

Geachte aanwezigen,

Men wil ons laten geloven dat het vliegveld van Wevelgem draait als nooit tevoren. Maar niets is minder waar.

Er is in dit land geen enkele regionale luchthaven die rendabel is. Al zeker niet Wevelgem, waar zelfs geen enkel privé-bedrijf bereid is om ook maar één euro te investeren.

Vorig jaar nog stond in de Britse krant "The Guardian" te lezen dat de Belgische regionale luchthavens medeplichtig zijn aan de folterpraktijken van de CIA door in het geheim ons luchtruim en de regionale vliegvelden open te stellen voor tussenlandingen met verdachten van de **Amerikaanse inlichtingendienst CIA**.

We moeten ons bijgevolg geen illusies maken waarom dit en de andere regionale vliegvelden van dit land een voorkeursbehandeling zullen blijven krijgen.

Cijfers zijn er om geïnterpreteerd te worden.

- de zo gezegde vooruitgang is vooral te wijten aan het uitblijven van winterse omstandigheden in het voorjaar van 2014, waardoor er heel de winter kon worden gevlogen.
- de sector medische vluchten is meer dan gehalveerd: van 135 naar 71 medische vluchten in één jaar. Daarvan zijn de helft lege vliegtuigen die terugkeren naar Wevelgem. Bij die 35 medische vluchten zit ook het vervoer van medisch materiaal en van dokters. Waar zijn de **repatriërvluchten** voor gekwetsten? Deze sector bestaat niet meer. Zelfs het transport van **donororganen** stelt nauwelijks nog iets voor.

Daarenboven waren op dit vliegveld **19%** of 1/5 van alle vluchten, of **meer dan 7000** bewegingen, helikoptervluchten. Dit was een stijging met meer dan 13%.

En met die helikopters is er van alles aan de hand.

1. De cijfers worden ongecontroleerd meegeteld in het algemeen totaal van het vliegveld.
Hoeveel van die helikoptervluchten zakenvluchten, pleziervluchten, opleiding of luchtdopen zijn, is een goed bewaard geheim. Concrete cijfers worden niet vrijgegeven. Maar ze worden wel meegeteld om de resultaten van het vliegveld op te smukken.
Aangezien de privatisering van dit vliegveld mislukt is, wordt in tijden van budgettaire krapte en besparingen dit vliegveld voor 100% betaald door de belastingbetaler (zowel de infrastructuur als de jaarlijkse exploitatieverliezen). Daarom heeft de belastingbetaler 100% het recht op transparante cijfers.
Vraag: Waarom krijgen wij geen concrete cijfers voor het helikopterverkeer.
Waarom mogen wij niet weten hoeveel (zaken-) passagiers er meegeteld worden en over welk soort vluchten het gaat?
De cijfers van helikopterbewegingen en -passagiers bestaan en worden wel meegeteld in het jaaroverzicht!
2. De helikopter- en vliegveldlobby houdt zich niet aan de regels:
In de Vlarem I vergunning van het vliegveld van 2004 staat als bijzondere voorwaarde: voor zon- en feestdagen: het realiseren van een stelselmatige en significante vermindering van de geluidshinder; op andere dan op zon- en feestdagen: het hanteren van het standstill-principe.
Hoe leg je dan uit dat 7000 extra helikoptervluchten conform zijn met een stelselmatige en significante vermindering van de geluidshinder voor de potentieel sterk gehinderden.

3. De meeste helikopters vertrekken vanaf private terreinen in de industriezone grenzend aan het vliegveld. Daarbij overvliegen ze op zeer lage hoogte de **openbare weg**.

Tien jaar geleden heeft het Directoraat Generaal van de Luchtvaart, met hoogdringendheid de WIV verplicht een einde te maken aan deze onwettige en gevaarlijke situatie. Keer op keer heeft de WIV gedaan alsof hun neus bloedde. Integendeel: meer en meer nieuwe helikopterbedrijven werden aangetrokken waardoor het probleem nog erger werd.

Tegen deze onwettige situatie hebben wij meermaals klacht ingediend bij het Directoraat Generaal van de Luchtvaart en daarvoor heeft de WIV vorig jaar een serieuze blaam gekregen van het Directoraat dat er zelfs mee heeft gedreigd om het noorden van het vliegveld af te sluiten voor alle helikopterverkeer.

Dat is niet onze schuld, zelfs niet de schuld van de helikopterfirma's die bedrieglijk naar hier werden gelokt door de WIV onder het voorwendsel dat alles in orde was met de vergunningen. Niet dus. De WIV draagt hier alle verantwoordelijkheid.

Momenteel wordt het verkeer op de openbare weg "Vliegveld" tijdelijk geregeld met verkeerslichten. Ik zeg "tijdelijk", want de vliegveldlobby heeft plannen om deze openbare weg volledig te laten afsluiten voor het doorgaand verkeer.

Vraag: Kan dat zomaar dat een openbare weg wordt afgesloten voor het openbaar verkeer?

4. Om de overlast van het toenemende helikopterverkeer in België aan banden te leggen, werd op 1 oktober 2013 **een nieuw ministerieel besluit** van kracht voor het hele land, dat inhoudt dat helikopters buiten de luchtvaartterreinen nog slechts 4 keer mogen landen en opstijgen per maand, met een max. van 2 keer landen en opstijgen per week.

