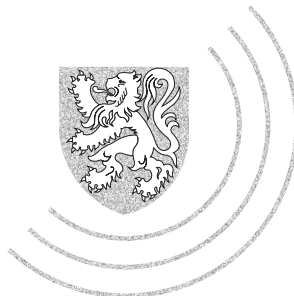


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2003-2004

11 mei 2004

HOORZITTINGEN

**Over het belang van de luchthaven in Zaventem voor de economische ontwikkeling
en de tewerkstelling in de regio**

VERSLAG

**namens de Commissie voor Economie, Landbouw, Werkgelegenheid en Toerisme
uitgebracht door de heer Guy Sols**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : de heer André-Emiel Bogaert.

Vaste leden :

mevrouw Gisèle Gardeyn-Debever, de heer Jan Laurys,
mevrouw Trees Merckx-Van Goey, de heer Eddy
Schuermans ;

de heren Frans De Cock, Didier Ramoudt, Guy Sols, Marc
van den Abeelen ;

de heren Mathieu Boutsen, Jan Penris, Roland Van
Goethem ;

de heren Jacky Maes, Robert Voorhamme ;

mevrouw Veerle Declercq ;

de heer André-Emiel Bogaert.

Plaatsvervangers :

de heer Jos De Meyer, mevrouw Riet Van Cleuvenbergen,
mevrouw Ilse Van Eetvelde, de heer Jef Van Looy ;

de heren Peter Gysbrechts, Koen Helsen, André Moreau,
Jul Van Aperen ;

de heren Jean Geraerts, Frans Wymeersch, N. ;

de heren Carlo Daelman, Leo Peeters ;

N. ;

de heer Jan Loones.

INHOUD

	Blz.
1. Professor Leo Sleuwaegen, departement Toegepaste Economie KULeuven	4
2. Professor Lieven Annemans, gezondheidseconoom RUG	8
3. Mevrouw Sabine Van Depoele, woordvoerster DHL, en de heer Werner De Vos, airline support manager EAT	13
4. De heer Paul De Backer, corporate communications manager BIAC	19
5. De heer Freddy Van Gaever	22
6. De heer Yves Panneels, woordvoerder Virgin Express Belgium	23
7. De heren Edwin Lammens en Rudy Van Melaert, GOM Vlaams-Brabant	23
8. De heer Francis Raes, directeur VOKA Kamer van Koophandel Halle-Vilvoorde, en de heer Joost Germis, adviseur VOKA Vlaams Economisch Verbond	26
9. De heer Rob Kuypers, adjunct CEO, SN Brussels Airlines	31
10. De heer Lode Verschingel, afgevaardigde ACV	33
11. De heer Erwin De Deyn, afgevaardigde ABVV	34
12. De heer Jan Vercamst, afgevaardigde van het ACLVB	35
13. De heer Lode De Witte, gouverneur, en de heer Jean-Pol Olbrechts, gedeputeerde van de provincie Vlaams-Brabant	37
14. De heer Wim De Sloovere, gemeenteraadslid Zaventem, en de heer Francis Vermeiren, burgemeester van Zaventem	40

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Economie, Landbouw, Werkgelegenheid en Toerisme organiseerde op 12 februari en 11 maart 2004 twee hoorzittingen over het belang van de luchthaven van Zaventem voor de economische ontwikkeling en de tewerkstelling in de regio. De hoorzittingen handelden over de Vlaamse bevoegdheden en de sociaal-economische gevolgen, in de regio van Zaventem naar aanleiding van het DHL-dossier. De federale bevoegdheden en de milieuproblematiek zouden slechts zijdelings ter sprake komen. De hoorzittingen moesten duidelijkheid verschaffen over de cijfers en de weerslag op het sociaal-economische weefsel van Vlaanderen van de economische activiteiten van de luchthaven van Zaventem.

1. Professor Leo Sleuwaegen, departement Toegepaste Economie KULeuven

De heer Leo Sleuwaegen : Het rapport dat werd opgesteld geeft een weerslag van de economische betekenis van de luchtvaart. De rol van de luchthavens wordt gepositioneerd, de concurrentiële positie van de luchthaven in Brussel wordt onderzocht, de economische effecten worden toegelicht en er wordt gekeken in welke mate luchthavens als katalysator van economische ontwikkeling kunnen optreden.

De ontwikkeling van de luchtvaart kende een inzinking na 2001. Op dit moment treedt er een verbetering op, aangezien luchtvaart sterk samenhangt met de economische ontwikkeling. Dit betekent dat de luchtvaart zich heeft aangepast en dat de organisatie stilaan afstapt van een hub-ontwikkeling. Er komen ter vervanging steeds meer point-to-point verbindingen. In Europa blijven de spokes nog altijd erg belangrijk, omdat men daar niet dezelfde bezetting kent als in de Verenigde Staten. Bij de spoke-ontwikkeling treden luchthavens op als een verbinding tussen steden.

De luchtvaart kent in Europa een verdere consolidatie. De groeicijfers die verwacht worden tot 2020 tonen dat er markante verschuivingen zullen optreden. Het valt op dat Azië belangrijker zal worden, waarbij China de belangrijkste actor zal zijn. De groeicijfers voor intra-Europees verkeer zullen veel hoger liggen dan die van het intern Amerikaans luchtverkeer. Vrachtvervoer kent een nog grotere verwachte groei dan het passagiersverkeer. Azië treedt weer op als grootste groeipool. Voor het passagiersvervoer verwacht men een groei van 4 tot 4,5 procent. De groeicijfers voor het vracht-

verkeer liggen 1 tot 1,5 procent hoger. Luchthavens richten zich daarom meer en meer op vrachtvervoer.

Luchthavens werden belangrijk als internationale dienstengroepen en handelen niet meer louter als infrastructuurbeheerders. Ook BIAC is uitgegroeid tot een echte dienstenverlener. Studies wijzen uit dat deze evolutie meer voordelen dan nadelen meebrengt. Expansie en integratie van diensten onder gemeenschappelijk beheer wordt aangewezen.

Luchthavens worden steeds meer concurrenten van elkaar. Dankzij de verbindingen met de hogesnelheidstrein is het hinterland van Charles De Gaulle en Schiphol uitgebreid tot België. Tezelfdertijd zien luchthavens de voordelen van samenwerking, zodat men kan spreken van een zekere 'competitie'. Door de gemengde concurrentie en samenwerking ontstaan nieuwe bedrijfsmodellen die interessant zijn voor de toekomst. Ook Zaventem heeft baat bij verdere samenwerking met andere luchthavens.

De luchthaven van Zaventem werd de voorbije jaren sterk getroffen door het verdwijnen van Sabena, Citybird en Sobelair. De cijfers van 2000 tonen ons dat er 21,6 miljoen passagiers werden vervoerd. In 2002 waren dit er nog 14,4 miljoen, in 2003 15 miljoen. Er is dus nog steeds een achterstand van 30 procent ten opzichte van het topjaar. Voor vrachtverkeer is de daling ook aanzienlijk, maar kon de schade beperkt blijven tot een daling van 15 tot 20 procent ten opzichte van het topjaar. Interessante ontwikkelingen zijn op dit vlak in de toekomst mogelijk.

Door het verdwijnen van Sabena verloor de luchthaven van Zaventem haar functie als hub. In 2000 telde men 30 procent transferpassagiers, maar daarvan resten er slechts 8 tot 9 procent. Er is minder verkeer, zodat andere luchthavens met een belangrijke hub-functie Zaventem voorbijsteken. De luchthaven van Zaventem is nu kleiner dan die van Kopenhagen, Barcelona en enkele Engelse luchthavens. Zaventem behoudt de vijfde plaats inzake vrachtverkeer.

De economische impact hebben wij gemeten aan de hand van diverse effecten. Allereerst zijn er de directe effecten op de luchthaven zelf die door BIAC worden opgemeten. Daarnaast worden de indirecte effecten via de leveranciers die buiten de luchthaven zijn gevestigd onder de loep genomen en wordt het afgeleide effect ingecalculeerd, aangezien de luchthaven een toegevoegde waarde per

werknemer creëert die markant hoger is dan het gemiddelde van onze economie. Tot slot moet ook het katalytische effect in rekening worden gebracht. De luchthaven is een onderdeel van een logistieke keten die ervoor zorgt dat buitenlandse bedrijven zich hier kunnen vestigen en dat binnenlandse bedrijven internationaal kunnen opereren. Wij proberen te meten in welke mate er ondernemingen afhankelijk zijn van de luchthaven.

De totale economische impact van de luchthaven, in werkgelegenheidscijfers uitgedrukt, is 60.511 banen. Daarvan zijn er 19.905 voor mensen die rechtstreeks op de luchthaven werken en 17.689 bij de leveranciers. Dat laatste cijfer halen we uit de input-outputtabellen van het Planbureau. Het afgeleide effect door bijkomende besteding levert 17.689 banen op. Katalytisch komen we tot 12.965 werknemers die een rechtstreekse band met de luchthaven hebben. De schatting dat één baan op de luchthaven er bijkomend twee erbuiten oplevert, blijkt vrij goed te zijn, want dat wordt bevestigd door een Europese studie over alle luchthavens. De toegevoegde waarde van de luchthaven zorgt voor 1,5 procent van het BBP. De inkomsten voor de overheid lopen op tot 752 miljoen euro.

Wij proberen om in een econometrisch model het geheel van de economische effecten te verbinden met de vliegtuigbewegingen op Zaventem. Wij kijken ook naar de soorten activiteiten, passagiersvluchten, vrachtluchten of gecombineerde vluchten, en distilleren daaruit de economische impact. In 1995 deden we dat voor het eerst, waarna het model werd geactualiseerd. De voorspellingen van toen, bleken in de komende jaren in werkelijkheid een afwijking van slechts 200 werknemers op te leveren. Een dergelijke foutenmarge betekent dat het econometrisch model vrij accuraat is. Prognoses voor de toekomst worden daardoor mogelijk. Daarbij hebben wij ons vooral op de directe werkgelegenheid geconcentreerd. Door de wijziging van de economie, veranderen immers ook de indirecte effecten doorheen de tijd. Al die verhoudingen, zoals kapitaal-arbeid of automatisering, zijn veel moeilijker in te schatten. Voorzichtigheid is dus geboden. De snelle technologische ontwikkelingen in de sectoren buiten het luchtverkeer, nopen ertoe voorzichtig te zijn met uitspraken over de verhouding waarbij één job op de luchthaven er twee daarbuiten genereert.

Passagiersgebonden activiteiten maken 30 procent uit, vrachtgebonden activiteiten 34 procent en onderhoud 18 procent. Onze prognoses zijn gebaseerd op de scenario's van BIAC zelf. Wij distilleerden er een basisscenario uit waarin de luchthaven

groeit van 19.905 werknemers in 2002 naar ongeveer 25.000 in 2010 en 33.000 in 2020. Daarin wordt verondersteld dat de luchthaven blijft wat ze is en dus alleen profiteert van de normale groei van het luchtverkeer, zonder dat de hubfunctie of nieuwe markten ontwikkeld worden.

Er is ook een negatief scenario, dat uitgaat van de verdwijning van de hubfunctie van DHL en een inzinking van het vrachtvervoer. De groei wordt dan beperkt tot ongeveer 25.000 werknemers in 2020. De meest optimistische voorspelling gaat uit van het herstellen van de hubfunctie: SN Brussels Airlines ontwikkelt samen met een andere maatschappij een hub. Als dan ook de HST-toegang in de komende 10 jaar een feit wordt, komen we tot een markante toename tot ongeveer 42.000 jobs. In het zeer positieve scenario groeit het vrachtvervoer en mag DHL naar 30.000 bewegingen per jaar gaan. Die toestemming levert additionele werkgelegenheid op.

De luchthaven maakt het ook mogelijk dat daarnaast allerlei nieuwe activiteiten ontstaan, vooral in de gemeenten er rond. Heel wat zaken geven aan dat deze zeer sterk afhankelijk zijn van de luchthaven. Dat geldt zeker voor bedrijven in de sector transport en distributie. Niet minder dan 88 procent zegt dat de luchthaven tot de drie belangrijkste locatiefactoren behoort. Voor de grote internationale organisaties – en die zijn zo belangrijk in Brussel dat ze staan voor 10 procent van de activiteit – is dat 72 procent. Bij de hotels, de dienstverlening aan bedrijven en financiële dienstverlening, en de kennisintensieve bedrijven – consumenten-elektronica, gesofisticeerde uitrustingsgoederen en biotechnologie – bedragen die cijfers respectievelijk 75, 46 en 42 procent. Het is dan ook niet te verwonderen dat in de gemeenten rond de luchthaven zich heel wat buitenlandse bedrijven vestigen. De diagrammen met de totale regionale werkgelegenheid en de totale toegevoegde waarde geven een gelijksoortig beeld. Zo zien we dat de buitenlandse bedrijven een groot aandeel hebben in de 24.135 banen in Zaventem.

Als we het aandeel van de buitenlandse bedrijven in de Belgische werkgelegenheid bekijken, stellen we vast dat het voor het hele land 23 procent bedraagt, terwijl dat in Halle-Vilvoorde 35 procent is. Niet onbelangrijk is ook de 42 procent in Brussel: die bedrijven zorgden voor de grootste werkgelegenheidsgroei in de periode 1996-2001. Het zijn werkelijke jobgeneratoren en dus uiterst belangrijk voor de regio. Bij de bedrijven die zeggen dat zij sterk op de luchthaven aangewezen zijn, zijn het ook die bedrijven die het sterkst presteren en zor-

gen voor de grootste toename van de werkgelegenheid. Dat is zo voor de sectoren vervoer, hotels, kennisintensieve activiteiten en ICT. In dat verband wijs ik op het belang van de luchthaven om ons in de richting van de kenniseconomie te sturen.

Ter actualisering kan ik daar nog aan toevoegen dat de luchthaven in 2003 een goede groeiprestatie neerzette : 4,5 procent. Er is een stukje inhaalbeweging voor passagiers, maar vooral in vracht is er een interessante ontwikkeling. De laatste cijfers, van januari, waren iets minder. De recente ontwikkelingen rond Sobelair riepen opnieuw de vraag op waar het naartoe moet.

Vragen en opmerkingen van de leden

De voorzitter : Zaventem blijkt een belangrijke sociaal-economische impact op de rest van Vlaanderen te hebben.

De heer Francis Vermeiren : Hoe stelt u de afgeleide tewerkstelling vast ? Houdt u daarbij rekening met alle facetten van het economische leven, zoals de horeca, de bewoning, de infrastructuurwerken ?

Professor Leo Sleuwaegen : Dit is de moeilijkste meting : we moeten nagaan welke activiteit er in de regio zou zijn als de luchthaven er niet was. Die afgeleide effecten hebben betrekking op de extra bestedingseffecten die er komen via de luchthaven en die gaan naar alle soorten van goederen en diensten, dus ook de horeca. Ze zijn gemeten op het niveau van heel België en zijn met andere woorden een minimumschatting.

De heer Francis Vermeiren : Uit mijn eigen statistieken blijkt bijvoorbeeld dat er ongeveer 5000 mensen tewerkgesteld worden in de horeca. Wat is daarop de impact van de luchthaven ?

Professor Leo Sleuwaegen : We hebben enkel gemeten hoeveel van de extra besteding naar de horeca gaat en hebben geprobeerd dat op de regio's toe te passen. Als u zegt dat de luchthaven heel wat extra horeca-activiteit teweeg brengt, is dit hier een minimumschatting.

De heer Kris Van Dijck : Bij een standstill van de overheid, zit er voor Zaventem een kleine groei in, maar er zijn heel wat toekomstkansen als er gewerkt wordt aan bijvoorbeeld de ontsluiting. Als men een stevige verankering wil, zal er dus spoedig een politieke beslissing moeten worden genomen.

Professor Leo Sleuwaegen : Daarmee ben ik het volledig eens : er is nood aan een duidelijk regelgevend kader. Investerings zijn altijd onzeker en als er geen duidelijke regels zijn, vergroot die onzekerheid nog. Dat is op dit ogenblik een van de belangrijkste factoren die de betrokkenen doet aarzelen om naar Brussel te komen. Op het vlak van vrachtverkeer is er veel mogelijk : er is veel vraag en er zijn veel nieuwe markten die wij kunnen bedienen.

De heer Jos Bex : U zegt dat 34 procent van de luchthavenactiviteit vrachtgebonden is. Kunnen we daarin een opsplitsing krijgen van datgene wat dagen nachtgebonden is ? Kunnen we inzake het nachtgebundene weten wat 'dag plus één' is en wat 'dag plus meer dan één' ?

Professor Leo Sleuwaegen : Die cijfers zijn beschikbaar. Meer dan de helft van de vrachtgebonden activiteiten, 4.000 op 7.000, zijn nachtgebonden.

De heer Didier Ramoudt : U hebt dit rapport gemaakt in opdracht van BIAC. Bestaan er ook externe rapporten ? Zijn de bevindingen daarvan gelijklopend met de uwe ?

Hoe situeert Zaventem zich ten opzichte van Schiphol, Parijs en Frankfurt, qua toegevoegde waarde en tewerkstelling ? Zit de groei op hetzelfde niveau of is ze ondermaats ? Kan Brussel opnieuw een hub worden ?

Professor Leo Sleuwaegen : Onze studie is een actualisering van de studie die in 1995 is gebeurd, in opdracht van Sabena, BIAC en de Regie der Luchtwezen. We hebben volledig onafhankelijk gewerkt, zonder enige vorm van beïnvloeding. Als academicus sta ik daarvoor garant. Er bestaan ook andere studies. Zo heeft de Nationale Bank enkele jaren na onze studie een soort helikopterzicht gemaakt van de economische activiteit op en rond de luchthaven, een veel statischer benadering. De resultaten verschilden zeer weinig.

Zaventem groeit nu aan hetzelfde ritme als de luchtvaart. In de jaren negentig, toen Zaventem een hub was, was het de snelste groeier van alle luchthavens. Pas na het verdwijnen van Sabena is het sterk achteruitgegaan. De hub-ontwikkeling had Zaventem aan de kop van de luchthavens van tweede orde geplaatst. Er waren heel veel vliegtuigbewegingen, maar de bezetting van de vliegtuigen was niet altijd zo groot. De hele ontwikkeling moest nog tot een grotere economische beweging leiden : we hebben nooit de grote voordelen van de hub-functie te baat kunnen nemen. Nu glijdt Za-

ventem af naar de hoedanigheid van regionale luchthaven : het wordt meer een aanvoerluchthaven voor andere hubs en een luchthaven voor passagiers met Brussel als eindbestemming.

De heer Mathieu Boutsen : Hoeveel procent van de tewerkstelling gaat er respectievelijk naar Vlaanderen, Wallonië en Brussel ?

Professor Leo Sleuwaegen : Die cijfers zijn bij BIAC te verkrijgen.

De heer Jos Bex : Ik hoorde vanmorgen op de radio een professor van de UIA over de fusie tussen Schiphol en Air France. De spreker stelde dat Zaventem de keuze heeft : ofwel concentreert het zich op een bepaalde niche en wordt het een regionale luchthaven, ofwel kiest het resoluut voor een belangrijke rol en moet het intercontinentaal gaan en distributeur worden voor heel Europa. U ziet dat blijkbaar pessimistischer.

Professor Leo Sleuwaegen : Nee. Ik stel enkel vast dat er zich de jongste jaren ernstige veranderingen hebben voorgedaan. In onze scenario's, die van BIAC afkomstig zijn, houden we er wel rekening mee dat er meer intercontinentale vluchten tot stand kunnen komen, door samenwerking van SN Brussels Airlines met een andere maatschappij in Europa of door eigen ontwikkeling. Dat sluiten we dus niet uit, maar dat zijn strategische keuzes die BIAC en de luchtvaartmaatschappijen moeten maken. Wij kunnen enkel zeggen dat de capaciteit om dat te doen er wel is, maar dat de randvoorwaarden op dit ogenblik niet in die richting gaan.

De heer Jos Bex : Ofwel beslist men Zaventem te versterken door een verhoogde nachtactiviteit, ofwel door het de draaischijf van Europa te laten worden overdag. Dat is een groot verschil, ook inzake economische keuzes.

Professor Leo Sleuwaegen : De luchthaven is een dienstenverstrekker die niet kan beslissen in de plaats van de luchtvaartmaatschappijen. Een luchthaven moet dus nagaan hoe ze aantrekkelijk kan zijn voor de luchtvaartmaatschappijen en hoe ze snel nieuwe activiteiten kan aantrekken. Ik denk dat het zeer moeilijk is om Brussel nog als een hub te laten functioneren, tenzij met een Amerikaanse maatschappij die een totaal nieuwe Europese strategie wil ontwikkelen. De mensen van de afdeling Business Development van BIAC leggen daarvoor de nodige contacten. Het is echter niet BIAC die bepaalt welke activiteiten er zijn op de luchthaven.

Het kan inspelen op de mogelijkheden die zich voordoen, maar de luchtvaartmaatschappijen beslissen.

De voorzitter : Professor Sleuwaegen heeft het gehad over de impact op de werkgelegenheid van de luchthaven in het algemeen en van DHL in het bijzonder. Over die impact hebben we echter al zeer diverse cijfers gehoord. Hoe moeten we die precies interpreteren ?

Begrijp ik het goed dat professor Sleuwaegen van oordeel is dat de sterkte van een luchthaven in hoge mate samenhangt met het al dan niet beschikken over een eigen luchtvaartmaatschappij, een home-carrier ?

Kan een eventueel samengaan van Parijs en Schiphol negatieve gevolgen hebben voor Zaventem ?

Professor Leo Sleuwaegen : Het vrachtvervoer, dat voor meer dan de helft uit nachtvluchten bestaat, is goed voor 34 procent van de totale activiteit. De activiteiten zijn echter met elkaar verbonden. Dat verschijnsel werd door Bruno Van Pottelberg van de ULB het domino-effect genoemd. Door dat domino-effect zou het hele cluster rond het vrachtvervoer in het gedrang kunnen komen. Hoe verder men in de toekomst gaat, hoe groter dat effect wordt. Die cijfers lopen sterk uiteen naargelang het ogenblik en naargelang men de indirecte effecten al dan niet meerekent.

Zaventem komt steeds meer in het gedrang door grote luchthavens als Schiphol en Parijs. Deze kunnen makkelijker vrachtvervoer en low cost-carriers aantrekken die van daar heel wat Europese verbindingen kunnen aandoen. Zaventem moet zich meer richten op bepaalde niches, maar het vrachtvervoer is wel meer dan een niche : het is een zeer belangrijke sector. Het is logisch dat dergelijke maatschappijen makkelijker naar die luchthaven zullen komen.

Studies hebben aangetoond dat een grote home-carrier kan helpen bij de realisatie van een grote luchthaven, zeker in dit deel van Europa. Zonder home-carrier is men veel sterker afhankelijk van de eigenheid van de regio. In een regio zoals Catalonië is het toerisme zeer belangrijk en daar is een home-carrier misschien minder cruciaal. In het geval van Zaventem is het precies de aanwezigheid van Sabena die heeft geleid tot de spectaculaire groei van de luchthaven.

2. Professor Lieven Annemans, gezondheidseconoom RUG

Professor Lieven Annemans : Mijn studie is tot nog toe door niemand nagelezen, wat mogelijkheden biedt voor verdere validatie. Daarom heb ik in de ondertitel gesproken van een verkenning van de bestaande evidentie.

Om de economische gevolgen van een beleidsbeslissing te kunnen beoordelen, moet men eigenlijk een kosten-batenanalyse doen. Dit betekent dat men alle gevolgen bekijkt van die beslissing, positieve en negatieve. Beide types van gevolgen drukt men uit in monetaire eenheden, wat een vergelijking mogelijk maakt.

Daarbij moet men vertrekken van een maatschappelijk perspectief. Men kan het vergelijken met de aanleg van een brug over een rivier. Vanuit het standpunt van degene die de brug kan aanleggen, is dat zeker een positieve zaak. Voor degene die tot dan toe een veerdienst had over die rivier, is dat duidelijk minder positief. Een maatschappelijk perspectief bekijkt alle aspecten. De perspectieven van de betrokkenen worden mee in overweging genomen om de berekeningen te maken, maar men mag zich daartoe niet beperken.

Mijn studie gaat maar over de helft van een kosten-batenanalyse. Nachtvluchten hebben als baten uiteraard directe en indirecte tewerkstelling. De kosten zijn de negatieve gevolgen van de gezondheidseffecten. Dat zijn de uitgaven voor het RIZIV – dat is een federale materie, maar als deelstaat van een federaal georganiseerd land mag Vlaanderen dat niet buiten beschouwing laten – en de productiviteitsgerelateerde kosten, namelijk absentisme en presenteïsme. Absentisme betekent in dit geval dat mensen niet kunnen gaan werken omwille van slaapstoornissen, presenteïsme betekent dat men weliswaar op het werk aanwezig is, maar dat men minder productief is. Bij alcoholverslaving zijn de kosten van het presenteïsme bijvoorbeeld twee keer zo groot als die van het absentisme.

