

## De affaire DHL – “Ons mooi bedrijf kapot om een beetje lawaai”

Lees de teksten in onderstaand dossier over de affaire rond DHL en de luchthaven te Zaventem. Beantwoord de volgende vragen:

- A Is de uitkomst van de affaire – vertrek DHL per 2008 en verlies van veel banen, tegenover reductie van geluidsoverlast voor omwonenden – moreel acceptabel? Maak een beargumenteerde analyse volgens het stappenplan in hoofdstuk 2.
- B Internet is een open medium waar ieder zijn of haar mening kan uiten. Toch kun je je afvragen of een site als [www.investinbiac.be](http://www.investinbiac.be) (zie tekst 4 en afbeelding) moreel wel acceptabel is. Je zou kunnen zeggen dat het te veel eenzijdige informatie geeft en onredelijk veel schade kan betekenen voor bijvoorbeeld Biac, haar werknemers en de Belgische economie. Geef een beargumenteerd oordeel hierover.
- C In tekst 4 wordt gesteld dat beslissingen in dit soort affaires te zeer beïnvloed worden door de grotere macht die bepaalde partijen hebben dankzij bijvoorbeeld hun kennis van marketingstrategie en -technologie. Ben je het daarmee eens? Geef een beargumenteerd oordeel.

### *Tekst 1*

#### **De DHL-story in data**

29 oktober 2004

**Maart 2003:** DHL vraagt twintig luchthavens of zij de mogelijkheid bieden voor het koeriersbedrijf om er een grote hub (sorteercentrum) te vestigen. Dat zou 34.000 nachtvluchten per jaar betekenen. Ook Zaventem kreeg de vraag een voorstel te doen.

**Mei 2003:** Biac antwoordt dat de gewenste grote uitbreiding niet kan op Zaventem. De twee kandidaten die op alle vereisten kunnen ingaan zijn Vatry en Leipzig.

**December 2003:** De federale regering buigt zich over het aanbod van DHL. Het bedrijf wil de mogelijkheid bekijken om toch in Brussel te groeien.

**Januari 2004:** In Gembloers beslist de regering de beslissing naar 1 september uit te stellen. DHL mag in België blijven, indien niet op Zaventem dan op een andere luchthaven. Steve Dubois wordt aangesteld als onderhandelaar.

**Juli 2004:** DHL is bereid zijn groei met 22.000 nachtvluchten per jaar te realiseren.

**21 september 2004:** Premier Verhofstadt stelt een federaal compromis voor maar zonder akkoord van de gewesten.

**28 september 2004:** Er duikt een probleem op rond het lawaaiërig vliegtuig *MD11*. De regering wil maar vier vluchten toestaan, DHL heeft er zestien nodig. Minister Vande Lanotte zegt bewijzen te hebben dat DHL had toegezegd, het bedrijf noemt het een misverstand.

**20 oktober 2004:** DHL maakt bekend dat het bij gebrek aan akkoord met de overheid zijn sorteercentrum op Zaventem vanaf 2008 afbouwt. 1.7000 banen gaan verloren.

*Tekst 2*

## **Publicatie van de Bond Beter Leefmilieu**

14 januari 2004

*Bewonersgroepen actiefrondom Zaventem, Oostende, Deurne, Charleroi, Chièvres en Bierset eisen gezamenlijk inspraak in luchthavendossier: verplaatsen van nachtelijke charters naar regionale luchthavens is geen duurzame oplossing*

Gisterenavond besloten de bewonersgroepen actief Zaventem, Oostende, Deurne, Charleroi, Chièvres en Bierset – samen met de vier gewestelijke milieufederaties BBL, IEW, IEB en BRAL – vanaf nu gezamenlijk inspraak te eisen rond het luchthavendossier. Zij vragen dringend dat een globaal luchthavenbeleid wordt uitgewerkt voor gans België, met dezelfde geluidsnormen voor iedereen. Het is zeer de vraag of er nog ergens in België voldoende ruimte is voor nog meer nachtvluchten of voor een activiteit van een megacarrier. Het gaat niet op dat weer eens overhaast beslissingen worden opgedrongen aan de bevolking onder druk van één bedrijf.

