

Geachte aanwezigen,

Alweer is een jaar voorbij. Wat gaat de tijd toch vlug. Precies een jaar geleden stond ik hier ook om namens de omwonenden een woordje te doen, in precies dezelfde omstandigheden als vandaag, want in 2012 is er niets veranderd.

Gemakshalve kan ik mijn inleiding van vorig jaar opnieuw gebruiken, want die is nog even actueel als een jaar geleden.

Zo ging het vorig jaar...

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(12), schitterende vooruitzichten, weinig of geen klachten van de omwonenden, de lang verwachte renovatiewerken en de nieuwe beheersstructuur zijn voor heel binnenkort. Kortom, het kan gewoon niet beter!

Op een paar details na... Vorig jaar, op deze bijeenkomst voor de omwonenden, had ik het al voorspeld: 2011(12) zou een forse groei vertonen voor het zakenverkeer ten opzichte van 2010(11).

En zo is geschied, tenminste als we de leiding van dit vliegveld en de media mogen geloven...

Zo lasen we in "de Standaard": "Luchthaven Kortrijk-Wevelgem kent sterkste jaar sinds 2008" of nog straffer "De luchthaven van Kortrijk-Wevelgem zette het voorbije jaar de sterkste prestatie neer sinds 2008, met een groei van 2,4 procent in het zakelijk verkeer." duidt Van Eeckhoutte, die toch verheugd is met de positieve evolutie.

Maar het minste dat er kan gezegd worden, is dat er toch een paar onnauwkeurigheden zitten in dit verhaal. Dit zijn de echte cijfers voor 2012

Í **algemeen totaal** (zakenvluchten-opleiding-plezier-helikopters):

237 bewegingen (vliegtuigjes) meer. Dat is **+ 0,7 %**

maar wel 379 passagiers minder of **- 0,54 %**

Í **totaal van de zakenvluchten** (dat is **11%** van alle bewegingen en niet **20%**)

bewegingen: **- 4,05 %**

passagiers: **- 2,81 %**

Í **nationale zakenvluchten** bewegingen **- 15 %**

passagiers: **- 9,5 %**

En dan eindelijk:

- **internationale zakenvluchten** bewegingen: (Er waren **59** vluchten méér.) **+ 2,43 %**
(enige groene cijfer op mijn blaadje want...) zakenpassagiers: (Er waren **93** passagiers minder.) **- 0,89%**

- **nachtvluchten** **- 14,9 %**

Zelfs het aantal **helikopterbewegingen** verminderde met 196 bewegingen of **- 2,9 %**

De internationale zakenvluchten zijn de bestaansreden van Vliegveld Wevelgem. Met een aandeel van **7,4 % van alle vliegverkeer** en een status quo, blijkt duidelijk dat deze zakenvluchten slechts een marginaal gebeuren zijn op dit vliegveld.

Dat de heer Van Eeckhoutte zou verheugd zijn met deze "positieve evolutie" is alweer een goed georkestreerd en knap staaltje van misleiding.

2012 was zonder discussie alweer een slecht jaar voor het vliegveld.

Wanneer je weet dat er in het jaar 2000 nog **5600** zakenvluchten uitgevoerd werden t.o.v. **3700** in 2012 (of nu zo'n 35% minder) dan begrijp je mijn uitspraak: Vliegveld Wevelgem is de omgekeerde processie van Echternach: één stap vooruit, twee stappen achteruit.

Maar de WIV doet er alles aan om de brave burger én de politici te overtuigen van het belang van dit vliegveld.

Zolang de dotaties, de subsidies, de legale, de extra legale, de illegale voordelen, de financiële tegemoetkomingen allerlei, blijven doorgaan, zolang kan er hier gevlogen worden. Immers wanneer de geldstroom zou opdrogen, moet binnen de paar maanden hier alle activiteit worden gestaakt.

Wanneer men er in Antwerpen, de metropool van Vlaanderen, met zijn havenindustrie en met de diamantnijverheid nog niet in slaagt om een rendabele zakenluchthaven uit te bouwen, waarom zou het hier in de uithoek van het land dan wel lukken?

Is dit naïviteit of hoogmoed? Wellicht allebei.

De grootse renovatiewerken, op kosten van de Vlaamse belastingbetaler, worden steeds maar opnieuw uitgesteld want de beloofde 5 miljoen euro is er nog altijd niet. Het Vlaamse geld is immers op. De nieuwe beheersstructuur, de LOM/LEM, raakt maar niet gerealiseerd, niet in Deurne, niet in Oostende, dus ook niet in Wevelgem.

