

## INTERVIEW. Groei en stilte rijmen niet

Xavier de Buck en Roland Steisel van DHL over de mislukking

(*De Standaard*, 29/10/2004)

DIEGEM – “De regering legde steeds meer beperkingen op om de gewesten over de streep te trekken, maar dat botste met ons bedrijfsplan.” Xavier de Buck en Roland Steisel hoeden zich voor een polemiëk over het DHL-debacle maar ze kunnen niet om deze vaststelling heen. “De politici wilden groei en stilte, maar die twee rijmen niet.”

Een week na de bekendmaking dat DHL afbouwt, en een dag voor de Mars voor Werk, zeggen Xavier de Buck, commercieel directeur van DHL Benelux, en Roland Steisel, bevoegd voor externe zaken, “niet in polemiëk te willen gaan met de regering.”

Evenmin willen ze “olie op het vuur gieten”, gelet op de gespannen sociale toestand. Maar tegelijk leggen ze gretig hun versie van de feiten uit. “Niet om gelijk te halen. Je kunt de klok toch niet terugdraaien”, zegt de Buck.

Steisel heeft er een dik dossier bijgehaald en verwijst voortdurend naar documenten, brieven, nota's.

“Veel van die dingen hebben we vertrouwelijk gehouden maar als er documenten in de openbaarheid gegooid worden om ons de zwartepiet toe te schuiven dan willen we wel een boekje opendoen.”

**- Uit jullie rondvraag bij Europese luchthavens bleek dat Zaventem de groei niet aankon. Waarom dan nog die moeite doen?**

*De Buck:* Het is de regering die ons na de ministerraad van Gembloers in januari gevraagd heeft Zaventem een kans te geven. We hebben ons project negen maanden uitgesteld en een poging gedaan om ons groeiplan te herschrijven met 22.000 in plaats van 34.000 vluchten per jaar. Wij hadden immers een voorkeur voor Zaventem.

*Steisel:* We zitten hier al twintig jaar goed. We vinden er personeel, het klimaat is er uitstekend. Van alle internationale luchthavens is Zaventem 's nachts het minst gesloten wegens mist. De onderhandelingen met de regering verliepen constructief. Tot half september. Dan werd het een zaak van de verschillende regeringen onderling, en werden wij er niet meer bij betrokken.

**- En dan gaat het fout?**

*De Buck:* Om de gewesten ter wille te zijn werden de eisen steeds strenger de geluidseenheid ging van Quota Count (QC) 12 naar 8, het totale aantal nachtvluchten van 28.000 naar 25.000, de (lawaaiërige, *red*) MD11 moest eruit. En dat zonder ons te consulteren. De politici streefden naar een compromis maar verloren ons bedrijfsplan uit het oog. Ze wilden stilte en groei, maar die gaan niet samen.

**- Minister Vande Lanotte toonde mails om te bewijzen dat er op 14 juli een akkoord was om het aantal MD11-vluchten te beperken tot vier.**

*Steisel:* De brief waar hij naar verwijst maakt melding van , "in de toekomst". Dat slaat op de nabije toekomst, niet op 2011, het jaar waarin onze hub operationeel wordt. Een ongelofelijk misverstand? Op 14 juli hadden we een simulatie voorgelegd met de twee scenario's: groeien of krimpen. In het groeiscenario staat duidelijk: maximale QC van 12, dus mét de MD11. De regering heeft altijd geweten dat we voor onze hub 16 bewegingen met de MD11 nodig hadden. Halverwege september heeft ze trouwens een ontwerp van overeenkomst met de gewesten opgesteld waarin sprake is van 30.000 nachtvluchten en een QC van 12.

*De Buck:* Wij kunnen ons niet van de indruk ontdoen dat de regering in termen van een krimpscenario dacht, maar de groei niet wilde opgeven.

*Steisel:* De enig mogelijke conclusie was: er is geen draagvlak voor een intercontinentale hub in België. Wij zijn even teleurgesteld als ons personeel.

*De Buck:* De kwestie van de MD11 is misbruikt. Het was maar een van de dingen die niet opgelost waren.

**- Zoals?**

*Steisel:* Er worden beperkingen opgelegd aan de toesteltypes, aan de vliegoperaties maar inzake ruimtelijke ordening gebeurt er niets. Er worden huizen bijgebouwd in de vliegroutes, er is geen isolatie. Het spreidingsplan is ook een van de redenen van de mislukking omdat het onteigeningen en isolatie onbetaalbaar heeft gemaakt. De overheid heeft helaas geen langetermijnvisie op deze luchthaven.

*De Buck:* De regering had een algemeen kader moeten opleggen. Dat kan via het aantal vluchten of de totale geluidsquota. Maar ons zeggen met welk vliegtuig we hoeveel bewegingen mogen doen, dat ging te ver.

**- DHL heeft gekozen voor Leipzig. Hoeveel keer hebben we dat niet „uit goede bron" vernomen?**

*De Buck:* (zucht) En toch klopt het niet. We hadden Zaventem al lang kunnen opgeven maar we zijn ervoor blijven vechten. De keuze voor een locatie voor de hub is strategisch. Dat Leipzig subsidies krijgt is niet doorslaggevend, het maakt hooguit het verlies goed omdat het naar daar verder vliegen is.

**- De vakbonden ijveren voor behoud van werkgelegenheid. Ook na 2008.**

*Steisel:* We mogen de mensen geen valse hoop geven. We komen niet terug op de beslissing om met een grote intercontinentale hub te werken. De vele subhubs waren te duur.