Op de speciale ministerraad van 16 en 17 januari staat – zoals bekend – het dossier van de nachtvluchten en de uitbreiding van DHL hoog op de agenda. Rond Zaventem is nu al de grens van de leefbaarheid overschreden en dit zowel voor de dag als voor de nacht. Specifiek voor de nachtvluchten zit men reeds ver boven het quotum van 25.000 nachtbewegingen, tenminste wanneer de internationaal en Europees algemeen aanvaarde definitie van de nacht (van 23.00 tot 07.00 u.) wordt gehanteerd. Dan tellen we 's nachts 36.000 bewegingen i.p.v. de 21.000 die er zijn op basis van de gemanipuleerde definitie van de nacht (van 23.00 tot 06.00 u.). Maar ook het voorstel om de nachtelijke charters die vanuit Zaventem vertrekken te verschuiven naar het nachtregime van regionale luchthavens – om aldus DHL ruimte te geven om 's nachts uit te breiden – is volgens ons geen duurzame oplossing. Alle bewonerscomités uit Zaventem, Oostende, Deurne, Charleroi, Chièvres en Bierset kanten zich samen met Bond Beter Leefmilieu (BBL), Inter-Environnement Wallonie (IEW), Inter-Environnement Bruxelles (IEB) en de Brusselse Raad voor het Leefmilieu (Bral) tegen een dergelijke nepoplossing. Zij vragen dringend dat een globaal luchthavenbeleid wordt uitgewerkt voor gans België, met dezelfde geluidsnormen voor iedereen. Het is zeer de vraag of er nog ergens in België voldoende ruimte is voor nog meer nachtvluchten of voor een activiteit van een megacarrier. Het gaat niet op dat weer eens overhaast beslissingen worden opgedrongen aan de bevolking onder druk van één bedrijf.

Ondertekenaars:

*Vier gewestelijke milieufederaties*

Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen vzw, koepel van milieuverenigingen

Inter-Environnement Wallonie

Inter-Environnement Bruxelles

Brusselse Raad voor het Leefmilieu

*Zaventem*

25 aiR  
Actie Noordrand  
AWACSS (Wezembeek - Oppem)  
Brussel Air Libre Bruxelles  
BUTV Zaventem  
Daedalus  
Leefbaar Diegem  
Milieuraad Steenokkerzeel  
Sterrebeek 2000 vzw  
Wake Up Kraainem  
Wakker Tervuren  
Zonezes

*Oostende*  
Wiloo

*Deurne*  
VAT

*Chièvres*  
Icare

*Charleroi*  
Arac

*Bierset*  
Netsky

*Tekst 3*

## **Ons mooi bedrijf kapot voor een beetje slaap** *NACHT VAN DE HARDE WAARHEID OP DE GEDOEMDE HUB*

22 oktober 2004

Ze hadden de bui zien hangen. Maar als ze te horen krijgen dat twee op de drie banen voor de bijl gaan, krijgen de DHL-werknemers een mokerslag. Regering, directie en omwonenden moeten het ontgelden. “Zo'n mooi bedrijf wordt kapotgemaakt voor de slaap van enkele gezinnen.” Verslag van een nacht bij DHL.