Tussen haakjes: de LOM (luchthaven ontwikkelingsmaatschappij) zal de infrastructuur aanpassen en dit met Vlaams belastinggeld. Daarnaast zal/zou de LEM (luchthaven exploitatie maatschappij) het vliegveld exploiteren. Voor deze lucratieve bezigheid daagden verschillende kandidaten op. Maar uiteindelijk bleef er nog slechts één kandidaat over voor de 3 regionale vliegvelden, nl. de Franse firma Egis. Binnen een paar jaar zal dit enige Franse bedrijf hier de zaak komen exploiteren en natuurlijk winst maken, uiteraard dankzij de jaarlijkse Vlaamse exploitatiesubsidies.

Hallo "Vlaams belang" en hallo "NVA"...! Waar blijft jullie kritische stem?

Helikopters

Het helikopterverkeer maakt 20% uit van het totale vliegverkeer. Dit is 1 vlucht op 5.

90% van alle klachten van de omwonenden gaan over het helikopterverkeer.

Nochtans staat er in de uitnodiging voor vanavond niet één woord over de helikopters.

De helikopters zijn immers de heilige koe van dit vliegveld. Niets zal hen in de weg gelegd worden, want zij maskeren de achteruitgang van de laatste jaren.

Na de bijeenkomst van vorig jaar heeft de actiegroep klacht neergelegd bij de luchthavenpolitie i.v.m. het illegale karakter van de meeste helikoptervluchten. Minister Crevits heeft in een schrijven laten weten dat alleen de politie bevoegd was om de onwettige helikopteractiviteiten stop te zetten. De politie heeft echter niets ondernomen. Een drietal weken geleden, elf maand na de klacht dus, heeft de politie geantwoord. De bedrijven zijn in alle stilte de nodige (milieu- en andere) vergunningen aan het bijeenprokkelen om zich in regel te stellen. Via hun politieke en andere invloedrijke vrienden zullen ze binnenkort in orde zijn. Waarvan acte.

Wie hier vorig jaar aanwezig was, herinnert zich beslist nog hoe de vliegvelduitbater en de helikopterbedrijven zich toen haastten om op WTV en in de media een reeks maatregelen aan te kondigen om de overlast te beperken.

Daar is zo goed als niets van terechtgekomen. Pure propaganda was het.

In de Standaard lasen we: *"De doopvluchten en oefeningen worden naar zo'n 30 km verder verplaatst. Daarvoor zullen er dan tijdelijke helikopterpunten worden aangelegd. Het gevolg is dat de luchthaven enkel nog zal gebruikt worden als aanvlieg- en vertrekbasis zodanig dat de geluidsoverlast en het aantal vluchten slinken", zegt Yves Debaere van de luchthaven.*"

lets van gemerkt? Het aantal helikoptervluchten verminderde in het voorbije jaar met amper 196 eenheden t.o.v. 2011 (-2,9%). Aan de aanvliegeroutes en -hoogtes, aan de frequentie werd niets veranderd. Nog steeds vliegen de helikopters op lage hoogte en in alle richtingen en op elk moment van de week boven Bissegem .

In de milieuvergunning van 5 februari 2004 verleend door de gouverneur van West-Vlaanderen, staat letterlijk te lezen bij de “**bijzondere vergunningsvoorwaarden**”, dat er op **zon- en feestdagen** een stelselmatige en significante vermindering van de geluidshinder dient gerealiseerd te worden. Sedert de helikopterbedrijven zich een paar jaar geleden aan de noordzijde van het vliegveld hebben gevestigd, is de frequentie van het vliegverkeer op zondag vertienvoudigd. Waar vroeger slechts enkele sportvliegtuigjes landden en opstegen, wordt er nu op zondagen met goede zichtbaarheid en/of mooi weer, een opvallende vermeerdering van het vliegverkeer (lees “helikopterverkeer”) vastgesteld. Dit betekent m.a.w. dat de nieuwe helikopterbedrijven zich niet houden aan de opgelegde bijzondere vergunningsvoorwaarden, maar dat ze te werk gaan als echte cowboys, niets en niemand ontziend.

Het is aan de uitbater van dit vliegveld om de nieuwkomers te wijzen op hun beperkingen en verplichtingen en op de naleving van de afspraken. Ooit was het op zondag stil rond het vliegveld en zo moet dat blijven.