In mijn berekeningen zit een aantal beperkingen. Het gaat alleen over de nachtvluchten en over de geluidsoverlast. Ik heb dus geen rekening gehouden met de dagvluchten of met de pollutie. De gehanteerde techniek is die van de besliskunde. De data-input komt uit de wetenschappelijke literatuur.

De besliskunde is eigenlijk niet zo ingewikkeld. Ik heb als voorbeeld genomen de keuze tussen geen nachtvluchten en het huidige aantal nachtvluchten.

Men kan met hetzelfde model ook andere scenario's onderzoeken, maar daarover hebben we het vandaag niet. Het voorbeeld is wel een goed startpunt voor verdere analyses.

In het scenario met de nachtvluchten ziet men een aantal mogelijke gezondheidseffecten met een bepaalde kans. Men onderzoekt, bijvoorbeeld, welke de kans is op hartziekten als er slaapverstoring is door nachtvluchten en als dat niet het geval is. Dat doet men voor verschillende ziektebeelden, wat niet zo eenvoudig is. Het effect van geluidsbelasting op slaapverstoring is wel al vrij grondig onderzocht, al is er misschien nog wat discussie over de juiste geluidsparameter. Met de effecten van slaapverstoring op ziekte en gezondheid moet men voorzichtig zijn. De causaliteit is niet altijd even duidelijk. Leidt depressie tot slapeloosheid of leidt slapeloosheid tot depressie? Leidt een slaapdeprivatie tot een verminderd weerstandsvermogen of is het zo dat mensen met een verminderd weerstandsvermogen slechter slapen?

De kosten geassocieerd met bepaalde ziekten zijn vrij goed bekend. Daarover zijn heel wat publicaties. In Medline, de databank van alle geneeskundige en gezondheidseconomische literatuur, hebben we alleen de publicaties weerhouden waar er een causaal verband was aangetoond. We hebben ook alleen de kostengegevens gehanteerd die toepasbaar zijn op België.

Voor het effect van geluidsbelasting op slaapverstoring gebruiken we een grafiek, ontleend aan een studie van Passchier die dateert van 2002. TNO is een groot instituut in Nederland dat uitgebreid onderzoek doet over deze kwestie. In functie van het gemiddelde geluidsniveau binnen herinnert een groter percentage van de mensen zich dat ze 's nachts wakker zijn geworden ten gevolge van vliegtuiglawaai. We stellen vast dat jongere mensen er minder last van hebben dan oudere. Van 55 tot 65 jaar blijft de situatie nagenoeg onveranderd en vanaf 70 jaar vermindert het opnieuw. Eén van de mogelijke verklaringen is dat oudere mensen gemiddeld al langer in de buurt van de luchthaven wonen waardoor er een soort van coping-effect kan ontstaan.

De gemiddelde geluidsbelasting tijdens de nacht is volgens Passchier evenwel niet de ideale parameter. Een betere parameter, die evenwel moeilijker te onderzoeken is, is de motorische onrust. Dat heeft meer te maken met het aantal vliegtuigbewegingen boven de 70 dBA in een bepaalde regio. Iedere vliegtuigpassage veroorzaakt een voorspelbare toename in de motorische onrust.

Al vanaf 32 dBA binnenshuis is er een effect op de motorische onrust. Met het motorische onrustprincipe is berekend hoeveel mensen binnen bepaalde frequentiecontouren last hebben van slaapverstoring. Een frequentiecontour is een gebied waarbinnen er een gelijk aantal vluchten boven 70 dBA per nacht passeren. In het gebied waar dat aantal vluchten tussen de 1 en 5 per nacht ligt, wonen 123.000 mensen. Het aantal bewoners daalt in gebieden waar meer vluchten per nacht overvliegen. In gebieden met meer dan 20 vluchten per nacht leven 4556 personen. Die personen hebben het meeste kans op nachtverstoring. In de minst getroffen gebieden heeft slechts ongeveer 10 procent last. De kans bestaat dat die personen niet geloofd worden door hun omgeving.

Goede studies starten met een groep personen. Aan de start van het onderzoek heeft niemand een hartziekte. Men weet wel dat de slaap van een aantal onder hen verstoord is, en volgt die personen tien jaar. Dan wordt beoordeeld of de kans op hartziekten in de onderzochte groep groter is dan in andere groepen. Het is belangrijk om op die manier de prospectieve incidentie veroorzaakt door slaapverstoring vast te leggen. Studies die enkel vaststellen dat bepaalde personen een hartziekte hebben en dat dan wijten aan de slaapverstoring, hebben geen waarde. Dat zegt meer over de gevolgen van hartziekten dan over een causaal verband tussen slaapverstoring en hartziekten.

De enige studies die in aanmerking kwamen, zijn dus die prospectieve studies. Er zijn ook andere ziektebeelden, die gerelateerd worden aan slaapverstoring, zoals ADHD en verminderde weerstand. Die zijn niet gehandhaafd omdat ze geen evidentie tonen van causaliteit. Enkel hartziekte, diabetes, depressie, mortaliteit komen in aanmerking. Eventueel kon ook hypertensie mee beschouwd worden, maar in dat geval zijn er te veel overlappingen met hartziekten. Dat zou aanleiding kunnen geven tot een dubbeltelling. Ook de mortaliteit hebben we bestudeerd. Er waren geen cijfers om de economische betekenis van ongevallen te berekenen. Dat heb ik er voorlopig uit gelaten.

Uit de studie van Nilsson blijkt dat de kans op hartziekte toeneemt met een factor 1,8 tot 1,9. Om dat juist te kunnen inschatten, moet men weten wat in het algemeen het percentage is van mensen met hartziekten. Dat is 2,9 procent. Dat moet vermenigvuldigd worden met voornoemde factor. Dat cijfer voorspelt het werkelijke percentage van mensen met hartziekte in een populatie met slaapverstoring ten gevolge van geluidhinder 's nachts. Het is belangrijk om de basisfrequenties te kennen.

Een factor 1,8 toepassen op 20 procent geeft 36 procent ; dezelfde factor op 2 procent leidt tot 3,6 procent. Het is heel belangrijk om niet in relatieve termen te redeneren, maar wel in absolute termen en dus het percentage zonder verstoring te vergelijken met het percentage met verstoring.

De meeste studies zijn gepubliceerd in het Journal of Internal Medicine. Er is ook een tijdschrift met de titel 'Sleep' dat alleen maar artikels bevat over de economische en gezondheidsgevolgen van slaapverstoring. Het is belangrijk om te bepalen over hoeveel mensen het precies gaat. Het klopt niet dat er duizenden doden zijn door slaapverstoring. Dat wordt duidelijk als men de causale relatie legt. De studie van Nilsson 2001 toont aan dat de kans op mortaliteit stijgt. De basiskans is 0,01 ; dat stijgt naar 0,017. Het verschil tussen die cijfers levert een totaal van 115 fatale events ten gevolge van slaapverstoring. Depressie en alcoholverslaving wegen het zwaarst door omdat dat aantal zelfs zonder slaapverstoring groter is dan de andere ziektebeelden. Automatisch is er dan een grotere stijging, van 7 naar 16 procent bijvoorbeeld.

De medische kosten per geval verschillen ook. De medische kosten zijn ten laste van het RIZIV. Een gemiddeld geval van problematisch alcoholgebruik kost 7.000 euro per jaar. Een gemiddelde persoon met hartziekte kost 2.300 euro per jaar. Vaak is de behandeling van psychische aandoeningen duurder dan van somatische aandoeningen. In het eerste geval is er meer sprake van opname in instellingen waardoor de kosten stijgen. Belangrijk zijn ook de productiviteitsgerelateerde kosten per geval : dit zijn de kosten ten gevolge van absentisme. Bij hartziekten zijn die kosten ook veel lager dan bij psychische aandoeningen, waar die indirecte kosten twee- of driemaal zo hoog zijn als de directe medische kosten.

De kosten van de mortaliteit zijn moeilijk te berekenen. Toch bestaan er gemiddelde cijfers, namelijk 2.600 euro per geval. Iemand die sterft na ingrijpende medische handelingen, onder andere reanimatie, kost 20.000 euro ; iemand die op straat sterft, kost enkel het transport. Er zijn studies over de kosten van de dood.

De human capitalmethode gaat ervan uit dat de mens menselijk kapitaal is dat verondersteld wordt productief te zijn. Gezondheid is een zeer belangrijke productiefactor. Iemand die niet gezond is, kan niet werken. Iemand die sterft, is ook vanuit economisch perspectief verloren voor de maatschappij, want die kan niet meer produceren. Daar plakt men een kost op van 25.000 euro per jaar.

Dat cijfer is achterhaald, want het productiviteitsverlies is nu al groter. De productiviteit wordt gemeten aan de grootte van het salaris. Het betreft dus een gemiddelde dat in veel gezondheidseconomische studies wordt gehanteerd. Gezondheidseconomen willen ook scenario's kunnen vergelijken : is het beter om een nieuwe maatregel te nemen om hartaanvallen te vermijden of het geld te besteden aan een nieuwe chemotherapie om borstkanker te behandelen ? Ook de bevoegde minister baseert zich op de studies. Daarom is het belangrijk dat iedereen dezelfde cijfers hanteert en niet, los van de anderen, gegevens actualiseert.

Op basis van de medische en productiviteitskosten kunnen de totale kosten per ziektebeeld berekend worden. We weten al hoeveel mensen een bepaald ziektebeeld vertonen ten gevolge van slaapverstoring door de nachtelijke geluidshinder. De samenvoeging van beide gegevens levert een totale kostenberekening op. De totale medische kosten voor alle bestudeerde ziektebeelden bedragen 43 miljoen euro. De totale productiviteitsgerelateerde kosten bedragen 100 miljoen euro. De totale kosten zijn 146 miljoen euro. Dat zijn de negatieve economische gevolgen van nachtvluchten. Voor een goede beleidsbeslissing moeten deze gegevens vergeleken worden met de positieve aspecten van nachtvluchten.

Ik ben voorzitter van de Vlaamse Gezondheidsraad. We verlenen advies aan de minister bevoegd voor gezondheidsaangelegenheden. Eén jaar geleden heeft men ons gevraagd wat de gezondheids- en economische gevolgen van nachtvluchten zijn. We zijn dan gestart met het bestuderen van die gevolgen. Uiteindelijk heeft de huidige minister de vraag om advies van haar voorgangster niet overgenomen en zijn we op eigen houtje verdergegaan. Het betreft dus een verkennende studie met voorlopige conclusies.

Nachtvluchten hebben een belangrijk economisch nadeel. Het is belangrijk om ook deze kant van de medaille te tonen. De berekeningen zijn specifiek voor Zaventem en niet overdraagbaar op andere regio's. Veel hangt immers af van het aantal personen dat in een bepaalde frequentiecontour woont.

We hebben geen rekening gehouden met pollutie. Die invloed is immers nog moeilijker te berekenen. Ook met de zogenaamde intangible costs is geen rekening gehouden. Het gaat niet over medische of productiviteitskosten maar over de morele belasting. Er is een stroming in de gezondheidseconomie, namelijk de willingness to pay-methode, die aan mensen vraagt hoeveel ze ervoor over hebben

om van een bepaald probleem verlost te zijn. De grootte van dat bedrag drukt het belang van het probleem in economische termen uit.

Een Nederlandse onderzoeker heeft daarover vorig jaar een studie gepubliceerd. Gezinnen, die in een zone leven met een Den boven de 55 decibel – het betreft hier overlast overdag en 's nachts – hebben er 92 euro per maand voor over om onder dat niveau te raken. Die methode wordt soms bekritiseerd en misschien terecht want de manier waarop het onderzoek gevoerd wordt, bepaalt de resultaten. Op de vraag hoeveel men ervoor zou over hebben om van een bepaald probleem verlost te zijn, antwoorden velen dat ze alles wat ze hebben veil zouden hebben. Dat is niet realistisch. De onderzoeker, de heer Baarsma, heeft een betere onderzoeksmethode toegepast.

Die methode wordt zelfs gebruikt in rechtszaken. Als bijvoorbeeld een olietanker strandt, wordt de exacte economische schade ten gevolge van de milieuramp berekend. Er wordt met de intangible costs rekening gehouden bij de berekening van de schadevergoedingen. Als de resultaten van de studie van Baarsma geëxtrapoleerd worden naar de hinder rond Zaventem, zou er nog eens 117 miljoen euro per jaar bij komen. Dat is echter speculatie.

Er zijn ook mensen die ten gevolge van slaapverstoring niet gaan werken zonder dat ze één van de vier onderzochte ziektebeelden vertonen. Ook daarmee is geen rekening gehouden. De extrapolatie van de een recente studie van Léger, gepubliceerd in Sleep, zou ook nog eens 32 miljoen euro bijkomende kosten opleveren.

Er is dus al een basisanalyse gebeurd. Zoals bij vele kosten-batenanalyses zal men moeten afwegen wat er in rekening gebracht wordt. Ik heb de gevolgen van de uitbreiding van nachtvluchten ook nog niet berekend. Daarover bestaan trouwens ook nog geen cijfers. Ook het aantal personen dat binnen de verschillende frequentiecontouren leeft, is niet bekend.

Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Chris Vandenbroeke : De medische kostprijs is ongeveer 150 miljoen euro. Dat is te verwaarlozen in vergelijking met de economische meerwaarde, berekend door professor Sleuwaegen.

Professor Lieven Annemans : In vergelijking met de totale economische betekenis van de luchthaven

klopt dat. Het is echter correcter om de kosten-batenanalyse van een aantal scenario's te maken. Blijven de nachtvluchten behouden, worden ze teruggeschroefd of uitgebreid? Daarvan moeten de voordelen en de nadelen bepaald worden. Zal men zorgen voor een snelle HST-ontsluiting? Wat zijn daarvan de economische voordelen en wat zijn de nadelen? Misschien heeft een bepaalde strategie veel meer baten dan de andere.

Het gaat niet op om het omvattende beeld van professor Sleuwaegen te vergelijken met de gezondheidseconomische gevolgen van nachtvluchten. Ik hoor iemand spreken over 4.000 rechtstreeks tewerkgestelden. In dat geval moet men nagaan of de ratio 1 tot 3 voor het nachtelijk luchthavengebeuren geldt inzake de directe en de indirecte tewerkstelling. Pas nadien kan men een vergelijking maken.

Mevrouw Sonja Becq : Ik heb in het verleden veel discussies gehoord over de gezondheidseffecten. Er is ook veel discussie rond het aantal personen dat gehinderd wordt door de nachtvluchten. Worden de uitgangspunten die u neemt in dit onderzoek algemeen aanvaard, of zal een ander onderzoek deze premissen als onterecht kunnen bestempelen? In hoeverre kan men op deze studie bouwen?

Professor Lieven Annemans : Er zijn ongeveer 20 verschillende manieren om geluidshinder op te meten. Het aantal keer dat een vlucht passeert boven een zeker decibelgehalte is een van de beste "predictors". Men moet kijken naar het aantal verstoringen per nacht dat geregistreerd wordt door de apparatuur bij de proefpersonen. Die motorieke storing wordt gekoppeld aan het nachtelijke ontwaken. Ik voel me vrij sterk met deze berekening, maar ik zou graag hebben dat deze cijfers ook door andere wetenschappers worden bevestigd.

Vorig jaar werd omtrent Zaventem een studie gepubliceerd in een geneeskundig tijdschrift. Men deed een enquête over slaapverstoring, waarbij twee derde van de ondervraagde personen in de nabijheid van een vluchtroute woonde en dus mogelijk te maken had met slaapverstoring. Het bekomen resultaat was dat 34 procent van de ondervraagden te maken had met ernstige slaapverstoring. Het resultaat van 44 procent dat wij bekwamen, is niet onrealistisch, aangezien de 34 procent uit de eerdere studie een gewogen gemiddelde was van mensen die in dezelfde situatie leven en anderen die buiten de betrokken gebieden wonen. Ik denk dat ons model daarom getoetst is aan een bestaand cijfer.

De heer Jan Laurys : In welke mate heeft dit onderzoek een eigen dynamiek? Bij onderzoeken naar stress blijkt dat men op het moment van de enquête veel meer gestresseerde mensen telt. Doordat mensen via dit onderzoek aandacht besteden aan het geluid, zouden oorzaak en gevolg elkaar kunnen beïnvloeden. Heeft men aandacht gegeven aan deze mogelijkheid?

Professor Lieven Annemans : De studies die te maken hebben met stress werden uit de analyse gesloten omdat het causaal verband daarbij niet duidelijk is.

De heer Jan Laurys : Ik verwees naar het feit dat metingen naar het effect van nachtvluchten op iemands leven tot gevolg kan hebben dat sommige mensen er meer aandacht aan zullen besteden en zo slaapstoornissen krijgen.

Professor Lieven Annemans : Dat heeft men onderzocht in de Nederlandse studie die ik aanhaalde. De proefpersonen hebben een apparaatje dat wijst op motorische onrust. Er was een duidelijk lineair verband tussen de hoeveelheid motorische onrust en het aantal keer ontwaken.

De heer Jan Laurys : Zouden de gevolgen er ook geweest zijn indien men dit onderzoek niet had uitgevoerd?

Professor Lieven Annemans : Men heeft hetzelfde onderzoek ook gedaan bij mensen die niet in de buurt van bronnen van nachtelijke geluidsoverlast wonen. Men berekende de incrementele motorische onrust. Er is een zekere motorische onrust die wij allemaal kunnen ervaren, maar de incrementele motorische onrust trad op in zones met nachtelijke geluidsoverlast.

De heer Eloi Glorieux : Uw uiteenzetting heeft duidelijk gewezen op het causaal verband tussen rustverstoring ten gevolge van nachtvluchten en een aantal frequent voorkomende ziekteverschijnselen. Ik weet niet in welke mate de oefening al gemaakt werd om na te gaan wat de maatschappelijke kost is van een extra aantal nachtvluchten en het aantal jobs dat in functie daarvan wordt gecreëerd. Is een dergelijke oefening praktisch mogelijk?

Zij die de kosten dragen zijn niet noodzakelijk dezelfde als zij die baat hebben bij een bepaalde regeling. In welke mate wordt deze afweging gemaakt in uw studie? Iemand die baat heeft bij een regeling zal deels bereid zijn een deel van de kosten te dragen, terwijl mensen die enkel de last on-

dervinden minder bereidheid zullen vertonen. Hoe wordt deze totale maatschappelijke afweging gemaakt ?

Professor Lieven Annemans : Dat werd in deze studie nog niet behandeld. Er werd niet gekeken naar de verdeling van de kosten en de baten. De berekening kan meespelen in een beslissing, hoewel kosten-batenanalyses er slechts één element van vormen. Ook ethische kwesties en electorale overwegingen spelen mee in het nemen van een beslissing. De billijke verdeling van de kosten en de baten heb ik nog niet gemeten.

Men zou deze gegevens in het gezondheidseconomische model kunnen inbrengen op het moment dat men weet in welke mate dat dit het aantal inwoners in de verschillende frequentiecontouren zal beïnvloeden. Bij een verhoging van het aantal nachtvluchten, vermoed ik dat het resultaat slechter zal worden omdat er sprake is van een exponentieel verband. Als mensen verschuiven tussen twee categorieën stijgt het aantal slaapstoornissen meer dan lineair. Men berekent op dit moment nog hoeveel mensen zich dan in die frequentiecontouren zullen bevinden.

De heer Eloi Glorieux : De maatschappelijke kostprijs van extra nachtvluchten zal dus zwaarder doorwegen dan deze van het huidige aantal ?

Professor Lieven Annemans : Dat denk ik wel.

De heer Francis Vermeiren : Ik herinner mij een hoorzitting waarin gesproken werd over een bevraging bij de burgers in mijn gemeente over eventuele geluidsoverlast. Tijdens bepaalde debatten met artsen uit de streek werd de aandacht gevestigd op het feit dat geluidsoverlast kan leiden tot diabetes, hartziekten, depressies, ongevallen, werkverlet, mortaliteit en zwaarlijvigheid. Uit deze studie bleek dat er inderdaad een verband kan zijn tussen geluidsoverlast en deze ziekten. Ook uw prognose zegt ons hetzelfde.

Uit nauw contact met gezinnen blijkt dat de eerste klacht niet zozeer de geluidsoverlast is, maar wel een depressie of een hartziekte. Ik wil weten of uw gegevens gebaseerd zijn op de slaapstoornissen of op een andere geneeskundige toestand. Wanneer men ziek is, zal men meer aan slaapstoornissen lijden. Hoe zijn uw steekproeven genomen ? Richt men zich tot de klager, of onderzoekt men alle gezinnen in een bepaalde wijk ?

Professor Lieven Annemans : Wat u aanbrengt, is het belangrijkste element in de hele discussie. Er

zijn honderden studies verschenen in wetenschappelijke tijdschriften over het verband tussen slaap- en ziekteproblemen. Alleen al voor obesitas bestaan er tientallen. Geen enkele daarvan toont de causaliteit aan. Voor de studies over ADHD geldt hetzelfde. De studies die wel een causaal verband aantonen, komen vooral uit Zweden. Daar heeft men gedurende 10 jaar grondig onderzoek verricht naar de band tussen slaapverstoring en hartziekten. Men vertrok van een cohorte personen zonder hartklachten, van wie sommigen wel en anderen geen last hadden van slaapverstoring. Na 10 jaar opvolging bleek bij de eerste groep 80 tot 90 procent meer kans te zijn op hartziekten. Men ziet dus dat er een causaal verband is. Van de honderden bestaande studies zijn er slechts enkele tientallen te gebruiken die effectief deze prospectief-longitudinale methode volgen om tot hun conclusies te komen. De andere moet men spijtig genoeg negeren.

De heer Francis Vermeiren : Betekent dit dat men de totale gezondheidskosten moet relativeren ? Ik verwijs naar uw uitspraak over de financieel-economische weerslag van 150 miljoen euro per jaar.

Professor Lieven Annemans : Neen. Als het causaal verband niet aangetoond was, heb ik de resultaten niet opgenomen in mijn studie.

De heer Chris Vandenbroeke : Het Vlaams Parlement dankt u voor de primeur van uw studie. Maar is zij ook exclusief ? Of worden de gegevens ook doorgesluist naar de federale overheid ?

Als uw redenering klopt – en daar ga ik van uit – vraag ik mij af of het niet mogelijk is om een gelijksoortige analyse te maken in andere sectoren, zoals die van de textiel. Het is bekend dat de werkomstandigheden daar doorgaans zeer lawaaierig zijn.

Professor Lieven Annemans : In principe is deze gezondheidseconomische techniek ook daar toeepasbaar, al ken ik zelf daarvoor de sector onvoldoende. In België hebben wij geen traditie op het vlak van dergelijke kosten-batenanalyses. In Scandinavië, Nederland en Canada is dat wel het geval.

Wat het doorsluizen van de onderzoeksresultaten betreft, ga ik ervan uit dat het wel zal lukken sinds ik hier kopies verdeelde. Het is wel zo dat de minister van Mobiliteit mij inderdaad de opdracht heeft gegeven een onderzoek uit te voeren naar de kosten en baten van spreiding in vergelijking met concentratie.

De heer Roland Van Goethem : Moet men bij het vaststellen van de maatschappelijke kosten geen rekening houden met de gezondheidstoestand van de werklozen ? Verschillende studies tonen aan dat zij meer vatbaar zijn voor aandoeningen als depressie.

Professor Lieven Annemans : De “inability” van die personen om hun dagelijks functioneren te handhaven leidt inderdaad tot een zogeheten “shadow price”. Het probleem is dat men zich daarmee iets meer op glad ijs waagt. Zo hield ik alleen rekening met de kosten van werkverlet en niet met de geringere besteding van een gepensioneerde als gevolg van slaapverstoring. De cijfers op dat vlak zijn onvoldoende sterk.

3. **Mevrouw Sabine Van Depoele, woordvoester DHL, en de heer Werner De Vos, airline support manager EAT**

Mevrouw Sabine Van Depoele : Expresdiensten zijn geen luxeproducten maar bestaan op vraag van de klant. Het grootste deel van onze klanten wordt gevormd door bedrijven. Particulieren zijn marginaal. De bedrijven willen zo snel mogelijk en zo goedkoop mogelijk leveren op verschillende markten, liefst *just in time*, zodat ze weinig voorraad hoeven aan te houden. Ook de tijd die de goederen onderweg zijn willen zij vermijden, want die vormt een immobilisering van hun kapitaal. De nacht is een dode periode voor de bedrijven, zodat wij op dat moment de logistieke activiteiten kunnen overnemen, zowel fysiek als administratief.

