

Geachte aanwezigen,

Na alles wat we hier vanavond gehoord hebben, is er maar één conclusie. Niettegenstaande de economische en financiële crisis gaat het deze luchthaven geweldig voor de wind. Hier past alleen maar applaus over de gehele lijn: fantastische zakencijfers voor 2011, schitterende vooruitzichten, weinig of geen klachten van de omwonenden, de lang verwachte renovatiewerken zijn voor heel binnenkort. Kortom, het kan gewoon niet beter, tot spijt van wie 't benijdt!

Zo is dat. Op een paar details na... Vorig jaar al, op deze bijeenkomst voor de omwonenden, had ik het al voorspeld: 2011 zou een forse groei vertonen voor het zakenverkeer ten opzichte van 2010. Dat was ook niet moeilijk: 2010 was immers in 30 jaar het zwakste jaar ooit. En niettegenstaande de groei van 19% blijft het zakenverkeer nog altijd 30% onder het niveau van bvb. 2007 en 2008. Met andere woorden: het zakenverkeer heeft zich nauwelijks hersteld van de crisis en blijft ter plaatse trappelen.

Kortrijk airport heeft vorig jaar naar eigen zeggen 69 606 reizigers vervoerd. Wanneer we dit vergelijken met de andere regionale luchthavens Oostende (213 000) Deurne (162 840), dan zien we dat Kortrijk Airport het nog zo slecht niet deed.

Maar schijn bedriegt. Wanneer je de cijfers wat beter gaat bekijken, dan zie je dat 80% van het niet-zakelijk verkeer, scholingsvluchten zijn. Dat wil zeggen dat leerlingpiloten die met een vlieg instructeur boven Bissegem en Wevelgem wat rondjes draaien, goed zijn voor ruim 45 000 reizigers.

Daarenboven zitten in het cijfer van de zakenreizigers altijd de piloot en het eventuele boordpersoneel mee inbegrepen, waardoor er niet 13 500 maar amper 7 800 echte passagiers vervoerd werden of zo'n 20 gemiddeld per dag (een derde van een bus), en dan zijn de helikopterpassagiers en de passagiers in transit, waar we geen cijfers mogen van kennen, nog mee inbegrepen.

Wanneer we nu met 7800 passagiers de vergelijking maken met Oostende (213 000) en Deurne (162 800), dan zien we waarover we hier eigenlijk praten.

Nochtans doet men er hier alles aan om de politici te overtuigen van het belang van dit vliegveld. Grootse renovatiewerken, op kosten van de Vlaamse belastingbetaler, van u en ik dus, dringen zich op. Alleen blijven de beloofde 5 miljoen euro wel heel lang weg. Het Vlaamse geld is immers op. De nieuwe beheersstructuur, de LOM/LEM, wordt maar steeds verder op de lange baan geschoven, nu al tot eind 2013, en laat dat nu net de eerste voorwaarde zijn voor het uitvoeren van de geplande renovatiewerken.

De tweede voorwaarde voor de aanpassingswerken, was het opmaken van een milieueffectenrapport. Kortrijk was daar tegen (Stel je eens voor dat de geplande werken niet zouden kunnen doorgaan omwille van het negatieve effect op het milieu). Wevelgem was voor. Onbegrijpelijk en onverantwoordelijk toch van Wevelgem, want het gaat tenslotte maar over enkele kleine aanpassingen waarvoor bijvoorbeeld 38 750 ton aarde en puin, of zo'n 2760 vrachtwagens zullen verplaatst worden. En 2 ha (zo'n 4 voetbalvelden) extra beton zal worden gegoten. Het spreken niet waard dus.

We moeten mekaar goed verstaan: die renovatiewerken dienen alleen maar om het vliegveld verder te mogen openhouden; zij zullen niet één vliegtuig of niet één reiziger extra naar Wevelgem brengen. (Gelukkig maar!) Dit vliegveld zal blijven bedelen voor geld, elk jaar opnieuw. En dat is alweer weggesmeten geld, in tijden van begrotingstekorten, indexsprongen, besparingen en bankencrisissen.

En met dat milieueffectenrapport begint ons eigenlijke verhaal voor vanavond:

Op maandag 7 november, belegde "Groen!" een infovergadering in het OC van Bissegem omtrent de geplande werken en het milieueffectenrapport.

De aanwezigen waren duidelijk geïnteresseerd maar algauw ging het over niets anders meer dan over het onaanvaardbaar toegenomen, vervelende helikopterlawaai.