**21.30 uur:** Kort voor de speciale ondernemingsraad bij DHL breekt een hevig onweer los boven Zaventem. De brandweer moet naar het bedrijf uitrukken voor wateroverlast. Daarmee was de toon gezet: er hing onheil in de lucht. **23 uur:** De afgevaardigden en de vakbondsleiders gaan binnen, met lood in de schoenen. Zij zijn op het ergste voorbereid. Aan de deuren van het gebouw heeft tussen de perslui ook Bert Verhoogen postgevat. Hij was ooit de meest strijdbare afgevaardigde, maar werd in mei 2003 ontslagen. “Een streek van Deutsche Post. Ze wilden me weg om de handen vrij te hebben. Ook voor wat er nu gebeurt.” **23.15 uur:** De eerste onheilstijding dringt door. Via een sms'je aan Verhoogen laat Viviane Van Kerckhoven, secretaris van de ondernemingsraad, weten dat er “massaal jobverlies

aankomt tegen 2008". Het wordt menens. "t Is gedaan", zegt Verhoogen tegen elke DHL-werknemer die nog aankomt, "pak een schep en delf uw graf". Daarna blijft het nagelbijtend wachten op meer nieuws. De krantenjongens vrezen voor hun deadline. **23.50 uur**: Een bus met de spelers van Werder Bremen komt de luchthaven opgereden. Ze hebben net Anderlecht met 1-2 verslagen. Het is dan wel niet Leipzig, maar de Duitsers winnen, alweer. **24 uur**: De vergadering zit erop, de vakbondsmensen verlaten het gebouw. Enorm aangeslagen, maar stilzwijgend. "Geef ons de kans eerst de werknemers in te lichten", houden ze de pers af. Toch lekt er links en rechts iets uit. 1.300 banen sneuvelen. Dat is twee op de drie. Ook luchtvaartmaatschappij EAT en de inlandse koeriersdienst delen in de klappen.

**0.45 uur**: Uit gebouw 3, waar de grote sorteerband staat, stromen ze naar buiten. De honderden werknemers om wie het allemaal gaat. Ze zijn op de hoogte gebracht en dat komt hard aan. Op hun gezichten verslagenheid, vertwijfeling, ongeloof, woede. Sommigen houden zich kranig, anderen laten de tranen de vrije loop. "Ergens voelde je het wel aankomen maar het blijft een mokerslag", zeggen ze.

Ze zijn een van de vele DHL-paren en dus komt de klap twee keer zo hard aan voor Anna Rossenbacker (47) en Jean-Paul Meert (34) uit Scherpenheuvel. "Dit is een mooi bedrijf dat ze kapotmaken voor een handvol gezinnen die klagen over hun nachtrust. Ze weten toch dat er lawaai is als ze hier komen wonen? Het was beter opgelost zoals in Doel of Bierset, met onteigeningen." "Maar we doen de vier jaar uit, we blijven tot de laatste minuut", zegt Jean-Paul, "dit is een droomjob."

Christa Brugmans (28) uit Bekkevoort staat er even beteuterd bij, met haar dikke buik. "Ik werk hier negen jaar, mijn man zes jaar. En dan gebeurt dit, net nu ik zwanger ben. Maar ik blijf knokken. Voor mijn baan. Aan een gouden handdruk denk ik niet. Dat geld stroomt toch terug naar de regering." **0.50 uur**: De eerste voetzoeker knalt. "De regering, allemaal klootzakken," roept een boze vrouw. Het jobs, jobs, jobs van Verhofstadt wordt geparafraseerd tot: flop, flop, flop. Of: dop, dop, dop. Naast de regering moeten ook de bedrijfsleiding en de omwonenden het ontgelden. "De directie heeft ons aan het lijntje gehouden. Dit plan hebben ze niet in één dag klaargestoomd. Dit lag klaar in de lade", zegt voorman Joris Welters van de vakbond ACV. "Voor ons gaat het om de 1.300 slachtoffers", vult zijn ABVV-vakbondscollega Johan Lievens aan "we hebben vijf weken achter de feiten aangehold, maar nu weten we waar we staan." De afgevaardigden gaan niet zomaar in op de uitnodiging van de directie om vrijdag, ergens in Mechelen, de sociale gesprekken te beginnen, in het kader van de wet-Renault (wet die de procedure regelt bij bedrijfssluitingen). "We moeten gaan praten, maar op onze voorwaarden", zegt Viviane van Kerckhoven. **1 uur**: De massa beweegt zich, als in een dodenmars, naar de vertrekhal van de luchthaven. Ze kruisen niet-begrijpende toeristen die net met een nachtelijke charter van vakantie zijn teruggekeerd. Vanop de promenade spreken Sigrid Morren (ACV) en Hicham Boushaba (ABVV) de groep toe. Echt voorbereid zijn ze niet. Een megafoon ontbreekt. Maar ze worden gehoord. Willen jullie acties, vragen ze, nogal overbodig. De respons: "We gaan DHL pijn doen. Het moet hen geld kosten. Laten we de luchthaven lamleggen! Brussel platgooien!"

