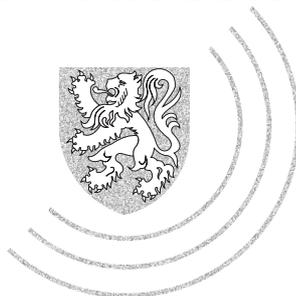


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2004-2005

29 september 2004

GEDACHTEWISSELING

over de stand van zaken in het DHL-dossier

VERSLAG

**namens de Commissie ad hoc
uitgebracht door de heer André Denys**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Norbert De Batselier.

Vaste leden:

de heren Erik Arckens, Mathieu Boutsen, Herman De Reuse,
Jan Penris, Roland Van Goethem;

de heren Erik Matthijs, Steven Vanackere, Koen Van den
Heuvel, Eric Van Rompuy;

mevrouw Patricia Ceysens, de heren André Denys, Marc van
den Abeelen;

de heer Norbert De Batselier, mevrouw Caroline Gennez, de
heer Herman Lauwers.

Plaatsvervangers:

de heer Filip Dewinter, mevrouw An Michiels, de heren Erik
Tack, Joris Van Hauthem, mevrouw Gerda Van Steenberge;

de heren Ludwig Caluwé, Tom Dehaene, Jan Laurys,
mevrouw Trees Merckx-Van Goey;

mevrouw Annick De Ridder, de heer Jaak Gabriels,
mevrouw Anne Marie Hoebeke;

de heren Bart Caron, Jacky Maes, Ludo Sannen.

INHOUD

	Blz.
1. Regeling van de werkzaamheden.....	4
2. Toelichting door de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering.....	4
3. Gedachtewisseling.....	8

DAMES EN HEREN,

De Commissie ad hoc hield op 24 september 2004 een gedachtewisseling over de stand van zaken in het DHL-dossier.

1. Regeling van de werkzaamheden

De *voorzitter* deelt mee dat de heer Filip Dewinter hem per brief verzocht heeft de Commissie ad hoc bijeen te roepen opdat de minister-president de stand van zaken in het DHL-dossier zou komen toelichten en de heer Joris Van Hauthem hem daarover zou kunnen interpellieren. Artikel 77 van het Reglement stipuleert evenwel dat het Uitgebreid Bureau een uitspraak moet doen over de ontvankelijkheid van interpellaties. Formeel kan dit niet voor het Bureau tijdens de eerste plenaire vergadering wordt samengegesteld. Daarom kon de interpellatie niet worden geagendeerd. Toch vond de voorzitter het noodzakelijk dat het Vlaams Parlement de actualiteit niet achterna zou hollen en daarom heeft hij deze vergadering samengeropen voor een toelichting en een gedachtewisseling.

De heer Filip Dewinter heeft begrip voor de omstandigheden en is tevreden met de bijeenroeping. Hij vindt het belangrijk dat het Vlaams Parlement als eerste geïnformeerd wordt over het standpunt van de Vlaamse Regering. Toch vindt hij dat een toelichting niet volstaat. Hij dringt erop aan dat de wenselijkheid van een verklaring door de Vlaamse Regering wordt overwogen. Het lid weet dat er geen septemberverklaring komt, gezien het recente regeerakkoord, maar hij meent dat er voldoende redenen zijn voor de Vlaamse Regering om duidelijkheid te verschaffen in een algemene verklaring. Hij noemt de dossiers DHL, Brussel-Halle-Vilvoorde, de communautaire problemen, de begrotingsperikelen en de beleidsbrieven.

De *voorzitter* verzekert hem dat dit maandag 27 september 2004 aan bod zal komen in de vergadering van het Uitgebreid Bureau. Hij signaleert tevens dat de Vlaamse Regering een tijdschema heeft opgesteld in verband met de beleidsnota's en dat het Vlaams Parlement dus niet werkloos zal moeten toezien.

2. Toelichting door de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering

De *minister-president* behandelt vier aspecten in zijn toelichting: de bevoegdheidskwestie, de chronologie van de betrokkenheid van de Vlaamse Regering, enkele belangrijke parameters en tot slot enige politieke beschouwingen over de reactie van de Vlaamse Regering op het federale voorstel.

Men moet onder ogen blijven zien dat de federale overheid bevoegd is voor de vliegroutes. Via BIAC en Belgocontrol is zij eveneens betrokken partij, met name voor respectievelijk de toekomstige onteigeningen en de verkeersafwikkeling in de lucht. De rest is hoofdzakelijk gewestelijk. Het Vlaamse Gewest heeft dus belangrijke bevoegdheden in dit dossier, maar er is wel sprake van interferentie tussen de verschillende niveaus. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is bevoegd voor de geluidsnormen, meer bepaald de immis-sie van lawaai over zijn grondgebied. Het Vlaamse Gewest is bevoegd voor de milieuvergunning, die volgend jaar afloopt. De procedure voor de hernieuwing loopt. Het dossier werd ingediend bij de bestendige deputatie, maar er zijn beroepen lopende.

Eerst het probleem van de bevoegdheid. In elk van de *off-sites* scenario's die de Federale Regering voorstelt, is een aanpassing van de Vlaamse structuurplanning, meer bepaald het RSV, noodzakelijk. Daarbij komt nog dat een aantal terreinen – 60 tot 64 hectare netto, 100 hectare bruto – die thans overwegend agrarisch ingekleurd zijn, een nieuwe bestemming moet krijgen die luchthavengerelateerde activiteiten toestaat. Het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan moet met andere woorden gewijzigd worden. De Vlaamse overheid is tot slot bevoegd voor de aflevering van de bouwvergunning, die DHL in het kader van zijn businessplan verwacht tegen ten laatste het voorjaar van 2008. De exploitatievergunning kan pas afgeleverd worden na een uitgebreid MER. Daar komt nog bovenop dat de Vlaamse Regering als antwoord op een aantal van haar vragen aan de Federale Regering, vernam dat van haar ook zal verwacht worden dat zij de ontsluiting over de weg van de toekomstige zone financiert. Het betreft in het bijzonder de aanleg van wegen en nutsvoorzieningen. Dat zou toch minimaal een paar miljoen euro kosten.

De minister-president schetst vervolgens de chronologie van de betrokkenheid van deze Vlaamse Regering vanaf haar eedaflegging op 22 juli. Vooraf geeft de minister-president een verduidelijking over de positie van federaal bemiddelaar Steve Dubois, waarover vragen worden gesteld. Dat is al het geval sinds men begin dit jaar de vraag opwierp of er ook geen gewestelijk bemiddelaar moest worden aangesteld. Het klopt dat de minister-president een beroep heeft gedaan op zijn diensten bij de uittekening van het Vlaamse regeerakkoord, meer bepaald wat de institutionele aspecten aangaat. Hij maakte gedurende enkele weken deel uit van de kleine groep die de tekst voorbereidde, maar hij deed dat in zijn vrije tijd en onbezoldigd. De minister-president verklaart met nadruk dat hij tijdens de informatie- en formatieronde slechts fragmentarisch en zeer uitzonderlijk met hem heeft gesproken over DHL.

Daar zijn twee redenen voor. Vooreerst de deontologie van Steve Dubois. En ten tweede het feit dat de minister-president tot voor kort het dossier onvoldoende kende om toelichtingen of uitspraken van de heer Dubois volledig in hun juiste context te plaatsen.

Het eerste contact over DHL van deze regering was op 29 juli, toen de federale minister van overheidsbedrijven een informele vergadering organiseerde op zijn kabinet. Daar waren voor Vlaanderen minister Peeters en de minister-president, samen met hun beide kabinetshoofden, aanwezig. Voorts waren minister Huytebroeck van de Brusselse Regering en de ministers Landuyt en Vande Lanotte en hun medewerkers aanwezig. Minister-president Picqué was verontschuldigd.

Op die vergadering zijn geen documenten overhandigd, maar werd alleen op informele wijze meegedeeld dat DHL wou uitbreiden en dat er daarvoor drie scenario's waren. Het eerste scenario behelsde een verhoging van het aantal nachtvluchten tot 30.000. Dat voorstel wordt trouwens gehandhaafd: dat blijkt uit de vier scenario's die vorige week zaterdag voorgesteld werden. Een tweede voorstel was de reductie van de activiteiten binnen de bestaande limiet van 25.000 vluchten. Een derde scenario was de status quo. Die laatste mogelijkheid werd voorgesteld als niet realistisch.

De minister-president heeft op die vergadering alleen aan mevrouw Huytebroeck gevraagd of scenario één

verzoenbaar was met het Brusselse regeerakkoord. Zij antwoordde dat ze daarover contact zou opnemen met minister-president Picqué. Er is wel afgesproken dat in de weken nadien technici zouden vergaderen en dat er meer precieze informatie zou gegeven worden. De technische vergaderingen hebben niet plaatsgevonden.

Pas op 2 september 2004 is op het kabinet van de federale minister van overheidsbedrijven een werkgroep samengekomen. Het was de bedoeling om een eerste gedachtewisseling te houden met alle betrokken besturen en instanties. Alleen de Vlaamse en federale delegaties waren aanwezig, de Brusselse delegatie niet. Op 6 september was er dan een volgende technische vergadering waarop wel beide gewesten aanwezig waren. De voornoemde scenario's werden besproken. Op die vergaderingen, waar kabinetshoofd Hans D'Hondt namens de minister-president aanwezig was, zijn geen standpunten ingenomen. Uit de gedachtewisseling bleek wel dat het voorstel strijdig was met het Brusselse regeerakkoord. Daarenboven bleek dat het moeilijk zou zijn om het aantal nachtvluchten te verhogen zonder de spreiding van de vluchten te herbekijken. Toen werd wel besloten dat het zinvol zou zijn om, ook voor andere grote investeringsdossiers, te streven naar een nieuw samenwerkingsakkoord dat onder meer zou leiden tot de harmonisering van de geluidsnormen. Op die manier zouden de huidige kafkaïaanse toestanden kunnen vermeden worden.

