project goedgekeurd is en dat het deel uitmaakt van het goedgekeurde investeringsplan van de NMBS. Wij hebben er juist door een alternatieve financiering voor kunnen zorgen dat het vroeger gebeurt dan initieel bedoeld was.

Pour conclure, monsieur le président, je crois que les trois gouvernements étaient prêts à faire tous les efforts nécessaires pour cette extension de DHL. Les trois gouvernements étaient persuadés que ce plan d'extension était réalisable pour la période 2010-2011, moyennant une modernisation supplémentaire de la flotte de DHL.

C'est à cette question que DHL nous a répondu, aujourd'hui, qu'il ne leur était pas possible de fournir des efforts supplémentaires pour la modernisation de la flotte.

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

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

Ziedaar, mijnheer de voorzitter, heel objectief en heel schematisch het antwoord dat ik op de verschillende tussenkomsten wou geven zonder in polemieken te treden of zelfs maar op te merken dat er toch ook wat krokodillentranen zijn geuit door mensen die nu betreuren dat we er niet zijn geraakt maar waarvan ik de voorbije weken niet altijd de nodige steun heb gekregen om dit uitbreidingsscenario te realiseren.

J'ai donné une réponse objective et schématique et n'ai pas voulu susciter de polémique. J'ai aujourd'hui vu verser des larmes de crocodile par des personnes qui, au cours de ces derniers

mois, ne m'ont aucunement soutenu dans mes tentatives de faire aboutir le scénario d'extension.

01.11 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, ik denk niet dat het vandaag de bedoeling is om veel applaus te krijgen, mijnheer De Crem. Is het toch de bedoeling om applaus te krijgen, dan vrees ik dat u een verkeerd signaal geeft.

Ik zal proberen de verschillende technische elementen toe te lichten, zodat u minstens weet wat er de laatste maanden allemaal gebeurd is. Ik heb documenten laten uitdelen.

Zoals de eerste minister gezegd heeft, is heel het proces begin dit jaar begonnen. Wie zegt dat dit allemaal heel vlug gegaan is, vergist zich. Er zijn twee voorafgaandelijke discussies geweest. De eerste discussie ging over de alternatieven. De eerste minister heeft uitgelegd dat BIAC dat onderzocht heeft. Er is met DHL verschillende keren gepraat over alternatieven, maar dat heeft weinig of niets opgeleverd. Die besprekingen namen wel een aantal maanden in beslag.

Tegelijkertijd heeft de heer Dubois zijn werk gedaan en u vindt het resultaat daarvan in de map toegevoegd aan de nota voor de regering, van 13 juli. Wat had de heer Dubois eigenlijk gedaan? De nota is de uiting van het probleem waarmee men werd geconfronteerd. U weet dat DHL een quasi ongelimiteerd aantal nachtvluchten vroeg. Langzaam aan was men tot 30.000 als operationeel getal gekomen. De heer Dubois had DHL gesuggereerd om te werken met 22.000. Het aantal nachtvluchten zou dus 22.000 zijn, met een aantal specificaties. Dit schema van 22.000 achtte de heer Dubois op 13 juli moeilijk haalbaar omdat hij in dat verband een aantal obstakels had vastgesteld in de regionale regeerakkoorden van Vlaanderen en Brussel. De conclusie van de heer Dubois was dat het aantal nachtvluchten zou moeten dalen. Hij vreesde echter dat dit voor DHL moeilijk aanvaardbaar zou zijn.

Op 13 juli heb ik de vertegenwoordigers van DHL en BIAC, alsook de heer Dubois uitgenodigd en alsdan werd een compromisvoorstel geformuleerd, in die zin dat wij toch zouden proberen het aantal nachtvluchten uit te breiden tot 22.000, maar dit zou gekoppeld worden aan een veel strengere normering inzake vliegtuigen. Die strengere normering was tweeledig. In de eerste plaats zou het aantal vluchten worden opgedreven via het inzetten van toestellen met een QC onder 4. Immers, proefondervindelijk gaan we ervan uit dat vliegtuigen met een QC onder 4, de mensen niet wakker maken, terwijl dat voor toestellen met een QC 8 en 12 veel minder duidelijk is. Er zijn altijd mensen die wakker worden, maar als er alleen QC 4's overvliegen zullen de meeste personen niet wakker worden. Het stond al vast dat de MD-11, met een QC 12, problematisch was. Daarover hebben wij echter gediscussieerd. DHL had er zeker vier nodig, maar deze zouden worden vervangen op termijn. Dat wordt duidelijk weergegeven in document 1 van de nota. Ik lees het even voor: "Bij een verdere uitbreiding van de activiteiten van DHL is het niet mogelijk alle toestellen onder de quota count 4 te brengen. De B757's hebben daartoe onvoldoende capaciteit. Als derhalve een verhoging nodig is, is de enige mogelijkheid de A300 te vervangen door de B767". Men vervolgt: "Wel lijkt het mogelijk het aantal vluchten met deze toestellen" – met een QC 8 – "te beperken tot ongeveer het huidige niveau en de groei te realiseren via de B757-

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

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

Le 13 juillet 2004, nous avons conclu avec DHL un compromis qui permettrait une extension de ses activités tout en imposant des normes plus strictes. DHL réaliserait sa croissance grâce à des avions caractérisés par un *quota count* inférieur à 4 qui ne réveilleraient pas les riverains. DHL a déclaré qu'elle avait besoin d'au moins quatre vols de nuit avec des avions QC12 mais qu'à terme, elle les remplacerait par le Boeing 757, qui est moins bruyant. C'est ce qui ressort à la fois des notes prises pendant la réunion par M. Dubois et de la note rédigée après cette réunion, note qui a été l'objet d'un accord formel avec les deux dirigeants de DHL, MM. Steissel et Nord.

D'aucuns ont prétendu que le gouvernement avait posé des exigences excessives mais ces exigences étaient basées sur l'accord que nous avons conclu

toestellen." De groei via QC min 4.

Ik lees verder: "Het bannen van de MD-11 is niet mogelijk en dan komen we tot een beperking van drie tot vier vluchten per nacht of misschien iets minder, op termijn te vervangen door B777". Deze nota was het voorwerp – ik herhaal dat nog een keer en ben daar zeer formeel in – van een akkoord met DHL, met hun vertegenwoordigers de heer Steisel en de heer Nord. Als u twijfelt aan mijn woorden of aan deze mail, dan vindt u dit in document 0, de notities van de heer Dubois van deze vergadering. In die notities ziet u zeer duidelijk: "Groei met 757, A360 aantal blijft (80 ton). "U ziet ook dat de MD-11 daar staat en dat men zegt: "hoogstens drie tot vier". De notities van de heer Dubois zijn identiek aan wat wij hebben geschreven. Ik zie niet in hoe dit anders zou kunnen, om de eenvoudige reden dat dit drie tot vier keer geverifieerd is op die dag.