DHL is samen met de andere integratoren FedEx, TNT, UPS en enkele tientallen kleinere bedrijven lid van de Belgian Courier Association BCA. Zij vertegenwoordigt 90 procent van de Belgische koeriermarkt en bestelde vorig jaar een studie bij KPMG om te achterhalen wat de sector economisch betekent en hoe belangrijk expres is voor de klanten. De resultaten zijn terug te vinden op onze website.

Ik geef even een overzicht van de verzendingscyclus. Wij halen na zes uur en in elk geval zo laat mogelijk op bij de klant, groeperen de zendingen in een *central station*, sorteren en distribueren ze in de luchthaven (met piekperiode tussen middernacht en vier uur), vliegen uit, soms met een tussenstop, vervolgens naar een *station* in het buitenland en 's anderdaags is het product 's ochtends ter plaatse. Op die manier kan een bedrijf indirect 24 uur op 24 werken, een must in onze hedendaagse economie.

Sinds vorig jaar is Deutsche Post World Net 100 procent aandeelhouder van DHL. De groep heeft drie takken : Deutsche Post, met de klassieke postdiensten Postbank, met de financiële diensten, en DHL. Men heeft die naam behouden en daarbij alle andere logistieke activiteiten ondergebracht, zoals de overgenomen wereldspeler Danzas.

DHL is marktleider inzake logistiek. We zijn wereldwijd vertegenwoordigd, zitten in de top tien van grootste luchtvaartmaatschappijen, hebben miljoenen klanten en bijna 200.000 werknemers.

In België hebben we vier entiteiten. Bij DHL Aviation, de hub, waar de sorteer- en distributieactiviteit plaatsvindt, werken 2300 mensen, meer dan de helft 's nachts. European Air Transport is onze eigen luchtvaartmaatschappij, hier in Brussel, met een 700-tal werknemers. DHL Express zijn vooral de koeriers die het product bij de klant brengen, met 2.800 werknemers. Het Global Coordination Center telt 800 personeelsleden.

DHL is de belangrijkste klant van Belgocontrol en van BIAC. Dat de aanwezigheid van het distributiecentrum op de luchthaven van Zaventem een enorme economische impact heeft, is door professor Sleuwaegen al voldoende aangetoond. Ook de indirecte tewerkstelling is zeer groot. Een koerierbedrijf dat met zijn belangrijkste Europese hub in België gevestigd is, is echt een attractiepool : meer en meer bedrijven willen en kunnen in hun operationele activiteiten op die expresdiensten een beroep doen.

De relatie met andere operatoren verleent Brussel in onze ogen een bijkomende troef. We willen ook een beroep doen op passagiersvliegtuigmaatschappijen. Niet alle cargo gaat mee met eigen vliegtuigen. Andere maatschappijen nemen ook vracht mee, zonder additionele kost, omdat ze in hun laadruimte plaats over hebben. Jaarlijks wordt meer dan 100 miljoen euro aan deze diensten besteed. Ook het omgekeerde gebeurt : vele kleinere koerierbedrijven die geen internationale activiteit hebben, doen een beroep op het DHL-netwerk voor het versturen van internationale zendingen.

De gevolgen van onze activiteiten voor de omwonenden zijn voor het bedrijf van meet af aan een zorg geweest. We zijn nu bijna twintig jaar actief vanuit Brussel en hebben er van in den beginne aan gewerkt om de milieu-impact te verminderen. Ten eerste is er de geluidsvermindering aan de bron : betere technologie leidt tot betere vliegtuigmotoren, de chapter 3-vliegtuigen werden sneller in dienst genomen, de A300 kwam er op termijn.

We spannen ons ook continu in om de vertrekprocedures, die ook het lawaai beïnvloeden, te optimaliseren. Waar we geen impact op hebben, is het beleid inzake ruimtelijke ordening.

De periode na 2000 wordt vooral gekenmerkt door de vlootvernieuwing. We hebben de B757 in onze vloot geïntroduceerd. Sinds vorig jaar beantwoorden alle vliegtuigen aan de QC>12-norm. Dat is een federale norm, die overigens nog altijd in overeenstemming moet worden gebracht met de regionale norm. Federaal gaat men uit van specifieke quota, regionaal heeft men het over 'operational noise'. Wij vragen daarover juridische duidelijkheid.

Het nieuwe vliegtuigtype, met een grotere capaciteit, is tien decibel minder lawaai. Dat betekent ongeveer een halvering van het lawaai. Het resultaat is dat het aantal gehinderden over de jaren heen drastisch gedaald is.

Het aantal bewegingen evolueerde over de jaren heen. Begin jaren negentig zaten we ook al aan meer dan 33.000 vluchten, met veel lawaai. Het aantal bewegingen is in de loop van de eerste jaren van het decennium gedaald, in de laatste jaren van het decennium is het geleidelijk weer gestegen om dan min of meer te stagneren, onder meer omdat de vliegtuigen nu een grotere capaciteit hebben.

Onze sector groeit nog sterk. Daarom hebben we behoefte aan meer capaciteit en willen we uitbreiden. Brussel is het middelpunt van ons netwerk, met daarrond andere distributiecentra. De bedoeling is om opnieuw meer capaciteit naar Brussel te brengen. De jongste jaren hadden we geen mogelijkheid meer om daar nog capaciteit toe te voegen. Toch is de tewerkstelling enorm toegenomen.

De heer Werner De Vos : DHL doet voor haar Europese operaties elke nacht een beroep op een 85-tal vliegtuigen. De hoofdmoot daarvan wordt gevormd door de Boeing 757, die recent aan de vloot is toegevoegd ter vervanging van de Boeing 727, en de Airbus A300, een vliegtuig met ongeveer een dubbele capaciteit. Voor lange-afstandsvluchten doet men daarnaast ook nog een beroep op 3 MD11's.

De hoofdmoot, 55 vliegtuigen, wordt in hoofdzaak ingezet door twee luchtvaartmaatschappijen in eigendom van DHL : European Air Transport, een Belgische luchtvaartmaatschappij gevestigd op de luchthaven van Zaventem en DHL Air, in het Verenigd Koninkrijk actief vanaf East Midlands. Ver-

der wordt een beroep gedaan op een aantal kleinere operatoren in Europa die ons 's nachts een dertigtal vliegtuigen ter beschikking stellen.

Centraal vanuit Brussel vertrekken er per nacht een dertigtal vluchten naar verschillende uithoeken in Europa. Daarnaast zijn er nog lange-afstandsvluchten naar Dayton en New York in de Verenigde Staten, naar Bahrein en naar Lagos. Die lange-afstandsvluchten halen een belangrijke vracht naar Europa. Zonder hen vervalt het sorteercentrum Brussel in een tweederangsrol.

In Europa zelf bestaat een kluwen van verbindingen. Doordat de jongste jaren bijna geen groei meer mogelijk was in ons sorteercentrum in Brussel, is DHL een aantal subhubs gaan ontwikkelen in Europa. De bekendste zijn : East Midlands in het verenigd Koninkrijk, Kopenhagen, Keulen, Bergamo, Victoria in Spanje en Metz. Al die vluchten moeten op elkaar aansluiten en DHL streeft ernaar dat eender waar in Europa dezelfde service kan worden geboden. Daardoor is het onmogelijk om enorme verschuivingen door te voeren in de uurregelingen van de vluchten in Brussel : dat kan de hele Europese dienstverlening in het gedrang brengen.

Mevrouw Sabine Van Depoele : Er moet nu een keuze worden gemaakt. We weten dat er op termijn nood is aan bijkomende capaciteit. De vraag is waar we die uitbreiding gaan doen. We kiezen Brussel om dezelfde redenen die ons destijds voor Brussel deden kiezen, namelijk de centrale ligging in Europa, de werkkrachten, de klimatologische omstandigheden – Brussel is zelden gesloten omwille van de mist – en het feit dat Brussel een internationale luchthaven is waardoor men een beroep kan doen op andere internationale maatschappijen.

De toekomst splitsen we in onze plannen altijd op in twee fasen, de korte termijn, namelijk de periode tot 2007, en de lange termijn, namelijk de periode tot 2012. De eerste fase zien wij als een overgangsfase waarin we het netwerk willen optimaliseren. We willen een deel van de capaciteit overbrengen naar een nieuwe luchthaven, een nieuw sorteercentrum uitbouwen en dergelijke meer. De belangrijkste effecten zullen dus pas na 2007 zichtbaar worden.

We verwachten een capaciteitsuitbreiding van 50 procent op korte termijn en minstens een verdubbeling op lange termijn. Op lange termijn maken we een onderscheid tussen een lage en een hoge inschatting. Bij de lage inschatting gaat men alleen

uit van een opdrijving van de capaciteit, zonder dat het netwerk herbekeken wordt. Bij de hoge inschatting gaat men uit van een multidimensionale luchthaven. Dat betekent dat we zouden afstappen van een systeem van hubs en subhubs. De subhubs zoals Victoria en Keulen zouden worden afgebouwd en geïntegreerd in de nieuwe hub. Binnen een straal van 500 tot 600 kilometer vervoeren we alles met vrachtwagens. We zetten pas vliegtuigen in indien de afstand groter is. We zijn ook vragende partij voor het gebruiken van de trein. Er zijn al enkele proefprojecten geweest, maar tot nog toe is het resultaat verre van optimaal. Voor de nachtvluchten betekent dat een toename van 30 procent op korte termijn en een verdubbeling op lange termijn.

Over de werkgelegenheid circuleren er inderdaad diverse cijfers. Veel hangt af van het cijfer dat men eruit pikt, op korte of op langere termijn, met of zonder indirecte tewerkstelling. Ik heb al verteld hoe we aan het cijfer van 6.600 directe banen komen. De studie van professor Sleuwaegen toonde aan dat één job op de luchthaven twee extra jobs erbuiten creëert. Volgens de KPMG-studie zorgt een baan in de niet-airportgebonden activiteiten in deze sector voor 0,4 extra banen.

Als we de indirecte jobs meetellen, is DHL in België momenteel goed voor 14.000 arbeidsplaatsen. Op de korte termijn voorzien we een lichte toename met 1.000 tot 1.500 extra banen, vooral op de hub, maar ook in het coördinatiecentrum. Het hoofdkwartier van Basel en de diensten bij de Deutsche Post in Bonn komen over naar Brussel, wat zou leiden tot 600 extra banen in het coördinatiecentrum. Met de indirecte jobs erbij komen we tot een kleine 3.000 extra arbeidsplaatsen die op korte termijn kunnen worden gecreëerd, wat de totale werkgelegenheid – direct en indirect – op 16.700 arbeidsplaatsen brengt. Op langere termijn moeten we een onderscheid maken naargelang de subhubs al dan niet blijven bestaan. Als de subhubs blijven bestaan, komen we uit op een directe tewerkstelling van 9.000 arbeidsplaatsen, in een single hub system loopt de tewerkstelling op tot 11.100 arbeidsplaatsen. Met de indirecte jobs erbij zou DHL dus binnen dit en tien jaar een kleine tienduizend extra jobs kunnen creëren.

DHL is wereldleider, het wil de nummer één inzake logistiek worden en blijven. De maatschappij gelooft in de nationale luchthaven van Zaventem voor de uitbouw van haar activiteiten. De uitbreiding zal leiden tot bijkomende jobs. De maatschappij streeft naar een vermindering van de geluidsimpact door het gebruik van meer geluidsarme vlieg-

tuigen. De vliegtuigen die zullen worden ingezet in het nieuwe net, zullen zogenaamde Chapter 4-vliegtuigen zijn die voldoen aan de normen die vanaf 2006 worden opgelegd aan de nieuw te bouwen vliegtuigen. Er wordt ook voortdurend gewerkt aan de optimalisatie van de procedures. Het beleid inzake Ruimtelijke Ordening is een bevoegdheid van de Vlaamse overheid. DHL gelooft in zijn project. Een uitbreiding is noodzakelijk. Zaventem heeft een aantal troeven, maar de milieurestricties gooien roet in het eten. Op dat vlak moet een doorbraak gecreëerd worden. DHL zal de twee opties die de federale regering heeft voorgesteld, mee analyseren. We hopen op een positieve beslissing in september.

Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Jos Bex : Net als alle andere aanwezigen streef ik naar een maximale werkgelegenheid in Zaventem. Elk bedrijf dat kan meehelpen om dat te realiseren is van harte welkom.

Eigenlijk ligt de toekomst van Zaventem inzake personenvervoer in het verzekeren van een intercontinentale aanvoer die zou kunnen worden verdeeld over Europa. We vrezen dat dit voor Zaventem niet meer zal lukken. Na de uiteenzetting van professor Sleuwaegen en van de vertegenwoordiger van DHL kan ik me evenwel niet van de indruk ontdoen dat men in het cargo vervoer wil realiseren wat men voor het personenvervoer heeft opgegeven. Ik denk dat we in eerste instantie moeten streven naar een functie inzake het personenvervoer.

Het gaat hier om een economische benadering van het probleem. Het gaat in de eerste plaats over de manier waarop men de logistiek bekijkt. In de presentatie en in de andere documenten vind ik echter niets terug over de logistieke organisatie. Nochtans moet men weten welk deel van de cargo die in Zaventem aankomt en vertrekt, een nachtbestemming heeft, of eigenlijk een dag+1-bestemming. Daarover hebben we geen cijfers gekregen, ook al hebben we die bij DHL of bij BIAC expliciet gevraagd. We weten ook niet welk gedeelte van de goederen overdag wordt aangevoerd en welk gedeelte 's nachts. De wisselwerking tussen datgene wat overdag aankomt en 's nachts verstuurd wordt en datgene wat 's nachts aankomt en overdag verstuurd wordt, is eveneens belangrijk voor de logistieke organisatie.

Moet de centrale sorteerhub noodzakelijk verbonden zijn aan het administratieve centrum in Zaven-

tem ? Is die fysische nabijheid noodzakelijk om goed te kunnen functioneren ?

Het hele dossier wordt opgebouwd op basis van de hypothese dat er van nu tot 2012 een groei zal zijn van 2,5 procent. Waar komt die groei vandaan ? Gaat het om acquisities ? Is dat economische groei ? Spelen er nog andere factoren ? De activiteiten van pakjesdiensten en snelkoerierdiensten hangen sterk samen met de economische activiteit. Gaat men ervan uit dat er een sterke economische groei zal zijn ? Welk aandeel van die groei heeft te maken met de nachtvluchten ? Men kan groeien door acquisities van transporteurs met grote vrachten die ook overdag kunnen worden vervoerd, maar die hebben geen enkele impact op de problematiek die ons bezighoudt, namelijk de nachtvluchten.

Men gaat groeien door bijvoorbeeld transporten met grote vrachten en veel gewicht te acquireren, die perfect overdag kunnen worden vervoerd. Dat heeft geen impact op de activiteiten 's nachts. Daarover geeft DHL echter geen gegevens.

In een document van DHL aan een federale minister, dat dateert van november 2003, spreekt men over 36.300 bijkomende jobs tegen 2012. Vandaag spreekt DHL van 25.700 bijkomende aanwervingen. Hoe verklaart het dat verschil ? Ik veronderstel dat het hoogste cijfer berekend is op basis van de intercontinentale groei.

DHL heeft drie bladzijden vol voorwaarden aan de luchthavens gesteld. Ik heb dit door deskundigen laten beoordelen. Zaventem voldoet slechts aan drie van de elf voorwaarden voor de grondinfrastructuur ; voor de luchtoperaties slechts aan één van de negen ; voor de omgevingsfactoren aan drie van de elf.

Groei en werkgelegenheid vergen veel investeringen. Is daar in de economische analyse rekening mee gehouden ?

Mevrouw Sabine Van Depoele : Ongeveer 90 procent van de activiteiten, zowel van het sorteren als van het distribueren, gebeurt 's nachts. We zoeken naar een optimalisatie van het systeem, waarbij de rendabiliteit primeert. We sparen de zendingen tot een vliegtuig vol is. Dat vertrekt wanneer het opportuun is : 's nachts of overdag.

De hub en het coördinatiecentrum organiseren afzonderlijke activiteiten en hoeven niet binnen eenzelfde land gevestigd te zijn. DHL is geen Belgische maar een Duitse maatschappij. De Duitse in-

vesteerdens nemen de eindbeslissing. Ze zullen er gemakkelijker van overtuigd worden om het coördinatiecentrum in Brussel te laten als ook de hoofdactiviteit daar plaatsvindt.

Er zijn drie aspecten van de groei. Vooreerst is de markt in expansie. We prijzen ons gelukkig dat het een sector betreft die nog een groei kent van 6 tot 7 procent. Dat schommelt inderdaad, afhankelijk van de economische situaties. Prognoses wijzen uit dat we die groeicijfers ook kunnen hanteren voor de volgende tien jaar.

De integratie en synergie zorgt ervoor dat er meer naar express zal gaan. Ook dat betekent een optimalisatie van de werking, wat de rendabiliteit verhoogt. Het heeft immers geen zin dat zowel DHL als Danzas met een halfvol vliegtuig vliegen. De analyses wijzen uit dat er meer zal vervoerd worden via express. Ook dat betekent dat er meer capaciteit nodig is. Ook de capaciteit, die van de andere subhub's naar de centrale hub komt, beïnvloedt de groei. Samen geeft dat een groeiprognose van 2,5 procent.

De markt groeit ook omdat transport goedkoper wordt. De interne markt brengt mee dat bedrijven hun distributiecentra centraliseren. Ook zij willen hun rendabiliteit optimaliseren. De just-in-time-leveringen zullen toenemen en stocks zullen worden afgebouwd.

Bij de nota aan de federale regering was het uitgangspunt een multihub-systeem. In een dergelijk systeem worden de subhub's afgebouwd. Toen werd het haalbare, meest gangbare scenario vergeleken met het optimale scenario. Vandaar dat er ook twee kolommen zijn. Nu hebben we de cijfers aangepast aan het systeem van een centrale hub met een aantal subhub's. We blijven echter streven naar een multihub-systeem. We zullen de luchthavens, die ons de mogelijkheid biedt om uit te breiden, steeds vragen of ook de capaciteit van de subhub's overgebracht kan worden.

De voorwaarden, die wij aan de luchthaven stellen, zijn technisch. Die voorwaarden staan ook in de request for proposal, die dateert van meer dan een jaar geleden. We hebben verschillende Europese luchthavens dat verzoek en de voorwaarden overgemaakt. Zo konden zij beoordelen of ze aan de voorwaarden konden voldoen.

BIAC heeft aanvankelijk geantwoord dat het niet aan de voorwaarden kon voldoen. Dan beginnen de onderhandelingen over wat nodig is en wat kan worden bijgesteld. Ook de investeringen kunnen

dan worden besproken. Er is dus een onderhandelingsmarge tussen het ideale en het haalbare.

De heer Eloi Glorieux : In 10 jaar zouden er dus 10.000 jobs bijkomen. Is het mogelijk om de verhouding tussen het aantal nacht- en dagjobs te geven ? Gaat het over voltijdse of deeltijdse betrekkingen ? Men heeft pas de B27's vervangen door de B57's. Sommigen beweren dat de bijkomende geluidsoverlast gecompenseerd kan worden door het gebruik van stillere vliegtuigen. Wat is de visie van DHL ? Is het akkoord om bij de uitbreiding de vloot te vervangen door stillere toestellen ? Bestaan er stillere vliegtuigen ?

Eén van de voorwaarden van DHL is dat de pistes hard genoeg zijn om volgeladen B747-toestellen te laten opstijgen en landen. Betekent dat dat DHL ook dat type toestel zal inzetten ? Het zal heel wat investeringen vergen om aan de voorwaarden van DHL te voldoen. DHL vraagt onder meer een permanente parkeerplaats voor 50 grote en 25 middelgrote vliegtuigen en een onderhoudswerkplaats voor minstens vier grote toestellen. De pistes moeten geoptimaliseerd worden om de zwaarste toestellen, volledig volgeladen, permanent te laten landen en opstijgen. DHL vraagt ook voorrang in alle slots op de luchthaven. Voorts vraagt het geen beperkingen van de geluidsemissie of het aantal vluchten en dertig jaar onbeperkt gebruik van de nacht. Dat zijn maar een paar van de voorwaarden.

Is het de bedoeling dat de kosten, om te voldoen aan de voorwaarden, volledig door de overheid of door BIAC gedragen worden ? Of zal DHL ook financieel bijdragen ? De heer Van den Bossche denkt dat isolatie van meer huizen een middel is om de geluidsoverlast terug te dringen. Dat is ontzettend duur en de efficiëntie is niet altijd duidelijk. Zal DHL die uitgaven ook mee financieren ?

Mevrouw Sabine Van Depoele : De bijkomende jobs worden verdeeld over de vier entiteiten. In de hub worden op termijn minstens 1.000 tot 1.500 arbeidsplaatsen gecreëerd. Ongeveer de helft daarvan zijn nachtjobs. Het betreft hoofdzakelijk betrekkingen van vier uur per nacht, dus van 12 tot 4 uur 's nachts. Het zijn dus deeltijdse jobs. Ik wil wel benadrukken dat dit soort arbeidsplaatsen aan mensen de kans geeft om in het arbeidscircuit te stappen. Het is misschien niet de meest aantrekkelijke job, maar we hebben arbeiders uit de verschillende maatschappelijke geledingen en van verschillende nationaliteit. Ze zijn vaak dankbaar dat ze aan het werk kunnen. De ene houdt het ook langer vol dan de andere. Het is vaak een springplank

naar een andere betrekking, hetzij binnen het bedrijf, hetzij elders.

De heer Werner De Vos : Wat betreft het inzetten van stillere vliegtuigen, heeft DHL in 1999 reeds een groot deel van de vloot vernieuwd met 35 toestellen van het type Boeing 757. De rest van de vloot bestaat uit Airbus A300 toestellen, die nog steeds voldoen aan de huidige geluidsnormen. Toch is DHL bereid op relatief korte termijn deze toestellen te vervangen. Het toestel heeft een dubbele capaciteit van de Boeing 727 en was tot op heden moeilijk vervangbaar. Ondertussen zijn er nieuwe toestellen beschikbaar op de markt en kan DHL de nodige investeringen doen.

Inzake de technische specificaties van de infrastructuur van de luchthaven kan DHL drie banen gebruiken in beide richtingen. Zij hebben niet allemaal dezelfde technische specificaties, maar we kunnen met alle toestellen opereren vanuit Zaventem. Het banenstelsel moet niet worden aangepast.

DHL betaalt landingsgelden, die voor operaties tijdens de nacht het dubbele bedragen van operaties die overdag gebeuren. DHL heeft er bij de overheid en bij BIAC steeds op aangedrongen een deel van de landingsgelden aan te wenden voor maatregelen tegen de geluidsoverlast. Deze competentie bevindt zich niet bij DHL, en DHL zal zelf niet investeren in de isolatie van woningen.

De heer Kris Van Dijk : In welke mate doet DHL beroep op Sabena Technics voor het onderhoud van de vloot in Zaventem ?

Wanneer ik het discours hoor van DHL en merk hoeveel obstakels er zijn, vraag ik me af waarom DHL geïnteresseerd is in Zaventem. Er zijn heel wat moeilijkheden te overwinnen en men moet verschillende kosten maken. Men heeft dit dossier overgemaakt aan diverse luchthavens in Europa. Zijn er luchthavens buiten België bereid om DHL te ontvangen om uit te bouwen wat het bedrijf wenst ?

De heer Francis Vermeiren : Uw bewering dat andere Europese luchthavens reeds kandidaat zijn om het nieuwe distributiecentrum van DHL te huisvesten komt bedreigend over. Wat zijn de pluspunten van de hub van Zaventem ? Wat vindt u van de productiviteit van de werknemers ? Welke verhouding is er tussen geschoolde en niet-geschoolde arbeiders bij het personeel ?

U zegt dat u voor het vervoer tot 500 km gebruik maakt van het wegennet. Hoe ziet u de verdere uit-

bouw van het vrachtvervoer en wat is daarbij de rol van de spoorwegen ?

De heer Werner De Vos : Het dagelijks onderhoud van de vloot wordt verzorgd door EAT, de luchtvaartmaatschappij van DHL. Elke nacht komen de toestellen binnen en moet er een routinecontrole gebeuren. Bepaalde vervangingen gebeuren eveneens door EAT. Sabena Technics wordt ingeroepen voor de grotere onderhoudsbeurten, die opgedeeld zijn in verschillende stappen. Sabena Technics voert een aantal vrij frequente onderhoudsbeurten voor ons uit.