Op de technische vergaderingen van 8 en 9 september werd meegedeeld dat er een ontwerpovereenkomst met DHL in de maak was, waarbij DHL zich zou engageren tot het scheppen van bijkomende werkgelegenheid. Er werd eveneens medegedeeld dat er werd onderhandeld over het inzetten van meer geluidsarme toestellen.

Na het overlegcomité van september vertelde de eerste minister aan de minister van overheidsbedrijven, de heer Picqué en aan de minister-president dat er een federaal voorstel zou uitgewerkt worden.

Op vrijdag 17 september kreeg de minister-president het bericht dat er zaterdag 18 september een bijeenkomst zou zijn. Hij heeft die nacht vier scenario's toegestuurd gekregen: een uitbreidingsscenario, een reductiescenario en twee varianten op het uitbreidingsvoorstel. Op de bijeenkomst zaterdag in de ambtswoning van de eerste minister heeft de

Vlaamse Regering, bij monde van de aanwezige ministers Peeters, Moerman, Vandenbroucke en de minister-president, het standpunt ingenomen dat het niet mogelijk was om onmiddellijk onderhandelingen te starten. De basisinformatie over de implicaties op gewestelijk vlak van onder meer het off-sitescenario ontbrak immers. De minister-president verkeerde immers in de veronderstelling dat dat scenario niet meer aan de orde was. Op die vergadering bleek dat de Federale Regering niet echt een consensus bereikt had over een bepaald scenario. Wel werd aan de gewesten gevraagd om een voorkeur te uiten.

Het ging over een overeenkomst voor dertig jaar en er waren nog heel wat technische en procedurele onduidelijkheden. Daarom werd afgesproken om technici die namiddag een lijst met vragen te laten opstellen. Zondag vergaderde de Vlaamse delegatie daarover en kwam tot 25 vragen, onder andere over de financiële implicaties van het voorstel voor Vlaanderen. Ook vroeg men zich af of de toekenning van een quotum van 22.100 nachtvluchten op een totaal van 30.000 of 28.000 in overeenstemming was met het concurrentierecht. De minister-president vroeg ook of men, mits een aantal verschuivingen met chartervluchten, niet binnen het aantal van 25.000 nachtvluchten kon blijven.

Met die vragenlijst en een eerste voorlopig standpunt waarbij de Vlaamse Regering uitging van het eerste uitbreidingsscenario, is de Vlaamse delegatie op zondagavond naar de bijeenkomst geweest. Op de vragen werd vrij snel een antwoord gegeven, dat soms onvolledig was. Minister Vande Lanotte, die antwoordde namens de federale regering, heeft terecht voor een aantal vragen een voorbehoud gemaakt omdat nog een en ander uitgezocht moest worden.

Maandagnamiddag werden de antwoorden bekeken. Er werden een aantal adviezen gevraagd, onder meer over de Europese aspecten. De ministers Peeters en Van Mechelen hebben nog een en ander uitgediept. De oorspronkelijke streefdatum voor het afleveren van vergunningen, namelijk 1 januari 2007, bleek fout: DHL wou wel tegen mei 2008 over de nodige vergunningen beschikken zodat het operationeel zou zijn tegen 2012. De aanleg van de pistes zou twee jaar in beslag nemen.

Na overleg binnen de Vlaamse Regering werd maandagavond 20 september de kwestie met de Federale Regering besproken. Er is vergaderd tot dinsdag 17

uur. Er waren diverse voorstellen, onder meer over spreiding en routes, maar ook over de aanleg van een nieuwe piste. Herhaaldelijk werd geschorst omdat goed moesten worden nagedacht over alle implicaties: ongeveer 80 percent van de bestuurlijke handelingen voor een overeenkomst zullen immers gesteld en geëvalueerd worden door de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement.

Uiteindelijk is het niet mogelijk geweest om een akkoord te bereiken. De moeilijkheid was vooral een billijke spreiding van de lasten: hoeveel vluchten wenst het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en welke garanties zijn er voor de precieze routes? Hoewel de Vlaamse Regering rekening wil houden met de bebouwing, is ze voorstander van zoveel mogelijk op bakken te vliegen: de kortste afstand tussen twee punten is de rechte, onder meer Chièvres en Huldenberg zijn de meest geciteerde bakens.

Na het mislukken van die onderhandelingen, waarbij de tijdsdruk zeker een belangrijke rol heeft gespeeld, heeft de federale eerste minister in de Kamer gezegd dat er een federaal voorstel was en dat hij zo snel mogelijk het standpunt van de gewestregeringen wou kennen. De minister-president heeft die avond zelf samen met technici getracht een voorstel uit te werken. Woensdag zijn de verantwoordelijke Vlaamse ministers samengekomen om een voorstel uit te werken dat woensdagavond aan de Federale Regering bezorgd is.

De minister-president wil nog enkele belangrijke parameters in dit dossier op een rijtje zetten. De expansie van DHL vereist in elk geval een stijging van het aantal nachtvluchten. Daardoor wordt het feitelijk onmogelijk om de 22.100 nachtvluchten in te passen in het totale aantal van 25.000. Voor de charters vindt men eigenlijk geen oplossing, indien men dat al zou wensen.

Verder is het de vraag of het Europees tegenstelbaar is om het aantal nachtvluchten samen te drukken tot 25.000 om dan meer dan 22.000 ervan toe te bedelen aan DHL in het kader van een overeenkomst die niet aan mededinging onderworpen is. In het kader van de bespreking in de Brusselse bestuurlijke organen is dat nu aan de orde. Zondagavond heeft de minister-president dat rechtstreeks aan de Federale Regering gevraagd. De Federale Regering heeft daarop geantwoord bij monde van de heer Vande Lanotte. Rond zes uur 's morgens kan men nog een klein beetje schuiven met de charters die men buiten de juridische nacht kan brengen, maar wellicht nog binnen de

biologische nacht. Dat levert echter hooguit 120 of 130 vluchten op. Indien men kiest voor de werkgelegenheid in het kader van het eerste van de vier scenario's, of in het kader van een compromisscenario, dan is het dus uitgesloten dat men binnen de 25.000 nachtvluchten kan blijven.

Men moet ook goed beseffen dat de commerciële expansie van DHL zich vooral oostwaarts situeert. Waarom dat zo is, is onduidelijk. De minister-president heeft immers nog geen contact gehad met DHL, waarbij dit zou kunnen worden toegelicht. Het is nodig de druk op de noordrand en op de oostrand goed in het oog te houden. De last voor Vlaams-Brabant mag niet zwaarder worden, in elk geval niet zwaarder dan wat verenigbaar is met een solidaire houding van Brussel.

Inzake de geluidsoverlast die uitgedrukt wordt in Quota Count of QC, een eenheid van relatieve geluidsoverlast, is er nu een plafond van 84.000 QC. In het kader van de behandeling van het investeringsvoorstel van DHL heeft men een proeve van akkoord met DHL waardoor het plafond verlaagd wordt tot 73.000 QC. In 2003 zat men echter aan ongeveer 45.000 QC. Het plafond is dus nog niet bereikt.

Brussel wordt op dit ogenblik alleen overvlogen door toestellen met een QC lager dan 4. De meer lawaaierige tuigen, hoofdzakelijk de A 300, die een QC heeft van ongeveer 11, vliegen alleen over Vlaams-Brabant. Bovendien is er een nachtbeving met de MD11, een zeer zwaar vliegtuig dat onder meer richting New York vliegt en dat een nog hogere QC heeft. Om de geluidslast te spreiden is er onder meer voorzien in het uitwaaiëren van de vluchten. Een deel van die omleidingen, die vereist zijn om Brussel te vermijden, zijn eigenlijk niet nodig. Overigens is het alleen bij het opstijgen, wat voor de grootste geluidsoverlast zorgt, mogelijk om een andere richting te volgen dan de rechte lijn. Bij de landingen moet men gedurende een vrij lange afstand vliegen in de richting van de baan waarop men landt.

De minister-president geeft vervolgens enkele politieke beschouwingen op het voorstel van amendering dat de Vlaamse Regering woensdag heeft overgemaakt aan de Federale Regering. Een eerste basiszorg van de Vlaamse Regering is het koppelen van een maximale tewerkstelling aan een minimale last en dat is bijzonder moeilijk. Een maximale tewerkstelling kan dus alleen gerealiseerd worden in het kader

van een maximale spreiding. De noordrand en de oostrand zijn daarbij de twee pijnpunten. De geluidslast moet dus binnen technisch en economisch haalbare omstandigheden worden ingeperkt. Dat heeft te maken met routes, maar ook met de vraag waar en wanneer men de verschillende types van vliegtuigen wil inzetten. Het plafond inzake de QC heeft uiteraard alleen belang met betrekking tot de nachtvluchten.

In het kader van de maximale tewerkstelling is de Vlaamse Regering bereid te overwegen DHL te laten uitbreiden, wat alleen mogelijk is als men het plafond van de 25.000 nachtvluchten in vraag stelt. Dat kan alleen als er waterdichte garanties zijn voor een rechtvaardige spreiding van de overlast. Omdat het plafond van 73.000 QC nog niet bereikt is, zal er hoe dan ook een stijging zijn van de globale lasten. Het komt er dus op aan het solidair dragen van de lasten naar best vermogen te organiseren. Het standpunt van de Vlaamse Regering is inderdaad dat ook Brussel een deel van de lasten moet dragen. In het voorstel van de Federale Regering wordt melding gemaakt van een aantal baten voor het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest inzake tewerkstelling. Werkzoekenden zouden worden geholpen via VDAB, FOREM en BGDA. De economische baten voor Brussel kunnen echter maar verantwoord worden als ook de lasten solidair worden gedragen. De Vlaamse Regering is nog technisch aan het bekijken hoe die dingen moeten worden geïmplementeerd. De Vlaamse overheid moet de uitvoering namelijk realiseren. Het voorstel dat naar voren wordt geschoven als een rechtvaardige verdeling van de lasten, moet ook uitvoerbaar zijn voor de piloten.

