

Tussenkomsst jaarlijkse informatievergadering voor omwonenden – 27 februari 2017 – 19u

Beste aanwezigen, het is een open deur intrappen wanneer ik hier kom zeggen dat het voorbije jaar 2016 voor het vliegveld een ongeluksjaar was voor de zakenluchtvaart. 2017, het jubileumjaar, kondigt zich aan het een jaar van de waarheid.

Nog even de actualiteit:

– 15 oktober 2016: Het directoraat-generaal van de Luchtvaart verplicht de WIV om de navigatie- en meteoapparatuur op het vliegveld uit te schakelen. Na herhaaldelijke waarschuwingen aan het adres van de WIV voor hun lakse veiligheidshouding ging de federale overheidsdienst over tot deze radicale ingreep. Dit hadden ze hier niet verwacht. Men veronderstelde dat het Directoraat-generaal van de Luchtvaart even gemakkelijk naar zijn hand was te zetten als de Deputatie van West-Vlaanderen. Nochtans moest men beter weten: het Directoraat-generaal had al eerder zijn tanden getoond in het dossier van de openbare weg “Vliegveld” en nu dit. Vanaf 30 november mogen vliegtuigen hier niet meer landen d.m.v. hun navigatie-instrumenten; alleen nog op zicht. Een ronduit gevaarlijke situatie als je ziet dat jets blijven landen tussen 2 sneeuwbuien door en in complete duisternis, dat de nachtluchten gewoon blijven doorgaan.

– Wie oordeelt er of er veilig kan geland worden of niet? Wie is hiervoor verantwoordelijk?

– Hoe lang bestond deze onveilige toestand al vooraleer het directoraat-generaal heeft ingegrepen?

Het is niet te begrijpen dat de controletoren meer dan 50 jaar bemand is geweest door onvoldoende gekwalificeerd personeel, dat de navigatieapparatuur nauwelijks werd onderhouden. Meer dan 3 jaar geleden al werd ik al op de hoogte gebracht van deze toestand. Ik kon toen niet geloven dat het bestuur van dit vliegveld dit zou toelaten, tot het directoraat-generaal er zich mee ging bemoeien.

In elke provinciale voetbalclub zou het bestuur dat dergelijke deontologische fout maakt, op staande voet worden ontslagen. Maar niet op een regionaal vliegveld dat mee wil spelen als internationale luchthaven. Hier is het amateurisme troef.

– Over tot de orde van de dag.

Nadat de milieu-inspectie begin 2015 d.m.v. metingen in de omgeving van het vliegveld onaanvaardbare lawaai-overlast vaststelde, vroeg die inspectie aan de Deputatie van West-Vlaanderen om de milieuvergunning van het vliegveld aan te passen. De aanbevelingen van de inspectie spraken o.a. over quota per dag en per jaar en oefenvliegtuigen met minder decibels.

Voor de WIV waren deze aanbevelingen onaanvaardbaar. Ze zouden zélf een reeks maatregelen uitwerken met dezelfde gunstige effecten...

De WIV kreeg van de deputatie een milieuvergunning voor een proefperiode van 2 jaar. Deze loopt in augustus ten einde.

We stellen vast dat de door de WIV voorgestelde maatregelen om de geluidsoverlast te beperken, louter theorie zijn en in de praktijk volkomen nutteloos, bedoeld om de omwonenden en de overheid zand in de ogen te strooien. Fake-maatregelen die ofwel op geen enkele manier te controleren zijn, of die niet nageleefd worden of die hun doel missen. Hoe wordt bijvoorbeeld gecontroleerd of de nieuwe aanvliegprocedure (grotere dalingshoek) wel correct gebeurt? Deze nieuwe maatregel waarvan piloten zelf zeggen dat hij gevaarlijk is, wordt simpelweg niet toegepast. Dat zien we elke dag. Andere maatregelen zoals max. 3 vliegtuigen in het oefencircuit, een geluidscertificaat van 76dB... halen niets uit en dienen alleen om papier vol te schrijven.

Ik lees in de bijzondere voorwaarden van de nieuwe milieuvergunning: "Het aantal touch and go's op zaterdag zal op jaarbasis maximaal 20% bedragen van het totale aantal touch and go's. De exploitant zorgt voor een registratiesysteem dat beschikbaar is voor de toezichthoudende overheid."

