

Geachte aanwezigen,

In tegenstelling tot de hoera-berichten die we hier vanavond van officiële zijde hebben gehoord, was 2013 het zoveelste dieptepunt in de geschiedenis van Kortrijk Airport. Ik wil vanavond de **trafielcijfers van 2013** toelichten alsook de mislukking van de privatisering van dit vliegveld en de gevolgen daarvan.

### **De trafiekcijfers:**

Met 2% meer bewegingen en 2,84% meer passagiers, wil men ons doen geloven dat 2013 een schitterend jaar was voor het vliegveld. Maar schijn bedriegt.

Airport Kortrijk heeft de pretentie om een internationale zakenluchthaven te zijn en net dit segment kreeg het voorbije jaar alweer een dikke buis. Het aantal **internationale zakenvluchten** met zakenjets **nam t.o.v. 2012 af met 7%** en het aantal **internationale zakenpassagiers zelfs met 10%** (1100 zakenpassagiers minder!) en laat dit nu net de kernactiviteit, de corebusiness, de bestaansreden van dit vliegveld zijn. Daar konden zelfs de spelers van Zulte-Waregem of de vermeende oorlogstoeristen niets aan verhelpen.

Deze slechte resultaten las je natuurlijk in geen enkele krant; die worden angstvallig uit de media gehouden. (Tussen haakjes, hoeveel jets vlogen er al vandaag? Niet eens 5!) Gelukkig nam het binnenlandse zakenverkeer spectaculair toe: het aantal binnenlandse zakenvluchten nam met 17% toe, maar vreemd, het aantal binnenlandse zakenpassagiers nam slechts met 3% toe. Ook vreemd is dat de eerste jaarhelft van 2013 abominabel slecht was, maar er daarna een spectaculaire inhaalbeweging kwam. De verklaring is eenvoudig. Het binnenlandse zakenverkeer bestaat momenteel voor een belangrijk gedeelte uit helikoptervluchten. Deze helikoptervluchten vertrekken en komen aan buiten het vliegveld, op de bedrijven in de industriezone. Op die vluchten is er niet de minste controle. Zijn het zakenvluchten? Of opleiding? Of luchtdopen? Internationaal of nationaal? Hoeveel passagiers? Precieze cijfers over het aantal zakelijke helikoptervluchten worden "omwille van de privacy" niet bekendgemaakt. De firma's zijn niet verplicht om een logboek bij te houden en ze kunnen vertellen wat ze willen. Het helikopterverkeer vertegenwoordigt officieel 20% of 1/5 van alle vliegverkeer op dit vliegveld en wordt schaamteloos misbruikt om de tegenvallende zakencijfers op te smukken. Daarenboven opereren de meeste helikopterfirma's nog steeds zonder de nodige Vlareem-vergunningen en dus illegaal. Maar niemand grijpt in; ook niet de burgemeester en de politie van Wevelgem die oogluikend deze onwettige toestand toelaten.

Dat het totale vliegverkeer is toegenomen en het zakenverkeer is afgenomen betekent dat we het voorbije jaar nog meer last kregen van helikopters en lawaaierige sportvliegtuigjes. Het soort verkeer dat voor het vliegveld, voor de omwonenden, voor de economie van de regio geen enkele meerwaarde heeft.

Schijn bedriegt, zei ik al.

Laat ons nog even het segment "**medische vluchten**" bekijken.

De 135 medische vluchten van vorig jaar stellen de facto niets voor: het zijn opgeblazen resultaten om het vliegveld een humanitair imago te geven. Hoeveel van de 135 vluchten waren echte orgaantransporten? Of echte ambulancevluchten? Ze zijn op twee handen te tellen. Trouwens echte medische vluchten gebeuren per helikopter. Het vervoer van een dokter van en naar een ziekenhuis; het transport van medisch materiaal valt allemaal onder de noemer "medische vlucht". Zelfs vliegtuigen die leeg vertrekken of terugkomen van hun opdracht worden als "repositioningflights" meegeteld in de cijfers.