Hiermee ga ik eventjes het technische vlak verlaten. Men zegt nu dat de regering te strenge eisen heeft gesteld. De regering heeft de eisen gesteld die met DHL werden afgesproken op 14 juli 2004. Hoe kunnen wij dan te strenge eisen stellen, als wij ons gehouden hebben aan datgene wat afgesproken was! U vindt er ook de bepaling in – waarop geen reactie kwam – waarin men uitgaat van een QC 12 zoals wij ook deden, maar met de beperkingen die wij gedaan hebben: 4 MD-11's. Het probleem krijgen we voor het eerst heel duidelijk opnieuw wanneer op 23 en 24 september 2004 DHL ons meldt dat er een probleem is met de MD-11.

Hier wil ik ook een tweede opmerking maken. Wanneer op 13 en 14 juli 2004 een tekst is opgemaakt, is die niet blijven liggen tot 13 september 2004. Eind juli heb ik een ontmoeting gehad met de ministers van het Vlaams en het Brussels Gewest en zijn de werkgroepen geïnstalleerd van de medewerkers van de ministers, om dit dossier te bekijken. Dat heeft ertoe geleid dat tussen juli en begin september 2004 verschillende vergaderingen hebben plaatsgevonden. Wie dus denkt dat wij de eerste vergadering onvoorbereid begonnen waren, heeft het niet juist voor. Er zijn verschillende voorafgaande vergaderingen met het Vlaams en het Brussels Gewest geweest, een keer met de ministers en verschillende keren met de medewerkers, op basis uiteraard van de nota van 13 en 14 juli 2004.

Op 23 september 2004 krijgen wij de melding van DHL dat zij 16 vluchten nodig hebben. U vindt in de teksten dat wij onmiddellijk, de dag zelf, nog voor het gesprek met het Vlaamse Gewest – de heer Laeremans zegt dat wij door het Vlaams Gewest hiervan op de hoogte werden gebracht, maar wij wisten dat de donderdag – aan DHL hebben gevraagd wat dit was. Wij hebben de bevestiging gekregen. Wij hebben vrijdag BIAC gevraagd hoe dat meningsverschil er kwam. U vindt in document 3 dat wij zaterdagvoormiddag het antwoord van BIAC kregen dat er een verkeerde communicatie was. Het schema dat wij hadden gekregen van DHL – zij voegen het Foxtrotscenario 2012 erbij – vermeldde wel degelijk niet het aantal bewegingen dat DHL nu zegt, maar wel 8 bewegingen op 24 uur, met één aankomst en twee vertrekken tijdens de nacht. "Dat is het schema dat wij hebben", zeggen zij: "3 nachtbewegingen en 5 tijdens de dag". Er moet een misverstand zijn.

Ik benadruk dat Luc Van den Bossche in zijn mail van zaterdagochtend 25 september beaamt dat dat overeenstemt met het Nord-verhaal van

avec DHL le 14 septembre ! D'ailleurs, cette note rédigée en juillet n'est pas restée dans les tiroirs jusqu'à la mi-septembre puisque fin juillet, je rencontrais déjà les ministres régionaux concernés, rencontre qui a été suivie d'autres rencontres entre nos collaborateurs.

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

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

Aux dires de DHL elle-même, on ne pouvait considérer comme une réponse définitive la note *remarks and comments* qu'elle nous a transmise la semaine dernière. En comparant ces *remarks and comments* et la réponse finale, on constate une différence de taille. Si les *remarks* comportent

drie à vier vluchten tijdens de nacht. Hij herinnerde zich inderdaad wat wij op 13 september besproken hadden. Dat was conform de afspraken van 13 juli.

De Vlaamse regering heeft een gesprek gehad, wij ook. Daarbij werd gezegd dat het nutteloos was om nog op de discussie van 13 juli terug te vallen, want de afspraken hielden geen stand meer. DHL had die vluchten nodig.

In document 4 vindt u het voorstel dat daarna door de eerste minister en mijzelf met DHL is besproken en waaraan DHL zijn akkoord heeft gegeven. Ik verwijs naar twee belangrijke passages uit dat document. U leest daarin - ik citeer -: "14 vluchten tot vervanging". Ik benadruk die woorden "tot vervanging", waarop ik nog terugkom. Bij die afspraken vindt u ook de volgende passage terug: "grotendeels de groei via de stillere B 757".

Wij waren het samen eens om dat voor te stellen en hebben dat ook voorgesteld aan de vergadering. In die tekst, die DHL heeft goedgekeurd op 28 september, staat nog - ik herhaal -: "grotendeels B 757" en "tot vervanging".

Omdat iedereen wou weten wat "tot vervanging" betekende, heeft de regering via de ambassadeur van België in de Verenigde Staten bij Boeiing concrete informatie gevraagd over de B 777 en de datum waarop de vrachtersie in productie zou komen. Men antwoordde vrij affirmatief, maar toch met enige nuance dat de passagierstoestellen in 2006 en de vrachtersie in 2007 gebouwd zouden worden.

Naar aanleiding daarvan vroegen wij samen met de regering aan DHL om die vervanging dan ook onmiddellijk in te vullen, zodat vanaf 2012 alle bijkomende intercontinentale vluchten met B 777-toestellen zouden gebeuren. Wij wilden dat vanaf 2012, omdat dat vijf jaar was na 2007. Wij hebben altijd vijf jaar gegeven voor dergelijke aankopen.

Dat voorstel is naar DHL gegaan. Het lag in de lijn – met een specificatie, daarover kan men discussiëren – van wat op 28 september was afgesproken. Voor de stillere toestellen B 757 gold hetzelfde: dat was met DHL afgesproken.

Ik kom bij de vragen van de heren De Crem en Wathélet over de comments and questions.