Inzake de extra nachtvluchten met een QC lager dan 8 is het standpunt van de Vlaamse Regering dat Brussel op korte termijn een deel van de lasten op zich moet nemen. Dat geldt vooral voor de vluchten op het bakken van Chièvres. De noordrand en de oostrand zijn communicerende vaten. Een oplossing is onmogelijk zonder ook Brussel daarbij te betrekken. Er moet ook worden overwogen of het mogelijk is infrastructurale ingrepen te doen die tot bijkomende opties kunnen leiden inzake de spreiding.

Er zijn aan DHL ook waterdichte garanties gevraagd inzake de bijkomende werkgelegenheid. Dat moet schriftelijk worden vastgelegd. Inzake de gewestelijke bevoegdheden geldt de specifieke aanpak alleen voor het investeringsvoorstel dat nu op tafel ligt. In-

dien zou blijken dat de daarin voorziene engagementen niet worden nageleefd, is de Vlaamse Regering evenmin bereid om van haar kant engagementen te realiseren.

De Vlaamse Regering vraagt absolute garanties voor een rechtszekere oplossing. Als het akkoord rond is op federaal vlak en men de nodige middelen voor de onteigeningen en de andere investeringen ter beschikking stelt van BIAC, dan ligt de bal in het Vlaamse kamp. De vraagstelling in het kader van het mededingingsrecht is echter een van de elementen die terzake nog zorgen baart. Ook inzake het MER zijn er een aantal afspraken gemaakt, maar dat wordt nog nagezien.

Binnen deze contouren is de Vlaamse Regering bereid tot een oplossing te komen. De minister-president denkt dat de laatste dagen zeer duidelijk is gebleken dat het niet de Vlaamse Regering is die een evenwichtige oplossing onmogelijk heeft gemaakt.

3. Gedachtewisseling

Mevrouw Patricia Ceysens stelt dat DHL een moeilijk dossier zal blijven. Volgens haar is nu heel duidelijk hoe drie nevensgeschikte bestuursniveaus naast elkaar functioneren. Er is geen hiërarchie, want anders was de zaak anders gelopen. Dat geeft een aantal moeilijkheden, maar het is voor Vlaanderen ook een opsteker omdat het duidelijk is dat het niet ondergeschikt is aan het federale niveau zoals zo vaak wordt gesteld.

Mevrouw Patricia Ceysens heeft niet veel vragen bij de toelichting. De cijfers, de parameters en de bevoegdheden zijn gekend, alleen de oplossing ontbreekt nog. Ze vindt het alleen vreemd dat de minister-president DHL nog niet heeft gezien en gesproken.

Verder benadrukt ze dat het standpunt van de VLD-fractie is ingegeven door twee bekommernissen: een economische en een ecologische. Wat het economische aspect betreft, is het standpunt van de VLD dat het in eerste instantie gaat over jobs in dit dossier. De werkgelegenheidsperspectieven van DHL hebben in grote mate betrekking op doelgroepen die het bijzonder moeilijk hebben op de arbeidsmarkt. Een groot deel van de arbeiders die op de hub werken is

laaggeschoold. Veertig procent van het personeel heeft alleen lager onderwijs genoten en er werken veertig verschillende nationaliteiten. DHL vervult een belangrijke functie op de Vlaamse arbeidsmarkt. Men kan dan ook niet genoeg beklemtonen wat DHL voor de Vlaamse economie kan betekenen. DHL is voorts een bedrijf in de logistieke sector. Logistiek vervult een speerpuntfunctie in de kenniseconomie. Aangezien de logistiek gaat digitaliseren (e-logistics), is DHL van groot belang. Een ander belangrijk element is dat Vlaanderen voor de uitdaging van de internationalisering van de economie staat. Daarom treft het dossier meer dan één bedrijf of activiteit. Het dossier treft het hart van de economie en van de welvaart in Vlaanderen.

De VLD staat niet alleen stil bij de economie maar kijkt ook naar de ecologie. De partij vindt het gevaarlijk om van het aantal van 25.000 nachtvluchten een fetisj te maken. Men moet echter wel rekening houden met het volume van de lawaaihinder. Als men van het aantal een fetisj maakt en DHL krijgt geen toestemming tot uitbreiding, dan kan het aantal door anderen worden ingevuld. Het is verkeerd om de mensen voor te houden dat de keuze gaat tussen DHL of niets. De keuze waar men vandaag voor staat, is die tussen DHL of anderen. Tijdens de onderhandelingen moet daarop de nadruk worden gelegd en in de media moeten politici die misvatting rechtzetten. Ze stelt nog dat cijfers van BIAC aantonen dat er in 1990 35.043 nachtvluchten waren en dat elk toestel dubbel zoveel lawaaihinder produceerde dan nu het geval is.

De VLD is verheugd met elk voorstel tot verbetering. Een afbouwscenario is volgens mevrouw Ceysens evenwel onaanvaardbaar.

De heer Joris Van Hauthem kan instemmen met de uitleg van de minister-president over de bevoegdheidsverdeling, de chronologie en de randbemerkingen. De uitleg over het voorstel van de Vlaamse Regering beschouwt hij echter als onvoldoende. Daarom wil hij weten wat het voorstel dat de Vlaamse Regering bezorgd heeft aan de Federale Regering, precies inhoudt. De spreker vraagt een kopie van de brief waarin de Vlaamse Regering het federale compromis amendeert. Hij benadrukt dat hij niet alleen geïnteresseerd is in een stand van zaken, maar ook wenst te weten welk standpunt de Vlaamse Regering inneemt ten aanzien van de Federale en de Brusselse Regering. Tijdens de persconferentie stelde de minis-

ter-president dat het voorstel de limiet van het verdeelbare is. De heer Van Hauthem vraagt waar die limiet precies ligt.

Vervolgens heeft de heer Van Hauthem het over de verdeeldheid binnen de Vlaamse Regering. Hij verwijst naar het incident met minister Moerman. Staat de volledige Vlaamse Regering achter het standpunt van de minister-president? Iedereen is ervan overtuigd dat het gekrakeel moet stoppen. CD&V en de minister-president kregen de voorbije dagen de zwarte piet doorgeschoven van de andere partijen en van de federale premier.

De heer Van Hauthem gaat verder in op de manier waarop de Vlaamse Regering dit dossier aanpakt. In het chronologische overzicht is het hem opgevallen dat de minister-president op 22 juli contact heeft gehad met de heer Steve Dubois, onderhandelaar, op 29 juli met minister Vande Lanotte en dan opnieuw pas op 2 september. Wat is er gebeurd tijdens de maand augustus? De spreker vindt het verbijsterend dat de minister-president nog geen contact heeft gehad of gezocht met DHL. Hij had gehoopt dat de minister-president zou breken met de apathische en verwarrende houding van de vorige regering die alleen maar tot verwarring leidde.

Mevrouw Patricia Ceysens wijst erop dat zij als minister persoonlijk contact heeft gehad met de directie van DHL en dat zij de heer Steve Dubois heeft aangesteld als bemiddelaar. De vorige regering heeft bovendien middelen opzij gezet. Op de website van het Vlaams Blok wordt enerzijds gepleit voor het behoud en de uitbreiding van DHL, maar anderzijds duidelijk gesteld dat 25.000 nachtvluchten het maximum is. Dat pas gebeurt volgens haar van een hypocriete houding.

De heer Joris Van Hauthem betwist de beschuldiging van hypocrisie. Het Vlaams Blok heeft nooit tegen de nachtvluchten betoogd, wel tegen de concentratie van de nachtvluchten boven de noordrand. In al hun pamfletten en in hun verkiezingsprogramma staat volgens de heer Van Hauthem duidelijk dat er altijd nachtvluchten zullen zijn. Het Vlaams Blok pleit voor het behoud van DHL mits de nachtvluchten bilijk gespreid worden.

De heer Van Hauthem vraagt waarom de minister-president geen contact heeft gezocht met DHL. Vervolgens vraagt hij of het mogelijk is een kopie te krijgen van de rapporten van de onderhandelaar.

De spreker neemt aan dat werkgelegenheid en bijgevolg de uitbreiding van DHL de uitgangspunten zijn de Vlaamse Regering. Uit het rapport van professor Sleuwaegen blijkt dat de nachtelijke activiteiten op Zaventem goed zijn voor 19 tot 26 procent van de totale werkgelegenheid. De cijfers over de gevolgen voor de werkgelegenheid van de uitbreiding lopen uiteen. Beschikt de Vlaamse Regering over cijfers per scenario?

Indien de nachtvluchten worden uitgebreid, dienen de lasten billijk gespreid te worden. Dat beschouwt de spreker als een cruciale voorwaarde. De bijzonder egoïstische houding van de Brusselse Regering is de bron van alle problemen. Het Brussels regeerakkoord sluit een toename van de nachtvluchten boven Brussel uit. De Franstaligen houden halsstarrig vast aan dit regeerakkoord dat mee is goedgekeurd door de Vlaamse partijen.

In het federale compromis zit één duidelijke lijn: Brussel blijft tot in het jaar 2010 gespaard waardoor de noordrand opnieuw de dupe wordt. Dankzij het spreidingsplan van minister Anciaux is de situatie boven de noordrand verbeterd.

De spreker begrijpt de egoïstische houding van de Brusselse Regering niet: dankzij het spreidingsplan van minister Anciaux is het aantal nachtvluchten boven Brussel per week gedaald van gemiddeld 94 naar 53. De spreker haalt die cijfers uit de brief die minister Anciaux naar alle inwoners gestuurd heeft. Bovendien bevatte het spreidingsplan nog investeringen in de start- en landingsbanen, en in landingssystemen om tot een maximale spreiding te komen. Toch heeft de Brusselse Regering op 17 augustus 2004 een gerechtelijke klacht ingediend tegen het spreidingsplan. De heer Van Hauthem kan zich niet voorstellen dat minister Anciaux het spreidingsplan laat schieten voor het federale compromis.