(Een voorbeeld? Wanneer een chirurg van het AZ Kortrijk opgeroepen wordt voor een

opdracht in het ziekenhuis van Lille (F), dan is de vlucht daarheen een medische vlucht. Maar wanneer dat vliegtuig daarna leeg terugkeert, is dat een tweede medische vlucht. Wanneer de volgende dag dat vliegtuig leeg de chirurg gaat ophalen in Lesquin is dat een derde medische vlucht. En wanneer de dokter teruggevlogen wordt naar Wevelgem is dat een vierde medische vlucht...)

Van enige **transparantie** in de trafiekcijfers is geen sprake. Wie concrete cijfers vraagt naar de aard van de vluchten of het aantal echte passagiers of de trafiek per dag wil kennen, botst steevast op een njet van de WIV. Echte cijfers kunnen ze niet geven omwille van de privacy! Welke privacy? Privacy van wie of wat? vraag je je dan af. Feit is dat de WIV er alles aan doet om geen slechte resultaten openbaar te maken. Nochtans heeft de belastingbetaler die met jaarlijkse miljoenen subsidies dit vliegveld open houdt, recht op eerlijke cijfers en resultaten.

Vergeet ook niet dat in de milieuvergunning van 2004 van dit vliegveld staat “dat er op zon- en feestdagen een stelselmatige en significante vermindering van de geluidshinder dient gerealiseerd te worden”. Nochtans hebben wij de indruk dat de zondag dikwijls de drukste dag van de week is, zeker wat de helikopters, maar ook wat de zakenjets betreft. (Jaja, zakenmensen werken blijkbaar ook op zondag!)

Uiteraard kunnen de trafiekcijfers hier duidelijkheid brengen, maar het directiecomité weigert om deze te geven. Vreemd toch, als je niets te verbergen hebt, dan heb je toch niets te verbergen!

Een woordje over **de privatisering van Kortrijk Airport:**

Onder impuls van Europa moest uitgekeken worden om de regionale luchthavens van Oostende, Antwerpen-Deurne en Kortrijk-Wevelgem te privatiseren, in de hoop om zo een einde te kunnen maken aan de niet-aflatende jaarlijkse geldstroom, richting bodemloze put.

Van het handvol kandidaat privé-overnemers bleek er uiteindelijk slechts één over te blijven, het Franse Egis Projects, dat mits onwaarschijnlijke financiële garanties en buitensporige overheidssubsidies bereid werd gevonden om de regionale luchthavens van Oostende en Deurne uit te baten.

Edoch, de commerciële en financiële situatie van vliegveld Wevelgem bleek zo slecht, dat Egis Projects niettegenstaande alle beloften van subsidies en overheidsgeld toch bedankte en afhaakte. Logisch, want wat valt er hier te privatiseren of te commercialiseren. Dit vliegveld is een commerciële ramp. Ons kunnen ze nog iets wijs maken, maar de Franse overnemers écht niet! (Je weet wel, diezelfde Fransen van Dexia, en Suez en Electrabel!)

Nochtans waren de beloften van de Vlaamse regering niet min: mocht er een private partner gevonden worden, dan zou men onmiddellijk over de brug komen met 10 miljoen euro overheidsgeld om de infrastructuur van dit vliegveld te verbeteren en met een verdubbeling van de jaarlijkse subsidies tot 1,6 miljoen euro om de jaarlijkse exploitatieverliezen te compenseren.

M.a.w. indien de privatisering niet zou doorgaan, zou men hier 11,6 miljoen euro overheidsgeld mislopen; in Belgische Frank gaat het hier over 460 miljoen frank, een klein half miljard (of de waarde van 50 propere nieuwbouwhuizen).

Terwijl jarenlang uitgekeken werd naar privékapitaal, wordt er nu weer bij de **overheid** naar een ‘oplossing’ gezocht. Men wil hier een nieuwe NV oprichten met 3 partners: het Vlaamse Gewest, de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij (POM) en Leiedal (dus de noodlijdende gemeentes uit de regio die al zo krap bij kas zitten). Drie overheden dus als geldschieters, en dus helemaal geen privé-investeerdere. Het valt nog af te wachten of dit door Europa niet als ontoelaatbare overheidssteun zal gezien worden.

Het feit dat het Vlaams Gewest er niet in geslaagd is om een private exploitant te vinden, bewijst al de economische onhaalbaarheid van deze luchthaven.