Dit viel ook de aanwezige pers op en de volgende dag stond er in de Krant van West-Vlaanderen een artikel "Protest tegen luchthaven flakkert op" en "Helikopterverkeer zet kwaad bloed".

In een klein rubriekje stond te lezen: "Volgens omwonenden is het helikopterverkeer niet vergund. Een klacht bij bevoegd minister Joke Schauvliege bleef echter onbeantwoord. "Het is mij nog niet duidelijk of een vergunning nodig is", zegt Van Eeckhoutte...

Je houdt het dus niet voor mogelijk, maar blijkbaar weten noch meneer Van Eeckhoutte, directeur van dit vliegveld, noch de helikopterbedrijven of ze wel of niet een vergunning nodig hebben voor hun activiteiten. Het doet mij denken aan een cafébaas die zich afvraagt of er nu wel of niet mag gerookt worden in zijn café. Ronduit belachelijk dus.

Als zij het niet weten, dan zullen wij ons maar informeren, dachten we. Via Bart Caron, volksvertegenwoordiger voor "Groen!" in het Vlaamse Parlement, hebben wij aan minister Schauvliege (leefmilieu) en Crevits (mobiliteit) zelf de vraag gesteld.

Er werden in totaal 7 vragen gesteld. Die vragen en de antwoorden zijn terug te vinden op de website van het Vlaams Parlement. Maar voor wie dat wil, heb ik hier enkele exemplaren uitgeprint.

Om het kort te houden, dit zijn enkele van de vragen:

- Heeft het vliegveld een vergunning voor helikopters?
- Zijn er aanpalende bedrijven met een dergelijke vergunning?
- Zijn er beperkingen opgenomen?
- Worden de helikoptervluchten geregistreerd?
- Mogen helikopters opstijgen vanaf hun private, aan de luchthaven grenzende bedrijfsterrein?

Ziehier enkele van de 7 antwoorden: ik lees letterlijk...

- 1. Ja, het vliegveld heeft een vergunning voor helikopters. Maar van een afzonderlijke helihaven naast het vliegveld is in de aanvraag of in de plannen geen sprake.

- 3. Er is aan mijn diensten geen vergunning voor exploitatie van een helihaven bij aanpalende bedrijven bekend.

- 4. Er zijn bijzondere maatregelen in de vergunning om de geluidshinder te milderen. Zo werd er verwezen op een eigen "Reglement geluidsbeperking" dat internationaal werd gepubliceerd. Dit reglement vermeldt dat helikopters aan de noordzijde van het vliegveld moeten naderen, taxiën en opstijgen.

- 5. De vluchten van vliegtuigen en helikopters die de luchthaven aandoen, worden in het vluchtregister van de luchthaven geregistreerd, met tijdstip van aankomst en vertrek, immatriculatie en aard (vliegtuig of helikopter).

- 7. Er zijn mijn diensten geen aparte vergunningen voor een helihaven bekend die toelaten dat helikopters ook opstijgen buiten de vergunde locatie. Helikopters zijn zoals andere luchtvaarttuigen in de omgeving van een luchtvaartterrein onderworpen aan de bepalingen van art. 27 van het koninklijk besluit van 15 sept. 1994 betreffende de vliegverkeersregels.

Tot zover vraag en antwoord in het Vlaamse Parlement.

Op woensdag, 1 februari wordt de vliegveldleiding door de pers geconfronteerd met deze heldere antwoorden.

Ik lees uit "Het Nieuwsblad" van 2 februari:

"Stefaan Van Eeckhoutte zegt dat Caron hem nog nooit naar cijfers heeft gevraagd. Hij ontkent dat er helikopters naast het vliegveld zouden opstijgen. Barbara Stichelbout, directrice van het bedrijf STB-Copter dat helikoptervluchten aanbiedt, beaamt dat. Al is het wel zo dat we bij evenementen een tijdelijke helihaven aanleggen."

Het gaat hier duidelijk om twee pertinente leugens. Wie hier regelmatig aanwezig was, weet dat we elk jaar opnieuw naar cijfers vragen en dat we die nog nooit gekregen hebben, niettegenstaande het antwoord nr. 5 van de minister dat zegt dat alle helikoptervluchten geregistreerd worden.

Wij herhalen hierbij onze vraag naar cijfermateriaal betreffende het helikopterverkeer; we wensen dat er per kwartaal een uitgebreid, helder en betrouwbaar rapport wordt vrijgegeven. Als je niets te verbergen hebt, kan dat geen probleem zijn.