De spreker vraagt zich vervolgens af welke houding de Brusselse Regering zou aannemen indien zo'n veertig procent van de DHL-werknemers Brusselaars zouden zijn.

Door het federale compromis zal de bijkomende last grotendeels voor de noordrand en voor een stuk ook voor de oostrand zijn, terwijl de bestaande last al beter gespreid zou moeten worden. Voor de heer Van Hauthem is de cruciale vraag dan ook tot welke limiet de Vlaamse Regering bereid is en hoe ze de

druk op de Brusselse Regering wil opvoeren. Het zou niet slecht zijn dat de verschillende Vlaamse partijen zowel in Vlaanderen als in Brussel wat dat betreft op dezelfde lijn gaan staan. Dat is nu helaas niet het geval. De sleutel ligt dus in Brussel. Volgens de heer Van Hauthem heeft Ecolo in heel de saga van de nachtvluchten de doos van Pandora geopend. Vóór het concentratiemodel was er een relatief evenwicht in de regio en bestond er een draagvlak voor de nachtvluchten. Door de concentratie boven de noordrand in te voeren, heeft mevrouw Durant dat evenwicht met één pennentrek verstoord.

De heer Van Hauthem wijst er op dat de landing van negentig procent van de charters die nog net voor zes uur landen, minder geluidsoverlast veroorzaakt. Is daar met de betrokken bedrijven over gesproken?

De spreker is ervan overtuigd dat als men al veel vroeger zou beslist hebben om ook in Zaventem een HST-terminal te bouwen, een deel van de activiteit van DHL via het spoor had kunnen gaan.

Heeft de minister-president enig zicht op de scenario's waar DHL al dan niet zou instappen en op de tewerkstellingscijfers in die diverse scenario's? Klopt het wat toenmalig federaal minister Anciaux in juli in de Kamer van Volksvertegenwoordigers zegde: dat DHL mogelijk toch niet zou opteren voor een grote centrale hub maar voor twee hubs in Europa?

De heer Van Hauthem wil dus weten in hoeverre de eensgezindheid in de Vlaamse Regering hersteld is en waarom de Vlaamse Regering zelf geen contact gezocht heeft met DHL, terwijl de Federale Regering toch nogal amateuristisch heeft gewerkt. Hij vraagt ook welk middel de minister-president ziet om de Brusselse Regering over de brug te krijgen met het oog op een billijke spreiding en wat voor hem ter zake de limiet is.

Heeft de Vlaamse Regering ook garanties inzake het tewerkstellingsbeleid? Wat als er geen akkoord komt: welk van de vier scenario's ziet de Vlaamse Regering dan nog zitten? Overweegt ze terug te vallen op het inkrimpingsscenario?

De heer Ludwig Caluwé wijst op het centrale probleem in dit dossier. Twee zeer legitieme bekommernissen – ecologie en economie – staan hier lijnrecht tegenover elkaar: sommige mensen liggen wakker door het lawaai van de nachtvluchten, anderen uit

angst om hun job te verliezen. Het komt erop aan die twee bekommernissen te verzoenen, maar waar ligt nu het goede evenwicht? De twijfel hierover bestaat binnen partijen en zelfs binnen één persoon. De heer Caluwé geeft als voorbeeld respectievelijk het Vlaams Blok en de heer Bart Somers. Binnen het Vlaams Blok stelde de heer Van Gaever dat DHL zonder enige beperking zou moeten kunnen uitbreiden, terwijl de heer Laeremans namens de Kamerfractie van die partij opperde dat het plafond op 25.000 nachtvluchten moet liggen en dat DHL voor bijkomende nachtvluchten gesprekken zou moeten aanknopen met naburige luchthavens in binnen- en buitenland.

De heer Bart Somers vroeg recent aandacht voor de tewerkstelling in dit dossier, maar op 10 januari van dit jaar zei hij nog dat er in Vlaanderen geen maatschappelijk en politiek draagvlak is voor een gevoelige uitbreiding van het aantal nachtvluchten, waardoor DHL zijn uitbreidingsplannen hier moeilijk zou kunnen realiseren. Het gaat dus om een uitermate moeilijk probleem. Daarom is het belangrijk dat de beleidsmakers zich van al te geprofileerde uitspraken onthouden: het bemoeilijkt het bereiken van een goede oplossing. De heer Caluwé betreurt dat de voorbereiding van het hele dossier, dat al twintig maanden op de tafel ligt, niet erg schitterend was. Er moet nu dan ook niet op een draffje worden beslist.

De houding die de Vlaamse Regering de voorbije dagen en uren heeft aangenomen, was volgens de spreker de juiste. Er wordt enerzijds niet zomaar beslist zonder na te denken over de consequenties of zonder na te gaan of de voorstellen voldoende rechtzekerheid garanderen. Anderzijds wordt gekozen voor een maximale tewerkstelling die gepaard gaat met een zo groot mogelijke beperking en spreiding van de geluidsoverlast. Daarmee komt de Vlaamse Regering tegemoet aan wat de CD&V-fractie al voor de verkiezingen gezegd heeft. Op 21 januari stelde de heer Eric Van Rompuy dat voor CD&V 25.000 nachtvluchten bespreekbaar zijn, op één voorwaarde: een rechtvaardige spreiding over de hele regio, dus ook over Brussel. Dat was trouwens ook het standpunt van het voltallige Vlaams Parlement, dat in november 2003 unaniem een motie van de heer Van Rompuy in die zin heeft aangenomen, waarin ook werd gevraagd dat de geluidsnormen van het Vlaamse en het Brusselse Gewest op elkaar worden afgestemd (Parl. St. Vl. Parl. 2003-2004, nr. 1881/1).

De CD&V-fractie staat achter de houding van de Vlaamse Regering maar merkt op dat er op dit standpunt nog maar heel weinig speelruimte zit: de limiet is bereikt. Het finale resultaat moet voor 99 procent overeenstemmen met het standpunt van de Vlaamse Regering.

De heer Mark Demesmaeker stelt vast dat de Vlaamse Regering streeft naar een gecontroleerde groei voor DHL, gekoppeld aan een rechtvaardige spreiding. De N-VA staat volledig achter dit principe, dat voor haar een minimum minimorum is: ze wil een echt rechtvaardige spreiding, geen pseudo-spreiding.

De heer Demesmaeker vindt het goed dat er over jobs gepraat wordt, maar stelt dat de gezondheid van de burgers en de leefbaarheid rond de luchthaven minstens even belangrijk zijn.

De spreker gaat ermee akkoord dat een discussie over een eerlijke spreiding moet gevoerd worden, maar wijst er in dit verband op dat noch de Vlaamse, noch de Brusselse, noch de federale overheid kan beslissen over de uitbreiding van DHL. Dat kan enkel DHL zelf. De overheid kan enkel randvoorwaarden scheppen om een uitbreiding mogelijk te maken. Het Brusselse Gewest draagt daarin een verpletterende verantwoordelijkheid; de huidige crisis moet dan ook voor een groot deel op de rekening van Brussel geschreven worden. Als hoofdstad van Europa wil deze stad immers niet accepteren dat er aan haar status ook nadelen verbonden zijn. Brussel is enkel bevoegd voor de geluidsnormen, en niet voor DHL of voor Zaventem. Toch blokkeert het iedere oplossing.

In de pers wordt deze crisis toegeschreven aan het politieke systeem en aan het gebrek aan symmetrie. De spreker stelt zich de vraag of de Brusselaars soepeler zouden zijn als er wel symmetrisch samengestelde regeringen zouden besturen.

Eén vraag bleef volgens de heer Demesmaeker onbeantwoord: waarom hebben de Brusselse partijen een akkoord ondertekend met minder nachtvluchten, goed wetende dat DHL met de steun van de Federale Regering naar meer groei streeft? Het is duidelijk dat Brussel zijn deel van de lasten niet wil dragen en daarvoor alle mogelijke redenen aanhaalt, tot en met de schade ten aanzien van de fauna van het Zoniënwoud. Van de schadelijkheid voor de gezondheid van de Vlamingen blijken de Brusselaars echter niet wak-

ker te liggen. Waar is dan de federale solidariteit die de Franstaligen zo hoog in het vaandel dragen? Blijkbaar is de ene burger in dit land meer waard dan de andere. Het verbaast de spreker dat de Federale Regering hierin wil meestappen, alsof Vlamingen meer geluidsoverlast zouden aankunnen dan Franstaligen.

Daarom vraagt de heer Demesmaeker de Federale Regering op te treden door gebruik te maken van haar mogelijkheid besluiten en verordeningen van de Brusselse Regering te schorsen, en desnoods door de Brusselse houding via het Brusselfonds financieel te bestraffen. Het is duidelijk dat Vlaanderen het volledige beheer over de luchthaven van Zaventem moet krijgen, zoals dat trouwens in het Vlaamse regeerakkoord geformuleerd staat.

Op de vraag of dit een regeringsstandpunt is antwoordt de spreker dat hetgeen hij heeft verwoord een beschouwing is vanwege de N-VA-fractie.

De heer Eloi Glorieux apprecieert de grote bezorgdheid van de minister-president voor de werkgelegenheid en voor de gezinnen en de omwonenden in de Vlaamse Rand en in Brussel: hij was de enige Vlaamse politicus die voor de camera's duidelijk stelde dat ook de levenskwaliteit rondom de luchthaven een belangrijke factor in de onderhandelingen vormt.

Met de huidige 20.500 nachtvluchten werden de tolerantiegrenzen reeds overschreden: artsen trekken aan de alarmbel en nooit waren er zoveel actiegroepen. We moeten ons volgens de heer Glorieux de vraag stellen of het realistisch is een Europees logistiek distributiecentrum uit te bouwen in een zeer dichtbevolkt gebied. Hij stelt dat de aankondiging van de Federale Regering tegen 2010 – 2012 tweehonderdduizend nieuwe jobs te creëren uiteraard een goede doelstelling is, maar vraagt zich af of de aanzet tot het inlossen van die belofte ten koste moet gaan van de gezondheid van tienduizenden gezinnen.