DHL wilde in de week van 4 oktober nog bij de Europese Commissie verifiëren of de garantie van 22 vluchten voor DHL in overeenstemming was met de Europese regelgeving van slottoewijzing. Dat had tot gevolg dat het antwoord dat DHL ons kon geven, misschien al vrijdag, waarschijnlijk ten vroegste pas op maandag 11 oktober bezorgd kon worden. 11 oktober was de laatste dag van onze begrotingsbesprekingen. Als wij het antwoord op 11 oktober kregen, zo liet ik DHL weten, dan zouden wij dat niet onmiddellijk kunnen bespreken. Het leek ons beter om dat antwoord te krijgen op woensdagochtend vóór het debat. DHL kon van ons niet verwachten dat wij op maandag, de laatste dag van de begrotingsbesprekingen, al meteen zouden reageren. Dat heb ik gezegd, en volgens mij is dat ook juist.

Finaal zijn er nog elementen bijgekomen. Wij hebben het antwoord niet

effectivement des observations sur le prix d'acquisition, c'est seulement dans sa réponse que DHL l'affirme sans ambiguïté : son plan d'entreprise ne lui laisse pas de marge pour l'acquisition de nouveaux avions. Pour des impératifs économiques, l'entreprise recourt exclusivement à des avions destinés au transport de passagers, de seconde main et amortis. Ceci signifie que DHL ne peut recourir aux B-757 qu'après 2018, ce qu'on ne pouvait déduire des *remarks and comments*.

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

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

op woensdag gekregen, niet op vrijdag, maar pas op maandag. Dat antwoord werd trouwens nog veranderd. Maandagavond heeft men ons dan het definitief antwoord gegeven.

Dat was precies de timing.

Wat betreft het questions-and-remarksdocument, mijnheer De Crem, het volgende. Die zondag werd ik vijf keer opgebeld en vijf keer heeft men mij gevraagd of ik kon bevestigen dat het antwoord van DHL bepaalde punten zou bevatten. Ik heb vijf keer geantwoord dat ik dat niet kon bevestigen omdat ik niet wist wat het antwoord zou zijn. Ik had alleen het questions-and-remarksdocument dat volgens DHL niet het definitieve antwoord inhield.

Als u het questions-and-remarksdocument en het antwoord van maandag erop nahoudt, dan zult u vaststellen dat dit klopt want er is een heel groot verschil tussen beiden. Terwijl we het op 28 september hadden over het aanbod, heeft men het in de huidige brief over tweedehands aankopen. In het questions-and-remarksdocument had men een opmerking over de prijs bij aankoop, maar niets meer. Als u de teksten naast elkaar legt, zult u dat merken. In het definitieve antwoord gaf DHL te kennen dat hun businessmodel niet toelaat – dit was de eerste keer dat ze dit zeiden – om in te gaan op het aanbod van nieuwe toestellen, aangezien zij geen nieuwe toestellen kopen. In het questions-and-remarksdocument was dit niet zo duidelijk. In dat document stond een opmerking over de prijs, maar dit was niet zo duidelijk.

Waarom heeft men dit zo duidelijk gemaakt? Wij hebben geopperd dat Boeijing dit kon aanbieden. Het feit dat Boeijing in 2007 nieuwe toestellen kon aanbieden, interesseerde hen echter niet omdat zij met tweedehands, fiscaal afgeschreven passagierstoestellen werken. Passagiersvliegtuigen worden op 12 à 15 jaar afgeschreven. In 2006 worden de eerste 777-toestellen op de markt gebracht. Na 12 jaar zullen deze toestellen voor een lagere prijs te koop worden aangeboden. De concurrenten van DHL doen het zo en zij gaan het ook zo doen. Om die reden staat in hun uiteindelijke brief dat ten vroegste vanaf 2018 met de vervanging van de huidige MD-11 kan worden begonnen. Dat element is ons voor het eerst heel duidelijk gemaakt op maandag in het onderhoud en daarna in de brief. In het questions-and-remarksdocument stond dit niet zo duidelijk vermeld. Men had toen enkel een opmerking over de prijs, over het businessmodel. Als u de teksten zult vergelijken, zult u merken dat er een wezenlijk verschil is.

In mijn nota heb ik een stand van zaken opgemaakt, aan de hand waarvan u de evolutie kunt volgen. Ik denk dat wij het uiterste hebben gedaan om een oplossing te vinden. Ik dacht eerlijk gezegd dat we op 13 juli de basis hadden voor een akkoord. Terzake werden heel veel interpretaties gegeven, maar er zijn ook de feiten. Als tijdens een drie uur durende vergadering met de onderhandelaar van de regering, de afgevaardigd bestuurder van BIAC, twee verantwoordelijken van DHL en de verantwoordelijke minister, een afspraak wordt gemaakt dan kan ik verstaan dat men nadien zegt dat men bepaalde zaken niet goed heeft begrepen. De heer Dubois en ik hadden het wel zo begrepen.

De dag daarop werd er een tekst geschreven. Die tekst is uiterst duidelijk. Die tekst is nooit aangevochten. Dat is voor mij essentieel. Ik kan begrijpen dat die tekst niet uitvoerbaar was om commerciële redenen. Dat is geen schande. Ik kan begrijpen dat de operaties niet

mogelijk waren. Het is echter normaal dat een regering, als ze een akkoord maakt op papier, daarop in de verdere onderhandelingen voort werkt

Wij hadden immers aan DHL gevraagd wat de scenario's, de alternatieven waren die economisch haalbaar zijn. Ik heb dat ook aan de regering gepresenteerd. Er waren twee alternatieven. Ten eerste, was er de beperkte uitbreiding. Die was economisch haalbaar. Ten tweede, was er de geleidelijke omvorming naar een inter-Europese hub. Wij zijn op basis daarvan beginnen praten met de Gewesten. Als men begint te praten met de Gewesten, moet men toch weten wat voor het bedrijf economisch aanvaardbaar is. Men wist dat de tekst die we hadden daarvoor zou dienen, dat dit de basis was. Het is zoals het gelopen is. Er is misschien onvoldoende ingeschat wat de draagwijdte was van hetgeen we geschreven hadden. Het was nochtans heel duidelijk. Dat kan gebeuren. Ik stel alleen maar vast dat dit vandaag niet kan.

Dat betekent dan ook dat we de komende maanden en jaren - ik spreek hier dan ook als verantwoordelijke voor BIAC - in de ontwikkeling van de luchthaven zullen moeten proberen te compenseren wat weggaat. Dat is ook niet onmogelijk. Ik wil dat toch duidelijk maken. Heel de luchthavenontwikkeling heeft nog heel veel mogelijkheden. De regering heeft met opzet in het kader van de investeringen voor de NMBS het Diabolo-project naar voren geschoven. Ze heeft het niet vertraagd, maar naar voren geschoven. Dat brengt mensen uit zowel Luik, Antwerpen als Gent sneller bij de luchthaven. De luchthaven is een van de weinige in Europa die via het spoor slecht ontsloten is. Het project dat is goedgekeurd maakt dat mogelijk. Het kan de verdere ontwikkeling als passagiersluchthaven, die per definitie ook minder hinderlijk is dan andere ontwikkelingen, helpen versnellen wetende dat de toegevoegde waarde van passagiersactiviteiten, als die kunnen versneld en verbeterd worden, ook vrij groot is.