"Laten we het gestructureerd houden", zeggen de twee délégués, "we komen elke nacht werken en pas vanaf twee uur gaan we tot actie over. Zo behouden we loon en houden we het langer vol." De nuchterheid regeert: niemand stelt een bezetting of een staking tot de finish voor. "En dan gaan we nu de toegangsweg naar de luchthaven blokkeren." **2 uur**: Een groep manifestanten is naar de rotonde onder het viaduct naar de terminal opgetrokken. De politie sluit de weg af om de betogers te beletten richting Brussel te trekken. Wie met de auto weg

wil – veel DHL-personeel, journalisten en enkele late vliegtuigreizigers – staat hopeloos vast. Te voet slagen de militanten erin de Ring te bereiken en urenlang te versperren. De vrachtwagens van de *just in time*-economie komen even tot stilstand. “We gaan de boel geen twee weken lang saboteren”, zegt Viviane Van Kerckhoven, “maar een gerichte, pijnlijke actie, dat mogen ze vanaf nu elke dag verwachten.”

#### *Tekst 4*

### **Buurtcomités winnen het van vakbonden**

22 oktober 2004

BRUSSEL - Dat DHL niet uitbreidt, is een overwinning voor de buurtcomités. En een nederlaag voor de vakbonden.

Politiek België is gevoelig voor het argument nachtlawaai. Dat is ooit anders geweest. Groepen als Wakker Tervuren ageerden lang voor het jaar 2000 tegen de vliegtuigen boven hun hoofd, maar ze kregen hun zaak amper op de politieke agenda.

Tot de vorige regering-Verhofstadt de nachtvluchten ging concentreren, om ze daarna weer te spreiden. Plots stonden her en der actiecomités op. En niet de eerste de beste. Een professioneler buurtcomité dan bijvoorbeeld Daedalus in de noordrand had ons land nog niet gezien. Aan het hoofd staat Erik Tamboryn, voorzitter van het Belgisch Direct Marketing Verbond. Hij, en enkele van zijn medestanders, kennen hun weg in de media zeer goed. Zijn vrouw is dan weer een uitstekende juriste en voorts vinden we bij Daedalus ook een arts terug. Kortom het comité wist hoe het de media moest bespelen: met ludieke acties (een cd, geluidssirenes, ballonnetjes en kindertekeningen) maar ook met doorwrochte studies over de impact van nachtlawaai op de gezondheid. Daedalus kende ook de weg naar de rechtbank en naar de politiek.

Toen het concentratiemodel werd opgeborgen en meer nachtvluchten over de Oostrand gingen, doken daar de actiegroepen op. Even slim, even goed georganiseerd. Lees bijvoorbeeld de site [www.investinbiac.be](http://www.investinbiac.be) (zie afbeelding hieronder), een site die buitenlandse investeerders wil ontraden om hun geld te steken in de nationale luchthaven. Tegen al dat geweld leken de vakbonden klein grut. Ze hebben gevochten voor jobbehoud met een actie aan de deuren van CDH (Centre Démocrate Humaniste; politieke partij), met gesprekken met premier Verhofstadt of zijn Brusselse tegenhanger Charles Picqué, ze hebben even de luchthaven lamgelegd. Maar ze maakten minder indruk. Tegen *wakkere* burgers en het lawaai dat zij konden maken, stonden ze machteloos.