Verder verwijst de spreker naar de studies die in opdracht van het provinciebestuur van Vlaams-Brabant werden gemaakt en die het evenwicht tussen de economische meerwaarde en de gezondheids-economische kost berekende. Hij wijst er daarbij op dat de parameters om de economische meerwaarde te berekenen zeer optimistisch, maar die voor de gezondheids-economische kost eerder minimaal waren.

De heer Glorieux vindt dat de overheid – en dus de burger – zeer veel moet ophoesten om de uitbreiding van DHL mogelijk te maken. Hij stelt zich de vraag of die miljoenen euro's niet beter zouden gebruikt worden als investering in de werkgelegenheid in lokale KMO's met toekomst.

De spreker is zeer bezorgd over de uitbreiding naar 30.000 nachtvluchten en vindt de maatregelen die de eerste minister ter beperking van de hinder voorstelt onvoldoende. Hij wijst op de politieke consensus die er twee jaar geleden was over de beperking van de nachtvluchten tot 25.000.

De heer Glorieux waardeert de duidelijkheid van het VLD-standpunt, maar kan er geenszins mee akkoord gaan. Voor Groen! primeert niet het onmiddellijke economische gewin, maar wel een goede langetermijnoplossing. De uitbouw van DHL in zo'n dichtbevolkt centrum biedt volgens Groen! dan ook geen oplossing.

Ten slotte legt de spreker vier concrete vragen voor aan de minister-president. Hij wil weten of er een duidelijk zicht is op de kostprijs voor de burger en hoe de minister-president het zal aanpakken om van DHL garanties voor de werkgelegenheid te krijgen. Verder vraagt hij hoe de nachtrust van de tienduizenden gezinnen zal gegarandeerd worden – maximale spreiding is volgens hem als maatregel onvoldoende – en of de minister-president het voorstel van de Vlaamse Regering inhoudelijk wil toelichten.

De heer Jan Peumans zegt via de media zorgwekkend nieuws te hebben vernomen over Zuid-Limburg. In die streek stelt zich volgens hem het probleem van de nachtvluchten die worden uitgevoerd door de concurrent van DHL, TNT. Dat bedrijf richtte in 1999 een Europese hub op bij het vliegveld van Bierset omdat het omwille van geluidshinder werd weggestuurd uit Keulen. Spreker zegt dat men er met heel veel moeite in geslaagd is om een vaste meetinstallatie te krijgen en om een waarnemer te sturen naar het overleg over de problemen die het vliegveld van Bierset veroorzaakt voor de omwonenden.

Het vliegveld bevindt zich volgens de heer Peumans in een dichtbebouwd gebied, aangezien Maastricht en Luik in de omgeving liggen. De spreker heeft gelezen dat de minister-president van de Waalse Regering en Waals minister André Antoine hebben voor-

gesteld om enkele nachtvluchten van Zaventem af te leiden naar Bierset tussen vier en zes uur 's morgens. Hij vraagt zich af wat daarbij de houding was van de Brusselse Regering.

De heer Peumans zegt dat nachtlawaai wel degelijk een probleem is in Zuid-Limburg. Hij zegt dat ieder vliegtuig in die plattelandstreek lawaai veroorzaakt. Hij vraagt aan de minister-president welke houding de Vlaamse Regering aanneemt ten aanzien van het voorstel om een deel van de vluchten af te leiden naar Bierset om de grens van 25.000 nachtvluchten in Zaventem te kunnen bewaren.

De spreker wijst erop dat de vorige Vlaamse minister van Leefmilieu, de heer Tavernier, een procedure heeft aangespannen bij de Raad van State in verband met de verlenging van de startbaan in Bierset. Tegen de besluiten van de Vlaamse Regering en de samenwerkingsovereenkomsten tussen Vlaanderen en Wallonië in, werd er een milieuvergunning toegekend. Er lopen nu verschillende procedures om die te laten vernietigen.

De heer Jan Peumans vindt dat hij weinig hoort over de weerslag van de nachtvluchten op de volksgezondheid. Hij meent dat iemand die een goede nachtrust heeft veel beter presteert dan iemand die dat niet heeft.

De heer Ludo Sannen zegt eerst iets te willen toevoegen aan de chronologie die door de minister-president werd geschetst. Toen er vroeger werd gesproken over de spreiding van de nachtvluchten, ging men volgens de spreker uit van het feit dat 25.000 nachtvluchten in Vlaanderen als te hinderend werden ervaren. Omdat Vlaanderen de lasten droeg, vroeg men aan Brussel een deel van de lasten over te nemen. Dit stond volgens hem los van een mogelijke uitbreiding van DHL. De spreker vindt het raar dat men nu de vraag naar spreiding gebruikt om een verhoging van de nachtvluchten mogelijk te maken. Als men nu toelaat dat er een uitbreiding komt, zal men de last voor de omwonenden niet verminderen. De bijkomende lasten wil men echter wel afschuiven. De spreker denkt dat de lasten die er nu zijn moeten worden gereduceerd, aangezien dat ook de doelstelling was van de resolutie die unaniem in het Vlaams Parlement werd goedgekeurd.

De heer Sannen denkt dat de minister-president een voorstander is van de uitbreiding van DHL omwille

van de tewerkstelling. Expansie betekent een verhoging van het aantal vluchten, maar de hinder mag niet toenemen. Het plan bestaat erin dat te laten slagen door een betere spreiding.

De spreker vindt het schokkend dat er nog geen enkel contact is geweest met DHL. Hij vindt dat de minister-president goed heeft aangegeven wat de verantwoordelijkheid was van de Federale Regering en welk groot engagement er wordt gevraagd van de Vlaamse Regering. Dit engagement omhelst het leveren van een milieuvergunning, het aanpassen van de ruimtelijke ordening en het dragen van financiële gevolgen. Het lijkt de spreker logisch dat men in dat geval ook rechtstreeks contact opneemt met DHL. Het is volgens hem belangrijk dat dit aanleiding geeft tot het ondertekenen van een contract, zodat men zekerheid heeft over de bijkomende tewerkstelling. Het is volgens hem echter zeer de vraag of een bedrijf dergelijke zekerheid zal willen bieden.

De heer Sannen zegt dat het niet zeker is dat DHL zal uitbreiden indien men de benodigde ruimte ervoor creëert. Hij wil ook weten wat er zal gebeuren indien DHL zou beslissen om met twee hubs te werken in Europa of om naar Leipzig te trekken. Welke mogelijkheden zijn er dan nog om een deel van DHL in Vlaanderen te houden?

De heer Sannen wijst erop dat Vlaanderen naast een nieuwe milieuvergunning ook emissienormen kan uitvaardigen. Brussel hanteert deze normen op dit moment ook. De emissienormen zouden een antwoord kunnen geven op de problemen die aangehaald werden door de heer Jan Peumans. De hinder van de nachtvluchten mag volgens de spreker niet worden afgeleid naar andere plaatsen in Vlaanderen.

De spreker vindt dat een oplossing die ondersteund wordt door de Vlaamse Regering voldoende rechtszekerheid moet geven. De minister-president stelde dat een mogelijke nieuwe milieuvergunning voor Zaventem, om DHL de mogelijkheid te geven om uit te breiden, ad hoc zou zijn. De heer Sannen vraagt zich af of dat juridisch mogelijk is. Kan men deze milieuvergunning wel wijzigen indien DHL uiteindelijk een andere beslissing zou nemen? De spreker vraagt zich af of de Vlaamse Regering al scenario's heeft uitgetekend om de huidige 25.000 nachtvluchten te verminderen door middel van een nieuwe milieuvergunning indien DHL niet hier zou uitbreiden.

De heer Sannen zegt dat DHL ook vraagt in te grijpen in de ruimtelijke ordening. Er moet een nieuw Ruimtelijk Uitvoeringsplan komen en misschien moet het Structuurplan worden gewijzigd. De spreker wijst erop dat een deel van het Structuurplan onderhevig is aan parlementaire goedkeuring. Indien dat geldt voor de benodigde wijzigingen, dan is het niet aan de Vlaamse Regering om daarvoor het engagement aan te gaan.

De heer Etienne Schouppe haalt aan dat de Vlaamse Regering volgens de minister-president naar een oplossing zoekt waarbij een maximale tewerkstelling wordt gerealiseerd met een minimale belasting van de leefomgeving van de luchthaven. Er moet een maximale en rechtvaardige spreiding komen van de hinder die door de nachtvluchten wordt veroorzaakt. De spreker merkt op dat de oorspronkelijke vraag van DHL aan 22 Europese luchthavens betrekking had op 34.000 nachtvluchten. Thans wordt er gesproken over 22.000 vluchten. De heer Schouppe vraagt zich af of DHL in dat geval niet zowel een uitbreiding in Zaventem als in Leipzig zal proberen te verkrijgen. Weegt DHL als multinational niet enkel af waar de voorwaarden voor de exploitatie het meest gunstig zijn, vooraleer de activiteiten te verdelen tussen beide sites?

De minister-president zegt dat het aantal nachtvluchten niet boven 25.000 mag uitstijgen als er geen billijke spreiding komt. De heer Schouppe heeft samen met de heer Van Rompuy de waarschijnlijke gevolgen van de voorgestelde verhoging onderzocht. Hijzelf deed dat voor de noordrand, zijn collega voor de oostrand. Het lid kan alvast zeggen dat de voorwaarde van de minister-president voor de noordrand ongetwijfeld niet zal vervuld worden. Wat vandaag zou voorliggen – hij spreekt bewust in de voorwaardelijke wijs – is in vergelijking met de toestand ervoor, een achteruitgang. En die eerdere toestand, met name de spreiding-Anciaux, werd al sterk gecontesteerd.