Hoe vervelend en jammer het ook is en hoe ontgoocheld wij ook zijn, de enige manier is dat de verdere ontwikkeling van Zaventem kan gebeuren door de nadruk te leggen op zo weinig mogelijke hinderlijke activiteiten waarbij passagiers, naast een gedeelte vracht, de voorkeur krijgen.

01.12 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de eerste minister, mijnheer de minister, collega's, de uiteenzetting van de eerste minister staat in contrast met zijn regeringsverklaring. Hij erkende toen dat het geen fraai schouwspel was geweest en dat er een *mea culpa* diende te worden geslagen. Vandaag is daarvan niets meer te merken. Vandaag bleek het allemaal goed in handen genomen te zijn door de eerste minister. Er was een strikt tijdsschema gevolgd, een zeer strak parcours afgelegd en er werden allerlei heel ernstige inspanningen geleverd om alles snel via verschillende fasen geheel gepland tot een goed einde te brengen.

Mijnheer de eerste minister, ook omwille van het feit dat u in uw regeringsverklaring zelf voor een deel het tegenovergestelde liet uitschijnen, hebt u hiermee de waarheid niet in lichte mate geweld aangedaan. Toen we Bert Anciaux daarover begin juli ondervroegen, heeft hij toegegeven dat de echte bedoeling van Gembloux om over dit dossier niet te beslissen en een bemiddelaar aan te stellen, was om tijd te winnen. Men was bang voor de verkiezingen en men had schrik om nog een akkoord te sluiten met een regering in de aanloop naar die verkiezingen. Men wou akkoorden sluiten met een nieuwe stabiele

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

Le ministre Anciaux avait admis dès le début du mois de juillet 2004 que, lors du conseil de Gembloux, la véritable raison du report de la décision et de la désignation d'un négociateur était en fait la proximité des élections.

Brusselse regering. De uitslag van die verkiezingen is echter niet helemaal geworden wat u ervan had verwacht.

Mijnheer de eerste minister, u had er in elk geval voor moeten zorgen dat u meteen na de verkiezingen van 13 juni het heft weer in handen kon nemen en kon optreden in plaats van af te wachten en met andere dossiers bezig te zijn, zoals onder andere uw zogenaamde promotie naar Europa. U had uw eigen partij duidelijk moeten zeggen waarop het in Brussel aankwam en moeten verhinderen dat er een totaal onwerkbaar en absurd regeringsakkoord in Brussel tot stand zou zijn gekomen. U hebt dat niet gedaan. U had toen heel andere prioriteiten.

Als er op 13 juli inderdaad een dergelijke nota was en een akkoord rond heel wat concrete zaken had men op dat moment knopen moeten doorhakken, de Gewesten erbij betrekken en maatregelen moeten nemen. Men had niet opnieuw de zaken voor zich uit moeten schuiven. Men had de zaken uiteindelijk geen drie maanden lang - tussen 13 juli en vandaag 21 oktober zitten inderdaad meer dan drie maanden - voor zich uit mogen schuiven. Men heeft daarmee DHL een vrijgeleide gegeven om zijn standpunt voortdurend te wijzigen. Als we minister Vande Lanotte op zijn woord mogen geloven en als DHL alles inderdaad zo vaak heeft gewijzigd, zou dat niet gebeurd zijn indien u in juli knopen had doorgehakt in samenwerking met de Gewesten. U hebt daarmee veel te lang getalmd.

U had uw dossier trouwens tegen 1 september moeten neerleggen. Het was de bedoeling een uitgewerkt voorstel te hebben tegen 1 september. De minister zegt dat zij in augustus zijn bijeengekomen met onder andere werkgroepen. Ik lees in de verklaring die Yves Leterme in het Vlaams Parlement aflegde op 24 september dat de eerste vergadering pas op 2 september plaatsvond en dat er daarbij nog niet eens een Brusselse delegatie was.

De eerste keer dat er een Brusselse delegatie was, was pas op 6 september. Toen bleek dat het allemaal onverenigbaar was met het Brusselse regeerakkoord. Men stond op dat moment nergens. Men had dus intensief moeten doorvergaderen in juli en niet wachten tot september of oktober. Dat was veel te laat. U hebt het debacle in elk geval zelf mee in de hand gewerkt. U bent er zelf in grote mate mee verantwoordelijk voor. Dan is het natuurlijk gemakkelijk om te zeggen dat men ontgoocheld is over hetgeen DHL nu zegt. U bent in grote mate zelf verantwoordelijk voor dit debacle.

Ik heb een aantal concrete vragen gesteld waarop ik, dacht ik, nog lang niet alle antwoorden heb gekregen. Ik had graag geweten wat nu het concrete gevolg is van de beslissing met betrekking tot het juiste aantal ontslagen. Er worden verschillende aantallen gemeld, van 1.500 over 1.700 tot 2.000. Zitten daar de indirecte arbeidsplaatsen in? Welke sociale gevolgen schat u in? Welke begeleidingsmaatregelen zal DHL zelf toepassen en vanaf wanneer zullen die ontslagen gebeuren? Ik kan mij moeilijk voorstellen dat alles plots in 2008 zal plaatsvinden. Het lijkt mij logischer dat er al een aantal afvloeiingen zullen zijn, misschien zelfs spontane afvloeiingen, vanaf 2006, maar ik kan mij ook vergissen. Ik had daarover graag duidelijkheid gehad, maar ik heb die duidelijkheid nog altijd niet gekregen.

Ten tweede, ik heb transparantie gevraagd van de volledige onderhandeling met DHL. Wij krijgen hier faxen, mails en nota's die op

Le gouvernement avait peur et ne voulait conclure d'accord qu'avec un nouveau gouvernement bruxellois qui soit suffisamment stable. Les élections n'ont néanmoins pas pris la tournure escomptée.

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

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

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

Notre commission a reçu des fax, des courriels et des notes se rapportant à des dates précises. Le premier ministre déclare

bepaalde data slaan, maar als de eerste minister zegt dat alles al werd onderhandeld in april en mei, dan had ik graag meer informatie gehad. Dan had ik graag de rapporten van Steve Dubois gehad.