De bonden zelf zitten met de handen in het haar. Rik Vermeersch (BBTK): “80 tot 85 procent van de mensen vindt jobs belangrijker dan nachtlawaai. Toch denkt de Wetstraat (= regering) daar anders over en zoekt ze een onnozel obstakel – de MD11 – om de zaak te kelderen.” Hij wijst erop dat de comités niet eens zo'n grote achterban hebben. “Ze hebben een betoging georganiseerd. Geen duizend mensen waren er.” Misschien is het niet alleen de kwantiteit die telt. In Brussel ageren de comités het hardst in de chiquere regio's, waar MR (Mouvement Réformateur), CDH en Ecolo (Écologistes confédérés pour l'Organisation de Luttes originales) de PS (Parti Socialiste) er nog wat onder kunnen houden. Ook dat telt.

<a href="#">Home</a>	<a href="#">Residents Associations</a>	<a href="#">Main actions of citizens</a>	<b>Invest in BIAC ?</b>	<a href="#">Critical Reports</a>	<a href="#">Live sound level measurments</a>	<a href="#">Exit and go to BIAC</a>
----------------------	--	--	-------------------------	----------------------------------	--	-------------------------------------

**You might consider investing in BIAC because the difficult economical environment invites you to develop your core business.**

**Before taking any decision YOU SHOULD KNOW THE FOLLOWING:**

**BIAC investment risks:**

- [15 legal challenges](#) this year against BIAC's operations at Zaventem Airport.
- Massive liabilities for compensation for environmental and social damages caused by the re-routing of aircraft at Zaventem.
- Potential claims for death and illness due to BIAC's operations (refer to the "[Annemans Report](#)")
- [Legal challenges](#) to BIAC's environmental permit launched by the Brussels Government, Residents' Associations and Environmental groups
- [Further legal challenges](#) are in preparation against BIAC's non respect of European Law, basic human rights and for repeated breaches of [World Health Organisation norms](#), Brussels noise limitations and environmental laws.
- [17.000 residents](#) have demanded (via petition) a stop to the growth of BIAC's activities at Zaventem.
- [10.000 angry demonstrators](#) in the streets to oppose nightflights and BIAC's mismanagement of Zaventem
- [Public demonstrations are increasing against DHL](#), one of BIAC's biggest clients
- Investment in Zaventem's infrastructure is incapable of producing a viable return, especially following the recent collapse of Sabena and charter operators, and the loss of traffic to Schiphol and Paris CDG.
- Increasing demands for Zaventem to be limited to a "City Airport" serving only European day and passenger traffic.

[www.investinbiac.be](http://www.investinbiac.be)

*Tekst 5*

## Het communiqué van de regeringen "We betreuren de beslissing"

22 oktober 2004

De federale, Brusselse en Vlaamse regering hebben samen een communiqué opgesteld waarmee ze reageren op de beslissing van DHL.

We hebben kennis genomen van het antwoord van DHL dat deze morgen werd overgemaakt. De federale, Brusselse en Vlaamse regering betreuren de beslissing van DHL om niet in te gaan op de gevraagde bijkomende inspanningen met betrekking tot het terugdringen van de geluidsoverlast die de expansie met zich brengt. Het feit dat DHL enerzijds geen garantie kan bieden voor de vervanging van de MD11-toestellen tegen 2011 en anderzijds de verdere expansie enkel wenst te realiseren met de grotere toestellen met een geluidsuitstoot van QC (Quota Count; norm voor geluidsproductie) kleiner of gelijk aan 8, maakte de expansieplannen onmogelijk.

De federale, Brusselse en Vlaamse regering nemen akte van de beslissing van DHL om zijn activiteiten en de tewerkstelling in Zaventem te vrijwaren tot 2008, alsook de uitbreiding van zijn administratief hoofdkwartier verder te consolideren.