Het is ook aan de WIV om zelf zijn eigen reglementen en afspraken na te leven: In de aanloop voor het bekomen van de milieuvergunning in 2004 stelde de WIV na een woelige bijeenkomst in het OC van Bissegem, een “reglement geluidsbeperking” op. 30 punten

Helikopters: punt 20: Vanaf 1 juli 1998 mogen geen nieuwe helikopters, louter voor scholing bedoeld, op de luchthaven worden gebaseerd. (Dit is een nieuwe maatregel)

Dit betekent dat de nieuwe helikopterfirma's (STB-copters en konsoorten) er nooit mochten gekomen zijn en dat de WIV zijn eigen afspraken en beloften niet naleeft. Wat is dan nog de zin om met deze heren rond de tafel te gaan zitten. Wanneer hun beloften en afspraken wat uit de actualiteit zijn, doen ze toch hun gedacht.

In 2000 , het referentiejaar van de milieuvergunning, was er hier nauwelijks helikopterverkeer. Naar de letter en de geest van de milieuvergunning eisen wij een **totaalverbod voor alle helikopterverkeer op zondag**, want de milieuvergunning heeft het over een stelselmatige vermindering.

Daarnaast vragen wij meer transparantie over de helikopteractiviteiten.

In 2012 werden er 6 614 helikopterbewegingen genoteerd. Hoeveel daarvan zijn “zakenvluchten”, hoeveel “opleidingsvluchten” en hoeveel “recreatieve vluchten”? We eisen een publiek **overzicht** van de aard der helikopteractiviteiten.

En wie controleert de juistheid van die cijfers? Wie controleert bijvoorbeeld het aantal passagiers of het soort vlucht? De meeste helikoptervluchten vertrekken en landen immers buiten het vliegveld.

Op die manier worden de helikopteractiviteiten schaamteloos misbruikt om de trafiekcijfers van dit noodlijdende vliegveld op te leuken.

Op 5 jaar tijd verloor het vliegveld immers 20% van zijn traditionele vliegactiviteiten, maar dank zij de helikopterbedrijven die zich hier de laatste paar jaar vestigden, worden die verliezen en de achteruitgang onzichtbaar gemaakt.

Tot slot.

Waarom probeert de vliegveldoverheid jaar op jaar door middel van loze beloften en pertinente leugens de omwonenden zoet te houden? De beheerders van dit vliegveld moeten zich realiseren dat dit vliegveld enkel overleeft dank zij de subsidies van de gemeenschap. En dit schept nu eenmaal verplichtingen t.o.v. die gemeenschap.

Zo heeft de vliegveldoverheid de plicht om mee te werken aan de realisatie van een breed draagvlak voor dit vliegveld.

Wat is het nut van een vliegveld waar elke dag gemiddeld 10 zakenmensen gebruik van maken?

Moet er een vliegveld opengehouden en uitgebouwd worden om jaarlijks (sterk afgerond) 150 medische vluchten te laten gebeuren, waar wellicht een efficiënter en goedkoper alternatief voor bestaat...?

Wat is de zin van 25 ha open terrein aan de rand van de stad dat er quasi ongebruikt bijligt. Denk maar eens wat hier allemaal zou kunnen gerealiseerd worden: woonuitbreidingsgebied, kmo, een energie park naar Duits voorbeeld, om maar iets te noemen.

Waarom komt er geen serieus overleg tussen de omwonenden en de helikopterfirma's, waar duidelijke afspraken gemaakt worden die gecontroleerd en gesanctioneerd kunnen worden? Een overleg zonder scheldpartijen en bedreigingen wederzijds.

De impact van dit vliegveld op de leefbaarheid van Bissegem is veel groter dan velen vermoeden. Het vliegveld grenst in de achtertuinen van de Bissegemnaar, met alle gevolgen van dien.

Na het verplicht rooien van de groenzone rond het Bissegemse OC in 2007, kan nu de bouw van de jeugdlokalen voor de Chiro en KSA gepland op de Vlienderkouter niet doorgaan omwille van het vliegveld. (De Vlienderkouter ligt op nauwelijks 200m van het centrum van de gemeente!).

Om te eindigen herhaal ik nog maar eens dezelfde twee pijnpunten:

– Nog altijd wordt er systematisch gekozen om te landen en op te stijgen vanuit het oosten, via Bissegem dus, alhoewel met een beetje goede wil er tot een betere verdeling kan worden gekomen. De aanvliegeroute boven Bissegem loopt pal boven de dichtst bevolkte plek van de regio. Gisteren nog...

– Verbod op alle nachtvluchten, tenzij in hoogst uitzonderlijke noodgevallen en dat zal de jet die deze morgen vertrok om 02.29 uur wel niet geweest zijn.

Ik dank u voor uw volgehouden aandacht en hopelijk tot volgend jaar!