Mevrouw Sabine Van Depoele : DHL wenst in Zaventem te blijven om klimatologische redenen, voor de tweetalige en productieve arbeiders en voor de ontsluiting. Zaventem biedt een goede uitbouw van het vrachtvervoer en een concentratie van logistieke activiteiten. Brussel is dus een prima uitvalsbasis waar DHL bovendien al aanwezig is.

Ook de vliegtuigmaatschappij EAT is in Brussel gevestigd. Als DHL elders in Europa een nieuwe hub opstart, zal deze waarschijnlijk mee verhuizen.

Andere luchthavens staan op de lijst van mogelijke kandidaten omdat de federale regering wil analyseren of de uitbouw van de site te Zaventem haalbaar is. Men wil de arbeidsplaatsen in België behouden, zodat men een analyse maakt van andere sites. DHL is bereid deze analyse te maken, maar als een andere luchthaven in België naar voren wordt geschoven, komt deze op de shortlist met de andere luchthavens. Uit dat lijstje wordt de beste locatie gekozen. Men kan nadien DHL niet verwijten een derde oplossing te kiezen als er een alternatief in België wordt aangeboden.

De heer Jan Laurys : Hoe moet men de subhubs interpreteren ? Zijn dit hubs voor overslag richting Brussel, of zijn het volwaardige hubs zodat de goederen niet meer in Brussel behandeld worden ? Bestaat de mogelijkheid om de opvang in de subhubs te maximaliseren waardoor Brussel ontlast wordt ?

Mevrouw Sabine Van Depoele : Het uitbouwen van een centrale hub met subhubs is zeer duur. Een optimalisatie zou een centralisatie betekenen. Noodgedwongen zijn we vandaag verplicht met de subhubs te werken omdat de capaciteit in Brussel niet kan worden uitgebreid. Dit betekent dat er soms overslag plaatsvindt in de subhubs, maar op andere momenten worden er dezelfde activiteiten verricht als in de centrale hub.

De heer Jan Laurys : In hoeverre zijn de voorwaarden uit de vertrouwelijke nota van de ministers Vande Lanotte en Anciaux te nemen of te laten ? Om veiligheidsredenen wil men bijvoorbeeld geen medegebruik van een militaire luchthaven toelaten.

Mevrouw Sabine Van Depoele : Wij beschouwen de gestelde eisen als realistische voorwaarden waarover kan genegotieerd worden. Als onze activiteiten constant worden onderbroken, opgeschort of uitgesteld door militaire operaties, is die luchthaven voor ons niet de aangewezen plaats om ons te vestigen.

De heer Jos Bex : Kan het parlement beschikken over cijfers met betrekking tot percentages van dag+1-kwantums en remailkwantums ? Remail genereert het meeste geld, maar dag+1 brengt de meeste problemen met zich mee.

Als men de activiteiten centraliseert in een hoofdhub bekomt men een verregaande automatisering. Dit zou betekenen dat er minder laaggeschoolde arbeiders nodig zijn in het productieproces. Heeft men deze wijzigingen berekend ?

Mevrouw Sabine Van Depoele : In principe zijn alle goederen dag+1, maar de vliegtuigen mogen niet slechts half geladen zijn.

In het scenario werd rekening gehouden met een doorgedreven automatisering. Er wordt een nieuw sorteercentrum gebouwd met de nieuwste technologie. De tewerkstellingscijfers houden daar rekening mee. Als de capaciteit verdrievoudigt, zal de tewerkstelling niet in dezelfde mate toenemen. De jobs blijven hetzelfde van aard, aangezien vandaag het sorteren reeds grotendeels automatisch verloopt. Het afladen en opladen zal een manuele job blijven.

De voorzitter : Gesteld dat u een stijging van 30 procent van het aantal vluchten vraagt, bekomt men 32.500 vluchten en 2.700 extra arbeidsplaatsen. In 2012 wil u 37.500 vluchten behalen. Indien het quotum van 25.000 behouden blijft, zal DHL dan de uitbreiding elders doorvoeren en in Zaventem blijven, of zal DHL volledig uit Zaventem wegtrekken ?

Mevrouw Sabine Van Depoele : Een status quo is voor DHL geen optie. Wij willen uitbreiden of onze activiteiten in Zaventem afbouwen. 25.000 vluchten moet niet als uitgangspunt worden vooropgesteld. Men zou naar de kwaliteit en het type van de vliegtuigen moeten kijken. Het aantal

vluchten is niet belangrijk, wel het geproduceerde geluid. Wij garanderen dat er op dat vlak verbeteringen zullen zijn in de toekomst.

4. De heer Paul De Backer, corporate communications manager BIAC

De heer Paul De Backer : Ik verwoord de boodschap van Luc Van den Bossche, die helaas niet aanwezig kon zijn door de gevolgen van een auto-ongeval.

In een presentatie van het Flanders Foreign Investment Office wordt de zone tussen Zuid-Engeland en Noord-Italië, die de grootste toegevoegde waarde in Europa produceert, weergegeven als een baan. Vlaanderen ligt daar middenin.

BIAC is aan het herstellen na de zware klappen van de voorbije jaren. Het totale aantal passagiers ligt nog altijd 30 procent lager dan in 2000, wat vooral te wijten is aan de verdwijning van de Sabena-hub. Op het vlak van passagiers die naar Brussel komen of vanuit Brussel vertrekken, zitten we op 5 procent van wat we hadden in 2000.

Van het aantal bewegingen – een vertrek of een aankomst van een vliegtuig – gebeurden er vorig jaar iets meer dan 21.000 's nachts, waardoor het toegestane maximum niet bereikt wordt. Tien procent van de bewegingen is een cargo.

Het is niet zo dat DHL meer dan de helft van de winst van BIAC zou uitmaken, wel iets meer dan de helft van de vracht.

De luchthaven wordt in het RSV gedefinieerd als een economische poort en is na de Antwerpse haven de tweede groeipool in België. De zone van 1.250 hectare bevat meer dan 250 bedrijven en diensten, wat eind 2002 grosso modo 20.000 rechtstreekse banen opleverde. Het netwerk van rechtstreekse bestemmingen is goed heropgebouwd, vooral in Europa en Afrika. Azië, waarvan nogtans een grote ontwikkeling verwacht wordt, blijft een zwak punt, maar er wordt hard aan gewerkt. Luchtvaartmaatschappijen spelen hier een belangrijke rol en daarbij moeten wij vaststellen dat de allianties van tegenwoordig dingen onmogelijk maken die dat vroeger wel waren.

Inzake werkgelegenheid krijgen laaggeschoolden op de luchthaven meer kansen dan elders in het land, en dat is niet alleen het geval bij DHL. Er zijn op dit moment 6.000 tot 7.000 banen minder dan in 2000. In het negatieve scenario zijn we binnen

twintig jaar nog altijd niet aan het aantal van 2000. Ik geef ook een overzicht van de gemeenten rond de luchthaven met het aantal inwoners dat op de luchthaven werkt. Zo kan men stellen dat in Asse 137 families leven van de luchthavenactiviteit, rechtstreeks. Voor het Brussels gewest zijn er dat ongeveer 3.400, voor Wallonië 3.600 of 3.700.

De luchthaven is een vestigingsfactor voor internationale bedrijven in de regio. Een luchthaven wordt ook meer een aanbieder van een dienstenpakket, wat moet om attractief te blijven voor klanten. In de meeste internationale luchthavens beschikt men over een *airport city*. Wij hebben ook een dergelijk project dat we in de komende jaren graag zouden uitbouwen om in te spelen op de vraag naar vergaerruimten en *business centers* op de luchthaven zelf. Bedrijven zijn ook steeds meer internationaal gestructureerd.

DHL is goed voor ongeveer 70 procent van de nachtvluchten, de chartermaatschappijen voor 20 procent. De resterende 10 procent komt van lijn-, cargo- en militaire vluchten. De chartermaatschappijen hebben absoluut een derde rotatie nodig. Twee keer over en weer vliegen naar het Middellandse-Zeegebied is niet voldoende voor de rentabiliteit als men de prijzen wil behouden, wat dan weer nodig is om te concurreren met buitenlandse maatschappijen. Vierduizend banen zijn rechtstreeks verbonden met de nachtactiviteiten en ik wil in dit verband ook wijzen op het domino-effect bij de verdwijning van een baan. Zo doet Sabena Technics het onderhoud van DHL en worden ook pakjes vervoerd in de buik van lijnvliegertuigen.

De HST loopt vlakbij, maar kan er niet stoppen. Inmiddels is er wel een afspraak die ervoor zorgt dat een keer per dag een Thalys 's ochtends mensen van Parijs naar Zaventem vervoert met het oog op een meestal Afrikaanse bestemming via SN Brussels Airlines.

De ontsluiting is cruciaal. Men weet hoe moeilijk het verkeer op de ring soms verloopt. De A201 is de enige toegangsweg. De belangrijkste busaanvoerroutes zijn de ring, de E19 en de E40. Op spoorwegvlak zitten we met een kopstation. We zijn niet aangesloten op het IC/IR-net. De luchthaven streeft op termijn naar 40 procent openbaar vervoer, terwijl dat nu niet meer dan 10 tot 12 procent is. De rest van de passagiers en de werknemers komt met de auto.

In het Diaboloproject streven wij naar een doorgaand station en tevens naar een oostelijke spoorontsluiting – de bocht van Nossegem. De bedoeling

is om de bestaande doodlopende spoorlijn door te trekken, onder de banen door, richting Vilvoorde en dan enerzijds Mechelen-Antwerpen en aan de andere kant terug naar Schaarbeek, met een stopplaats aan Brucargo. De reistijd kan fameus ingekort worden : wat vanuit Leuven bijna een uur is, wordt 14 minuten. Ook vanuit Mechelen is het resultaat spectaculair : van 35 naar 9 minuten. Ook vanuit het cruciale Antwerpen – zeker als de HST uit Amsterdam komt – zal men dan niet langer eerder in Schiphol zijn dan in Zaventem. De financieringsstructuur voor Diabolo moet toelaten dat de realisatie sneller gaat dan de bestaande investeringscapaciteit van de NMBS. Als alles goed gaat, moet binnen vier tot vijf jaar de doorsteek operationeel zijn.

Tot slot wijs ik even op de milieumaatregelen. BIAC deed de jongste jaren heel wat voor het leefmilieu. Ik ben bereid de commissie bij een andere gelegenheid daarover te informeren.

Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Kris Van Dijk : In hoeverre kan BIAC de kosten dragen voor wat DHL nodig acht op het vlak van infrastructuur ? Tot welke kosten-batenanalyse komt men dan ? In hoeverre betekent de uitbouw van Zaventem tot cargo- in de plaats van passagiersluchthaven een verslechtering inzake kwaliteit ?

De heer Paul De Backer : De cargovluchten maken 10 procent uit van het totaal aantal vluchten. Zelfs als het aantal vluchten toeneemt, blijft de cargo-activiteit nog altijd beperkt ten opzichte van het geheel van de activiteiten. Die blijven prioritair toegespitst op het passagiersverkeer. Tot voor kort voelde de cargo-activiteit zich trouwens wat verwaarloosd. In de huidige context is cargo de groeipool geworden : die activiteit heeft minder geleden onder de internationale conjunctuur dan de passagiersvluchten. Verwacht wordt dat de passagierstrafiek een natuurlijke stijging zal kennen van 5 procent per jaar en de cargotrafiek een iets hogere stijging.

Wat DHL en zijn uitbreiding betreft, heeft Zaventem het grote voordeel dat de capaciteit voorhanden is : we hebben nog heel wat ruimte, zowel qua hectare grond als qua bezettingscapaciteit van de pistes. Met de huidige infrastructuur kunnen we de vraag van DHL al positief beantwoorden, zij het niet voor honderd procent, maar dat maakt deel uit van het onderhandelingspakket. In een deel van de infrastructuur die zou moeten bijgebouwd worden,

zal BIAC moeten investeren. Ons financieel draagvlak laat dat toe. Daar is geen enkele overheidsinvestering voor nodig. De luchthavenexploitant geniet trouwens al jarenlang geen overheidssteun meer, de luchthavenactiviteiten dragen integendeel bij tot de staatskas. Een deel van de infrastructuur zal door DHL moeten worden betaald.

De heer Francis Vermeiren : Als de heer De Backer het heeft over 10 procent cargovluchten en 90 procent passagiersvluchten, vergeet hij dat de leefbaarheid van de passagiersvluchten in hoge mate afhankelijk is van wat in de buik van het vliegtuig zit, met name ook cargo.

De heer Paul De Backer : U hebt volkomen gelijk. Een belangrijk aantal pakketten van DHL vliegt in de buik van passagierslijnvluchten mee.

Professor Leo Sleuwaegen : Het gaat om ongeveer 50 procent.

De heer Paul De Backer : Dat klopt. Cargo is niet beperkt tot 10 procent van de activiteit, het gaat om tien procent van de bewegingen. In 2003 werd meer dan 600.000 ton vracht vervoerd, wat een gevoelige stijging betekende.

De heer Eloi Glorieux : Als u zegt dat zijn financieel draagvlak BIAC toelaat inderdaad tegemoet te komen aan een groot deel van infrastructuurver-eisten van DHL, waarom worden bepaalde infrastructuurwerken die door de milieuvergunning opgelegd worden – ik denk aan de proefdraaiplaats – dan niet uitgevoerd ?

De heer Paul De Backer : We hebben een aantal meetcampagnes gedaan om het grondlawaai te meten en geprobeerd om daarin het lawaai van het proefdraaien te identificeren. 1,7 keer per dag wordt proefgedraaid, op een centrale plaats zo ver mogelijk van woningen. De metingen rond de luchthaven hebben dat specifieke proefdraaien nagenoeg niet kunnen identificeren : het geluid wordt opgeslorpt door het geheel van het achtergrondlawaai op de luchthaven zelf. Er wordt ook getest door de militairen. We bekijken of we samen met hen de lawaaihinder kunnen beperken. Voor de wijk Groenveld in Steenokkerzeel is dat echt een belasting. We hebben met de gouverneur en de burgemeesters van de verschillende betrokken gemeenten een werkgroep opgericht om het probleem van het grondlawaai aan te pakken. Een investering in een dure proefdraaihal zou het grondlawaai niet verminderen.

De heer Francis Vermeiren : De grootste hinder van het proefdraaien is het opstarten en opwarmen van de motoren en het taxiën van de vliegtuigen. Komt daarin een verbetering met de nieuwe vliegtuigtypes of omdat u terzake een andere politiek voert ?

De heer Paul De Backer : Beide. De nieuwe vliegtuigen hebben veel stillere motoren, waardoor het grondlawaai vermindert. Daarnaast is het onze politiek om met de luchtvaartmaatschappijen, onder meer DHL, te overleggen en al te lawaaiërende maatschappijen en piloten op de vingers te tikken. Het opstijgen van een vliegtuig maakt nu eenmaal lawaai. Dat is ook de reden waarom aan de kant van Steenokkerzeel geluidswallen zijn gebouwd.

De heer Jos Bex : U zegt dat u de nodige investeringen kunt doen. Zijn de verlenging en het recht trekken van de 25L daarin begrepen ? Tegelijkertijd zegt u dat investeringen in een eventueel alternatief door de overheid moeten gebeuren. Is dat normaal ?

De voorzitter : Als u bereid bent om te investeren, verwacht u dan ook investeringen vanwege de federale en de Vlaamse overheid ?

De heer Paul De Backer : Wij hebben nagegaan wat we in Zaventem moeten investeren om DHL tegemoet te komen. Als de overheid zou beslissen dat de uitbreiding van DHL niet in Zaventem kan maar elders moet, is het uitgesloten dat BIAC zo'n zware investering zou doen terwijl de capaciteit nu op Zaventem bestaat.

De opdracht van BIAC is het uitbaten van de luchthaven. Het is micro-economisch niet verantwoord dat een luchthavenbedrijf elders dergelijke zware investeringen doet terwijl de noodzakelijke capaciteit nu al bestaat in Zaventem. De eerste luchthaven, namelijk Zaventem, zou immers minder rendabel worden en de tweede luchthaven zou helemaal niet rendabel zijn omdat de investeringen te groot zouden blijken. Als de overheid om macro-economische redenen meent dat dit rendabel is, dan is dat een andere zaak.

De heer Jos Bex : Zaventem zou een capaciteit hebben van 425.000 bewegingen. Als dat juist is, dan vraag ik me af waarom men zich niet toelegt op het optimaliseren van die capaciteit overdag. Het probleem van de nachtvluchten is dat de kost per vlucht door het beperkte aantal nachtvluchten vrij hoog ligt. Misschien kan men die twee zaken uit elkaar halen. Ik verwacht vandaag geen antwoord op deze vraag.

De heer Paul De Backer : We hebben alle opties bekeken. We hebben al gezegd dat er een grote verwevenheid is tussen de activiteiten overdag en 's nachts. Als men een stuk van de activiteiten wegneemt, verzwakt men het geheel.

Het cijfer dat door de heer Bex wordt aangehaald, is de theoretische capaciteit die te maken heeft met de oppervlakte van de landingsbanen en met het aantal vliegtuigen dat daar in principe per uur kan landen en opstijgen. Als men rekening houdt met alle andere relevante aspecten, ligt die capaciteit een stuk lager.

De nachtvluchten dragen bij tot de welvaart van het land, maar zorgen ook voor een financiële last die trouwens kan gecijferd worden, zoals blijkt uit de bijdrage van professor Annemans. Als bedrijf kunnen we proberen om de negatieve effecten tot een minimum te beperken. De vraag welke milieu-last sociaal aanvaardbaar is, vergt een maatschappelijke keuze. Het is niet de taak van een bedrijf een dergelijke keuze te maken.

De heer Mathieu Boutsen : Ik stel vast dat BIAC een ruim aanbod doet aan DHL. Daardoor wordt DHL tot op zekere hoogte afhankelijk van BIAC. Heeft men inzicht in de graad van afhankelijkheid van BIAC ?

De heer Paul De Backer : Als DHL beslist zijn activiteiten drastisch te verminderen, dan zal BIAC dat voelen in zijn resultaat, maar BIAC kan overleven zonder DHL, zoals het dat blijkbaar ook zonder Sabena kan. De macro-economische impact is volgens mij zeer groot, maar dat is in principe niet mijn eerste probleem. Ik moet ervoor zorgen dat BIAC verder de luchthaven kan uitbaten en wel zo rendabel mogelijk.

De heer Mathieu Boutsen : Ik vermoed dat mijn vraag verkeerd begrepen werd. Ik had het over de afhankelijkheid van DHL van BIAC.

De heer Paul De Backer : Wat we aan DHL bieden, bieden we aan alle luchtvaartmaatschappijen die in Zaventem komen. We zorgen ervoor dat de vliegtuigen kunnen landen en opstijgen en dat de nodige basisinfrastructuur aanwezig is. We bieden aan DHL dezelfde dienstverlening als aan de andere maatschappijen.

De voorzitter : Zal dat zo blijven als DHL zijn activiteiten nog zou uitbreiden ?

De heer Francis Vermeiren : De vertegenwoordiger van DHL kwam op een bepaald ogenblik nogal

dreigend over. Naar aanleiding daarvan heb ik gevraagd welke voordelen de luchthaven biedt waarover DHL niet spreekt. We hebben gewezen op de productiviteit van de werknemers, de infrastructuur, de bereikbaarheid, het feit dat er verschillende vliegtuigen komen en dergelijke meer. Eén van de voordelen is ook de infrastructuur.

Ik had gedacht dat de activiteiten van DHL op Zaventem noodzakelijk waren om BIAC in break even te houden. Het antwoord van de heer De Backer heeft me verrast. Als dat waar is, dan ben ik daar zeer blij om.

De heer Paul De Backer : Het zou een zware klap zijn voor BIAC indien DHL zijn activiteiten in Zaventem zou stopzetten, maar we kunnen overleven, weliswaar met jobverlies.

5. De heer Freddy Van Gaever

De heer Freddy Van Gaever : Ik had gedacht dat ik hier vandaag alleen op enkele vragen zou moeten antwoorden en niet dat ik als spreker zou optreden. Mijn bijdrage zal dus eerder kort zijn, maar ik hoop toch mijn steentje bij te dragen aan de discussie.

De vraag is eigenlijk of de overheid al dan niet bereid zal zijn de stop van 25.000 nachtvluchten weg te nemen. In het ene geval zou DHL onbeperkt kunnen uitbreiden, in het andere geval zou het noodzaak zijn Zaventem te verlaten. Indien dat het geval is, zal DHL niet naar een andere Belgische luchthaven overstappen. Geen enkele andere Belgische luchthaven beantwoordt aan de minimumeisen van DHL, en bovendien zou dat vele miljarden kosten. Ik ben ervan overtuigd dat andere luchthavens in het buitenland het bedrijf met open armen zullen binnenhalen. De vraag is dus of we DHL al dan niet in Zaventem kunnen houden.

Op dit ogenblik vertegenwoordig ik alleen mezelf. Twintig jaar geleden was ik echter de Europese raadgever van DHL. Ik heb toen veel te maken gehad met de vestiging van DHL in Brussel. DHL was van plan een hub op te starten in Europa, bij voorkeur in een klein en onafhankelijk landje. Ik heb toen de opdracht gekregen het bedrijf op te starten in Luxemburg. In dat verband ben ik gaan praten met de minister van Transport van Luxemburg, een Duitstalige socialist. Hij zei me dat hij blij was met ons voorstel. Er kon echter niet afgeweken worden van de sluiting van de luchthaven van 11 uur 's avonds tot 7 uur 's morgens. Ik heb hem toen gezegd dat DHL net 's nachts zou opereren.

De minister is echter niet op zijn standpunt teruggekomen. De luchthaven van Luxemburg is trouwens nu nog steeds 's nachts gesloten. Luxemburg heeft niet de nadelen van het nachtlawaai, maar evenmin de duizenden jobs. Indien het zwartgeldcircuit de komende jaren zal verdwijnen, en de banksector in Luxemburg zal instorten, dan zal men er misschien nog spijt krijgen dat men DHL destijds niet heeft binnengehaald.

Het is moeilijk te begrijpen dat men zich vandaag zo druk maakt terwijl de last vijf of zes jaar geleden veel erger was, maar niet zoveel aandacht kreeg.

Momenteel zijn er maar 20.000 nachtvluchten per jaar. Een aantal jaren geleden was dat nog 25.000 vluchten. DHL kan alleszins nog een paar jaar uitbreiden. Ik begrijp wel dat een bedrijf geen immens bedragen in een nieuw sorteercentrum zal investeren, als het niet zeker is dat het mag blijven. Ik adviseer dus om een en ander niet te overdrijven, en DHL in Zaventem te houden. De overheid moet de hinder wel zoveel mogelijk beperken.

De spreiding is absurd. Het heeft evenmin zin om bijvoorbeeld de graffiti te spreiden over meer huizen. Spreiding heeft enkel zin als men om de twee weken de nachtvluchten over een ander gebied laat vliegen. Elke twee weken worden de vliegroutes 30° verplaatst. Zo wordt niet iedereen elke nacht wakker en is de verdeling eerlijk. Zoals bij de waterstanden weet iedereen dan wanneer zijn nachtrust gestoord zal worden.

Mijn advies is dus om het plafond van 25.000 nachtvluchten per jaar te doorbreken, maar DHL wel te verplichten om de meest geluidsarme vliegtuigen te gebruiken. De motoren van de vliegtuigen worden stiller en sterker zodat ze sneller hoogte kunnen winnen en opstijgen. Die evolutie zal zich voortzetten.

Als de overheid niet snel beslist, zal het bedrijf zelf een beslissing nemen. Dan bestaat het risico dat het verhuist. Het bedrijf is de enige die daar een zeg in heeft. De staatsstructuur bemoeilijkt de onderhandelingen. DHL moet onderhandelen met de federale regering over de geluidsnormen. Het investeert in geluidsarme vliegtuigen. Nu blijken de regionale overheden verantwoordelijk voor het aantal bewegingen. Om over Brussel te vliegen moet het daarenboven onderhandelen met de Brusselse regering. De Waalse regering wil het bedrijf overtuigen om naar Wallonië te komen. Dat alles is uiterst verwarrend.

Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Jos Bex : Een en ander is niet zo simpel. Er zijn nu inderdaad meer mensen die klagen over het lawaai. Dat komt omdat Vlaanderen de stomiteit begaan heeft om de laatste twintig jaar rond de luchthaven te laten bouwen zonder in corridors te voorzien.

De heer Francis Vermeiren : Pleit de heer Van Gaever voor de concentratie van de vluchten ?