Daarom zal, als alles doorgaat, de belastingbetaler weer mogen opdraaien voor de infrastructuurwerken én voor de exploitatieverliezen. Met de 10 miljoen euro Vlaams geld zou er een nieuwe taxibaan moeten komen, de aanpassing van de startbaan en de bouw van een nieuwe brandweerkazerne en controletoren.

Totaal nutteloze werken en kosten. Alleen de zakenjets zouden van deze verbeteringen kunnen profiteren, maar dat is nu net de sector die achteruit boert. De helikopters (20%) zetten zelfs nooit voet aan de grond op het vliegveld. Wat hebben zij aan een nieuwe taxiweg of startbaan of aan een brandweerkazerne?

Daarnaast zijn 60% van het vliegverkeer sportvliegtuigjes, privé of van de vliegscholen, die eindeloos rondjes maken en met hun touch and go-oefeningen de cijfers van het vliegverkeer de hoogte injagen. Kom maar eens kijken, dan zul je zien wat ik bedoel: rondjes van 7 minuten en telkens wanneer zo'n vliegtuigje landt, hebben we 2 bewegingen en 4 passagiers (piloot+instructeur). Een namiddag lang.

De gewilde aanpassingswerken dienen alleen maar om het statuut van internationale luchthaven niet te verliezen en om dus voort te mogen doen met deze waanzin. Ze zullen niet één extra vlucht, niet één extra passagier meebrengen. Deze werken hebben alleen maar zin voor het jetverkeer, maar dat is jaar na jaar steeds minder.

Wist je dat in 2007 het aantal internationale zakenpassagiers nog 14 767 bedroeg t.o.v. 9 359 nu (dat is **-37% op 6 jaar tijd**) en dat het **totale zakenverkeer afnam van 18343 in 2007 naar 12198 nu (-34%)**.

Jammer dat de politiek niet geïnteresseerd is in de ware toedracht. Ze laten maar begaan. 't Is toch hun eigen geld niet. Wat kan het hen schelen!

Wat kan het hen schelen dat in ons land 10% van de kinderen opgroeien in een kansarm gezin; dat in het Kortrijkse 1 kind op 5 's morgens met een lege boterhamdoos naar school moet.

Wat kan het hen schelen dat straks 11,6 miljoen euro zal geïnvesteerd worden in de aanpassing van de taxiweg en bijkomende vliegtuigparkings, waarvoor 38 750 ton puin en aarde zullen verzet worden (2800 vrachtwagens) . De meest nutteloze investering ooit, want nogmaals **deze werken zullen niet één extra vliegtuig, niet één extra passagier aanbrengen**. De exploitatieverliezen zullen zich blijven opstapelen; de belastingbetaler zal blijven betalen, met om te beginnen een verdubbeling tot 1,6 miljoen euro om elk jaar de verliezen te compenseren.

Is het echt dat wat we willen?

Mensen hier aanwezig, politici, mag ik een beroep doen op uw **burgerzin** om een einde te maken aan dit geldverslindend en totaal achterhaald en overbodig project, waar niemand beter van wordt.

11,6 miljoen euro is een pak belastinggeld voor **een zakenluchthaven die amper 10 zakenpassagiers per dag vervoert**. Stop deze waanzin.

Denk eens na wat er hier met 11,6 miljoen euro zoal kan gerealiseerd worden op deze braakliggend site van 40 ha: (Een paar voorbeelden; ik ben geen urbanist.) uitbreiding woonzone kant Wevelgem, een businesscentrum, een stukje KMO-zone, stukje shoppingcenter, de ontdebelling N8 Meensesteenweg, het grootste energiepark van West-Vlaanderen met zonne- en wind-energie, voor mijn part een IKEA, een groot sportcentrum voor de KVK of Wevelgem-City. Alles is beter dan de plannen van nu. Er zijn mogelijkheden zat als je 11,6 miljoen euro kunt investeren. Dan zou elke euro voor winst zorgen, voor meer tewerkstelling en economische vooruitgang voor de regio. Nogmaals, ik doe een beroep op u aller burgerzin. Laat ons kiezen voor de vooruitgang en niet voor de achteruitgang. Laat ons kiezen voor zinvolle investeringen en stoppen met de zinloze verspilling van het zuurverdiende belastinggeld van de burger.

Sluiten die boel.

Ik dank u voor uw aandacht.