Is dit werkelijk alles wat Steve Dubois op papier heeft gezet?

toutefois que tout a déjà été négocié en avril et en mai. Je souhaiterais obtenir de plus amples informations concernant cette période et consulter les rapports de M. Dubois. Ce qui a été transmis à la commission correspond-il à tout ce qu'il a consigné par écrit?

01.13 Minister **Johan Vande Lanotte**: Ik weet niet of u dat goed begrijpt, maar als men met een bedrijf als DHL praat, maakt men daarover niet iedere dag een nota. Men probeert met dat bedrijf langzaamaan tot een wijziging te komen. Dat is het verslag van zijn onderhandelingen, wetende dat er een tweede onderhandeling is, met name heel het onderzoek naar een alternatieve piste. Daarover zijn er de documenten van de alternatieve luchthavens. Dit is de nota die Steve Dubois ons heeft gegeven met het resultaat waar hij ongeveer was gekomen.

De nota hield in dat er een impasse was. De nota Dubois meldt dat er een probleem is, dat men niet tot een oplossing komt. Daarom heeft men op die vergadering een andere manier van werken gehanteerd.

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

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

01.14 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Dus buiten deze documenten zouden er geen belangrijke documenten van Steve Dubois meer zijn? Ik neem daar akte van.

Ten slotte, heren ministers, het verhaal is niet afgelopen. Ik heb dat daarstraks al gezegd en verschillende andere sprekers hebben dit bevestigd. We zitten natuurlijk nog altijd met een belangrijk aandeel aan nachtvluchten dat blijft en een quotum van 25 dat wellicht door anderen zal worden ingenomen. Dan zou het natuurlijk opnieuw compleet verkeerd zijn als we weer maanden of jaren gaan wachten vooraleer behoorlijk met Brussel wordt gediscussieerd om de zaken efficiënt te spreiden. Ik vrees dat heel dit dossier na vandaag de kelder ingaat of op een of andere zolder belandt en dat men van een ernstig spreidingsbeleid - ook met behulp van de infrastructuurwerken die door de vorige minister van Mobiliteit werden aangekondigd, zoals de baan 25L, de taxiweg, de lichte verschuiving van die baan en het ILS-landingssysteem - niets meer hoort.

Komt er een maximale spreiding en zal er met Brussel eindelijk daarover worden overlegd? Of zullen de lasten blijvend op de Noord- en Oostrand worden gelegd? Dat zou compleet onredelijk zijn. U zou vooruitziend moeten zijn en kijken naar 2007 en 2008, tijdstip waarop andere maatschappijen de terugval van DHL zullen compenseren. Als u tot dan wacht, dan bent u verkeerd bezig en zorgt u ervoor dat we op dat

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

Le dossier n'est pas clos. On ne peut plus attendre à nouveau des mois, voire des années, avant de négocier avec Bruxelles une dispersion efficace des vols de nuit. Je crains que ce dossier ne soit rangé au placard dès demain et qu'il ne soit plus question d'une politique de dispersion digne de ce nom ni de travaux d'infrastructure. Envisage-t-on une répartition maximale? Cette question ne peut pas attendre 2007 ou 2008, lorsque d'autres sociétés compenseront le déclin de DHL.

ogenblik opnieuw met problemen zullen worden geconfronteerd evenals met allerlei actiegroepen, die tegen de hinder zullen protesteren.

Los het probleem nu op. Zorg dat er nu eindelijk knopen worden doorgehakt inzake infrastructuur. Zorg dat ook de omwonenden op dat vlak perspectieven hebben.

Nogmaals, wat betreft de ontslagen - daarmee rond ik af, hoop ik dat de ministers nog uitsluitsel zullen geven en duidelijkheid zullen brengen over de begeleidingsmaatregelen en de verschillende perspectieven die zullen worden geboden.

01.15 Pieter De Crem (CD&V): Mijnheer de eerste minister, mijnheer de minister, ik zal eerst kort repliceren op wat minister Vande Lanotte heeft gezegd.

Wij steunen de regering natuurlijk in de hele problematiek van het Diabolo-project. Ook voor ons is dat een mogelijkheid om de ontsluiting van de luchthaven beter en operationeler te maken. Laat daar geen twijfel over bestaan.

Ten gronde, wat minister Vande Lanotte in zijn toelichting naar voren heeft gebracht, begint in januari 2004. Het probleem is dat het dossier veel verder teruggaat. Het dossier gaat terug tot januari 2003, wanneer een lastenboek werd gemaakt dat naar 22 internationale luchthavens werd gestuurd. In dat lastenboek worden de krijtlijnen geschetst, onder andere de vraag voor 34.000 nachtvluchten, wat voor Zaventem toen reeds meer dan 40.000 nachtvluchten zou hebben betekend. Ik merk dat dit in de hele discussie van het dossier niet wordt behandeld, misschien omdat het een heel pijnlijke referentie is en het engagement van de regering duidelijk maakt.

01.16 Minister Johan Vande Lanotte: (...) Op dat moment was de vraag gericht aan BIAC als onderneming. In dergelijke dossiers is het vrij logisch dat er een voorbereidende fase is, waarbij de regering niet is betrokken. Het is pas op het ogenblik dat bleek dat BIAC niet zomaar zelf kon antwoorden en vond dat het de vraag niet op een ernstige manier zou kunnen beantwoorden zonder dat de verschillende regeringen van het land er hun zeg over kregen, dat het dossier bij ons is beland.

De eerste maanden is het dossier dan ook niet bij ons beland. Dat is vrij logisch. Als vandaag een carrier vraagt om bij BIAC te mogen vliegen, zal hij dat niet aan de regering vragen. BIAC heeft eerst intern bekeken of het op de vraag zou antwoorden en op welke manier. Pas daarna werd het dossier aan ons bezorgd.

Het heeft ook geen zin om, telkens er een vraag komt, onmiddellijk naar de regering te stappen. Dat zou vanwege BIAC nogal onvoorzichtig zijn geweest. Zij hebben dat dan ook niet gedaan, wat vrij logisch is. Het is pas eind 2003-begin 2004 dat het dossier ernstig werd en BIAC vond dat er een ernstige, principiële beslissing moest worden genomen. Op dat ogenblik is het dossier bij ons beland.

Het startpunt leggen bij het feit dat luchthavens werden aangeschreven, is dus niet correct.