De heer Freddy Van Gaever : Het zou logisch zijn om de vliegtuigroutes van de afgelopen veertig jaar te behouden, want de mensen daar zijn nachtvluchten gewoon en de prijzen van de huizen zijn aan de hinder aangepast. Als de bevolking meent dat de hinder gespreid moet worden, is het beter niet iedereen elke nacht wakker te maken, maar de vliegroutes om de twee weken met 30° op te schuiven. Dan heeft iedereen om de 24 weken twee weken 's nachts hinder. Dat spreidingsplan kan jaarlijks opgesteld worden. Zo weet iedereen wanneer de vluchten precies boven zijn dak passeren. Dan is het eerlijk verdeeld.

6. De heer Yves Panneels, woordvoerder Virgin Express Belgium

De heer Yves Panneels : Virgin Express Belgium is een lagetarievenmaatschappij die zich concentreert op vluchten organiseren en zetels verkopen. De overige activiteiten worden vrijwel allemaal uitbesteed. Virgin Express Belgium heeft ongeveer 780 personeelsleden : 355 daarvan vormen het vliegend personeel en 40 werken voor ons eigen cateringbedrijf. Het overgrote deel van die werknemers is actief in Melsbroek en Zaventem. We tellen maar 11 personeelsleden in het buitenland. Er zijn 401 Nederlandstalige medewerkers.

Het aantal medewerkers stijgt of daalt volgens de markt en de seizoenen. In de zomer stijgt ons personeelsbestand met 8 tot 11 procent. Op dit moment zijn we een aantal mensen aan het selecteren die een tijdelijk contract zullen krijgen voor de volgende zomer.

De infrastructuur voor het woon-werkverkeer kan beter. Wat ontbreekt is een goede treinverbinding tussen de luchthaven en de regio Antwerpen. Zo'n treinverbinding zou iedereen die ten noorden van Zaventem woont ten goede komen.

Virgin Express Belgium heeft er als een van de eersten op gewezen dat de steunmaatregelen die wor-

den toegekend op onze regionale luchthavens negatieve gevolgen zouden kunnen hebben voor de werkgelegenheid in Zaventem. Iedereen denkt spontaan aan Charleroi, maar we mogen niet vergeten dat de luchtvaartmaatschappij in kwestie in Oostende evenmin voor veel directe werkgelegenheid zorgde. Bovendien deed deze luchtvaartmaatschappij de ondernemingen die in Zaventem voor werkgelegenheid zorgen concurrentie aan.

Er is een duidelijk verband tussen passagiers- en cargoverkeer. Velen doen alsof het cargoverkeer zomaar weggehaald kan worden uit Zaventem. Veel cargobedrijven zijn goede klant van Virgin Express Belgium. Overdag worden de cargo ruimtes van onze vliegtuigen gevuld door koerierbedrijven. Zonder ons zou het aantal cargo vluchten nog toenemen.

7. De heren Edwin Lammens en Rudy Van Melaert, GOM Vlaams-Brabant

De heer Edwin Lammens : De heer Van Melaert en ikzelf zullen een inhoudelijke toelichting geven. Onze voorzitter, de heer De Witte, die ook gouverneur van Vlaams-Brabant is, zal later deze namiddag het woord voeren. Eerst zullen we ingaan op de ruimtelijke economische situatie van de luchthavenregio. Dan zullen we stilstaan bij een aantal knelpunten inzake het behoud van het economische peil. We zullen ook een aantal suggesties doen voor het Vlaamse beleid.

De heer Rudy Van Melaert : Bij het onderzoek naar de economische uitstraling van de luchthaven hebben we een gebied van zeven gemeenten rond de luchthaven geanalyseerd : Kortenberg, Zaventem, Steenokkerzeel, Vilvoorde, Machelen en de twee Brusselse gemeenten Sint-Lambrechts-Woluwe en Evere. We hebben voor die gemeenten gekozen omdat daar een aantal luchthavengerelateerde sectoren prominent aanwezig zijn.

In die zeven gemeenten waren er in 2002 146.500 arbeidsplaatsen. In de luchthavenregio is de globale werkgelegenheid tussen 1993 en 2002 gestegen met bijna 33 procent, in Vlaams-Brabant met 23 procent en in heel Vlaanderen met 12,8 procent. Die zeven gemeenten vormen dus zeker een groei-regio. Tussen 2001 en 2002 stellen we in deze regio een daling vast van de werkgelegenheid met 5 procent, in een periode dat de werkgelegenheid in Vlaanderen nagenoeg stabiel is gebleven. Dat heeft te maken met het faillissement van Sabena en met de tendens dat bedrijven de regio verlaten vanwe-

ge de minder vlotte bereikbaarheid. Het gaat dus om een sterke, maar kwetsbare regio.

Het onderzoek besteedt ook aandacht aan de werkgelegenheidscoëfficiënt. Dat is de verhouding tussen het aantal arbeidsplaatsen en de bevolking op beroepsactieve leeftijd. Het cijfer 200 betekent bijvoorbeeld dat er twee keer zoveel arbeidsplaatsen zijn dan er theoretisch nodig zijn voor de eigen actieve bevolking. Uiteraard hoeft niet de volledige actieve bevolking in de gemeente zelf te werken. Dit cijfer geeft een indicatie van de concentratie van arbeidsplaatsen en van de rol van werkgelegenheidspool die een bepaalde regio kan spelen. In Zaventem is die coëfficiënt een van de grootste, zo niet de grootste in Vlaanderen. Ook in Machelen, Evere en Vilvoorde zijn er veel meer arbeidsplaatsen dan er theoretisch nodig zijn voor de eigen bevolking. Het gaat dus om een regio met een concentratie aan arbeidsplaatsen, een werkverschaffer voor de omliggende regio, zeker als we zien dat de werkgelegenheidscoëfficiënt van Vlaams-Brabant slechts 61,8 bedraagt. In Brussel ligt deze coëfficiënt uiteraard ook hoog.

Verder onderzoek van deze cijfers wijst op de prominente aanwezigheid van bepaalde sectoren. We hebben dat nagegaan aan de hand van specialisatiegraden. Indien de specialisatiegraad hoger is dan 100, dan is die sector in de regio meer dan gemiddeld aanwezig. Blijkbaar zijn er in de luchthavenregio een dertigtal sectoren met een specialisatiegraad die hoger ligt dan het Vlaamse gemiddelde. De vijftien belangrijkste sectoren zijn duidelijk luchthavengerelateerd. Voor een aantal andere sectoren is dat verband minder duidelijk. Daar zijn andere factoren in het spel zoals de centrale ligging en de nabijheid van Brussel. Om het belang van de verschillende vestigingsfactoren te bepalen, hebben we aan de SERV een bijkomende studie gevraagd waarvan de resultaten toch zeer verhelderend zouden kunnen zijn.

In die zeven gemeenten werken 104.000 mensen in die specialisatiesectoren. Dat is 68 procent van de totale werkgelegenheid. In Vlaanderen maken die sectoren slechts 21 procent uit van de totale werkgelegenheid. Tussen 1993 en 2001 zijn die sectoren meer dan dubbel zo sterk gegroeid als de totale werkgelegenheid in die gebieden. Dat is niet alleen het geval in de luchthavenregio, maar ook in heel Vlaanderen. De totale werkgelegenheid is er met 12 procent gegroeid, maar in die sectoren met 27 procent en in de luchthavenregio met bijna 67 procent. Dat toont aan dat het gaat om groeisectoren. Die cijfers illustreren het belang voor de werkgele-

genheid van de sectoren die door de luchthaven worden aangetrokken.

We hebben ook onderzocht tot hoeveel bijkomende werkgelegenheid die specialisatiesectoren hebben geleid. Mocht elk van deze sectoren in de regio even veel voorkomen als elders in Vlaanderen, dan zouden daar 32.000 mensen werken. Nu werken er 104.000 mensen. Het effect van de aanwezigheid van die specialisatiesectoren is dus 72.000 arbeidsplaatsen. Uiteraard is dat cijfer niet helemaal toe te schrijven aan de luchthaven, maar de luchthaven is daarin een zeer belangrijke factor.

Uit die cijfers blijkt duidelijk dat de economische activiteit van de luchthavenregio belangrijk is voor de Vlaams-Brabantse economie. De groei van de werkgelegenheid in Vlaams-Brabant heeft zeker in hoge mate te maken met die goede cijfers in de luchthavenregio. De Vlaams-Brabantse economie is op haar beurt belangrijk voor de cijfers van de Belgische economie. Dat is gebleken uit een studie van Eurada, een Europese vereniging van ontwikkelingsagentschappen. Uit de berekening van zogenaamde bèta-coëfficiënten is gebleken dat de groei met 4,2 procent van het Belgische nationale cijfer tussen 1988 en 2000 vooral te maken heeft met de groei in Vlaams-Brabant (30,8 procent), in Waals-Brabant en in Brussel. De bèta-coëfficiënt is het Bruto Binnenlands Product (BBP) per inwoner, gerelateerd aan het Europese gemiddelde. In die studie heeft men nagegaan hoe die indexen, die verschillen van de ene provincie tot de andere, evolueren. In de periode van 1995 tot 2000 is die index voor België zelfs gedaald. Vlaams-Brabant is dan de enige Vlaamse provincie waar dat cijfer nog licht gestegen is.

We kunnen besluiten dat Vlaams-Brabant ook belangrijk is voor Vlaanderen en voor België. De goede cijfers van Vlaams-Brabant worden zeker ten dele mee bepaald door de luchthaven. Die belangrijke groei-elementen moeten continu ondersteund en versterkt worden. Die economische motor mag niet stilvallen.

De heer Erwin Lammens : Ik wil deze statistische analyse verduidelijken met een aantal ruimtelijke beelden die illustreren waar die economische activiteit zit in dat gebied.

Het luchthavengebied is volgens het gewestplan ongeveer 1.100 hectare groot, maar is nog niet helemaal ingenomen door de luchthaven. Het gaat om een aantal gebieden in de buurt van Zaventem, van Kortenberg en van Machelen. Op het gewest-

plan is dit een gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en dus geen bedrijfgebied.

In de omgeving is er ongeveer 1.000 hectare aan bedrijventerreinen, versnipperd over verschillende bedrijfzones, ieder met hun eigen type van ontwikkeling, al dan niet beheerd door een beheerder of door verschillende eigenaars. Binnen die bedrijfzones wordt 345 hectare ingenomen door kantorenparken, wat neerkomt op 33 procent. Dat is een typisch fenomeen voor Vlaams-Brabant en voor heel Vlaanderen. De versnippering toont aan dat er zeer weinig sturing is geweest. Die kantorenparken hebben een organische groei gekend en dat is nog steeds het geval. In die 32 kantorenparken zitten 534 bedrijven waarvan de helft in de tertiaire sector. Al die kantoren zijn gevestigd op industriegebied, wat we tegenwoordig bedrijfgebied noemen. We zijn afgestapt van het onderscheid tussen industriegebied en KMO-zone. Het aantal vierkante meter kantorenooppervlakte kennen we jammer genoeg niet.

Er zijn ongeveer 1.500 bedrijven in de regio. Uit de typologie van de bedrijven blijkt dat het dikwijls tertiaire diensten of groothandels zijn. De specificatie van daarnet zet zich hier ook door. Ongeveer 43 procent zijn bedrijven uit de tertiaire sector, onder meer voor juridisch advies, vervoerondersteuning en onderhoud, dus zeer specifieke technische diensten.

Uit de bedrijfendatabank blijkt dat de luchthavenregio een internationaal karakter heeft. De helft van de Vlaams-Brabantse bedrijven met een buitenlandse moederbedrijf is gevestigd in de vijf gemeenten rond de luchthaven, de zogenaamde luchthavenregio. Ongeveer 64 procent daarvan komt uit andere Europese landen en 25 procent uit Noord-Amerika.

De luchthavenregio is dus een groeiregio, niet enkel binnen Vlaams-Brabant, maar ook binnen Vlaanderen en België. De groei is echter kwetsbaar. Dat blijkt uit de evoluties van de jongste jaren, onder meer van grondinname en kantorenparken. De negatieve wijzigingen in de omgevingsfactoren, namelijk de luchthaven, de bereikbaarheid of Brussel, zijn onmiddellijk nefast voor de evolutie van de economie en de werkgelegenheid. Daarom pleit de GOM voor een continue ondersteuning en versterking van de aantrekkingskracht van de regio.

De voornaamste knelpunten zijn een onvoldoende sturing in de aanwending van het ruimtegebruik door die diensten en/of logistiek en de precare

mobilititeit. De economie is allicht de voornaamste veroorzaker van de mobiliteitsproblemen maar is er nu zeker ook het slachtoffer van.

Wat de aantrekking van diensten en logistiek betreft, is het duidelijk dat de ruimte schaars en dus duur wordt. Dat heeft ook te maken met het feit dat heel wat ruimte gereserveerd wordt voor projectontwikkeling. Die projecten hangen samen met de luchthaven. De ontwikkeling van kantorenparken bijvoorbeeld wordt op een laag pitje geplaatst in een economisch minder gunstige periode. Ondertussen heeft de lokale economie ook soms plaats nodig.

Het is echter duidelijk dat er eigenlijk weinig sturend beleid is voor het onderscheid tussen luchthavengebonden of -gerelateerde activiteiten. Dat heeft te maken met onze gewestplanbestemmingen. De daarnet vernoemde gebieden zijn allemaal industrie- of KMO-zones, conform het gewestplan. Het luchthavengebied is een zone voor gemeenschapsvoorzieningen. Dat betekent dat aanvragen voor kantorenparken of distributieactiviteiten moeilijk vergund worden door de dienst Stedenbouw. De gewestplanbestemmingen zijn onvoldoende genuanceerd. Het is dus nodig om bijkomende planprocedures te doorlopen, maar dat vergt tijd. Dat maakt dat er ondertussen ad hoc initiatieven moeten worden genomen, die dan ook weer zeer moeilijk verlopen.

Bij de laatste gewestplanherziening in 2000 heeft de administratie Ruimtelijke Planning een nota gemaakt over een bijkomende nuancering van de gewestplannen. De nota is echter niet vertaald in een meer sturend masterplan.

De luchthaven en de omliggende economie zijn oorzaak, maar worden ook beïnvloed door de mobiliteitsproblemen. De ontwikkeling van de bereikbaarheid van de air-side, namelijk het verhogen van de capaciteit van de luchthaven, door de luchthavenexploitant is niet gevolgd door een adequate land-side-ontwikkeling. Er zijn talloze studies over multimodale ontsluiting. Er worden zelfs initiatieven genomen zoals de spoorontsluiting tussen Zaventem en Antwerpen tegen 2010. Voorts staat het Brussel-Brabantnet, een aanvulling van het GEN, in de steigers. Er werden diverse procedures voor wegontsluiting, onder meer de aanpassing van de autosnelwegontsluiting, aangekondigd. Er zijn dus initiatieven, maar die worden te weinig gecoördineerd.

De GOM stelt een aantal instrumenten en hefboomen voor en baseert zich daarvoor op uitspraken

van de Vlaamse regering. De Vlaamse regering wil meer werken aan de ondersteuning van de omgevingsfactoren. Dus eerder dan de bedrijven zelf ondersteunen, wil de Vlaamse regering de factoren, die bedrijven een aangename omgeving bieden, verstevigen. Dat betekent dus gepaste ruimte om te ondernemen en een goede bereikbaarheid.

De Vlaamse regering vindt een strategisch plan voor de luchthavenregio noodzakelijk alvorens zij een afbakeningsplan conform het RSV kan opstellen. Dat vermijdt ad hoc initiatieven.

Op basis daarvan suggereert de GOM om zo snel mogelijk een pragmatisch opgezet strategisch plan uit te werken zodat de luchthaven, conform het RSV, kan instaan voor de poortontwikkeling en zijn motorfunctie voor de economische ontwikkeling kan behouden, gebed in een leefbare en kwalitatieve omgeving. We vragen dus naar een structuurschets voor een afgewogen invulling van de luchthavengebonden en -gerelateerde activiteiten, zodat er meer duidelijkheid komt voor de toekomst van bedrijven en investeerders.

De initiatieven voor de multimodale ontsluiting moeten zo concreet mogelijk getimed en gebudgetteerd worden, zodat deze snel kan worden gerealiseerd.

8. De heer Francis Raes, directeur VOKA Kamer van Koophandel Halle-Vilvoorde, en de heer Joost Germis, adviseur VOKA Vlaams Economisch Verbond

De heer Francis Raes : Onze uiteenzetting zal handelen over een globale visie van Vlaanderen als logistiek platform voor Europa ; een sociaal-economisch profiel van Halle-Vilvoorde ; Zaventem als knooppunt in het logistieke netwerk ; de weg naar een Vlaams luchthavenbeleid.

De heer Joost Germis : In mijn uitleg zal ik telkens verwijzen naar de ontwikkelingen van de zeehavens.

Vooreerst zal ik een aantal cijfers geven over de logistieke sector in Vlaanderen. De transportsector is goed voor 5,6 procent van de Vlaamse werkgelegenheid en heeft ongeveer 160.000 werknemers in België. De toegevoegde waarde van de transportsector is 4 miljard euro. De distributiesector, een onderdeel van de logistieke sector, stelt 92.000 werknemers tewerk en creëert voor Vlaanderen een toegevoegde waarde van 8 miljard euro. In die cijfers zijn de overslag van de havens, de Noord-

Hessenatie bijvoorbeeld, het vervoer voor eigen rekening en de logistieke dienstverlening, bijvoorbeeld de Katoennatie, niet inbegrepen. Kortom, het is een economisch belangrijke sector.

Uit de vergelijking van de toegevoegde waarde van de luchthaven met de zeehavens blijkt dat de directe toegevoegde waarde van de luchthaven in klassieke termen, namelijk de factorkosten van zowel de zeehavens als de luchthaven, stijgt. De toegevoegde waarde van de zeehaven van Antwerpen is 6,5 miljard euro. De directe toegevoegde waarde van de luchthaven van Zaventem is 1,38 miljard euro. De vergelijking gaat niet echt op want voor de zeehavens wordt het afgebakende gebied zeehavens bekeken. Dat betekent dat bij Gent en Antwerpen een heleboel industrie wordt gerekend terwijl voor Zaventem enkel de luchthavenzone bekeken wordt. De vergelijking is ten nadele van Zaventem. De integrale toegevoegde waarde, bepaald volgens de criteria van Sleuwaegen, van de luchthaven is 3,8 miljard euro. Het belang van Zaventem is dus vergelijkbaar met het gewicht van de belangrijkste zeehavens.

Ook uit de cijfers voor de werkgelegenheid in die periode 2000-2001 blijkt dat belang. De werkgelegenheid in de havens daalt licht of blijft stabiel. In Zaventem is de werkgelegenheid sterk gegroeid, hoewel de faillissementen van de voorbije jaren een negatieve invloed hebben. De indirecte werkgelegenheid, opnieuw volgens het rapport Sleuwaegen bedraagt 60.000 banen. Om genoemde reden zijn ook die cijfers vervormd door het afgebakende gebied.

Dat betekent dat we eigenlijk, in cijfers gemeten, een sterke positie hebben op logistiek vlak in het algemeen. We liggen in het zwaartepunt van de koopkracht van Europa. We hebben een aantal grote logistieke poorten die zeer efficiënte en brede diensten verlenen en we hebben een zeer uitgebreid netwerk van achterlandverbindingen. Dat blijkt ook aantrekkingskracht te hebben op distributiecentra. Ook daar staan we samen met Nederland aan de top van Europa. We hebben ook de logistieke knowhow in huis bij de bedrijven, bij het Vlaams Instituut voor Logistiek en bij een aantal Vlaamse universiteiten. Vlaanderen heeft dus een roeping als logistieke draaischijf en heeft vandaag al een zeer sterke positie.

In een aantal cases zal ik ingaan op wat dat betekent op bedrijfsniveau. Vanuit bedrijfseconomisch perspectief is de logistiek in Vlaanderen, bijvoorbeeld de aanwezigheid van netwerken van havens, binnenvaart, spoor, enzovoort, een kwaliteit die het

mogelijk maakt om een aantal activiteiten te ontwikkelen die men op een andere plaats niet kan ontwikkelen. Elke functie die men toevoegt, versterkt de zaken exponentieel, omdat men een keten kan bouwen van verschillende activiteiten. De kwaliteit van een netwerk hangt af van de kwaliteit van de knopen daarin en naarmate men een knoop daaruit haalt, verzwakt het netwerk zeer sterk. Haalt men het nachtvluchtverkeer weg, dan haalt men een heleboel functies weg uit het economische systeem waar heel wat bedrijven rechtstreeks van afhankelijk zijn. Het is moeilijk om een status quo na te streven. In de logistiek werkt dat zo niet. De havendossiers zijn exemplarisch en Vlaanderen heeft daar ook gekozen voor de weg vooruit. Dat werkt idem voor luchthavens. De concurrentie speelt ook op infrastructuurniveau. Stil staan is achteruitgaan wat dat betreft. De knooppunten zijn een concurrentieel voordeel in de internationale competitie. Dat betekent dat het beleid ook moet kunnen kiezen om die knooppunten en die mainports in dat netwerk blijvend te ondersteunen en daar strategische aandacht aan te besteden.

Getoonde cijfers hebben betrekking op het sociaal-economisch profiel en dat is al wat toegelicht door de GOM. Het blijkt dat men rond de luchthaven in versterkte mate een aantal diensten en activiteiten aantrekt. Dat gaat onder andere over transport en distributie, dienstverlening aan bedrijven, financiële diensten en kennisintensieve activiteiten. Een grafiek geeft het belang van buitenlandse bedrijven weer.

Halle-Vilvoorde leeft en groeit dankzij de luchthaven in Zaventem. De luchthaven is de groeipool van de regio en de sociaal-economische structuur is voor een belangrijk deel daarop geënt in haar directe en in haar afgeleide activiteiten.

Zaventem is een knooppunt in het logistieke netwerk. Ten eerste gaat het over werkgelegenheid, zowel voor hogeschoolden als voor laaggeschoolden. Ten tweede is de productiviteit van de werknemer op de luchthaven 12 procent hoger dan de gemiddelde werknemer in België. Dat betekent dat het ook om economisch efficiënte activiteiten gaat. Ten slotte is 70 procent van de werkgelegenheid Vlaams. De rest is gelijk verdeeld over Brussel en Wallonië.

Het logistieke proces werkt altijd vertrekkende vanuit de klant, die niet alleen de prijs maar ook een aantal andere aspecten in gedachten heeft bij de keuze voor de dienst of het transport. Logistiek vertrekt vanuit de klantenbehoefte waarbij be-

trouwbaarheid, flexibiliteit, snelheid, veiligheid en prijs de belangrijkste criteria zijn. Luchtvracht is op zich niet zo prijsvoordelig, maar heeft qua flexibiliteit en betrouwbaarheid een aantal zeer grote voordelen. De distributiesector hecht meer belang aan de betrouwbaarheid dan aan de prijs van haar diensten.

Om dat te verhelderen is het goed met een aantal voorbeelden te werken. Mazda Motor Logistics in Willebroek, met 354 werknemers en een omzet van bijna één miljard euro, is volkomen afhankelijk van de nachtvluchten. Zij werken met een globale benadering van hun klanten. Bio Analytical Research Corporation in Gent is ook zeer sterk afhankelijk van de nachtvluchten en van de cargo in het algemeen. Een deel van hun businessmodel is dat zij op zeer korte termijn een analyse kunnen maken en die doorsturen in een wereldwijd netwerk, waardoor ze absoluut behoefte hebben aan een sterke hub van vrachtverkeer op een luchthaven. St. Jude Medical, een distributiecentrum voor hartkleppen in Zaventem, heeft zich hier gevestigd omdat DHL hier aanwezig is en ook als centrum voor Europa fungeert. Andere voorbeelden zijn bedrijven in de grootdistributie, zoals Carrefour, Delhaize en Colruyt, en klassiekere bedrijven als Agfa-Gevaert in Mortsel.

De luchthaven van Zaventem zorgt voor 1,5 procent van ons BBP, maar heeft de voorbije jaren een zware klap gekregen. Door een negatieve sfeer en bedrijfseconomische onzekerheid valt het niet mee om dat om te buigen in groei. Zaventem bengelt als gevolg van deze evolutie achteraan in de groep van middelgrote luchthavens. Opnieuw een Europese hub met een degelijk intercontinentaal netwerk worden, zal niet meevallen zonder homecarrier.

De overheid moet voor het gepaste kader zorgen. VOKA vindt dat Zaventem de kans moet krijgen zich te ontplooiën tot groeipool binnen de regio en binnen Vlaanderen. Dat kan door voor een langetermijnperspectief te zorgen, naast politieke steun in het regeerakkoord. De bedrijfswereld wil dat het dossier weer beheerst wordt door de rede. De politieke wereld moet de moed hebben beslissingen te nemen die bijdragen aan de ontwikkeling van Zaventem.

Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Bruno Tobback : Drie vierde van wat er in en rond Zaventem aan werkgelegenheid bestaat en een nog groter deel van de toegevoegde waarde, heeft in se niets te maken met logistiek, maar is

daar gewoon gevestigd omdat daar een luchthaven is. Geen van al die kantoorparken heeft ook maar iets te maken met een logistieke functie. Dat zijn IT-bedrijven en dergelijke meer, maar geen logistieke bedrijven. In veel gevallen zit de logistiek hen in de weg.

De heer Joost Germis : Dat geldt ook voor de zeehavens, waar men ook de vraag kan stellen of BASF bij de logistieke keten hoort. BASF heeft te maken met logistiek, maar is geen logistiek bedrijf. Het gaat niet alleen over de activiteiten die rechtstreeks met logistiek te maken hebben.

De heer Bruno Tobbac : Zo heeft de klerenwinkel in het centrum van Leuven ook een logistieke functie, want daar stopt ook een vrachtwagen om de kleren af te leveren. De essentie is dat het in dat geval niet om een logistiek platform gaat.

De heer Joost Germis : Het verhaal vertrekt vanuit de idee dat men een logistieke knoop heeft. Zaventem heeft de infrastructuur om dat soort activiteiten aan te trekken.

De heer Bruno Tobbac : Een van de grote problemen in Zaventem en alles daarrond is precies dat het absoluut niet geschikt is als logistiek centrum. In Diegem staat men op al die kantoorparken met honderden en duizenden werknemers iedere dag drie kwartier in de file alleen maar om van het bedrijventerrein af te raken. Dat gaat om werknemers. Zaventem is niet de plaats waar men grote logistieke platformen moet gaan ontwikkelen, tenzij ze echt rechtstreeks met de luchthaven te maken hebben.

De heer Joost Germis : Dan kan men hetzelfde zeggen over Antwerpen ?

De heer Bruno Tobbac : Neen, Antwerpen is anders. Een haven is nu eenmaal de plaats waar men grote massa's aan goederen- en containervervoer aanbrengt. De toegevoegde waarde van een luchthaven qua werkgelegenheid, enzovoort, is anders dan vrachtwagens te laten rondrijden. Het verbaast me een beetje dat heel uw uiteenzetting over Zaventem gewrongen wordt in het kader van Vlaanderen als logistiek platform, terwijl daar niet de toegevoegde waarde zit voor een luchthaven.

De heer Joost Germis : Het uitgangspunt is dat Zaventem een logistiek platform is door het feit dat zich daar de infrastructuur bevindt en dat veel bedrijfsactiviteiten zich daartoe aangetrokken voelen. Vervolgens bepaalt men de waarde van die activiteiten. Men kan zich altijd afvragen of het er ge-

weest was zonder de luchthaven. In ieder geval is het zo dat men een infrastructuur ter beschikking heeft, bijvoorbeeld een luchthaven of een haven, en dat gebruikt men als regio om activiteiten aan te trekken.

De heer Bruno Tobbac : Buiten de luchthaven mogen dat geen transportactiviteiten zijn.

De heer Joost Germis : Ik zeg niet dat het alleen te maken heeft met vervoersactiviteiten. Dat is ook niet op die manier weergegeven.

De voorzitter : De waarheid ligt in het midden. Er is een verschil tussen het zuivere logistieke en de aantrekkingskracht van iets dat er is en dat niet met logistiek te maken heeft. Het zijn twee zaken die elkaar aanvullen.

De heer Bruno Tobbac : De oorzaak van de terugval van Zaventem is het faillissement van Sabena waardoor Zaventem geen homecarrier meer heeft. Politieke moed en gezond verstand zullen lang niet volstaan om voor een nieuwe homecarrier te zorgen.

De heer Joost Germis : Ik had het over de nachtvluchten.

De heer Bruno Tobbac : Er moet inderdaad een beslissing genomen worden in dat dossier, maar de nachtvluchten hebben niet voor die terugval gezorgd. Een beslissing in dat dossier zal evenmin voor een nieuwe homecarrier zorgen. We moeten DHL in Zaventem houden, maar DHL zal dit probleem niet oplossen.

De heer Joost Germis : In de discussie over DHL werd de vraag gesteld of we Zaventem wel dienen te behouden. Dat overstijgt het DHL-dossier omdat het over de kwaliteit en de toekomst van de volledige luchthaven gaat. Wie aan één deeltje van het netwerk raakt – bijvoorbeeld door nachtvluchten af te schaffen – raakt aan de hele logistieke keten. In een aantal flankerende dossiers, onder meer over infrastructuur, dient een beslissing genomen te worden omdat ze bijdragen tot de groei van de luchthaven.

De voorzitter : Hoe groot zijn onze kansen dat Zaventem opnieuw groeit zonder grote homecarrier ?

De heer Bruno Tobbac : De capaciteit van Zaventem is sowieso beperkt. Tot voor kort was de groei-marge overdag vrij beperkt door de activiteiten van Sabena. Er zijn een aantal mogelijkheden om de activiteitsgraad te verhogen. We kunnen zoeken

naar een nieuwe passagierscarrier. Dergelijke maatschappijen zorgen voor de grootste toegevoegde waarde omdat ze bijvoorbeeld een hoofdkwartier oprichten in de buurt van Zaventem. We zouden van Zaventem ook een cargoluchthaven kunnen maken. Kiezen we voor cargo, dan verdwijnen de grote passagiersverbindingen waardoor Zaventem niet meer zo aantrekkelijk is om er een hoofdkwartier te vestigen. Aan welke optie geeft VOKA de voorkeur?

De heer Francis Vermeiren : Sommigen wekken de indruk dat we moeten kiezen tussen cargo en passagiers. Ik ben van oordeel dat beide niet los gezien kunnen worden van elkaar. DHL heeft een vlot bereikbare luchthaven nodig met veel slots en landingsbanen. Bovendien verstuurt DHL een deel van de cargo in vliegtuigen van andere luchtvaartmaatschappijen. Ondanks de negatieve berichten, is de toekomst nog hoopvol dankzij het netwerk. Bedrijven vestigen zich in Zaventem omdat Zaventem een intercontinentale luchthaven heeft.

Klopt het dat cargo- en passagiersmaatschappijen niet los van elkaar kunnen werken? Mocht men beslissen de luchthaven af te bouwen, wat zouden de gevolgen dan zijn voor het volledige netwerk?

De heer Joost Germis : Het is inderdaad niet het één of het andere. Intercontinentale vluchten zijn rendabel omdat ze ook cargo vervoeren. Cargo en passagiers zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden.

De heer Francis Vermeiren : Heeft de luchthaven nog een toekomst zonder deze correlatie?

De heer Joost Germis : Dat is eerder een vraag voor BIAC.

De heer Francis Vermeiren : De vertegenwoordiger van BIAC zei dat cargo maar goed is voor 10 procent van de inkomsten van BIAC. Dat is volledig tegenovergesteld aan wat ik jarenlang heb gehoord.

De heer Joost Germis : Mochten de cargovluchten verdwijnen, dan zou BIAC meer dan alleen maar de rechtstreekse inkomsten uit cargo verliezen omdat een aantal andere activiteiten onrendabel worden of verdwijnen.

De heer Paul De Backer (vertegenwoordiger van BIAC) : Wat ik toen wilde zeggen is dat het aantal zuivere cargovluchten 10 procent van alle vluchten bedraagt. Dat heeft uiteraard niets te maken met de inkomsten.

De heer Joost Germis : Met een homecarrier is het altijd makkelijker, gezien de grote aantrekkingskracht ervan. Noch de overheid, noch de exploitant hebben daar vat op. Het hangt af van het flankerend beleid en de economische omstandigheden.

Het geïntegreerde luchthavenbeleid moet rekening houden met het sociaal-ecologisch belang, met het potentieel van de luchthaven, met het aantrekken van investeringen en binnen redelijke grenzen ook met de leefbaarheid.

Wij menen dat DHL op Zaventem moet kunnen uitbreiden. Net zoals bij de zeehavens, zou de overheid aan de Nationale Bank de opdracht moeten geven om jaarlijks een sociaal-economische evaluatie te maken van de impact van de luchthavens. Nu discussiëren we steeds op basis van verschillende cijfers die vanuit telkens verschillende standpunten worden aangemaakt.

Een flankerend overheidsbeleid voor de ontsluiting van Zaventem is al vermeld. Het GEN-BB-net moet absoluut georganiseerd worden. Er moet zo snel mogelijk een business-classverbinding worden gerealiseerd tot aan de HST-terminal in Brussel-Zuid zodat men de zakenklant en de Europese ambtenaren een betere dienstverlening kan aanbieden. Daarvoor hoeft geen nieuwe infrastructuur te worden aangelegd, een investering in rollend materieel is voldoende. Ook de HSL-verbinding moet er zo snel mogelijk komen, liefst nog sneller dan 2010 zoals vandaag gepland. Ten slotte menen we dat de afstandsparkings, die de mobiliteit voor een deel moeten ontlasten, ook in het rollend programma van de Vlaamse administratie moeten worden opgenomen.

Inzake ruimtelijke ordening en milieu sluiten wij ons aan bij de analyse van de GOM. We menen dat BIAC de kans moet krijgen om real estate te ontwikkelen om luchthavengerelateerde activiteiten maximaal aan te trekken, zoals ook in andere grote luchthavens het geval is. Zo kan men een buffer opbouwen om de grote conjunctuurgevoeligheid van luchthavenactiviteiten op te vangen. De overheid moet ook instaan voor een ijzeren voorraad aan bedrijventerreinen, wat in het verleden vaak een probleem is geweest. Het isolatieprogramma voor omwonenden moet gecombineerd worden met een bouwverbod en met onteigeningen in de zones die veel hinder hebben van de luchthaven. Het geproduceerde geluid moet een criterium zijn voor de bepaling van de impact van de luchthaven op de omgeving.

De heer Jan Laurys : Ik wil graag terugkomen op de tekst Vlaanderen logistiek platform. Er is altijd sprake van de geografische ligging en van de logistieke poorten. Heeft men al nagegaan welke effecten een uitbreiding van de Europese Unie kan hebben op de luchthaven ? Het centrum zou daardoor namelijk een heel stuk naar het oosten verschuiven.

De heer Joost Germis : Dit thema werd al bestudeerd door het Vlaams Instituut voor de Logistiek en door een aantal privébedrijven die wilden weten of hun logistieke activiteit mettertijd onderhevig zou zijn aan nieuwe concurrentie en of ze voor een stuk moesten delokaliseren. Daaruit is gebleken dat er voor de high end activiteiten, die zorgen voor veel toegevoegde waarde, nauwelijks concurrentie is, zeker niet in de eerste periode van de uitbreiding. De koopkracht zou in den beginne zeker geconcentreerd blijven in de regio van Londen over Brussel en een stukje van het Ruhrgebied naar Noord-Italië. De economische activiteiten proberen zich altijd in die regio te vestigen en meer bepaald bij de logistieke poorten in die regio.

De heer Bruno Tobback : Ik meen dat we de huidige logistieke activiteiten zeker moeten proberen te behouden. De redenering van VOKA, dat pleit voor een uitbreiding, lijkt me echter al te gemakkelijk.

Ik vraag me af of daarbij rekening werd gehouden met twee grote problemen. De logistieke sector betekent niet onmiddellijk een grote toegevoegde waarde inzake bijkomende werkgelegenheid. In deze sector is er een grote concurrentie, zeker vanuit de nieuwe lidstaten van de Europese Unie. Een sector die veel werkgelegenheid realiseert, is het transport. We moeten ons echter afvragen of een uitbreiding van het platform in de komende jaren werkgelegenheid zal creëren bij Belgische of bij Hongaarse, Roemeense of Bulgaarse transportfirma's. We hebben in ons land nu al het dichtste wegennet en de meest uitgebouwde logistiek van heel Europa. Ik vraag me af of de verkeerschaos die met een verdere uitbouw zal gepaard gaan, ons niet zal beletten om andere activiteiten aan te trekken die wel een hoge toegevoegde waarde hebben. Ik vraag me dus af of we de logistiek moeten blijven beschouwen als het grote speerpunt van de toekomstige economische ontwikkeling. Vandaag staan we sterk op dit vlak. We moeten ons evenwel afvragen of we daarnaast niet beter iets nieuws kunnen ontwikkelen. Inzake logistiek zijn de marges niet eindeloos, zeker niet in Vlaanderen.

De heer Jos Bex : Men zou hier een sociaal-economische benadering brengen en men zou het minder hebben over politieke moed of over het aanvaardbaar maken van de hinder. Ik mis in deze discussie een multimodale benadering van heel het logistieke gegeven, waarbij zowel de zeehavens als het trein- en het wegvervoer samen bekeken worden. Op basis daarvan zou men tot andere conclusies kunnen komen dan wanneer men, zoals vandaag het geval is, alleen Zaventem bekijkt. Ik had graag een socio-economische benadering gezien van Vlaanderen als logistieke draaischijf, maar dan benaderd op een multimodale manier. Daarbij moet men ook nagaan hoe de ene transportvorm activiteiten kan genereren voor de andere. Dat ontbreekt totaal in dit model.

De heer Joost Germis : De multimodaliteit van lucht- en zeehavens is al enkele keren bestudeerd. Die complementariteit is niet zo eenduidig. Sommige activiteiten gebruiken zowel de lucht- als de zeehavens. Een voorbeeld heeft te maken met de sterke afbouw van herstellende en dienstverlenende activiteiten in de zeehavens. De luchthavens compenseren die afbouw voor een stuk door de snelle levering van onderdelen en materialen. Misschien is er meer onderzoek nodig over cases als deze.

Multimodaliteit bestaat voor een stuk al in de luchthavens. Ze zijn aangesloten op de spoorweg, zij het misschien minder dan we allemaal zouden willen. Ze zijn zeker ook aangesloten op het wegverkeer. Zaventem maakt gebruik van het vrachtverkeer over de weg, al kan men bedenkingen hebben over de effecten daarvan.

Multimodaliteit in het algemeen heeft ook te maken met de manier waarop die markten georganiseerd zijn. Ze zijn nog altijd niet op elkaar afgestemd. Voor het bedrijfsleven is het niet eenvoudig om diensten aan te bieden die de verschillende vervoersvormen benutten. Er is geen geïntegreerde aanbieder en dat heeft onder meer te maken met de geschiedenis van die markten en met de liberaliseringsbeweging op die markten. Multimodaliteit heeft dus ook te maken met de organisatie van die verschillende deelmarkten.

De verkeersregulering of de capaciteitsbenutting is een dossier apart waarover de komende jaren een discussie zal moeten worden gevoerd, zowel in het bedrijfsleven als in de politiek. Daarbij dient men rekening te houden met de extra capaciteit die er nog is, bijvoorbeeld op de binnenvaart. Dat is een discussie die ons, als logistiek platform in Europa, sowieso sterk aanbelangt.

Dan was er nog een vraag over de transportsector.

De heer Bruno Tobback : Nee, het was een vraag over de logistiek in het algemeen. Op dit moment zijn we in Vlaanderen zodanig voorzien van allerlei distributie- en transportmogelijkheden dat we in een ongelooflijke verkeerschaos terechtkomen. Iedere bijkomende stap zal zeer veel beginnen kosten. We kunnen denken aan middelen om de bestaande wegencapaciteit beter te benutten, bijvoorbeeld begeleidingssystemen om een soepeler doorstroming te realiseren, aan bijkomende wegencapaciteit en aan onteigeningen, bouwverbod en isolatieprogramma's in de omgeving van de luchthaven. Hoe dichter men bij de echte maximumcapaciteit komt, hoe groter die kost wordt en hoe minder de toegevoegde waarde. Het verbaast me dan ook dat VOKA zich zo sterk toespitst op logistiek en distributie.

De heer Joost Germis : De jongste jaren wordt de capaciteit van de luchthaven van Zaventem zeker niet maximaal benut.

De heer Bruno Tobback : Overdag is de capaciteit zeker groot genoeg.

De heer Jos Bex : Er is ook betwisting over de cijfers.

De heer Joost Germis : De vraag is of we moeten blijven inzetten op logistieke activiteiten gezien de concurrentie van Oost-Europa. Ik denk dat de cases moeten aantonen welk netwerk daarvan gebruik maakt. Het gaat ook over sectoren die soms de sectoren van de toekomst worden genoemd, zoals biotechnologie, en sectoren die veel hogeschoolden tewerkstellen. Door in te zetten op logistiek, mikt men niet alleen op extra vrachtwagenchauffeurs.

De heer Francis Vermeiren : De luchthaven heeft belang voor de economie van alle deelgebieden, niet alleen Vlaanderen. De sprekers stellen nu dat 70 procent van de werkgelegenheid van de luchthaven ten goede komt aan Vlaanderen, 15 procent aan Brussel en 15 procent aan Wallonië. Zijn die statistieken gebaseerd op de woonplaats van de werknemers ? Zo ja, kloppen ze niet met de gegevens waarover ik beschik. Ik ben ervan overtuigd dat het ook alleen kan gaan over de directe werkgelegenheid. Ik vrees dat VOKA nu argumenten levert voor de idee dat de luchthaven vooral de Vlamingen ten goede komt. Dat klopt niet.

De heer Joost Germis : Het betreft inderdaad alleen de directe werkgelegenheid. De cijfers zijn

niet bedoeld om een communautaire discussie te stofferen.

De heer Francis Vermeiren : Zelfs dan bevreemden de cijfers mij. DHL stelt bijvoorbeeld veel laaggeschoolden uit het Brusselse Gewest tewerk.

De heer Joost Germis : Er is maar één manier om dat soort discussies te vermijden en dat is objectieve gegevens te laten verzamelen, bijvoorbeeld door de Nationale Bank.

De heer Francis Vermeiren : Ik pleit uiteraard voor een korte- en langetermijnvisie over onder meer de sociaal-economische evolutie, zodat de impact van de beslissingen gevolgd kan worden.

9 . De heer Rob Kuypers, adjunct CEO, SN Brussels Airlines

De heer Rob Kuypers : Een veertigtal Belgische bedrijven en een aantal investeringsmaatschappijen hebben geld bijeengebracht om SN Brussels Airlines op te richten. De oorspronkelijke investeerders hadden drie doelstellingen. Vooreerst was er het verbinden van Brussel en België met de buitenwereld. Het economisch belang van Zaventem loopt gelijk met dat van België. De investeringen zouden niet gebeurd zijn als dergelijke verbinding niet van essentieel belang geweest was voor deze Belgische maatschappijen.

Een tweede opdracht was het behoud van de werkgelegenheid na het faillissement van de vorige maatschappij. SN Brussels Airlines heeft 2.000 werknemers, maar biedt ook een toekomst aan SN Technics, Sabena Handling, dat nu overgenomen is door het Spaanse DGS, en cateringbedrijven. Alles bij elkaar zijn 3.000 tot 4.000 jobs verbonden aan onze luchtvaartmaatschappij.

SN Brussels Airlines brengt jaarlijks anderhalf miljoen niet-Belgen naar België. Het betreft zakenlui, politici maar ook toeristen. Zonder Zaventem zou het hotelwezen er anders uit zien. Brugge, Gent, Antwerpen en Brussel zouden niet floreren zonder die toeristen. Het kan niet dat de hoofdstad van Europa geen directe verbinding heeft met andere Europese hoofdsteden.

Voor een buitenlander is het onvoorstelbaar dat het probleem van de bereikbaarheid van Zaventem niet sneller opgelost wordt. Over twee jaar is het voor Antwerpenaars gemakkelijker om Schiphol te bereiken dan Zaventem. Dat is nadelig voor onze maatschappij maar ook voor de Belgische sa-

menleving. Met het Diaboloplan zou er in 2008 een en ander veranderen, maar er moet sneller worden opgetreden. Het economische belang van Zaventem moet ruimer worden gezien en de toegang tot Zaventem, bij voorkeur per trein, moet snel worden verbeterd. Anders zou het economische belang van Zaventem snel kunnen dalen.

Kortom, een hoofdstad van Europa kan niet bestaan zonder luchtverbindingen. Zonder Zaventem zou de hele Belgische economie stagneren. In plaats van het belang van de luchthaven na te gaan, zouden politici zich beter concentreren op het verbeteren van de bereikbaarheid en zo het bestaan van Zaventem verzekeren.

Vragen en opmerkingen van de leden

De voorzitter : Vreest u dat Zaventem zal verdwijnen ?

De heer Rob Kuypers : Als de bereikbaarheid niet verbetert, zal Zaventem verdwijnen.

De heer Francis Vermeiren : VOKA heeft gewezen op de verwevenheid van de verschillende luchtvaartactiviteiten. Het is duidelijk gebleken dat een luchthaven een homecarrier nodig heeft. Heeft een luchthaven echter maatschappijen nodig, die verschillende activiteiten uitoefenen ? Is het nodig dat er maatschappijen zijn die goederen vervoeren en andere die passagiers vervoeren ? Er zijn daaromtrent verschillende interpretaties.

De heer Rob Kuypers : Voor passagiers is een vorm van goederenvervoer nodig maar niet noodzakelijk. Voor DHL is een passagiersluchtvaartmaatschappij wel nodig. Dat is trouwens een van de redenen waarom DHL nooit helemaal uit Zaventem zal vertrekken. DHL kocht voorheen voor ongeveer 120 miljoen dollar laadruimte bij de commerciële maatschappijen van Europa. DHL was de grootste klant van Sabena. Die luchtvaartmaatschappijen zijn nodig voor noodzendingen of als er een cargovliegtuig te laat is. Cargomaatschappijen hebben passagiersmaatschappijen dus nodig.

Daar zit wel degelijk een symbiose. Een ander punt is dat de vliegtuigmaatschappijen die op Zaventem vliegen zogenaamde 'IATA-vliegtuigmaatschappijen' zijn, wat betekent dat de passagiers heel makkelijk tussen de maatschappijen kunnen worden uitgewisseld. Dat is een verschil met een luchthaven als Charleroi. Geen-service-airlines hebben die verbindingen niet. Voor SN Brussels Airlines is het met ons zakenmodel onmogelijk om naar Charleroi te gaan. Aan passagierskant heeft men dus een

symbiose tussen een groot aantal maatschappijen en aan cargokant werkt het voornamelijk in de richting van de passagiersmaatschappijen. Men heeft uiteraard het wegvervoer. DHL vervoerde in mijn tijd 35 procent van zijn vracht over de weg. Helaas zijn we nooit ver gekomen met het treinvervoer. Het grote nadeel van Zaventem is de slechte bereikbaarheid.

De heer Francis Vermeiren : Als u daarstraks verwees naar Schiphol wat de bereikbaarheid betreft, klopt het dat u dan in hoge mate de oplossing ziet in het openbaar vervoer ? Pleit u voor zo snel mogelijk meer treinen ? Heeft dat succes in Schiphol ?

De heer Rob Kuypers : Dat heeft succes en het is natuurlijk een makkelijke oplossing. Een andere oplossing zou kunnen liggen in de creatie van parkeerplaatsen buiten de dure gebieden en dan van daaruit iedere twee minuten een verbinding met de luchthaven. Er zijn over de hele wereld al heel wat zaken uitgetoetst die de bereikbaarheid van een luchthaven vergemakkelijken.

De heer Francis Vermeiren : Moet het inchecken gebeuren in het station van vertrek ?

De heer Rob Kuypers : Zonder bagage niet. Bagage is een kwestie van veiligheid. Wij zijn aan het overwegen om mensen van de Europese Commissie te laten inchecken op de Commissie zelf. Men kan tegenwoordig zelfs telefonisch inchecken. Er zijn heel wat mogelijkheden. Met bagage, voor de vakantiegangers en chartergangers, ligt het wat moeilijker.

De heer Jos Bex : Ik ben bijzonder blij met de uiteenzetting van de heer Kuypers. In het kader van de sociaal-economische benadering van de luchthaven naar aanleiding van de discussie rond DHL, stellen wij ons daar terecht heel wat vragen bij. De heer Kuypers heeft onderstreept hoe belangrijk het is voor de luchthaven dat wij ook een goede passagiersluchthaven krijgen. Als men over de toekomst van Zaventem spreekt, dan kan men inderdaad over de problematiek van de cargo spreken, maar het is ook essentieel om die luchthaven overdag op zijn maximaal rendement te laten draaien. Nog geen vier jaar geleden was men er niet van overtuigd dat Zaventem HST-verbindingen moest hebben. Als we iets willen doen voor de luchthaven, moeten we zorgen voor ontsluitingen. Dat zal niet alleen de dagluchthaven ten goede komen maar ook de nachtluchthaven als ze blijft bestaan. Dat komt ook de hele regio ten goede. Het is die problematiek die men versneld moet oplossen. Anders

verliezen we onze passagiers aan Schiphol, Frankfurt, Parijs en Heathrow.

