

De facto komt de nieuwe beheersovereenkomst neer op de consolidatie door de Vlaamse Gemeenschap om 25 jaar lang jaarlijks miljoenen euro's aan subsidies en dotaties uit te betalen aan de 3 regionale luchthavens, uitgebaat door de Fransen. De Vlaamse overheid blijft (financieel) verantwoordelijk voor de luchthaveninfrastructuur en voor het bijpassen van de jaarlijkse exploitatieverliezen, mits de goedkeuring van de Europese Commissie. Europa kan inderdaad nog roet in het eten gooien, want als het van Europees commissaris Joaquim Almunia afhangt, moeten alle regionale luchthavens financieel rendabel worden of ze moeten verdwijnen...

Meer dan 30 jaar lang bleek het commercieel uitbaten van de regionale luchthavens in dit land een financieel debacle. Geen markt, geen potentie, geen belangstelling, geen toekomst. Maar onder leiding van minister Crevits werd de belofte aangegaan met de enige kandidaat-overnemer, de Franse privéfirma Egis Projects, om 25 jaar lang een "exploitatie subsidie" toe te kennen, zodat deze Franse firma garanties krijgt dat ze in Vlaanderen "winst" zal maken. Hiervoor werd een nieuwe beheersstructuur bedacht om de financiële stromen in goede banen te leiden. Zo zou de luchthavenontwikkelingsmaatschappij (LOM) als overheidsagentschap financieel instaan voor de optimalisatie van de infrastructuur (dus voor de ondertunneling van de Krijgsbaan van Deurne, de uitbreidingswerken in Wevelgem, etc...). Alsof een betere infrastructuur in Deurne, Wevelgem en Oostende de problemen zouden oplossen. De luchthavenexploitatie maatschappij (LEM) neemt als privaat bedrijf de commerciële uitbating (zij het met overheidssubsidies) voor zijn rekening.

### **Alternatieve beheersstructuur voor luchthaven Wevelgem**

Tijdens de onderhandelingsperiode kwam aan het licht dat de kosten-batenverhouding van de hervorming van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem "minder gunstig" was dan verwacht (sic). De situatie van de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem is uitzonderlijk omdat ze beheerd wordt door de West-Vlaamse Intercommunale (WIV). De gronden zijn eigendom van lokale partners en van de provincie West-Vlaanderen. Daarom is voor deze luchthaven een alternatieve beheersstructuur uitgetekend. De details daarvan worden de komende maanden uitgewerkt.

Dat de kosten-batenverhouding van het vliegveld van Wevelgem minder gunstig was dan verwacht, zal niemand verbazen.

De trafiekcijfers zijn al jaren in dalende lijn. De cijfers voor het eerste halfjaar 2013 liegen er niet om.

- **Zakenvluchten:** Het aantal **zakenvluchten** ligt één vierde lager dan het voorbije jaar en met hooguit een 20-tal zakenpassagiers per dag, kun je Wevelgem bezwaarlijk een "zakenvluchten" noemen.

- **Medische vluchten:** Zo ook gaat het met het segment van de fameuze "**medische vluchten**". In 2012 werden in totaal **115** medische vluchten uitgevoerd (en niet "ca. 150" zoals overal te lezen staat, zelfs in het officiële verslag van de Raad van Bestuur; dat is een overdrijving met 30% !). Maar een kleine analyse brengt ook hier meer duidelijkheid:

Het gaat volgens de directie om "hospital flights" naar diverse Europese landen en om "hospital flight toestel positionings" naar/van Brussel, Antwerpen, Lille, Liège. Dit zijn lege vluchten die uitgevoerd worden in het kader van het overbrengen van een orgaan, een arts of een gekwetste. De precieze soort (transplantatie, artsen, materiaal,...) wordt angstvallig geheim gehouden "omwille van de privacy".

Wel noteren we dat het overvliegen van een couveuse voor een pasgeborene (het bedje/apparaat dus!) ook gezien wordt als een spoedeisende medische vlucht en dat de

tijdelijke overbrenging van een gespecialiseerde arts dat ook is. (Waarom is dit geen zakenvlucht? Klinkt minder sympathiek wellicht!)

De WIV zal nooit de precieze details van de medische vluchten vrijgeven, omdat hieruit zou blijken welke marginale bezigheid de échte medische vluchten wel zijn. Het zijn er amper enkele op een maand!

De vraag blijft natuurlijk of die enkele medische vluchten het openhouden en rechthouden van dit vliegveld kunnen verantwoorden.

- **Vrachtvervoer:** Sedert 2008 is het vervoer van “hoogwaardige cargo” zo goed als op nul gekomen. Van de hub naar Engeland is al lang geen sprake meer.

- **Helikopters:**

Momenteel bestaat ruim 20% of één vijfde van alle trafiek uit helikopterbewegingen: scholing, doop, vrije tijd,...

Deze helikopteractiviteiten gebeuren grotendeels op illegale basis, want de betrokken firma's beschikken niet over de nodige vergunningen.

Alleen STB Copter heeft een aanvraag ingediend bij de Deputatie en een vergunning gekregen voor 20 bewegingen per dag... Op het einde van augustus wordt de uitspraak in beroep bekendgemaakt. Heli-Business, Air Technologie en andere bedrijven hebben hetzelfde probleem, maar reageerden alsnog niet. Ook zij dreigen geen of een heel beperkte vergunning te bekomen.

- **Tewerkstelling:**

In het jaarboek van de WIV lezen we dat er in 2012, **24 mensen** op de loonlijst stonden, waarvan sommigen deeltijds, met een fulltime equivalent van **14,1**. Dat zijn naar onze mening de “directe tewerkgestelden” en niet het cijfer van circa 160 voltijdse jobs dat altijd wordt geciteerd.

Behalve de directeur, de luchthavencommandant, de safety manager en preventie-adviseur, de adjuncten van de luchthavencommandant, de paar secretaresses, de brandweer en luchthavenpolitie, een paar “grondtechnici”, zijn er geen verdere jobs rechtstreeks aan de luchthaven verbonden, tenzij de obers en de koks van de Biggles Bistro meegeteld worden... Daarnaast zouden er nog eens 220 indirecte jobs zijn rond het vliegveld... De kinderverzorgsters van het kinderdagverblijf naast STB Copter? Het voltallige personeel van de volledige firma ABELAG misschien? De instructeurs van de vlieg- en helikopterscholen die soms een paar uurtjes per week les komen geven? Alle werknemers van de bedrijven op de bedrijvenzone rond het vliegveld, waarvan de helft niets met luchtvaart te maken heeft. Mocht de WIV daarover eens met duidelijke cijfers voor de dag komen. Maar dat zullen ze uiteraard nooit.

**Samengevat:**

**Vliegveld Wevelgem** (en de regionale luchthavens van Oostende en Deurne) **is een luchtbel**, een fantasme, gesubsidieerd door de Vlaamse belastingbetaler, waarvan slechts een handvol (belangrijke) mensen profiteren (onder andere de Franse privé).