Ik heb aan de vliegveldoverheid een overzicht gevraagd van het aantal touch and go's per dag, alsook van het aantal helikoptervluchten per dag, maar dat overzicht hebben ze niet, zeggen ze, alhoewel er in de uitbatingsvergunning van de luchthavens duidelijk staat dat er een logboek moet worden bijgehouden van alle bewegingen. Wordt er hier dus een zoveelste overtreding begaan van de uitbatingsvergunning of wil men ons gewoon de cijfers niet geven?

Ook minister van mobiliteit, Ben Weyts, antwoordde op 28 september op een parlementaire vraag hierover dat "de luchthavendirectie aangeeft dat de bevoegde overheidsdiensten die toezicht houden op de milieuvergunning, de geschreven logboeken met helikopterbewegingen per dag, per aard van de vlucht, per seizoen, kunnen inkijken in functie van hun controletaken." Niet dus! Leugens.

En hoe betrouwbaar zijn voor de rest dan nog de jaarlijks gepubliceerde trafiekcijfers, met het aantal vluchten, het aantal passagiers, aantal zaken- en oefenvluchten, het helikopterverkeer?

Wie kan mij dan uitleggen hoe het beloofde maximum 20% touch and go's op zaterdag kan worden afgedwongen en gecontroleerd als men niet eens weet hoeveel touch and go's er elke dag worden uitgevoerd. Meer nog: hoe kan men de lawaai-overlast beheersen als men nog niet eens telt hoeveel helikopters er elke dag landen of opstijgen?

In de milieuvergunning van 2004 staat bij de bijzondere maatregelen dat er op zon- en feestdagen "een stelselmatige en significante afname van de geluidsoverlast " moet gerealiseerd worden. Maar hier worden er helemaal geen aparte trafiekcijfers op zon- en feestdagen genoteerd! Amateurisme!

Wel stellen we vast dat het segment van de helikopters in 2016 nog maar eens is gegroeid met 4%, tot net geen 8000 bewegingen. In 2013 waren dat er nog maar 6300.

Nu is 1 vlucht op 4-5 al van een helikopter! En dat terwijl er voor de helikopters niet de minste aanpassing of geluidsbeperving werd afgesproken in de milieuvergunning. Toch wel, dat ze moeten opstijgen en landen in het midden van het vliegveld, een compleet onzinnige maatregel want een helikopter landt niet in glijvlucht en kan perfect op 30 meter boven Bissegem aanvliegen en toch midden op het vliegveld landen. En dat gebeurt voortdurend. STB-copter beloofde in zijn aanvraag voor een milieuvergunning zelfs dat er boven de woonzones altijd 1000 voet hoogte wordt gegarandeerd en max. 10 vluchten per dag... Leugens! Ik was dan ook niet onder de indruk van het aangetekende schrijven van de advocaat van STB-copter waarin alweer werd bedreigd om mij voor de rechtbank te brengen.

Neen, liever dan de aanbevelingen van de milieu-inspectie op te volgen, baseert men zich voor het bepalen van de overlast op de jaarlijkse geluidscontourenstudie. Een meet-instrument dat expliciet door de MI werd afgekeurd en waarvan de efficiëntie zelfs in twijfel werd getrokken door de studiedienst van de KU Leuven zelf omdat bij een geluidscontourenstudie de gemiddelde lawaaiproductie over een heel jaar de norm is! Dit is een perfect meetinstrument voor de passagiersluchthaven van Zaventem, maar niet voor het sport- en helikoptervliegveld van Wevelgem. Als de geluidscontourenstudie het meetinstrument is, kan zelfs het aantal helikopterbewegingen zonder problemen nog naar 12000. Een jaargemiddelde zegt niets. Wij hebben niets aan gemiddelde cijfers. Dat is voor alle duidelijkheid niet alleen onze mening, maar ook die van de MI en van de studiedienst van de KUL, twee neutrale en objectieve instanties.

In de bijzondere voorwaarden van de milieuvergunning staat verder te lezen dat er een klachtenmeldpunt moet worden opgericht alsook een communicatieplan.

De eerste voorwaarde is vervuld, maar hoe? Klachten worden keer op keer afgedaan met dezelfde stereotype antwoorden: “De zaken die u beschrijft maken het voorwerp uit van diverse actieplannen die in uitvoering zijn.” of “Er werd een gentlemen’s agreement afgesloten met...” of “Wat u zegt is niet waar.”

Nog nooit heeft een klacht enig gevolg gehad voor de lawaai-beheersing op en rond het vliegveld. Nog nooit!