Dat gebeurt niet. Wij komen niet tussenbeide. BIAC is een autonoom

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

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

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

gegeven. Pas wanneer BIAC vindt: wij moeten de overheden gaan consulteren - in hoofdzaak eigenlijk de milieuvergunningoverheden - werden wij gevat, niet eerder. En dat is ook logisch.

01.17 Pieter De Crem (CD&V): Dat was dus het eerste gedeelte. Het dossier begint in januari 2003 met de grote krijtlijnen. Wat meer is - dat was mijn tweede punt - reeds in juli 2003 antwoordt BIAC op de vraag van DHL en schetst de grote krijtlijnen van wat zou moeten kunnen. U zegt dat dit allemaal maar zijdelings met de regering te maken heeft. Dat is natuurlijk niet waar om de heel eenvoudige reden dat in het antwoord dat BIAC aan DHL geeft het net BIAC is dat met het off-sitescenario van die 100 hectaren komt, wat de eerste minister doet grijpen naar de mogelijkheid van een tweede exploitatiezetel van BIAC, wat hij bekendmaakt bij de opening van de Jaarbeurs in Gent in september 2003. Het spijt mij, maar u kunt niet zeggen dat dit dossier begint op 1 januari. Het begint echt een jaar vroeger.

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

01.18 Minister Johan Vande Lanotte: (...)

01.19 Pieter De Crem (CD&V): Dat is natuurlijk een totaal ongeloofwaardige zaak. U zegt dat het jaar nul begint op 1 januari 2004. Dat is natuurlijk niet het geval.

01.20 Eerste minister Guy Verhofstadt: Maar u luistert niet.

01.21 Pieter De Crem (CD&V): Jawel, ik luister wel.

01.22 Eerste minister Guy Verhofstadt: Ik denk dat wij een goed overzicht gegeven hebben. De minister heeft een overzicht gegeven van wat sinds Gembloux stap voor stap is gebeurd.

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

01.23 Pieter De Crem (CD&V): Ja maar, Gembloux...

De **voorzitter:** Heren ministers en collega's, om te voorkomen dat wij ontaarden in een welles-nietesspel stel ik voor dat iedereen om beurten spreekt, zijn redenering afmaakt, en dan zien wij wel waar wij staan aan het eind van de reeks.

01.24 Pieter De Crem (CD&V): Mijnheer de voorzitter, jammer genoeg is Gembloux niet het jaar nul of het begin van de tijdsrekening voor DHL. Daar zal iedereen het nu wel eens over zijn.

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

Mijnheer de minister van Begroting, wat u zegt over the questions-and-remarksnota is niet waar. Indien we zouden spreken van kopieën en originelen, dan is de tekst van 11 en 12 oktober die aan de regering werd bezorgd het origineel. Ik zou durven zeggen dat het officiële antwoord een kopie is. Alle pijnpunten staan behoudens....

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

01.25 Eerste minister Guy Verhofstadt: Mijnheer de voorzitter, mag ik hierop repliceren of vindt u dit nu niet gepast.

01.26 Pieter De Crem (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik zou graag mijn redenering afmaken.

De **voorzitter**: Ik laat nog de kans. U moet echter begrijpen...

01.27 Eerste minister **Guy Verhofstadt**: Mijnheer de voorzitter, ik wil hierop reageren. Minister Vande Lanotte heeft één duidelijk voorbeeld gegeven. Er zijn meerdere voorbeelden.

De **voorzitter**: Mijnheer de eerste minister, het is het een of het ander.

Mijnheer De Crem, zet uw repliek voort.

01.28 **Pieter De Crem** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik ben nog maar amper begonnen.

De questions-and-remarkstekst die uw kabinet onder de vorm van een nota heeft gekregen is in deze geen kopie of geen klad. Het is een origineel. Het formele antwoord van 18 oktober is daarvan een kopie.

Mijnheer de eerste minister, u wist dat er heel wat zaken op til stonden.

01.29 Eerste minister **Guy Verhofstadt**: Mag ik daarop antwoorden?

De **voorzitter**: Mijnheer de eerste minister, alsjeblief.

We zijn toe aan de replieken waarvan de spreektijd beperkt is tot 5 minuten. Indien de regering het nuttig of nodig oordeelt – en ik hou met alles zo veel als mogelijk rekening - om nadien opnieuw te antwoorden, dan zal ze die kans krijgen. Het laatste woord is dan aan het Parlement.

Mijnheer De Crem, u hebt het woord.

01.30 **Pieter De Crem** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, de regering heeft inspanningen gedaan. Het zou er nog aan mankeren dat in dit belangrijke dossier geen inspanningen worden geleverd. Helaas zijn de inspanningen, door een aantal inschattingfouten, onvoldoende gebleken.

Reeds in de nota van 18 oktober staat, ik vertaal: “Evenwel voor het geval dat het groeiscenario jammer genoeg niet mogelijk zou zijn, zal DHL overeenkomen met de federale en regionale regeringen over middelen en wijzen om stabiliteit in de interimperiode voor het vertrek te verzekeren en elke negatieve impact op tewerkstelling na de interimperiode te minimaliseren”.

In het antwoord van maandag was u reeds geïnformeerd dat deze zaak heel waarschijnlijk slecht zou aflopen!

De bal wordt nu eigenlijk teruggestuurd naar het kamp van alle anderen. Het is al niet meer de schuld van de oppositie, maar het is nu de schuld van het bedrijf. Wat staat in het antwoord dat u vandaag hebt gekregen? “Wanneer DHL de kans gekregen zou hebben om in de loop van de recente politieke discussies geraadpleegd te worden, bijvoorbeeld over het vluchtschema of de vlootsamenstelling, dan zou het op dat cruciale moment onmiddellijk de vereiste informatie hebben gegeven en elk misverstand hebben rechtgezet”. Dat staat in het document dat u vandaag hebt gekregen. Er zijn, met andere woorden, een aantal inschattingfouten gemaakt. Iedereen heeft ondertussen wel door dat de kat op de koord is gekomen en dat u vorige week deze informatie had.

01.30 **Pieter De Crem** (CD&V): Le premier ministre savait que bien des choses se préparaient.

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

Ik zal hierbij niet meer blijven stilstaan, maar indien u een verantwoordelijk regeringsleider zou zijn geweest, dan had u gezegd dat er informatie was en dat u met die informatie zou omspringen, zoals dat vroeger ook nog is gebeurd, met het oog op het verkrijgen van een resultaat. Dat hebt u niet gedaan.