Aangezien alle helikopterfirma's gesitueerd zijn op private terreinen buiten het vliegveld, geldt ook hier in Wevelgem deze nieuwe regeling.

Bijgevolg waren bijna alle 7000 vluchten van 2014 onwettige vluchten.

Ook deze nieuwe regeling, die juist bedoeld is om de omwonenden beter te beschermen, zal worden omzeild. Er werd al een achterpoortje gevonden door het terrein van het vliegveld uit te breiden met de gehele industriezone ten noorden, zodat de helikopterbedrijven deel zouden uitmaken van het vliegveld zelf en dus geen privé-terrein meer zouden zijn.

Vraag: Kan dat zomaar, een uitbreiding, de annexatie van een heel industrieterrein bij het vliegveld, **met als enige bedoeling de nieuwe Belgische regelgeving te omzeilen** die de omwonenden moest beschermen?

Deze en nog andere dubieuze beslissingen zijn het resultaat van een "ons kent ons"-politiek. Politici en zakenlui die elkaar vinden. De vliegveld- en helikopterlobby is machtig. Ze gaan er prat op dat ze belangrijke relaties hebben in de politieke en in de industriële wereld waarvoor alle deuren openstaan.

Met ons belastinggeld willen ze een project realiseren waar alleen de happy few kan van profiteren.

5. Tenslotte moet er gezegd dat de helikopterfirma's en de WIV zich niet houden aan de afspraken die zijzelf eertijds hebben gemaakt.

– bij de aanvraag voor de milieuvergunningen lezen we dat de helikopters altijd 1000 voet (of 330m) boven de woonzones vliegen. Niets is minder waar.

Dit gebeurt zo goed als nooit. 200 voet is de regel! Ik heb filmpjes gemaakt met helikopters die nauwelijks 50m boven mijn huis vliegen.

Uiteraard wordt dit in alle toonaarden ontkend door het vliegveld en door de helikopterbedrijven.

– de drukste helikoptervliegdagen zijn tijdens het weekend, wanneer de fils a papa's uit Wevelgem, Menen en omstreken met hun vriendjes komen pleziervluchtjes vliegen. Dit heeft niets meer te maken met zakenvluchten of opleiding of met lokale economie.

– In april 2014 noteerde ik dat er op een zaterdag 4 sportvliegtuigen gelijktijdig in het circuit zaten om touch and go's uit te voeren. Dit is in tegenspraak met een eerdere belofte die hier gemaakt werd om slechts 3 vliegtuigjes gelijktijdig toe te laten in het circuit.

Ik heb onmiddellijk gedetailleerd klacht ingediend, maar uiteraard bleef de vliegvelddirectie ook deze vaststelling ontkennen.

(Daarom mijn bedenking: Waarom zou je nog klacht indienen. Alles wordt systematisch ontkend!)

6. En om te eindigen:

Mocht er zich hier iemand geroepen voelen om te protesteren tegen deze gang van zaken. Eén goede raad: **Bezint eer ge begint.**

Een tweetal maanden geleden ontving ik van een advocatenbureau uit Gent in naam van de firma STB-copter, een aangetekend schrijven.

In deze dreigbrief worden mij allerlei leugenachtige verklaringen ten laste gelegd maar vooral het feit dat ik het heb aangedurfd om bij de Deputatie bezwaar in te dienen tegen de gevraagde milieuvergunning is in het verkeerde keelgat geschoten. Er wordt gewag gemaakt van een eenmansactie van mijnentwege, alhoewel er 185 mensen mee het bezwaarschrift tegen STB-copter hadden ondertekend...

En sedert wanneer zou er geen bezwaar meer mogen ingediend worden tegen een nieuwe milieuvergunning. Dit is toch de normale gang van zaken in een democratisch land! Zo wordt dit ook gepubliceerd bij de bekendmaking en de aanplakking.

Ook het feit dat ik het Directoraat Generaal van de Luchtvaart op de hoogte heb gebracht van een aantal mistoestanden op en rond het vliegveld heeft ervoor gezorgd dat de advocaat van STB-copter het volgende dreigement formuleerde:

“Niet alleen wordt de inhoud van uw e-mail met klem ontkend door cliënte, wij verzoeken u ook met onmiddellijke ingang te stoppen met uw tergende lastercampagne jegens cliënte en alle gebruikers van de luchthaven, zo niet zullen verdere acties worden ondernomen.

U viseert onze cliënte niet alleen ten onrechte, u bent zich bovendien waarschijnlijk evenmin bewust van de enorme gevolgen en maatschappelijke kosten van uw eenzijdige klachten. Bovendien veroorzaakt die een zware meerkost voor cliënte, belemmert die ernstig haar dagelijkse werking en brengt u haar ten onrechte imagoschade toe. Dit schrijven geldt als een formele ingebrekestelling en wordt u gericht onder voorbehoud van alle rechten en zonder enige nadelige erkenning. Desgevallend zullen de nodige juridische stappen worden ondernomen en zal schadevergoeding worden gevorderd wegens de ernstige materiële en morele schade die u de gebruikers van het vliegveld toebrengt. Ik sluit niet uit dat in dat geval verschillende andere gebruikers van het vliegveld zich bij de vordering zullen aansluiten.”

Geef toe: 't is mooi gezegd. Ik zou het niet beter kunnen!

Dit past perfect in de agressieve stijl van de helikopter- en vliegveldlobby.

U bent gewaarschuwd!

Ik dank u.