Vandaag is het zo dat 3,5 nachten op 7, vliegtuigen over de noordrand vertrekken. Dat worden er in het federale voorstel 5,5 waarvan 3 nachten tussen 3 en 6 uur. Maar er is meer. Thans wordt baan 25 niet gebruikt in de nachten van maandag op dinsdag, vrijdag op zaterdag, zaterdag op zondag en het tweede deel van de nacht van woensdag op donderdag. Waarschijnlijk blijft daarvan alleen de nacht van zaterdag op zondag over. In die omstandigheden kan een

scherpe reactie van de bewoners van de noordrand niet uitblijven. De achteruitgang is reëel.

Maar ook overdag wordt het erger. Baan 25R, die vooral de noordrand hindert, wordt voortaan geen 6 dagen op 7, maar 7 dagen op 7 gebruikt. De concentratie boven dat gebied wordt in de nabije toekomst vergelijkbaar met die ten tijde van het rampzalige concentratieplan van minister Durant.

En dan zijn er nog de wijzigingen in de vliegroutes. Die voor de vertrekken vanaf baan 20 zijn terecht, maar het lid stelt zich wel vragen bij die voor baan 25R. De uitwaaiering zal voortaan plaatsvinden vanaf 700 voet, met andere woorden korter bij de bewoning, terwijl dat in zuidelijke richting pas op 1700 voet geschiedt. Het feitelijk resultaat is een grotere concentratie boven Koningslo, Grimbergen en Meise.

De vermindering van de totale geluidsquota van 84.000 tot 73.000 is een maat voor niets. Eer men vanaf de huidige quota het nieuwe, lagere maximum bereikt, kunnen er nog 33.209 vluchten bijkomen. Dat heeft de heer Schouppe berekend, op basis van de huidige normen. Men paait dus de bevolking van de Rand met een reductie die een zodanig ruime marge biedt, dat zij een slag in het water is. Zij zal geen invloed uitoefenen op de vernieuwing van de vloot of de aankoop van geluidsarmere toestellen.

Voorts wordt er gesteld dat de overschrijding van het huidige maximum van 25.000 vluchten gebonden is aan de realisering van een isolatieprogramma. In Nederland is men nu al 20 jaar bezig met isoleren in de omgeving van Schiphol, en op die tijd heeft men 7000 woningen geïsoleerd, met een gemiddelde kostprijs van 54.000 euro per woning. Zelfs als men abstractie maakt van de voordeliger ruimtelijke ordening in Nederland, komt men nog aan een bedrag van 750 miljoen euro voor de noordrand alleen. Is dat wel een haalbaar bedrag?

Het lid meent dan ook dat de uitbreiding boven de 25.000 nachtvluchten niet mogelijk zal zijn. Er komt immers geen billijke spreiding, Brussel wil niet afwijken van het maximum van 25.000, en het isolatieprogramma is onbetaalbaar. Bijkomend is er nog het probleem van de Europese regelgeving inzake mededingingsrecht. Hij begrijpt dat iedereen de werkgelegenheid maximaal wil behouden, maar hoe gaat men die kwadratuur van de cirkel oplossen? Volgens hem

durft men de noodzakelijke conclusie niet te trekken. De heer Schouppe concludeert dat het voorliggende dossier te onvoldragen is voor een goede beslissing. De gevolgen zullen nefast zijn.

De heer Eric Van Rompuy treedt de vorige spreker bij. Hij benadrukt daarbij dat hij hier wel degelijk het CD&V-standpunt vertolkt. Het voorstel-Verhofstadt, dat werd overgemaakt aan de gewesten, bevat enkele punten inzake spreiding die onevenwichtig zijn en die eruit moeten. Het lid beseft dat elke route hinder veroorzaakt, maar hij vindt het onaanvaardbaar dat men bijvoorbeeld in punt 4 van dat voorstel, vliegtuigen vanaf baan 20 laat vertrekken en reeds op een hoogte van 700 voet een scherpe bocht laat maken met het oog op de uitwaaiering. De bedoeling is volgens de spreker duidelijk: Wezenbeek-Oppem en de beide Woluwes sparen.

In punt 2 van het voorstel-Verhofstadt staat een eigenaardige bepaling over de *split nights*. Na een grondige analyse blijkt dat het de bedoeling is om de banen 25R en 20 meer te belasten. Dat zal leiden tot meer nachtvluchten boven de oostrand en de noordrand. Eigenaardig genoeg wordt ook vermeld dat voor de gemeente Diegem 2 van de 3 split nights vermeden worden. Er wordt echter niet vermeld hoe men dan wel zal opstijgen in die nachten. Ofwel moet men de route 25L, pal over Zaventem gebruiken, ofwel baan 20. Die onduidelijke bepaling kan de hinder verhogen.

Het federale plan handelt vreemd genoeg vooral over dagvluchten. De federale regering heeft zich dus niet beziggehouden met de spreiding van de nachtvluchten, maar met een nieuw schema voor de dagvluchten. In bepaling drie van het voorstel-Verhofstadt staat dat er zaterdag niet meer mag geland worden op de baan 02, tenzij om meteorologische redenen. De vluchten voor die baan vliegen over de twee Woluwes, Oudergem, Kraainem en Wezembeek. Dat is de route waartegen de MR en CDH al jaren protesteren. Die route wordt nu in het spreidingsplan Anciaux de hele zaterdag gebruikt.

Om de zekerheid te hebben dat de baan 02 niet gebruikt wordt, schrapt men zaterdag ook alle vluchten over zone 6. Zaterdag zullen dus alle vluchten over startbaan 20 moeten gebeuren. Dat betekent dat de gemeente Sterrebeek zondag van 5 tot 17 uur 350 vluchten te verwerken heeft, maar ook de zaterdag alle dagvluchten van 5 tot 23 uur 's avonds.

Kortom, de oostrand krijgt dus meer last en Brussel wordt ontweken. Niet alleen door de verplichte bocht op 700 meter, maar ook door de split nights komt er een verhoogde concentratie in de noordrand en de oostrand. De helft van de nachtvluchten vliegt reeds over de oostrand. Een verhoging tot 28.000 nachtvluchten betekent dan dat Sterrebeek ongeveer 30 vluchten op vier uur tijd zal hebben. Het is daarenboven onaanvaardbaar dat men via sluiske bepalingen dagschema's wijzigt waardoor alle dagvluchten in het weekend via één route zullen verlopen.

De heer Van Rompuy pleit zeker niet voor een afschaffing van de nachtvluchten. Hij is zelfs voor een verhoging ervan maar op voorwaarde van een rechtvaardige spreiding. Het federale plan moet fundamenteel gewijzigd worden. Hij rekent erop dat de Vlaamse Regering ook met voornoemde argumenten zal rekening houden.

De heer André Denys is deels gelukkig en deels bezorgd. Hij apprecieert de openheid van minister-president Leterme. Hij geeft hem echter de raad om toch nog een en ander achter de hand te houden zodat er voldoende onderhandelingsmarge overblijft. Het is een primeur dat de Vlaamse en Federale Regering het eens zijn over de uitbreidingsscenario's. In de vorige regering was er geen eensgezindheid. Met Groen! was dat immers niet mogelijk. Hij prijst de politieke moed van de beide regeringen.

Volgens de spreker kent de heer Demesmaeker zijn dossier niet goed. De heer Denys vindt dat de regering wel doorslaggevend zal zijn voor de beslissing of DHL zijn Europees operationeel hoofdkwartier hier al dan niet houdt. De VLD wil het risico niet nemen dat DHL verhuist. Daarom is een uitbreidingsscenario nodig.

De heer Denys is ongerust omdat er geen definitief akkoord is en omdat sommigen een sfeer scheppen die de onderhandelingen bemoeilijken. N-VA spreekt over Brusselaars als duivels die niet solidair willen zijn. Het enige dat de Brusselaars verweten kan worden is dat zij een NIMBY-reflex vertonen. Ook in Zuid-Limburg en Riemst is er die menselijke reflex. Het gaat niet op om die menselijke reactie te misbruiken om de Vlamingen op te jatten.

Zonder federale loyaliteit zal de politieke wereld er niet in slagen een oplossing te vinden. Dan zal de buitenwereld oordelen dat er in dit land een crisis van

het regime is. De VLD wil niemand de zwarte piet doorschuiven, maar wil enkel de zekerheid hebben dat er een oplossing komt. Sommige CD&V-ers willen van dat dossier gebruik maken om premier Verhofstadt in een slecht daglicht te stellen. Zo komt er geen oplossing. De VLD is bereid tot een compromis om de werkgelegenheid te bewaren.

De heer Denys zegt dat de VLD-fractie de minister-president ten volle zal steunen omdat die erin geslaagd is om binnen de Vlaamse Regering eensgezindheid te realiseren over het uitbreidingsscenario. Hij wil dat doen in een sfeer die de onderhandelingen met Brussel en met de federale overheid niet in de weg staat.

De heer Rudi Daems stelt dat hij van die eensgezindheid niet veel gemerkt heeft in de tussenkomsten van de heren Sannen, Van Rompuy en Schouppe. De heer Sannen had het over het tot stand komen van het plafond van 25.000 nachtvluchten dat hij zag als een maximale grens. De heer Schouppe stelde dat de belasting die de noordrand nu zal krijgen, even groot zal zijn of zelfs groter dan ten tijde van de concentratie. De heer Van Rompuy stelde volgens hem terecht dat de oostrand te maken krijgt met bijkomende overlast, niet alleen 's nachts, maar ook overdag. Hij vraagt zich af of deze tussenkomsten de uiteenlopende meningen binnen de regering weerspiegelen. Hij wil weten waar de Vlaamse Regering eigenlijk naartoe wil met deze onderhandelingen.

Hij stelt zich ook een aantal technische vragen die aansluiten bij de tussenkomsten van de heer Glorieux. Hij merkt op dat het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) een vrij omslachtige procedure vergt. Dit is een drastische ingreep, want ze heeft betrekking op een gebied van ongeveer 100 hectare en dit in een vrij dichtbevolkt gebied. Hij zou graag weten om welke soort van uitbreiding het gaat en waar die uitbreiding gelegen is. Hij vraagt zich af of het gaat om een uitbreiding van de exploitatiezetel van DHL en of ook het scenario van het verlengen van de startbanen opnieuw naar boven komt.