Ik meen dat de finale onderhandelingen gedoemd waren om te mislukken. De nota van 18 oktober heb ik u al geciteerd, maar u wist dat DHL zich sowieso zou voorbereiden op een vertreksценario. Ik denk dat het op een gegeven moment, weliswaar niet meer op het einde - dat blijkt ook uit nota's - door de regering naar voren brengen van de mogelijkheid om zelfs 34.000 nachtvluchten mogelijk te maken, het begin geweest is van de misleiding in dit dossier. Dat was natuurlijk ook voor DHL de aanzet, zo meen ik, om iedere keer de kar te overladen.

Ik wil u, als regeringsleider, nog het volgende vragen. Is er nog een mogelijkheid om het groeiscenario alsnog te verwezenlijken? Ik meen dat wij daarover in deze commissie moeten kunnen spreken. Is er nog een mogelijkheid om dat te doen? Ik meen te weten dat de informatie die over de MD-11 wordt verspreid, wat betreft de geluidsimpact, niet altijd correct is. Ik doe dus in deze dramatische toestand nog een oproep, afgezien van alle kansen. U blaast, mijnheer de eerste minister, maar dit is een gemeende oproep van ons om misschien toch nog mogelijkheden te onderzoeken om het groeiscenario te herbekijken.

Ik denk dat in dit dossier een aantal kapitale inschattingsfouten is gemaakt. Om La Roche-Foucault te citeren, u heeft beloftes gedaan naargelang uw hoop maar u hebt maar woord gehouden naargelang uw angst. Wij hebben gezien dat er in dit dossier geen mogelijkheid noch wil was om op één of andere manier verder tegemoet te komen. Wij vinden dat jammer maar wij willen samen met de regering werken aan betere scenario's. Ik vraag u echter nogmaals om een groeiscenario alsnog verder te onderzoeken.

01.31 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le président, je serai très bref. Je remercie le premier ministre et le vice-premier ministre pour ces informations dont certaines apportent des clarifications, d'autres pas. Vous devez comprendre cependant que la méthode utilisée dans ce dossier suscite la critique, les interrogations et les questionnements. Quand on voit la gymnastique que vous devez faire pour dire que vous leur avez demandé de ne pas répondre le lundi parce que, le mardi, il y avait la déclaration gouvernementale et que vous ne pouviez donc avoir la réponse que le mercredi matin, cela suscite des questions, même si nous ne doutons pas de votre bonne foi, bien évidemment.

La gymnastique à laquelle vous vous prêtez en disant que vous n'aviez pas la réponse mais une simple note qui n'était pas tout à fait la même que la réponse finale, cela aussi suscite un questionnement. Sur les cinq étapes évoquées et d'abord janvier 2004 - qui n'est pas le point de départ puisqu'en janvier 2004, il y avait un simple engagement à répondre aux membres de la société DHL début septembre -, cette gymnastique suscite les questions. Notre volonté est que ce type de méthode ne soit plus employé.

Cela n'enlève rien aux véritables questions fondamentales qui restent posées. La première est celle du plan de dispersion des vols qu'il faut revoir, évaluer et modifier. C'est aussi celle du plan pour les travailleurs dont certains vont malheureusement perdre leur emploi dans quelques

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

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

années, que ce soit 2008, 2009 ou plus tard. Enfin, il faut apporter une véritable réponse au problème du développement de Zaventem qui pourrait prendre en compte à la fois les aspects économiques, les aspects écologiques et la santé des riverains.

01.32 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, en espérant que cela s'avère réel et efficace, je voudrais acter le fait que les trois entités - la Région flamande, la Région bruxelloise et le fédéral - sont prêtes à collaborer sur les normes de bruit, ce qui est fondamental pour un développement équilibré de l'aéroport, comme M. Wathelet l'a indiqué.

Je l'ai déjà dit, il est important que cet aéroport ait un avenir, non seulement dans le transport de voyageurs mais aussi dans le fret. Ces entités sont prêtes à collaborer également pour l'aménagement du territoire. Comme je l'ai rappelé, il y a eu des aberrations dans la délivrance des permis de bâtir, depuis de nombreuses années, et il faudrait se pencher sur la question. Apparemment, elles vont le faire. Enfin, il faut absolument dresser un cadastre du bruit parce que le plan de dispersion pose problème, qu'il n'est que provisoire et qu'il faudra tout de même y travailler sur la base d'un cadastre de bruit agréé par les deux Régions concernées.

01.33 Jean-Marc Nollet (ECOLO): Monsieur le président, si j'entends bien ce qui a été dit ici, tout est de la faute de DHL. Ils ont refusé de baisser le niveau de leurs nuisances tout en maintenant leur demande d'augmentation du nombre de vols. C'est un peu court! En bref, tout est de la faute de DHL!

Monsieur le premier ministre, vous n'avez pas dit un mot, dans les réponses qui ont été fournies, sur ce qui a été fait ou plutôt sur ce qui n'a pas été fait au niveau européen. Pas un mot non plus sur la révision du plan de dispersion qui est la source des problèmes. Vous pensez vous être excusé mais vous n'avez pas convaincu sur toutes les réponses à apporter.

01.34 Luk Van Biesen (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik dank de eerste minister en de vice-minister voor hun uitleg. Ik zou toch nog willen opmerken dat ik, ondanks het feit dat dit een dramatische dag is voor deze sterk geteisterde regio naast Vilvoorde en Sabena, uit de gesprekken die er geweest zijn en uit wat vandaag over deze zaak is gezegd toch enig optimisme put.

In tegenstelling tot de heer Laeremans, meen ik niet dat dit een nota is die misschien in de koelkast zal verdwijnen. Ik constateer een zeer groot verschil met een aantal maanden geleden waarbij vooraanstaanden uit bijna alle politieke stromingen de luchthavens zelf in vraag stelden. Ze lag bijvoorbeeld niet langs de goede kant van de hoofdstad. Er waren 1.001 redenen waarom kon worden getwijfeld aan de luchthaven van Zaventem. Ik constateer dat zowel de eerste minister als de vice-minister in hun onderhoud met de verschillende regeringen hebben gezegd dat wij inzake de toekomst van Zaventem vandaag een stap verder staan, in die mate zelfs dat er een kader bestaat waaronder ze kan groeien. Er is een kader gecreëerd aan de hand van de kwestie-DHL die vandaag voorligt. In tegenstelling tot een aantal maanden geleden staan wij vandaag dus een stap verder en kunnen wij eindelijk de luchthaven van Zaventem verder uitbouwen en alle nuttige en nodige middelen ter beschikking stellen om dat te doen.