Daarenboven weet elke omwonende, elke gebruiker van dit vliegveld dat 90% van alle helikoptervluchten, soms tientallen per dag, vertrekken en aankomen van op de privé-terreinen van de bedrijven en dus onwettig, illegaal zijn. Om het geheugen van meneer Van Eeckhoutte en van mevrouw Stichelbout wat op te frissen krijgen ze van mij elk een foto om boven hun bed te hangen. Een hele mooie met 1 opstijgende helikopter van op het terrein van het bedrijf STB-Copter, 14 dagen geleden genomen en één van vorige week met 3 helikopters die bijna gelijktijdig opstijgen van op hetzelfde privaat terrein. Daarenboven landen bijna alle helikopters vanaf de oostzijde (Bissegem dus) of soms vanuit het westen (Wevelgem). Sporadisch gebeurt het vanuit het noorden. Ook dit is volledig in strijd met het "Reglement van geluidsbeperking".

Wat zullen nu de concrete gevolgen zijn van dit duidelijke en ondubbelzinnige antwoord van minister Schauvliege?

Al verschillende jaren voeren de helikopterbedrijven, sommige zijn zich hier vrij recent komen vestigen, en de W.I.V. op een onwettige en illegale manier helikoptervluchten uit. Geen enkel bedrijf in de omgeving van het vliegveld beschikt immers over een milieuvergunning voor de exploitatie van een commerciële helihaven. Een dergelijke vergunning is sinds de Vlarem-wijziging van 2009 nochtans noodzakelijk.

De overtreders doen dat bewust en kwaadwillig. Ze zijn al een paar jaar op de hoogte van het illegale karakter van hun activiteiten, maar ze weigeren de spelregels te volgen.

De regelgeving betreffende de helikopters is gemaakt ter bescherming van de omwonenden. De wet moet en zal gerespecteerd worden. Niemand in dit land staat boven de wet! Het moet nu voor eens en voor altijd gedaan zijn met de bestaande regelgeving te negeren of in het geniep aan te passen in het voordeel.

Vanaf nu zal er niet één helikopter meer vertrekken of aankomen buiten de terreinen van het vliegveld, of via Bissegem of Wevelgem landen of opstijgen. Daar zullen we over waken en meteen klacht indienen bij de politie en bij de bevoegde instanties.

We beschikken over foto's en zullen geregeld zelf de controle doen. Ook zullen we vragen aan de luchtvaartpolitie van dit vliegveld om eveneens controles uit te voeren. Ik weet het, dit klinkt als een ultimatum, maar dat is het ook!

De actiegroep heeft vorige week al formeel klacht ingediend bij de diensten van minister Schauvliege, de diensten van minister Crevits en bij de Bestendige Deputatie over de gang van zaken. Een antwoord hebben we nog niet, gezien de te korte termijn. Indien nodig, zullen wij eisen dat de helikopters verzegeld worden en zullen we vragen om de bedrijven hun licenties in te trekken. Illegale activiteiten worden niet geduld. De W.I.V. en de helikopterbedrijven spelen onder één hoedje en nogmaals, ze overtreden kwaadwillig en bewust de wet. We vragen ook aan de burgemeesters en schepenen van milieu van de gemeenten Wevelgem en Kortrijk om in het belang van de omwonenden de nodige maatregelen te treffen.

Morgen al stappen wij naar de pers met deze problematiek. Overmorgen lees je het wellicht in je krant: "Helikopterbedrijven beschikken niet over de nodige vergunningen" of "Illegaal helikopterverkeer boven Wevelgem en Bissegem".

Het is aan u, heren aan de tafel, om het allemaal uit te leggen. Zorg maar dat je goed voorbereid bent, want nog meer negatieve publiciteit kan dit zieltoegende vliegveld missen als de pest.

Ik dank u voor uw volgehouden aandacht.

---

Maar er is nog een punt: Het betreft de nachtvluchten, meer bepaald om de duur van de nacht.

In de milieuvergunning van het vliegveld van Oostende en van Wevelgem wordt de periode van de nacht ten onrechte beperkt tot de periode van 23.00 uur tot 06 uur. Dit is in strijd met de Europese richtlijn 2002/49/EG die zegt dat de nacht duurt tot 07 uur.

De auditeur van de Raad van State meent dat het Besluit van de Minister om die reden dient vernietigd te worden.

De luchthaven van Oostende dreigt op dit ogenblik zelfs zijn milieuvergunning te verliezen omdat de richtlijn betreffende de duur van de nacht niet tijdig in Vlaanderen werd omgezet en de verleende milieuvergunning dus niet rechtsgeldig is.

We zullen dit blijven opvolgen en indien nodig zullen ook wij klacht indienen bij de Europese commissie.