Hij stelt dat de heer Van Hauthem inzake de milieueffectenrapportering ook verwees naar het alternatievenonderzoek. In de federale nota staat duidelijk dat er een MER komt inzake de off-site-uitbreiding, wat logisch is want het is juridisch verplicht. Hij stelt vast dat er aan de vergunning die vandaag voorligt geen milieueffectenrapport is gekoppeld dat de effecten

op de omwonenden en op het leefmilieu moet onderzoeken alsook de alternatieven. Hij vraagt zich af of de regering een beslissing zal nemen zonder dat het MER deel uitmaakt van de vergunningsaanvraag.

De minister-president stelt dat in de tussenkomen heel goed het dilemma wordt geschetst waar elke fractie en elke mandataris voor staat. Hij meent dat DHL nu reeds zeer belangrijk is voor de gehele Vlaamse economie. In heel het land zijn er bedrijven – grote bedrijven en kleine gespecialiseerde zaken – die klant zijn van de dienstverlening van DHL. Als ze competitief willen zijn, hebben ze belang bij een zeer snel verkeer van goederen zoals bijvoorbeeld van stalen en of wisselstukken. Hij meent dat men daarover wel een ethisch oordeel kan vellen. Men kan zich afvragen of het maatschappelijk veel toegevoegde waarde biedt om daarin veel kerosine en veel centen te investeren, met milieuvervuiling en geluidsoverlast als resultaat. Hij meent evenwel dat men er dergelijke zaken moet bijnemen binnen het concept waarvoor werd gekozen, namelijk vrijhandel en een Europese interne markt. Hij stelt dat de markteconomie voor haar ontwikkeling dergelijke diensten nodig heeft.

Hij heeft de cijfers van 1990 opgevraagd: 35.000 nachtvluchten met een QC dat meer dan het dubbele is. Hij stelt dat de vraag naar levenskwaliteit ook op andere vlakken veranderd is. Veel heeft volgens hem te maken met de spreiding en met de manier waarop de vluchten werden afgehandeld.

Hij is het niet helemaal eens met de stellingname van mevrouw Ceysens en van de heer Denys, die de volle nadruk leggen op het economische aspect en op de tewerkstelling. Mevrouw Ceysens stelt dat het niet realiseren van de uitbreiding van DHL onaanvaardbaar zou zijn. Hij stelt dat dit het standpunt is van de VLD en niet van de hele Vlaamse Regering. De uitbreiding van de tewerkstelling moet gekoppeld blijven aan de bekommernis om dit te doen in menselijk aanvaardbare omstandigheden. Het uitbreidingsscenario is voor hem onlosmakelijk verbonden met het opvangen van de bijkomende overlast en dus met de spreiding van de overlast. Indien men er in dit land niet in slaagt om, in een sfeer van federale loyaliteit, de nodige voorzieningen te treffen, zal er volgens hem een probleem zijn met het uitbreidingsscenario.

Hij meent dat men in een dergelijk dossier moet oordelen op basis van vaststaande gegevens. Daarom

heeft hij op zaterdagvoormiddag 18 september nog wat extra bedenktijd gevraagd over de voorstellen die hij pas diezelfde nacht ontvangen had. Dat had volgens hem niets met pesterij te maken. Diegenen die negatieve commentaar hebben geleverd, ook binnen het kernkabinet, daagt hij uit om aan te tonen waar zijn aanpak verkeerd zou zijn geweest. De vragen die verschillende leden van de Vlaamse Regering hebben gesteld, blijken immers overeen te stemmen met de vragen die nu ook rijzen binnen de Brusselse Regering, weliswaar na enkele dagen tijdverlies. Ook de Federale Regering moet intussen erkennen dat deze vragen niet onbelangrijk zijn, onder meer inzake de wijziging van het RSV, waarvoor zelfs parlementair werk noodzakelijk zal zijn, de opmaak van een GRUP of de noodzakelijke juridische garanties dat de tegenstelbaarheid met de werking van de eenheidsmarkt er wel degelijk is.

Maximale tewerkstelling is dus gekoppeld aan voorwaarden inzake de nachtrust, wat een zeer moeilijke oefening is. Gezien die moeilijkheid verklaart de minister-president dat het niet opportuun is om het onderhandelingsvoorstel van de Vlaamse Regering nu al in het parlement vrij te geven. Hij dankt de heer Denys voor het begrip dat hij daarvoor opbrengt. De onderhandelingen moeten inderdaad mogelijk blijven. De Vlaamse Regering mag zich niet laten opjagen voor het oog van de publieke opinie, zoals binnen de Brusselse Regering is gebeurd. Hij erkent dat uit een aantal opmerkingen over de noordrand en de ooststrand blijkt dat er een limiet is bereikt. Ook de herhaalde weigering van het Brusselse Gewest om enige vorm van solidariteit te betonen bij het dragen van de lasten van DHL is daar een element van. Hij stelt dat het voorstel van de Vlaamse Regering een evenwichtsoefening is tussen het uitbreidingsscenario, dat men alle kansen wil geven, en de levenskwaliteit. Hij meent dat de Vlaamse Regering van de drie betrokken regeringen het snelst met een onderbouwd voorstel is gekomen waar de hele regering unaniem achter staat.

Het klopt dat Steve Dubois als bemiddelaar was aangesteld, maar hij heeft geen rapport afgeleverd. Wat de cijfers over de werkgelegenheid betreft, zouden er in het uitbreidingsscenario 1400 extra arbeidsplaatsen worden gecreëerd. In het inkrimpingsscenario zouden er 1600 arbeidsplaatsen verdwijnen.

Wat de garantie van de werkgelegenheid betreft stelt de minister-president dat er een ontwerp van over-

eenkomst is tussen DHL en de drie regeringen. In punt 6.2 is een artikel voorzien waarin staat dat DHL betaalt per job die niet wordt gerealiseerd. Die elementen moeten de volgende dagen nog worden verijnd.

De vraag met betrekking tot de charters heeft de minister-president ook gesteld, maar de argumenten van vice-premier Vande Lanotte hebben hem overtuigd. Het is onlogisch om het personenvervoer in Zaventem, dichtbij een hoofdstad, weg te nemen. Daarnaast werden door BIAC en de federale overheid een aantal argumenten naar voren geschoven, onder meer het argument dat chartervluchten een belangrijke betekenis hebben op het vlak van inkomen en werkgelegenheid. Het is niet evident om de charters te schrappen. Bovendien vindt het grootste deel van de landingen, die het geluidsarmst zijn, plaats rond middernacht. Verder kan men maximaal een paar honderd opstijgingen schrappen.

De minister-president verklaart dat hij zelf nog geen contact heeft opgenomen met DHL uit loyaliteit met de andere verantwoordelijken en met de werkwijze die de federale premier heeft gekozen. Het bedrijf heeft meer dan een jaar geleden contact gehad met de premier. Het zou verkeerd zijn om dat te door kruisen. Onder meer via Vlaams minister Kris Peeters worden contacten gelegd met de diensten van DHL, onder andere inzake de vergunningen.

Sancties ten aanzien van de Franstalige landgenoten en Brussel behoren tot de bevoegdheid van de Federale Regering. De financiering van Brussel als hoofdstad gebeurt hoofdzakelijk via federale hefboomen. De minister-president benadrukt dat men eerst moet proberen in een goede verstandhouding tot een oplossing te komen. Verder stelt hij dat alle collega's in de Vlaamse Regering aandacht hebben voor de levenskwaliteit. Het klopt dat in de loop van de onderhandelingen afgewogen wordt wat al dan niet mogelijk is voor de concrete invulling daarvan. CD&V heeft geen monopolie inzake de zorg voor levenskwaliteit.

Wat betreft het uitbreidingsscenario en de uitbouw van Zaventem als logistiek distributiecentrum stelt de minister-president dat men effectief aan de grenzen zit van wat kan en wat door mensen kan worden gedragen.

Inzake investeringen is het meest geciteerde en grootste bedrag 125 miljoen euro, dat moet dienen

voor de financiering van de onteigeningen van de werken die BIAC zal uitvoeren. Of daar extra inkomsten tegenover staan, is de bevoegdheid van federale overheid. Er is aan de federale overheid een raming gevraagd van de eigen financiële inbreng van de Vlaamse overheid inzake ontsluiting, wegeaanleg, enzovoort. Het gaat om een bedrag van 2 tot 3 miljoen euro voor wegeaanleg en nutsvoorzieningen. Een economisch project zoals DHL zou deze investering meer dan waard zijn.

De garanties voor de nachtrust zijn een zaak van het spreidingsplan. Dat is de reden waarom de Vlaamse Regering een tegenvoorstel op tafel heeft gelegd.

Hij deelt de bezorgdheid van de heer Peumans voor Riemst en Lanaken in het geval van uitwijking van charters naar Bierset. Hij weet niet welke procedure voormalig minister Tavernier heeft opgezet en zal dat laten opzoeken. De informatie zal aan de heer Peumans worden bezorgd.

Wat betreft de spreiding en de grens van 25.000 vluchten spreekt de heer Sannen niet over het feit dat DHL in het kader van het ontwerp van overeenkomst bijzondere inspanningen levert met betrekking tot de reconversie van de vloot. Er is een plafond van 25.000 van januari 2003, maar binnen dat pakket heeft men ruimte om te werken naar geluidsarmere toestellen op het vlak van de QC. Het ontwerp van akkoord van de federale overheid voorziet in zware inspanningen van DHL die ertoe leiden dat op termijn een QC minder dan 4 voor nachtvluchten wordt bereikt.