Dan is er nog het zogeheten communicatieplan? Welke communicatie?

Zo deed men er alles aan om aan deze bijeenkomst zo weinig mogelijk ruchtbaarheid te geven. Hoe minder volk, hoe minder klachten. En hoe gemakkelijker voor ons, denkt de WIV. Het begrip “goed nabuurschap” en “respect” heeft voor hen blijkbaar een heel andere betekenis dan voor ons.

Communicatie.

– **Ik stel vast dat er niet de minste communicatie is tussen de WIV en de omwonenden.**

Nochtans ligt de bal duidelijk in het kamp van de WIV. Zij zijn het die de aanbevelingen van de MI hebben afgewezen. Zij zijn het die beloofd hebben om met alternatieve maatregelen een afname van de geluidsoverlast te realiseren.

- Maar wie kreeg ooit de kans om enige feedback te geven? Aan wie van de omwonenden werd er het voorbije jaar gevraagd of de nieuwe maatregelen effect hebben? Of er tijdens deze proefperiode verbetering/verandering werd vastgesteld? Aan wie werd ooit gevraagd of de sportvliegtuigjes en de helikopters nu inderdaad minder lawaai maken dan vroeger?

– Werd aan de omwonenden ooit gevraagd of de nieuwe aanvliegprocedures merkbaar zorgen voor een reductie van het lawaai en of deze afspraken zichtbaar worden opgevolgd?

- Wie werd ooit gevraagd wat er nog beter kan; op welke punten het voorlopige WIV-plan nog moet bijgestuurd worden? Niemand... Communicatie! Nul!

En laat dat nu precies het zwakke punt zijn van de WIV. Communicatie!

Jaren hebben zij de verplichtingen, de berispingen, de dreigingen van het **directoraat-generaal** genegeerd, met momenteel verregaande gevolgen. Hun politieke vrienden zouden, indien nodig, wel het nodige doen.

Ook de conclusies en aanbevelingen van de **Milieu-inspectie van de Vlaamse Overheid**, hebben ze naast zich neergelegd. “A.u.b. geen inmenging van buitenaf, want dit is hier een héél specifieke situatie... Wij lossen onze problemen zelf wel op.”

Maar ook met de verzuchtingen en de vragen van de **omwonenden** werd nooit rekening gehouden. Jarenlang werden zij respectloos afgescheept en weggelachen als verzuurde ambetanteriken, zeurkousen, nimby’s, mensen zonder enig begrip voor de noden en de waarden van dit vliegveld. “Je moest hier maar niet komen wonen!”

Communicatie. Waarom wordt er tijdens deze proefperiode geen overleg georganiseerd met de omwonenden, de vliegvelddirectie, de helikopterfirma’s, de vliegscholen, de milieu-inspectie, de deputatie om de nieuwe maatregelen te evalueren op hun efficiëntie en om bij te sturen waar nodig?

– En hoe zit het met de opvolging van de nieuwe milieuvergunning die nu al 1,5 jaar loopt? Waar blijven de resultaten van de tussentijdse evaluaties die naar ik veronderstel toch al moeten gebeurd zijn. De bal ligt immers in het kamp van de WIV. Zij moeten de gemaakte vooruitgang bewijzen of hoopt de WIV om in augustus zomaar zonder grondige evaluatie deze vergunning op proef te kunnen omzetten naar een definitieve vergunning?

– Wanneer zal de milieu-inspectie uitgenodigd worden om nieuwe metingen en vaststellingen te komen doen om het effect van de WIV-maatregelen te evalueren, zo vragen wij ons af?

Alleen de Milieu-inspectie is in deze echt onafhankelijk, betrouwbaar en geloofwaardig. Zij hebben de apparatuur, de mensen en de knowhow om de maatregelen van de WIV te evalueren. Zij hebben in 2015 de geluidsoverlast vastgesteld, omschreven en geremedieerd. Zien zij nu vooruitgang?

Maar waarom leverde de Deputatie van West-Vlaanderen dan toch een milieuvergunning af, waarin er nauwelijks ernstige, geloofwaardige nieuwe maatregelen werden opgenomen, vraagt een mens zich af. Het antwoord is eenvoudig.

De Raad van Bestuur en het directiecomité van de intercommunale WIV tellen 39 mandatarissen voor een bedrijf met amper 23 werknemers. Wanneer we de samenstelling van de **Provincieraad** die de milieuvergunning verleent, vergelijken met de lijst van de leden van de Raad van Bestuur en van het Directiecomité dan doen we een aantal merkwaardige vaststellingen.