10. De heer Lode Verschingel, afgevaardigde ACV

De heer Lode Verschingel : Wij gaan vooral uit van de bekommernis van de werknemers op de vloer. Dat zal zich specifiek richten op het DHL-verhaal. We constateren dat de voorkeur van DHL blijft om in België zijn mainhub te behouden en syndicaal kunnen we dat enkel maar ondersteunen. We hebben het Pegasus-plan 2012 dat spreekt over supplementair 5.000 directe werkplaatsen en nog eens 5.000 indirecte of afgeleide werkplaatsen. Wat ons bekommert als vakorganisaties is het alternatief. Als DHL beslist om naar het buitenland te trekken met zijn knooppunt of distributienet, vernemen wij dat de werkgelegenheid in Zaventem daalt met een derde tot de helft. Als DHL elders in België zou blijven, dan blijft het bedrijf stellen dat ze de zaak sluiten in Zaventem.

We hebben enkel nog een homecarrier langs vrachtzijde, zijnde DHL, die nu al met voorsprong de grootste werkgever is op de luchthaven. Die blijft inderdaad een magneetfunctie uitoefenen, al dan niet voor logistieke activiteiten, andere luchthavenactiviteiten en activiteiten die zich plaatsen rond de luchthaven omwille van onder andere de aanwezigheid van een bedrijf zoals DHL.

Momenteel werken in het sorteercentrum van DHL een 2.000-tal mensen : 1.000 arbeiders en 1.000 bedienden. Er zijn heel veel uitvoerende functies. Het percentage laaggeschoolden is 37 procent. Er werken een 300-tal allochtonen en niet-Belgische werknemers. De gemiddelde leeftijd is 33 jaar. Als we dat vergelijken met de werkloosheidsproblematiek, met name in Brussel waar 85.000 mensen geen job hebben en waar de werkloosheid momenteel 22 procent is, dan zien we dat de harde kern werklozen laaggeschoold, jong en allochtoon is. Dit is uiterekend dit soort profiel dat bij DHL ruim aan bod komt. We zien dit ook in andere bedrijven op en rond de luchthaven, bijvoorbeeld bij UPS, een concurrent van DHL. Hierdoor nemen wij als vakbond een vrij paradoxale houding aan. Wij pleiten namelijk voor precaire arbeid, zijnde deeltijdse, flexibele jobs en weekend- en nachtwerk. Het is ook de taak van een vakorganisatie om in deze flexibele, moeilijke omstandigheden ter plekke te zorgen voor de best mogelijke loon- en arbeidsvoorwaarden.

Ik wil hier nog een paar kanttekeningen plaatsen ten aanzien van de positie van DHL in het maat-

schappelijk debat. Het Pegasus-plan is er, maar naar onze smaak blijft dit een te publicitair verhaal. Wij krijgen als interne vakbond geen echte informatie, ondersteund en onderbouwd, om concreet te staven dat op termijn dit aantal werknemers echt zal worden aangenomen. We betreuren ten eerste dat als die vragen formeel gesteld worden in de Belgische ondernemingsraad, de gegeven antwoorden herkauwde perscommuniqués zijn, die iedereen al gelezen heeft in de kranten.

DHL is een van de drie poten van Deutsche Post, dat momenteel ongeveer 350.000 werknemers telt. DHL is daar de koerier- en exprespoot van, die staat voor ongeveer 170.000 werknemers. De Europese ondernemingsraad van Deutsche Post is pas opgericht en op de eerste vergadering in december vorig jaar is door de voorzitter van de werknemersafvaardiging de vraag gesteld om het overleg te beginnen rond het verhaal van de superhub die in Zaventem zou blijven of zou vertrekken. Men heeft daarop geantwoord dat die discussie binnen de Europese ondernemingsraad momenteel niet opportuun wordt geacht.

Onze kritiek luidt dat DHL alleen geïnteresseerd is in een dialoog met de federale regering en onder tussen de werknemers van het Brusselse sorteercentrum in de onzekerheid laat. Wij hebben zowel op Belgisch als op Europees niveau gevraagd naar de reden voor de werkgelegenheidstoename. Zal de werkgelegenheid groeien dankzij de sterke groei van de expres- en koeriersector ? Of zal de werkgelegenheid hier stijgen omdat DHL buitenlandse afdelingen naar België verhuist ? DHL-Deutsche Post wil immers alle vergelijkbare activiteiten van de overgenomen bedrijven integreren. Deutsche Post heeft naast DHL bijvoorbeeld ook Danzas, Van Gend & Loos en Air Express overgenomen. Dat programma is enkele maanden geleden van start gegaan. Tegen 2007 dient het afgerond te zijn.

Op het wereldhoofdkwartier van DHL te Diegem komen er een honderdtal mensen bij uit het hoofdkwartier van Danzas in Basel. DHL Parijs sluit zijn deuren, waardoor daar 300 arbeidsplaatsen verdwijnen. Integratie is onvermijdelijk, maar toch houden we ons hart vast. Een afdeling van Van Gend & Loos is van Ternat verhuist naar Opglabbeek en Eindhoven, evenwel zonder naakte ontslagen. We stellen vast dat deze verhuizingen enkel worden medegedeeld in de ondernemingsraad.

DHL moet in Brussel blijven omdat er geen alternatief is. Van afbouw zal geen sprake zijn. Men zal het sorteercentrum gewoon sluiten. We roepen

DHL op in dialoog te treden met de werknemers en de omgeving.

11. De heer Erwin De Deyn, afgevaardigde ABVV

De heer Erwin De Deyn : De rode draad van mijn uiteenzetting is de volgende : logistiek is belangrijk voor Vlaanderen, Zaventem is een essentiële logistieke poort en DHL is essentieel voor Zaventem.

Van grondstoffen wordt via allerhande tussenschakels een product gemaakt dat via allerhande andere tussenschakels bij de eindverbruiker terechtkomt. Dat kan zowel een fabrikant zijn die het product in een ander product verwerkt, als een consument. Dat speelt zich vandaag de dag af in een globaliseerde economie. In een globaliseerde economie kunnen massaconsumptiegoederen om het even waar geproduceerd worden waardoor logistiek aan belang wint. Dat is zeker voor Vlaanderen het geval.

Logistiek is meer dan alleen maar vervoer omdat elke tussenschakel voor een toegevoegde waarde zorgt. Het Europese distributiecentrum van Nike bevindt zich in Laakdal. Men verpakt er niet alleen de goederen die in het Verre-Oosten worden gemaakt, maar brengt er ook een veiligheidsbadge op aan. Het Vlaams Instituut voor de Logistiek verricht heel wat onderzoek naar de toegevoegde waarde.

De logistiek is belangrijk voor de toekomst van Vlaanderens werkgelegenheid, maar het is niet onze enige troef. We moeten tegelijk ons industrieel beleid vernieuwen. De industrie moet zich op nichemarkten concentreren omdat massaconsumptiegoederen om het even waar geproduceerd kunnen worden in onze globaliseerde economie.

Uit een recent rapport van de Vlerickschool blijkt dat tussen 1992 en 2000 meer werd geïnvesteerd in handel en vervoer dan in om het even welke sector. Liefst 60 procent van onze ondernemingen is actief in de dienstensector. Het aantal ondernemingen is in de onderzoeksperiode gelijk gebleven, terwijl het aantal ondernemingen actief in de handel met 11 procent is gestegen. De omzet in deze sector is verdubbeld. Er werd vijfmaal meer geïnvesteerd in de handelssector dan in de industriële sector.

Vlaanderens belangrijkste troeven zijn een hoge productiviteit, meertaligheid, hoge scholingsgraad en geografische ligging. Vlaanderen ligt in de blauwe banaan. Deze regio is goed voor 50 procent van de Europese koopkracht en 60 procent van het Eu-

ropese bruto binnenlands product. Na de uitbreiding van de Europese Unie volgt wellicht een verschuiving, ook al geven studies aan dat het wellicht niet zo'n vaart zal lopen. Essentieel is dat Vlaanderen in het centrum blijft van de blauwe banaan.

Andere Vlaamse troef is onze transportinfrastructuur ondanks de mobiliteitsproblemen : havens, spoorwegnetwerk, wegen, waterwegen en luchthavens. We moeten streven naar een synergie tussen de verschillende modi. De spoorontsluiting van Zaventem is ook voor cargo essentieel.

DHL creëert werk voor 2.200 mensen binnen de hub. De luchtvaartmaatschappij EAT geeft 650 mensen werk, de koerierdienst 950 en het Europese coördinatiecentrum 700. De andere filialen zijn goed voor 2.000 arbeidsplaatsen.

De indirecte werkgelegenheid, rechtstreeks verbonden aan DHL, wordt onder andere in het rapport van professor Sleuwaegen geschat op 7.000 arbeidsplaatsen waarvan 2.700 op de luchthaven zelf, de zogenaamde interdependentie. Het gros van het werk wordt 's nachts geleverd, dus er is een zekere vorm van precariteit. Dat is voor package 2 wel belangrijk. De arbeidsduur van de bedienden is 37 uur, van de arbeiders 38 uur per week. De flexibiliteit is sectoraal omkaderd en verder aangevuld met bedrijfs-CAO's, degelijke lonen en extra premies. Het betreft hier niet wat soms denigrerend hamburgerjobs genoemd wordt. Die term is trouwens ten onrechte denigrerend. Meestal bieden die jobs doorgroeimogelijkheden. Veel jongeren kiezen DHL om die reden.

Door het vertrek van DHL zullen rechtstreeks ongeveer 3.000 jobs sneuvelen bij de maatschappij en indirect 2.700 op de luchthaven. Dat betekent een zeker verlies van 5.700 jobs. De gevolgen voor andere bedrijven zijn moeilijk in te schatten. Bepaalde studies spreken over 10.000 jobs. DHL is een belangrijke logistieke pool en het verdwijnen ervan zal een impact hebben op het imago van Vlaanderen.

Het aantal jobs dat zal worden gecreëerd na de expansie van DHL is afhankelijk van vele factoren, onder meer de economische conjunctuur. Op dit ogenblik is het belangrijker dat door het vertrek van DHL minstens 6.000 banen verloren gaan.

Het ABVV denkt niet dat het realistisch is om alternatieve vestigingsplaatsen in België te zoeken. De investeringskost voor de overheid om elders een geschikte luchthaven uit te bouwen, zullen hoger liggen dan de kosten voor uitbreiding in Za-

ventem. De investeringskost voor DHL zal dan ook groter zijn. Er is daarenboven een niet onbelangrijke sociale herstructureringskost voor de overheid en DHL. Volgens onze vertegenwoordigers betekent een verhuizing immers dat slechts 20 procent van de huidige werknemers kunnen of willen aan de slag blijven in het bedrijf. Voor de anderen moet een andere oplossing gezocht worden.

Ook bij het scenario in twee fases hebben we bedenkingen. We gaan ervan uit dat DHL en Deutsche Post toch op korte termijn duidelijkheid willen. Niet het moederbedrijf zal het meest lijden onder een verhuizing uit Zaventem, maar wel de werknemers. We mogen nooit vergeten dat DHL deel uitmaakt van de Deutsche Postgroep. Heel recent is in de krant verschenen, en ook meegedeeld op de ondernemingsraad van het bedrijf, dat er hoe dan ook een subhub komt in Leipzig. Men blijft nog vaag over de grootte daarvan. Leipzig wordt trouwens meer en meer als alternatief voor Zaventem vernoemd. Het ligt in het voormalige Oost-Duitsland, in een streek met een enorm hoge werkloosheid. Ook de Duitse politieke context speelt een rol : het gaat hier immers over de Deutsche Post.

Het kan de bedoeling zijn een nieuwe subhub te maken die de overstap naar Oost-Europa kan vormen. Dat kan de basis zijn voor een nieuwe centrale hub op Europees vlak. Dat is het gevaar als er niet snel wordt opgetreden. Bij DHL houdt men zich aan de timing die vooropligt voor de gesprekken met de federale regering en dat er tegen september uitsluitsel moet zijn. We kunnen ons niet veroorloven om nog langer te wachten totdat Deutsche Post een beslissing zal nemen. Ze kunnen best op basis van een centrale hub dan Zaventem met het wereldnetwerk verder blijven werken en uitbouwen.

12. De heer Jan Vercamst, afgevaardigde van het ACLVB

De heer Jan Vercamst : Ik sluit me aan bij de sectorale benadering van mijn twee collega's, maar mijn benadering is eerder interprofessioneel. Ik verwijs daarbij naar een aanbeveling van mei 2000, die de interprofessionele Vlaamse partners vanuit de SERV hebben gedaan over het luchthavenbeleid en de noodzakelijkheid om tot een geïntegreerd en slagvaardig luchthavenbeleid te komen. Daar hebben we ook gemerkt dat er scherpe omgevingsproblemen zijn in het luchthavenbeleid wat

betreft mobiliteit en lawaaihinder, maar ook dat de aanwezigheid van een belangrijke internationale luchthaven belangrijke sociaal-economische kansen biedt voor het Vlaamse Gewest.

De sociale partners hebben duidelijk gesteld dat de luchthavencapaciteit een schaars goed is en dat daarom de ruimtelijke, economische en ecologische optimalisering toch zeer belangrijk is. Daarom hebben we vier punten naar voren gebracht. Vooreerst moet een goed onderbouwd luchthavenbeleid ondersteund worden door voldoende wetenschappelijke analyse op een gestructureerde basis. VOKA heeft ook gesproken over de sociaal-economische analyses die zijn gemaakt vanuit de Nationale Bank voor de zeehavens. Het zou interessant zijn om daarmee rekening te houden.

Ten tweede moet er een degelijke overlegstructuur komen die een slagvaardig luchthavenbeleid ondersteunt. Daarvoor verwijzen we naar een forum met de aandeelhouders. Dat is belangrijk voor de omgevingsfactoren. Ten derde moet het luchthavenbeleid vertrekken van de reële marktkansen met het oog op het realiseren van een ruimtelijke economische impact en ten vierde moet de impact van de luchthaven op de omgevingskwaliteit een essentieel onderdeel zijn van het luchthavenbeleid.

Die zaken hebben we min of meer teruggevonden in de studie van professor Sleuwaegen. Ik wil de aandacht van de commissieleden vestigen op de vraag hoe men ecologie en economie (werkgelegenheid) kan verzoenen, rekening houdend met het feit dat de economische invloed van de luchthaven zeer groot is. We hebben daarover een bescheiden standpunt. Economie en ecologie moeten kunnen worden verzoend door middel van ecologie, het duurzaam samengaan van economie en ecologie waarbij de invulling afhankelijk is van de conjunctuur. In tijden van laagconjunctuur moeten er vooral aandacht en maatregelen gaan naar economie en werkgelegenheid, met een minimum van maatregelen voor de ecologie. In periodes van hoogconjunctuur hield de balans over naar de ecologie zonder echter afbreuk te doen aan de duurzame werkgelegenheid. We vragen aan de Vlaamse overheid om een flankerend beleid te voeren en een instrumentarium voor duurzame werkgelegenheid te ontwikkelen.

Ik roep de commissieleden op om ermee rekening te houden dat op de luchthaven vooral laaggeschoolde arbeiders werken, gelet op de structuur van de werkloosheidsstatistieken.

Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Francis Vermeiren : Als men spreekt over laaggeschoolden, denkt men vooral aan DHL. Hoe zit het met de luchthaven in het algemeen ?

De heer Lode Verschingel : We kunnen daarop geen cijfers plakken. De gronddiensten vormen de kernactiviteit. Het betreft twee grote bedrijven, BGS en Avea Partner. Het gaat voor een groot stuk om operationele en uitvoerende functies en dat is grotendeels laaggeschoolde arbeid, los van het statuut van die mensen.

De heer Francis Vermeiren : Het is nuttig om daarover cijfers te hebben. In het document van het ABVV is er sprake van het cijfer 10.000, wat betreft de gevolgen van het vertrek DHL voor andere bedrijven. DHL spreekt over 7.000. Zijn dat vaste gegevens ?

De heer Erwin De Deyn : Het cijfer komt uit een rapport van BIAC, waar berekend is dat het op de luchthaven zelf en in de luchtvaartmaatschappijen gaat om 2.700 arbeidsplaatsen en indirect (in en rond de luchthaven) ongeveer 7.000.

De heer Francis Vermeiren : Om de kennis van het dossier te verscherpen is het goed dat men bij benadering een wetenschappelijk cijfer kan vooropstellen. Er is sprake van 7.000, 8.000 en 10.000, dus zal het tussen die uitersten liggen.

De heer Jos Bex : Ik pleit voor een verdere uitbouw van de dagluchthaven (tot het niveau van bewegingen zoals de heer Klees heeft gesteld). Dan kunnen we een pak laaggeschoolden aanwerven tijdens de dag. Dat wil niet zeggen dat DHL niet moet blijven, maar de mogelijkheden van de uitbouw van de dagluchthaven moeten worden onderzocht.

Verder geloof ik niet in een systeem waarbij men bij laagconjunctuur meer in de richting van economische maatregelen gaat en bij hoogconjunctuur meer in de richting van ecologische. Dat is een zeer gevaarlijk pad. Men moet proberen de lijn aan te houden en eventueel de scherpe kanten eraf te halen.

De heer Jan Laurys : Het percentage laaggeschoolden van 37 procent is niet zo hoog. Volgens een HIVA-studie over de ongeschoolde arbeid in Vlaanderen ligt de totale werkgelegenheid van laaggeschoolden van dezelfde orde van grootte. In die zin richt DHL zich niet meer op laaggeschoolden dan andere bedrijven.

De heer Erwin De Deyn : Als men het geheel van DHL-activiteiten in België bekijkt, klopt dat cijfer van 37 procent maar op de hub zelf werken meestal laaggeschoolden.

De heer Lode Verschingel : De kernactiviteit van de luchthaven is puur uitvoerende arbeid. Het gaat over sorteerders, chauffeurs, het check-inpersoneel, de stewards en stewardessen, enzovoort. De bovenbouw is bijzonder beperkt. Het is opvallend hoe groot het uitvoerende deel is bij de belangrijkste bedrijven van de luchthaven (met een beperkt kader).

De heer Jos Bex : Het is theoretisch perfect mogelijk dat DHL het hoofdkwartier op de ene plaats houdt en de pakjes- en sorteerdiensten (de logistiek) op een andere plaats.

De heer Erwin De Deyn : In dit scenario ga ik ervan uit dat alleen de hub met de vliegtuigmaatschappij verhuist. Ik ga ervan uit dat DHL met de koerieractiviteiten op de Belgische markt aanwezig zal willen blijven. Ze zullen wel op een andere manier worden aangeleverd. Dit is alleen het effect van het wegtrekken van de hub zelf.

De heer Jos Bex : We weten niet wat DHL gaat doen. Los daarvan moeten we klaar zijn om de logistieke centra uit te bouwen en dat mag voor mijn part DHL en anderen zijn. We moeten ons niet focussen op wat DHL vraagt op korte termijn ; we moeten op langere termijn zien of de uitbouw van een goed logistiek centrum niet aan de orde is. Bij het berekenen van de kosten moeten we niet alleen rekening houden met de infrastructuur maar ook met factoren, zoals de problematiek van de gezondheid, van de isolatie en de onteigeningen. In het RSV wordt gezegd dat als men de luchthaven van Zaventem op termijn leefbaar wil houden, men een goed ruimtelijk beleid rond de luchthaven moet voeren. Ik stel vast dat daar tot op vandaag weinig mee is gebeurd. Men is blijven bouwen rond de luchthaven.

De heer Erwin De Deyn : Ik kan dat alleen maar beamen. Ik heb het over de sociale herstructureeringskost die er is als DHL beslist om te verhuizen. Ik ga er nog altijd vanuit dat DHL in Zaventem blijft. Daar moeten we het nodige voor doen. Of het nu gaat over een verhuizing naar een andere luchthaven in België of naar Leipzig, doet er niet toe. Voor het merendeel van de betrokken werknemers komt een verhuizing neer op een delokalisatie. Uit een kleine enquête blijkt dat er niet veel mensen meegaan als DHL beslist naar Bierset te verhuizen. Dat zal minder dan 20 procent zijn.

De heer Jos Bex : Aanpassingswerken in Zaventem voor DHL of andere maatschappijen kunnen niet van de ene op de andere dag gebeuren. Hetzelfde geldt voor de delokalisatie van de cargo-luchthaven. Het probleem van de sociale herstructurering moet bekeken worden in een tijdsbalk. In functie daarvan is de prijs anders dan als men van vandaag op morgen sluit en naar ergens anders verhuist. Die nuance moet in deze discussie worden aangebracht.

13. De heer Lode De Witte, gouverneur, en de heer Jean-Pol Olbrechts, gedeputeerde van de provincie Vlaams-Brabant

De heer Lode De Witte : Deze problematiek is voor de hele provincie Vlaams-Brabant van het grootste belang. Het provinciebestuur probeert al zeven jaar heel nauw te overleggen met zowel de lokale gemeentebesturen, de sociaal-economische partners als de actiescomités en bewonersgroepen die bezig zijn met de problematiek van de leefbaarheid. Verder waarschuw ik ervoor om niet in de of-of-discussie te vervallen (of economische ontwikkeling of aandacht voor leefmilieu en volksgezondheid ; of een passagiersluchthaven of een cargo-luchthaven ; of logistieke of kennisbedrijven). Dat is een bedreiging voor een goed debat.

De multimodale ontsluiting van de luchthaven is van levensgroot belang. Het provinciebestuur en ook de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij proberen dat al jaren hoog op de agenda te plaatsen. Ik hoop dat het debat in deze commissie dat nog hoger kan plaatsen. We hebben soms de indruk dat er maar één ontsluitingsproblematiek in Vlaanderen is, met name in de haven van Antwerpen. We denken dat de ontsluiting van de luchthaven even belangrijk en als men kijkt naar de cijfers (economische verliesuren en dergelijke meer) minstens even belangrijk is. We hopen dat dit als dusdanig wordt erkend en dat men maatregelen neemt om daaraan iets te doen.

De heer Jean-Pol Olbrechts : De provincie Vlaams-Brabant heeft steeds het belang van de luchthaven van Zaventem als economische en sociale groeipool erkend, evenals haar rol als poort voor Vlaanderen, zoals die in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen omschreven werd. Als bron van werkgelegenheid en bedrijvigheid is de luchthaven zonder discussie dé motor van de welvaart in Vlaams-Brabant en zelfs ver daarbuiten. Anderzijds kan een luchthaven in het dicht bevolkte centrum van België en Vlaanderen niet onbeperkt groeien. De grenzen aan die groei worden bepaald door de

leefbaarheid van de omgeving. Zowel de luchthaven zelf als de bedrijvigheid in de luchthavenregio kenden grosso modo in het laatste decennium van de 20e eeuw een bijzonder sterke groei, en dat ging niet zonder groeipijnen en bijkomende druk op die leefbaarheid.

De luchthavenproblematiek kan voor de provincie Vlaams-Brabant dan ook slechts aangesneden worden in termen van duurzame ontwikkeling, waarbij een evenwicht dient bewaard of nagestreefd te worden tussen de ecologische en de economische zijde van de balans. In essentie stemt dit ook overeen met de uitgangspunten van het luchthavenakkoord van 11 februari 2000, waarin doelstellingen als de verdere ontwikkeling van de luchthaven, het vrijwaren van de werkgelegenheid en het verminderen van de geluidsoverlast, samen in een document werden geformuleerd.

Ik zal drie knelpunten behandelen. De discussie over de nachtvluchten is mede door de houding van minister Durant eind 1999 in alle hevigheid losgebarsten. Dat bemoeilijkt een definitieve oplossing. Centraal in het debat over de uitbreiding van DHL blijkt de zogenaamde standstill van 25.000 nachtelijke bewegingen per jaar uit de milieuvergunning te staan. De status van dit maximum dient grondig besproken te worden.

De omwonenden, gemeentebesturen en milieuverenigingen geven duidelijk aan dat er geen steun is voor het doorbreken van die limiet. De provincie vraagt niet de nachtvluchten af te schaffen of de luchthavenactiviteiten sterk af te bouwen, maar pleit wel voor een pakket van maatregelen om de hinder van zowel het grond- als het luchtlawaai aanzienlijk in te perken.

Het ontbreken van een coherente normering vormt een belangrijke hinderpaal voor een duurzame ontwikkeling van de luchthaven. In verschillende akkoorden tussen de federale regering, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Vlaamse regering werden de voorbije jaren afspraken gemaakt over een harmonisering van de geluidsnormen. Dat werd onder meer geconcretiseerd in het principeakkoord van 22 februari 2002. Ondertussen zijn we twee jaar verder en zijn er nog geen eensluidende afspraken. De provincieraad heeft in haar motie van 19 maart 2002 reeds aangedrongen op een concrete timing.