Verder stelt de minister-president dat het evident is dat een deel van de activiteiten in België blijft. Dat moet de bekommernis zijn. Men moet ervoor zorgen dat de bestaande activiteiten maximaal hier blijven. De ligging van België is een troef; de vraag naar de activiteiten die DHL uitoefent, is in onze economie aanwezig en zal door een bedrijf moeten worden uitgevoerd. Het heeft dan ook geen enkele zin dat DHL zou verdwijnen en de activiteiten door een ander bedrijf worden overgenomen. Het feit dat er geen uitbreiding is, betekent niet per definitie dat de job van de DHL-werknemers in gevaar is. Er is een verloop van iets meer dan 1000 arbeidsplaatsen per jaar bij DHL.

De harmonisering van de immissienormen met de Brussels Regering is uiteraard aan de orde. Over de vermin-

dering van het aantal vluchten onder de 25.000 heeft de Vlaamse Regering zich nog niet gebogen. Een deel van het RSV en de milieuvergunningen ad hoc moeten in het parlement komen, zoals de heer Sannen stelt.

De minister-president weet dat het voorgestelde aantal nachtvluchten een afgeslankte vraag is, maar hij weet niet wat de oorspronkelijke vraag was. De huidige vraag is het resultaat van onderhandelingen en voor DHL het strikte minimum om het businessplan uit te voeren. Hij deelt de zorg van de heer Schouppe voor een rechtvaardige spreiding. De limiet is bijna bereikt en is er weinig ruimte om daarvan af te wijken. De vlootvernieuwing is contractueel vastgelegd. Het ontwerp van overeenkomst bevat bepalingen waarin DHL zich engageert tot een aantal investeringen.

Ook de minister-president is sceptisch over het isolatieprogramma. De bepaling in de Programmawet is al enige tijd goedgekeurd en is totnogtoe niet operationeel. Punt 14 van het voorstel-Verhofstadt stelt dat een graduele verhoging van het aantal nachtvluchten boven het voorziene maximum van 25.000 bewegingen per jaar afhankelijk wordt gemaakt van de graduele realisatie van het isolatieprogramma op het terrein. De isolatie van alle betrokken woningen in het kader van de nachtvluchten binnen de meest kwetsbare geluidscontour moet afgerond zijn vooraleer het maximum van 25.000 mag worden overschreden. Daartoe wordt overleg gepleegd met de gewesten.

De opmerkingen van de heer Van Rompuy liggen in het verlengde van wat de heer Schouppe heeft gezegd maar toegepast op de oostrand. Men moet zorgvuldig afwegen wat al dan niet kan.

De minister-president benadrukt dat het evenwicht tussen de verschillende doelstellingen – werkgelegenheid en beperken van de overlast – belangrijk is waardoor hij de uitbreiding ook als voorwaardelijk beschouwt.

Verder wijst hij erop dat de Vlaamse Regering er alles aan heeft gedaan opdat men zou kunnen beslissen. Omdat zeventig tot tachtig procent van alle afspraken door de Vlaamse overheid uitgevoerd moeten worden, zijn garanties op de uitvoerbaarheid ervan zo belangrijk.

De minister-president erkent dat er nuances zijn in de manier waarop dit dossier benaderd wordt. Daartegenover staat de vaste wil van iedereen om tot een even-

wicht te komen tussen uitbreiding en spreiding. Het voorstel van de Vlaamse Regering is niet te nemen of te laten, maar men zit wel aan de limiet.

Vervolgens wijst de minister-president erop dat het MER geen deel uitmaakt van de milieuvergunning. De administratie is van oordeel dat dit niet hoeft omdat de start- en landingsbanen niet gewijzigd worden. Voor de herbestemming van de site van ongeveer 100 ha tussen de E40 en het huidige luchthaven-terrein dient een GRUP (gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan) opgemaakt te worden. De Vlaamse Regering is nog niet klaar met haar onderzoek over dit deel van het dossier.

Afsluitend stelt de minister-president dat de Vlaamse Regering er goed aan heeft gedaan niet te beslissen onder druk en om te wachten tot alle gegevens gekend zijn.

De heer Joris Van Hauthem herhaalt dat de Vlaamse Regering proactief had moeten optreden. Op die manier had ze zich niet hoeven te schikken naar de deadline. Uiteindelijk buigt men zich al twintig maanden over dit dossier. Hij is verwonderd dat de Vlaamse Regering over geen enkel rapport beschikt van de heer Dubois, die onderhandelde in naam van de Vlaamse overheid. Het is bijzonder eigenaardig dat er geen verslag is over het resultaat van de onderhandelingen. Voorts veronderstelt hij dat BIAC de charters wellicht in Zaventem zal proberen te houden. Vervolgens stelt de spreker vast dat als de Brusselse Regering blijft weigeren een deel van de lasten te dragen, het dossier muurvast blijft zitten. De Brusselse Regering dient zich eens af te vragen wie de werkgelegenheid bij DHL in gevaar brengt. Ten slotte betreurt de spreker het nogmaals dat de minister-president het voorstel niet openbaar wil maken. Te meer omdat hij vragen heeft bij de zogenaamde eensgezindheid.

De heer Ludwig Caluwé steunt de Vlaamse Regering in haar zoektocht naar een evenwicht tussen werkgelegenheid en levenskwaliteit. Hij vindt dat de Vlaamse Regering er goed aan deed niet in te gaan op het federale voorstel zonder een en ander vooraf uit te klaren. Hij rekent erop dat het voorstel van de Vlaamse Regering de basis zal vormen voor een definitief akkoord.

Mevrouw Patricia Ceysens begrijpt dat er gezocht wordt naar een evenwicht tussen economie en ecologie. De VLD kiest resoluut voor werkgelegenheid

omdat Vlaanderen al heel wat bedrijven heeft zien verdwijnen. Bovendien kampt Vlaanderen met een competitief probleem als gevolg van de hoge arbeidskosten. Een deel van de bevolking voelt dat goed aan en vreest voor de toekomst. Daarnaast is Vlaanderen er om allerhande redenen evenmin in geslaagd het maximum te halen uit andere nieuwe sectoren als biotechnologie of mestverwerking. Ten slotte is de VLD ervan overtuigd dat de kwaliteit van de nachtrust niet gelijk is aan het aantal nachtvluchten.

Mevrouw Caroline Gennez stelt dat voor sp.a-Spirit het allerbelangrijkste is dat DHL in Zaventem blijft. Naakte ontslagen zijn uit den boze. Zij is ervan overtuigd dat dit standpunt gedeeld wordt door de hele Vlaamse Regering. Sp.a-Spirit is uiteraard bekommerd om ecologie en gezondheid. Het pleidooi van de heer Van Hauthem om charters naar Bierset te verhuizen, heeft haar verrast. De Vlaamse Regering dient er alles aan te doen om de chartervluchten in Zaventem te houden.

Voor een vliegtuig is de rechte lijn tussen twee punten de kortste weg, wat impliceert dat Brussel een deel van de lasten op zich moet nemen. Daarover stoere verklaringen afleggen in het Vlaams Parlement, lost niets op. *Mevrouw Gennez* benadrukt dat lasten en eerlijk verdeeld moeten worden. Ze roept op tot koelbloedigheid en kalmte. De garantie dat DHL in Zaventem zal blijven is de beste manier om de dreigende sociale onrust te vermijden. Ze hoopt dat de Vlaamse en de Federale Regeringen de bekommernissen van sp.a-Spirit zullen delen.

De heer Bart De Wever maakt zich geen illusies: de Vlaamse Regering beslist niet over het al dan niet voortbestaan van DHL in Vlaanderen. De Vlaamse Regering beslist alleen over de omstandigheden waarin DHL zijn activiteiten hier kan ontwikkelen. Ook Ford-Genk genoot ideale omstandigheden. N-VA is van oordeel dat de Vlaamse Regering voor die optimale omstandigheden moet zorgen mits Vlaanderen daarvoor geen onredelijke prijs betaalt. Brussel dient zijn deel van de lasten op zich te nemen. Een assertieve houding ten aanzien van Brussel is aangewezen omdat alle problemen precies daar zijn begonnen door toedoen van een Franstalige Ecolo-minister. Bovendien heeft Brussel zich steeds verzet tegen om het even welke oplossing. Op alle technische vragen moet een antwoord komen om een tweede Deurganckdok te vermijden. Ten slotte vraagt de heer De Wever garanties voor de werkgelegenheid.

Het personeelsverloop van dertig procent bij DHL heeft volgens de heer De Wever niets te maken met de schaduw die boven dat bedrijf hangt maar wellicht alles met de arbeidsvoorwaarden en werkomstandigheden aldaar. Hij hoopt dat de minister-president ter zake een aantal vragen zal stellen als het toch tot contacten zou komen tussen hem en DHL.

De heer Eloi Glorieux is blij dat het standpunt van de Vlaamse Regering niet het VLD-standpunt is, met name dat een uitbreiding in ieder geval nodig is. De minister-president stelt dat een uitbreiding enkel kan als er een garantie is dat de last op zijn minst draaglijk is. Daar kan Groen! mee instemmen. Zijn fractie vindt het ook goed dat de Vlaamse Regering bij de onderhandelingen niet over één nacht ijs gaat en ze zich geen oplossingen laat opdringen.

Anderzijds is Groen! ontgoocheld dat de Vlaamse Regering de garantie om de last draaglijk te maken met een uitbreiding enkel ziet in een maximale spreiding. Een maximale spreiding moet een van de midelen zijn, maar als men een maximale spreiding koppelt aan een uitbreiding, zal uiteindelijk iedereen zich zwaar gestoord voelen en zal het temperend effect van de spreiding ongedaan gemaakt worden. Mensen willen een evenredig draaglijke last.

Voor Groen! moet een goede oplossing ook op lange termijn de kwaliteit van leven, wonen en werken in Vlaanderen kunnen garanderen. De grenzen van dat ecologisch draagvlak zijn nu reeds, met het huidige aantal nachtvluchten, ver overschreden. Daarom is een uitbreiding voor Groen! geen realistische optie.

De verslaggever,

De voorzitter,

André DENYS

Norbert DE BATSELIER