De federale regering heeft aan Biac (Brussels international airport company) gevraagd de verdere ontplooiing van alternatieve activiteiten met een groot tewerkstellingspotentieel op de luchthaven te onderzoeken. De Vlaamse regering zal door middel van concrete maatregelen bijkomende inspanningen leveren om de ontwikkeling van bijkomende economische activiteiten te bevorderen.

*Tekst 6*

## **Wat is DHL van plan en waarom?**

22 oktober 2004

Omdat de Belgische regering en de gewesten niet aan de eisen van DHL tegemoetkomen, start het bedrijf de bouw van een intercontinentale hub in het Duitse Leipzig of het Franse Vatry. Die zou op proef draaien in 2007 en in 2008 volledig in werking treden.

De activiteiten van de Zaventemse hub blijven zoals ze vandaag zijn tot 2008. De federale regering garandeert een stabiel nachtvluchtenregime.

Vanaf 2008 wordt Zaventem een regionale hub. Voor DHL Aviation (het sorteercentrum) zou dat het aantal bedienden doen dalen van 922 naar 522 of 322. Het aantal arbeiders zou van 1.074 dalen naar 424 of 324. Voor EAT (de luchtvaartmaatschappij) zou het aantal werknemers op Zaventem dalen van 650 naar 315. In totaal zijn dat 1.700 banen die maximaal verdwijnen. De personeelsvermindering zou al in 2008 plaatsvinden.

De intercontinentale hub op Zaventem ontwikkelen, had 1.400 rechtstreekse, nieuwe banen kunnen opleveren.

Een nieuwe intercontinentale hub was nodig omdat de capaciteit met 5 procent per jaar groeit en Zaventem dan tegen 2007 aan zijn plafond zit.

Het bedrijf klaagt erover dat de regelgeving de jongste jaren in België voortdurend gewijzigd werd. Dat creëerde een instabiel kader waardoor investeringen op lange termijn moeilijk werden.

DHL besliste Zaventem te laten vallen omdat er te veel obstakels waren. Er bestond geen politieke consensus over het aantal nachtvluchten, noch over het spreidingsplan, noch over de verlenging van start- en landingsbaan 25L.

De limiet van de toegelaten quota count (QC) per toestel werd op 8 gelegd vanaf 2011 zonder uitzondering, zodat de MD11 (QC 11), nodig voor de langeafstandsverbindingen niet gebruikt kon worden. DHL wilde ook voor korte afstand grote toestellen met hogere QC inzetten om capaciteitsredenen.

Het bedrijf had geen datum noch een belofte dat er geluidsisolatie zou doorgevoerd zou worden.

DHL zegt nochtans toegevingen te hebben willen doen. De regering kreeg tien maanden extra om een voorstel te doen. Het hub-plan werd uitgesteld van 2007 naar 2011, omdat dan pas de

nieuwe site aan de andere kant van Zaventem klaar was geweest. Het aantal gewenste vluchten zakte van 34.000 naar 22.000. Er werd afgezien van het gebruik van een B-747. De Airbus A300 zou vroeger vervangen worden en de MD11 “zo vroeg als mogelijk”.

De keuze tussen Leipzig en Vatry wordt binnen twee tot drie weken genomen, zo luidt het. Eerder was verteld dat het nog tot zes weken kon duren.

Het plan heet NOPR-A Pegasus en maakt deel uit van het Star-programma waarmee Deutsche Post, eigenaar van DHL, zijn activiteiten wil herstructureren. De eerste keer dat de naam Pegasus opdook, was met het plan dat omstreeks Kerstmis 2003 opdook. Daarin vroeg DHL geen enkele beperking inzake aantal nachtvluchten en vliegtuigtypes. Het werd door de regering en Biac als onhaalbaar afgevoerd. In juli 2003 werd het vervangen door het Foxtrot-plan, dat volstond met 22.000 nachtvluchten. Dat was de basis voor het federale voorstel, dat het nooit gehaald heeft.

*Bronnen (bewerkt):*

Tekst 2: <http://www.bblv.be> 14 januari 2004

Overige teksten: *De Standaard*, 2004