Inzake baangebruik en vluchtroutes kende het beleid een radicale ommezwaaai door de keuze voor een concentratiemodel in het spreidingsplan van minister Anciaux. De provincieraad heeft zich in

zijn vergadering van 17 december 2002 duidelijk uitgesproken tegen de concentratie van de nachtvluchten boven één gebied – in casu de Noordrand – en daarmee impliciet gekozen voor een evenwichtige verdeling van de hinder.

Stilaan wordt het principe van de evenwichtige spreiding van de lasten en de lusten algemeen aanvaard. Op basis van contacten met gemeentebesturen, berichtgeving in de pers en e-mailverkeer kunnen we besluiten dat de voornaamste kritiek op het spreidingsplan slaat op de overblijvende belangrijke vormen van concentratie, zowel in de ruimte als in de tijd. Zowat iedereen is het er met andere woorden over eens dat concentratie geen valabele optie is.

Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Francis Vermeiren : De heer Freddy Van Gaever stelt voor om de vluchten wel te concentreren maar elke twee weken over een ander gebied. Wat bedoelt de spreker met een spreiding in de tijd ?

De heer Jean-Pol Olbrechts : Het is niet goed om bijvoorbeeld elke zaterdagavond over een bepaalde regio te vliegen. De mensen zijn de dag daarvoor al geërgerd omdat ze de storing van hun nachtrust verwachten. Een dergelijke spreiding in de tijd is dus niet goed.

In de vorige provincieraad van 2 maart is er nog uitdrukkelijk gevraagd dat minister Anciaux of zijn afgevaardigde het laatste spreidingsplan zou komen toelichten. De provincieraad is van mening dat hij een belangrijke rol kan spelen of een relevante mening kan formuleren.

De luchthaven en DHL spelen een voorname rol in de werkgelegenheid van laaggeschoolden. Het jobaanbod is voor deze groep in de regio Vlaams-Brabant/Brussel ondermaats. Een vertrek van DHL zou die situatie alleen nog verergeren. Hiermee dient alleszins rekening te worden gehouden bij een definitieve beslissing.

De milieuvergunning van BIAC loopt af op 1 februari 2005. BIAC moet 18 tot 12 maand voor het verstrijken van die vergunning een hernieuwingsaanvraag indienen. De procedure voor de hernieuwing werd opgestart, inclusief een openbaar onderzoek in de gemeenten Machelen, Steenokkerzeel, Zaventem en Kortenberg. De bestendige deputatie dient normaliter een uitspraak te doen tegen eind mei 2004 en zal toezien op het respecteren van een evenwicht tussen economie en ecologie.

Een tweede knelpunt is het ontbreken van een omvattend ontwikkelingsplan. De versnippering van de bevoegdheden over de luchthaven vormt beslist een obstakel in het streven naar een duurzame ontwikkeling. Het ontbreken van coherentie inzake geluidsnormen werd al aangehaald. Hetzelfde geldt echter voor de ruimtelijke ordening, de weg- en spoorontsluiting, de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Het is evident dat die aspecten de ontwikkeling van een langetermijnbeleid niet bevorderen.

Het is zeker noodzakelijk te bepalen wat er niet mag op en rond de luchthaven. Doch men dient ook voor eens en voor altijd uit te maken waar men dan wel naartoe wil met Zaventem, welke prioriteiten er gelegd worden en welke keuzes gemaakt worden. De provincie Vlaams-Brabant ondersteunt daarom de idee van een omvattend ontwikkelingsplan voor de luchthavenregio, zoals dat door de Vlaamse regering reeds sedert geruime tijd in het vooruitzicht werd gesteld.

De provincie wil graag meewerken aan dergelijke initiatieven. Zowel de omwonenden, de luchthavenuitbater als de luchtvaartmaatschappijen hebben behoefte aan een stabiel milieukader en rechtszekerheid. De verklaringen die tijdens de laatste jaren werden afgelegd hebben deze stabiliteit zeker niet verwezenlijkt.

Wij mogen de concrete problematiek van DHL niet zwart-wit bekijken. Men mag niet stellen dat er moet gekozen worden tussen nacht- of dagvluchten en passagiers- of vrachtverkeer. De combinatie van deze factoren is een meer realistische benadering. De provincieraad heeft gesproken over de uitbouw van een tweede luchthaven, maar heeft dit idee verworpen. De vraag naar duurzaamheid wordt blijvend gesteld. Passagiersvliegtuigen staan ook voor een belangrijk deel in voor het goederentransport, zodat een opsplitsing niet aan te raden is.

De roep naar een grens aan de groei van de luchthaven blijft gerechtvaardigd, maar moet worden gerelativeerd. Er zijn nog veel uitbreidingsmogelijkheden voor de passagiersvluchten. De luchthaven van Zaventem scoort niet goed inzake de bezettingsgraad van de passagiersvliegtuigen. De ontsluiting van de luchthaven is een belangrijke factor om de groei van het passagiersverkeer te bekomen zonder nieuwe vluchten te creëren.

Ook communicatie is een belangrijk element. De provincie wordt voortdurend aangesproken door gemeentebesturen om een dialoog aan te gaan

zodat men een gezamenlijk standpunt kan vinden. Deze bereidheid is echter niet te vinden bij de hogere beleidsinstanties, zodat de provincie haar mening niet kan uiten. De provincie heeft reeds verscheidene keren een officieel schrijven gericht aan de bevoegde federale minister, maar krijgt geen gehoor. Actiecomités en individuen krijgen echter vlot toegang tot de minister.

Een volgend knelpunt is de ontsluiting. Wij kunnen op dat vlak moeilijk concurreren met Schiphol, Parijs en Frankfurt. De provincie heeft hierover reeds verscheidene keren haar mening verkondigd. Er is vooruitgang inzake de busontsluiting, maar er zijn nog belangrijke zaken te realiseren voor de ontsluiting van het spoor. Enkele dagen geleden werd hierover een belangrijk project naar voren geschoven. De heer Rob Kuypers heeft daarstraks gezegd dat men vanuit Antwerpen sneller in Schiphol geraakt dan in Zaventem. Het wordt hoog tijd dat men versneld de verbindingen met Zaventem realiseert om het hinterland te behouden. Eén miljoen passagiers staan in voor duizend directe en indirecte arbeidsplaatsen. Een spoorontsluiting is dus zeer belangrijk voor de regio. Een noordelijke spoorontsluiting geeft de mogelijkheid om op Brucargo een multimodaal overslagplatform voor het vrachtverkeer uit te bouwen in de vorm van een spoorluchtterminal. Deze infrastructuur dient te functioneren in een internationaal netwerk.

De provincie Vlaams-Brabant vindt dat, inzake DHL, het principe van duurzame ontwikkeling centraal staat. Er moet een evenwicht zijn tussen economie en ecologie. Een strategisch plan voor de luchthaven en haar omgeving is nodig om tegemoet te komen aan de behoefte aan een langetermijnvisie en een integrale aanpak van de luchthavenproblematiek. Er moet een afstemming komen van de geluidsnormen tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaamse Gewest, waarbij een concrete timing belangrijk is. De afspraken in verband met de ontsluiting van de luchthaven en de optimalisering van de aansluiting op het HST-net moeten stipt worden uitgevoerd. De provincie pleit, ten slotte, voor een breed overleg in verband met het spreidingsplan.

De heer Jan Laurys : De gouverneur en de heer Olbrechts hebben gezegd dat we niet in de val van polaire keuzes mogen trappen. Dat is een antwoord met een hoog CD&V-gehalte. Ik ga akkoord met de keuze tussen cargo en passagiers, maar geldt dat ook voor ecologie en economie? Men zal beslissingen moeten nemen over het aantal nachtvluchten, aangezien bepaalde actoren daarover snel duidelijkheid willen hebben.

De heer Lode De Witte : Het is duidelijk dat men knopen moet doorhakken, maar dit mag niet gelijkgesteld worden met een eenzijdige keuze tussen werkgelegenheid of hinderbeperking. Door het nemen van goede maatregelen kan men bepaalde zaken vrijwaren. De volledige vlootvernieuwing van Sabena was bijvoorbeeld zeer goed merkbaar in de regio. De groei die Sabena toen maakte, ging niet gepaard met sterk toegenomen hinder. Degelijke maatregelen die rekening houden met de economische ontwikkeling en de ecologische problemen zijn zeker te bereiken via overleg en investeringen van de betrokken maatschappijen. Persoonlijk betreur ik dat DHL zich op dat vlak te laat heeft gerealiseerd dat men als bedrijf moest investeren in de vrijwaring van hinder. Zij hebben te lang geteerd op de oude vergunningen. Dit beleid is de laatste jaren gekeerd, maar een deel van het verleden blijven zij meeslepen. Door goede maatregelen kan men echter opnieuw een balans bekomen.

De voorzitter : De federale regering heeft toegezegd in september de knoop door te hakken. Men heeft op die manier de klip van de verkiezingen kunnen omzeilen. De bal ligt bij de politici, aangezien DHL duidelijk zijn eisen heeft gesteld. Voor hen is het alles of niets. Hopelijk vindt u een oplossing die zowel de economie als de ecologie dient.

De heer Francis Vermeiren : Als we tot een verzoening van de economie en de ecologie willen komen, dan moeten we ook een basis vinden om duidelijk te bepalen van wat kan, wat moet en waar de verschillende standpunten liggen. Ik heb hier een provinciaal milieuraapport, daterend uit 2002, dat mij destijds angst heeft aangejaagd, omdat een bepaalde passage het had over de aanwezigheid van dioxines in de omgeving van de luchthaven.

Dit was in tegenspraak met de gegevens die wij hadden van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM). Ik heb toen een interpellatie gehouden in het Vlaams Parlement tegenover de toenmalige minister van Milieu om daarover meer zekerheid te hebben. Ik heb toen ook contact opgenomen met de VMM. In de omgeving van Steenokkerzeel werden dioxines afgescheiden op het ogenblik van de start, maar het bleek dat in de hele omgeving de dioxines afkomstig waren van het wegverkeer en van de verwarmingen. Ik leid dit af uit de antwoorden en ik vraag aan de heer Olbrechts of er stappen ondernomen zijn om de gegevens van de milieumaatschappijen te bundelen.

We hebben de studie van professor Annemans, de studie van professor Blokmans van de KUL en een

studie van de VMM inzake emissiemetingen in de omgeving van de luchthaven. In die laatste zit dezelfde argumentatie als in de studie van de provincie. We moeten bijzondere aandacht hebben voor emissies en luchtverontreiniging. Het heeft mij altijd verwonderd dat dat minder aandacht kreeg dan het lawaai. Ik zie in al die verschillende bronnen een tegenspraak. Zijn er initiatieven om daar duidelijkheid te creëren? Welke taak ziet u daar de provincie waarnemen?

De heer Jean-Pol Olbrechts : Algemeen kunnen wij daar een rol spelen door de informatie door te spelen die wij krijgen van onder uit. Men moet wel de mogelijkheid hebben om dat naar voren te brengen. Voor wat de dioxines betreft is dat het MIRA-rapport van de provincie Vlaams-Brabant, waarin de gegevens van het Vlaams Gewest gespecificeerd worden. De dioxines hebben voornamelijk met het wegverkeer te maken en niet met de luchthavenactiviteiten op zich.

De heer Francis Vermeiren : Uit de studie van de VMM is duidelijk gebleken dat de dioxines het gevolg zijn van het wegverkeer en de bezoedeling van de verwarmingskanalen.

De heer Jean-Pol Olbrechts : Ik meen dat in het perscommuniqué, dat daaromtrent vertrokken is vanuit de provincie Vlaams-Brabant, dat ook zo naar voren gebracht is. In die zin moet men inderdaad niet het verband leggen met de luchthaven.

De voorzitter : In september zullen de verschillende niveaus de knopen doorhakken en ze zullen dat doen op grond van dossiers. Hoe meer tegenstrijdig de onderdelen van de dossiers zijn, hoe moeilijker dat zal worden. Kan men één dossier samenstellen die de pro's en de contra's verenigt? Kan die taak door de provincie worden waargenomen?

De heer Francis Vermeiren : Uit de persberichten blijkt dat de dioxines met de luchthaven te maken hebben. Laat ons trachten om alles te globaliseren en om de juiste bedenkingen te hebben. Er zijn mensen die dat misbruiken en daarom is het goed om de inspanningen te veralgemenen.

De heer Lode De Witte : Het is een zeer terecht probleem, waarmee we in Vlaams-Brabant veel te kampen hebben, niet specifiek vanwege de luchthaven, maar vanwege alle activiteiten die zich hier voordoen. De grootste ozonconcentraties worden altijd gemeten in de stad Aarschot, maar dat heeft niets te maken met feiten in die stad. De problematiek van een uitbreiding van de nachtvluchten weegt nauwelijks op deze algemene luchtvervui-

lingsproblematiek. Het is een belangrijk probleem en het milieubeleidsplan van de luchthaven zal dat moeten opvolgen. In de toekomst moeten we dat in milieu-effectenrapporten onderzoeken. Het heeft eigenlijk maar een marginale betekenis voor de discussie voor de al dan niet uitbreiding van de activiteiten van DHL.

De heer Francis Vermeiren : Ik wilde alleen maar beklemtonen dat men de luchthaven niet met alle kwalen moet overladen.

De heer Jos Bex : Het volstaat niet dat men duurzame oplossingen wil zoeken, maar men moet er ook effectief iets aan doen. Het Bureau heeft beslist om hier enkel over de economische overwegingen te discussiëren. Op het einde van de vergadering komen nu ook de milieuproblemen naar boven. Als men een goede oplossing wil, waarbij men economie en ecologie verzoent, moet men komen tot analyses waarbij men de milieukost internaliseert in de totale kost van de luchthaven. Alleen dan zal men tot een duurzame oplossing komen. Ik betreur dat men pas nu de milieu- en gezondheidsaspecten aan bod heeft gebracht.

14. De heer Wim De Sloovere, gemeenteraadslid Zaventem, en de heer Francis Vermeiren, burgemeester van Zaventem

De heer Wim De Sloovere : Ik zal kort stilstaan bij het standpunt van de gemeente Zaventem in verband met de luchthaven en de impact op de economische ontwikkeling en de werkgelegenheid in de regio. Door de discussie over de nachtvluchten naar aanleiding van de aangekondigde uitbreiding van DHL, wordt door sommigen de economische impact van de luchthaven nogal eens onderschat. Uit recente studies blijkt dat de luchthaven goed is voor 1,5 procent van het bruto binnenlands product. De studie van professor Sleuwagen toont duidelijk aan dat de luchthaven van primair belang is voor de economische leefbaarheid van Vlaanderen. De luchthaven, niet alleen als vervoerder van personen, maar zeker en vast ook als logistieke hub. Uit onderzoek van het Vlaams Instituut voor de Logistiek blijkt dat de Vlaamse bedrijven grote overwinningen geboekt hebben in de internationale concurrentieslag door hun arbeidsproductiviteit en hun ondernemingszin, maar in de toekomst zal die concurrentieslag vooral beslecht worden door de logistiek.

De polemiek die naar aanleiding van de plannen van DHL op gang is gekomen, brengt de vraag naar de afbakening van de grenzen van de verdere

ontwikkeling van de luchthaven naar voor. Diverse studies en artikels hebben bewezen dat de capaciteit van de luchthaven op dit ogenblik niet ten volle benut wordt. Sinds september 2001 is een aanzienlijke daling van het aantal vluchten vastgesteld. Rekening houdend met het feit dat de aanwezigheid van de luchthaven is gesitueerd in bewoond gebied en ontegensprekelijk en noodzakelijkerwijze voor de omwonenden hinder met zich meebrengt, dient er bij de exploitatie van de luchthaven naar gestreefd te worden dat de hinder rechtvaardig en billijk wordt gespreid.

De essentie van het verhaal is dat op de diverse bestuurlijke niveaus een technische knoop moet worden doorgehakt, wat volgens ons moet gebeuren op de meest objectieve wijze, rekening houdend met alle factoren en de billijkheid. In deze optiek keurde de gemeenteraad van Zaventem eind vorig jaar een motie goed als reactie op het ontwerp-spreidingsplan. De hoofdpunten van deze motie blijven nog steeds gelden. Ten eerste moet het geluidsplan rekening houden met het grondlawaai in de ruime betekenis van het woord. Ten tweede moet het spreidingsplan rekening houden met een billijke spreiding voor alle Belgen. Ten derde moet het spreidingsplan rekening houden met de resultaten van het geluidskadaster. Ten slotte moet er ook rekening worden gehouden met het aspect veiligheid en daar hebben we vastgesteld dat de bevoegde minister een aantal aanpassingen heeft gedaan.

Bij het overleg moeten we steeds het macro-economische belang van de luchthaven als onweerlegbaar en levensnoodzakelijk gegeven voor ogen houden. Steeds meer negatieve berichten de wereld insturen over de Zaventemse regio is nefast voor vernieuwende economische initiatieven.

We moeten de uitbreidingsplannen van DHL op een objectieve manier benaderen. Het debat daarover is een testcase voor andere Europese distributiecentra die voor onze regio van belang zijn en die een toegevoegde waarde moeten creëren. Ze zijn niet alleen een bron van werkgelegenheid voor experts, maar zeer zeker ook voor laaggeschoolden.

De overgrote meerderheid van de Zaventemse bevolking hoopt dat de diverse overheden de nodige zin voor verantwoordelijkheid en solidariteit zullen opbrengen, zodat de toekomst van Zaventem als economische en werkgelegenheidspool gevrijwaard blijft. Dit is niet alleen voor Zaventem zelf, maar ook voor de hele provincie en zelfs voor heel Vlaanderen.

De heer Francis Vermeiren : Vanuit onze gemeente wensen wij een paar zaken duidelijk te maken.

Het eerste wat bij mij opkomt is rechtszekerheid. Wij stellen de jongste jaren vast dat het in onze regio steeds moeilijker wordt om bouwvergunningen te bekomen, omdat men gehouden is aan adviezen van onder meer het Bestuur der Luchtvaart en de diensten die betrekking hebben tot het luchtwezen. Die geven steevast en bijna blindelings een negatief advies, omdat zij dringend tot een oplossing van de milieuproblematiek willen komen. Dit heeft als gevolg dat de economische belangen geschaad worden en dat de kleine bouwer, verbouwer of hersteller geen bouwvergunning meer kan krijgen. Wij pleiten in die zin voor rechtszekerheid.

Wil men het draagvlak van de burger voor de aanvaarding van de gevolgen van de luchthaven behouden, moet voor deze problematiek van bouwvergunningen, ruimtelijke ordening en eigendomsrecht absoluut een oplossing gevonden worden. Wanneer hooggeplaatsten in de luchtvaart openlijk pleiten voor een algemeen bouwverbod in de Zaventemse regio, zouden ze moeten begrijpen dat ze daarmee het maatschappelijk draagvlak van de luchthaven ondermijnen. Wij moeten naar een perfecte symbiose, naar duidelijkheid en naar rechtszekerheid streven.

De streek als dusdanig mag niet bevroren of in één richting geduwd worden. Het is niet logisch dat men zich enerzijds verzet tegen de werking en de uitbreiding van de luchthaven, en dat het ruimtelijke structuurplan anderzijds voorschrijft dat de vestiging van nieuwe bedrijven en KMO's altijd lucht-havengerelateerd moet zijn. Het Vlaams Parlement moet hoogst dringend duidelijkheid scheppen in deze dubbelzinnige situatie.

De gouverneur verwees in andere vergaderingen terecht naar de centrale ligging van Zaventem, maar er zijn ook andere positieve aspecten. Er wordt ook voor Zaventem gekozen omdat het de eerste gemeente in Vlaanderen is, vanwege de aanvaardbare belastingschalen en de hoge productiviteit. Zaventem is in belangrijkheid te vergelijken met de Antwerpse haven. Als men in Nederland van de havens spreekt heeft men het over Amsterdam, Rotterdam en Schiphol. Dat is hier eigenlijk net zo.

Wil men de economie garanderen en het aantal passagiers verhogen, dan is het ook van uiterst groot belang te investeren in de bereikbaarheid. Het verheugt me dat de plannen voor een versnel-

de en betere bereikbaarheid via het spoor nu eindelijk concreet worden.

Men mag niet denken dat de gemeente Zaventem enkel oog heeft voor economische belangen, en niet voor de milieuaspecten. Gedurende twintig jaar heeft men aan geluidsisolatie gewerkt. Ik wil geen enkele minister met de vinger wijzen, maar ik heb nog meegemaakt dat een geluidsmetnet gedurende vijf jaar niet functioneerde omdat men niet tot een akkoord kwam met de syndicale afvaardiging over de verloning van diegene die het meetnet moest bedienen. De isolatie en de fluisterwallen werden uiteindelijk wel aangebracht, maar dat gebeurde met mondjesmaat. Vlaanderen had altijd meer plannen dan het kon realiseren en betalen.

De vervanging van de vliegtuigen van Sabena betekende een enorme vermindering van de geluidshinder. Het is belangrijk dat we beseffen, ook in het kader van de besprekingen rond DHL, dat iedere inspanning de moeite loont. Men spreekt nu onder meer over boetes. Wij willen daar als gemeente de resultaten van zien.

Heel wat berichten aangaande Zaventem zijn totaal tegenstrijdig, zo ook de gezondheidsstudies van de professoren Blockmans (KUL) en Annemans (RUG). Ik wil die onderzoeken ridiculiseren noch bagatelliseren, maar het MER voor BIAC heeft eens te meer duidelijk gemaakt dat de burger in de eerste plaats duidelijkheid wenst. Het KUL-rapport besluit dat er inderdaad een band bestaat tussen de mate van slaapverstoring enerzijds en het gebruik van slaapmiddelen, kalmeermiddelen en antidepressiva, en het voorkomen van hypertensie anderzijds. In het verslag staat evenzeer dat personen die op de luchthaven of bij toeleveringsbedrijven werken, juist minder last hebben van hypertensie, terwijl er op het vlak van gebruik geen verschil is. Die paradox neemt niet weg dat de verstoring bestaat en dat we er werk van moeten maken dat te verhelpen. Vroeger hebben luchtvaartmaatschappijen in hoge mate overdreven en dat doen ze nu soms nog. Wat we nodig hebben, is ernst, zekerheid en coördinatie. Die laatste moet gebeuren onder het gezag van de aangewezen instantie. De gemeente Zaventem pleit ervoor om de centralisering aan de provincie toe te vertrouwen. Die kan de samenspraak bevorderen.

In de regio van Zaventem zijn mensen verliefd op een vliegtuig. Ze worden bestendig geconfronteerd met wat luchtvaart betekent. Die interesse heeft twee redenen : avontuur en tegelijk ook een vorm van zekerheid. De luchtvaart is immers ook altijd

een bron van economische welvaart geweest. Dat neemt niet weg dat ik ook vrienden heb die zwaar geleden hebben onder de nachtvluchten, misschien omdat zij een andere gesteldheid hadden. Zij werden zwaar ziek door het lawaai en de milieuhinder. Dat is ernstig en valt niet te relativiseren, maar men moet stoppen met achternalopen. Het komt erop aan in eer en geweten een beslissing te nemen die ecologie en economie verzoent. Alle instanties op alle niveaus moeten voortaan op een andere manier hun verantwoordelijkheid nemen. Er moet in het streven naar welvaart en welzijn iets meer burgerzin en ernst aan de dag gelegd worden.

De heer Jos Bex : Ik ben schepen van een gemeente die iets minder last heeft van vliegtuigen. Ik behoor tot diegenen die sinds de spreiding meer en meer last hebben. Ik word om vijf uur 's ochtends wakker van vliegtuigen boven mijn hoofd en word daar ziek van. Die waren er niet toen ik grond kocht. De situatie is anders dan die van mensen die een stuk grond kochten onder aanvliegroutes en dat wisten. Zij moeten achteraf geen bezwaren uiten. Wij – ik gebruik bewust dat voornaamwoord – hebben destijds fouten gemaakt in de ruimtelijke ordening rond de luchthaven. Bij het opmaken van de balans zal blijken, dat we die fouten in de toekomst voor een deel mee zullen moeten betalen.

De vergelijking met de Antwerpse haven klopt niet, omdat die volledig onder de Vlaamse bevoegdheid valt. De luchthaven daarentegen is federaal, terwijl de omgeving Vlaams is.

De heer Francis Vermeiren : Dat is een andere politieke discussie. Onze standpunten liggen daar trouwens niet zo ver uit elkaar.

Wij zijn dringend toe aan een bestendig sociaal-economisch verslag over de luchthaven, zowel op korte als op lange termijn. Dat moet rekening houden met alle aspecten. Onze gemeenteraad dringt er ook op aan dat het probleem van het openbaar vervoer met de grootste spoed geregeld wordt.

De verslaggever,

Guy
SOLS

De voorzitter,

André-Emiel
BOGAERT