- Mevr. Eliane Spincemaille, de voorzitter van de provincieraad, is ook lid van de Raad van Bestuur van dit vliegveld.
- De heer Jean de Bethune, ondervoorzitter van de WIV, is tevens lid van de provincieraad.
- Ook mevrouw Martine Vanryckeghem, lid van het directiecomité en van de Raad van Bestuur, zit in de provincieraad.

Maar er is meer. Voor het aanpassen van de milieuvergunning heeft het **College van Burgemeester en Schepenen van de gemeente Wevelgem** vooraf uitgebreid positief advies uitgebracht bij de Deputatie. In dit College vinden we de naam

- Marie De Clerck, lid van het directiecomité
- Jacques Vanneste, lid van de Raad van Bestuur
- Filip Daem, voorzitter van de WIV en lid van het directiecomité.

Idem dito voor het **College van Burgemeester en Schepenen van de stad Kortrijk**, dat vooraf ook positief advies heeft gegeven aan de deputatie.

We vinden op de lijst van schepenen en raadsleden van Kortrijk de namen

- Schepen Axel Weydts, lid van de Raad van Bestuur en van het directiecomité van de WIV
- Schepen Kelly Detavernier, lid van de Raad van Bestuur en van het directiecomité van de WIV
- raadslid Marc Lemaitre, lid van de Raad van Bestuur en van het directiecomité van de WIV
- en last but not least: Bert Herrewyn, schepen van leefmilieu van de stad Kortrijk, maar tevens lid van de Raad van Bestuur van dit vliegveld.

10 politici dus die mee geschreven hebben aan de nieuwe milieuvergunning en daarbij hun broodheer ter wille zijn geweest. 10 politici dus die boter op het hoofd hebben.

Bij het verlenen van de nieuwe milieuvergunning was de Intercommunale Vliegveld Wevelgem in deze partij én rechter. **Het bestuur van de Intercommunale Vliegveld Wevelgem bepaalde immers zelf de voorwaarden van de milieuvergunning.**

Nog maar eens een duidelijk geval van belangenvermenging die de politiek dezer dagen bezoedelt.

De vraag moet gesteld waarom er 35 politici zetelen in het bestuur van het vliegveld. De meesten hebben niet de minste ervaring in de luchtvaart. Ik vraag me af hoeveel advies de genoemde politici echt geven. In ruil voor hun welwillendheid, voor hun beïnvloeding van politieke beslissingen in het voordeel van de WIV ontvangen ze een vergoeding waarvan kwatongen beweren dat dit **smeergeld** kan genoemd worden.

Dat de WIV zoveel politieke mandatarissen in zijn rangen telt heeft maar twee bedoelingen.
Door politieke beïnvloeding

- steeds maar opnieuw de nodige milieuvergunningen binnen te halen
- steeds maar opnieuw voor de nodige overheidssubsidies te zorgen.

Tot nader order vinden wij de nieuwe voorwaarden van de huidige milieuvergunning volstrekt ontoereikend en ongeloofwaardig. Alleen een beperking van het aantal vluchten, quota!, (of het nu touch and go's of andere vluchten zijn) zal de overlast doen verminderen. Daarom moet er een nieuwe milieuvergunning onderhandeld en overlegd worden met alle betrokkenen, rekening houdende met de aanbevelingen van de Milieu-inspectie van 2015, met quota voor oefenvluchten en touch and go's zowel voor sportvliegtuigen als voor helikopters, met duidelijke afspraken die te controleren vallen en die gecontroleerd zullen worden. **Los van alle politieke inmenging.**

Wij hebben alleen vertrouwen in het integer advies van de Milieu-inspectie en van het Directoraat-generaal bij het uitschrijven van de definitieve milieuvergunning.

Daarenboven moet er minstens om de zes maand een overleg worden georganiseerd met een delegatie van de omwonenden om de opvolging van de milieuvergunning te evalueren en bij te sturen. Als omwonenden willen wij actief betrokken worden in het tot stand komen van een eerlijke en rechtvaardige nieuwe milieuvergunning.

Er moet **NU** een halt toegeroepen worden aan het continu verpesten van de leef- en woonomgeving in Wevelgem en in Bissegem door vliegtuiglawaai en helikopterlawaai.

Vliegveld Wevelgem 2017, het zal nooit meer hetzelfde zijn.

Ik dank u.