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

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

U had het niet over wat op het Europese niveau werd ondernomen en evenmin over het spreidingsplan. Uw antwoord was niet helemaal overtuigend.

01.34 Luk Van Biesen (VLD): En dépit de cette journée noire pour notre région, qui est lourdement frappée, je conserve quelque optimisme. Il y a quelque temps encore, des personnalités politiques de premier plan avaient remis en question le lieu d'implantation de l'aéroport. Il existe aujourd'hui des perspectives d'avenir. Un cadre en assure la croissance. Nous pourrions continuer à développer Zaventem.

01.35 Eerste minister **Guy Verhofstadt**: Mijnheer de voorzitter, het lijkt mij aangewezen een kopie van het antwoord dat wij op 18 oktober van DHL ontvingen, ter beschikking stellen van de commissie. Aan de hand daarvan zult u merken dat wat de heer De Crem zei, totaal onjuist is. Er is een enorme discrepantie tussen het antwoord van 18 oktober en de questions-and-commentsnota. De nota telt zestien paragrafen en in de ene na de andere worden vragen gesteld bij het federaal voorstel. Het antwoord van 18 oktober geeft heel concreet de positie weer van DHL, zonder een vraagteken. Dat is nogal evident.

Ook de essentiële punten verschillen totaal van elkaar. Er is dus veel gebeurd tussen de ene en de andere datum. Ik geef enkele voorbeelden.

Ten eerste, in de eerste nota was er sprake van acht bewegingen met een MD-11, terwijl in het antwoord van 18 oktober slechts sprake is van vier bewegingen met een MD-11.

Ten tweede, in de nota was er sprake van nieuwe intercontinentale vrachtluchten, terwijl in het definitieve antwoord sprake was van tweedehands toestellen die zouden aangekocht worden.

Ten derde, in de question-and-commentsnota is er geen sprake van een datum, terwijl in het definitieve antwoord wordt gesteld dat het niet mogelijk is voor 2018 en geeft men de tijdslimieten aan waaraan men gebonden is.

Ten vierde, in de comments-and-questionsnota was er helemaal geen sprake van de environmental context, maar in het definitieve antwoord wordt daaraan een volledig hoofdstuk gewijd.

Ten slotte, van het regional-hubscenario, waar DHL nu op terugvalt was geen sprake in de comments-and-questions, terwijl hieraan een volledig uitgebreid hoofdstuk wordt gewijd in het antwoord.

Mijnheer de voorzitter, ik stel het antwoord van DHL van 18 oktober tot uw beschikking, zodanig dat de heer De Crem zich kan overtuigen van de ongegrondheid van zijn beweringen.

01.36 **Pieter De Crem** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de eerste minister, ik verwijs niet naar de passage over de Boeing 777 in de questions-and-remarksnota, in het originele document.

01.37 Eerste minister **Guy Verhofstadt**: Neen, in het ene document ging het om tweedehandstoestellen die na 12 jaar, in 2018, zouden aangekondigd worden. In het andere document ging het om, zoals wij wilden, brand new vliegtuigen die reeds in 2008 zouden aangekocht zijn. Dat is een verschil als tussen dag en nacht.

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

01.35 **Guy Verhofstadt**, premier ministre: Je mets la réponse du 18 octobre à votre disposition.

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

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

01.37 **Guy Verhofstadt**, premier ministre: C'est qu'il y a une différence de taille entre des avions d'occasion et des appareils flamant neufs.

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

1. de mettre tout en œuvre pour que des emplois nouveaux et durables puissent être créés à Zaventem de façon à ce que les travailleurs de DHL se voient offrir de nouvelles perspectives d'emploi;
 2. de faire toute la transparence sur les négociations qui ont été menées avec DHL en déposant tous les documents y afférents, entre autres les rapports de Steve Dubois;
 3. - d'offrir à court terme la garantie que les vols de jour comme de nuit soient l'objet d'une répartition maximale et que Bruxelles supporte la part qui, proportionnellement, lui incombe;
- de faire aussi réaliser sans délai tous les travaux d'infrastructure qui deviendront de ce fait nécessaires.”

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

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

1. alles in het werk te stellen opdat er bij de luchthaven van Zaventem nieuwe, duurzame arbeidsplaatsen kunnen gecreëerd worden zodat de DHL-werknemers opnieuw perspectief op werk krijgen;
 2. volledige transparantie te bieden over de besprekingen die met DHL werden gevoerd door de neerlegging van alle documenten terzake, waaronder de rapporten van Steve Dubois;
 3. - op korte termijn de zekerheid te bieden dat de nacht- en dagvluchten maximaal zouden gespreid worden en dat Brussel zijn evenredig aandeel zou dragen;
- alle infrastructuurwerken die daarvoor noodzakelijk zijn zonder uitstel te laten uitvoeren.”

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

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

- que le premier ministre a caché au Parlement des informations essentielles concernant le dossier DHL;
 - que le premier ministre a préparé ce dossier tardivement et sans le soin requis;
 - que le problème d'une répartition équitable des vols de nuit n'est toujours pas résolu,
- demande au gouvernement
- de communiquer à la Chambre toutes les prises de position et propositions du gouvernement fédéral et toutes les réponses et notes de DHL;
 - de prendre, en concertation avec le gouvernement flamand, toutes les initiatives possibles pour attirer de nouveaux investisseurs à l'aéroport de Zaventem et de fournir le maximum d'efforts pour créer de nouveaux emplois à l'aéroport et dans ses environs.”

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

“De Kamer,
gehoord de interpellaties van de heren Bart Laeremans en Pieter De Crem, van mevrouw Karine Lalieux en van de heren Luk Van Biesen en Hans Bonte
en het antwoord van de eerste minister en van de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven,
stelt vast

- dat de eerste minister het Parlement inzake het DHL-dossier essentiële informatie heeft onthouden;
- dat de eerste minister het dossier laattijdig en onzorgvuldig heeft voorbereid;

- dat het probleem van de billijke spreiding van de nachtvluchten nog steeds niet is opgelost; verzoekt de regering
- aan de Kamer alle uitwisseling van standpunten en voorstellen van de federale regering en de antwoorden en nota's van DHL over te maken;
- om in overleg met de Vlaamse regering alle mogelijke initiatieven te nemen om nieuwe investeerders op de luchthaven van Zaventem aan te trekken en alle inspanningen te doen om nieuwe werkgelegenheid in en rond de luchthaven van Zaventem te creëren."

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

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

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

La réunion publique de commission est levée à 18.30 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.30 uur.