

Dat het vliegveld een onwaarschijnlijk slecht jaar achter de rug heeft, is een open deur intrappen.

Terwijl je in alle kranten kon lezen dat het zakenverkeer op het vliegveld relatief stand heeft gehouden in 2017, is de werkelijkheid helaas helemaal anders. **In 2017 werden 22% minder zakenpassagiers vervoerd** dan het jaar voorheen (zonder de piloten 7 682 p. of gemiddeld 21/dag of 10,5 omhoog, 10,5 omlaag!)

De realiteit ten opzichte van 2016 is

18% minder passagiers in totaal – globale cijfers

22% minder zakenpassagiers -3185 p.

17% minder internationale zakenpassagiers

36% minder nationale zakenpassagiers

48% minder medische vluchten

Dat zijn de feiten. Durft iemand deze cijfers tegenspreken?

De malaise op het vliegveld blijft maar aanhouden. Zelfs de komst van Belgocontrol heeft daar niets aan veranderd en zal daar ook niets aan veranderen. Belgocontrol zorgt er alleen voor dat de activiteiten op een wettelijke basis kunnen verder gezet worden. Niets meer, niets minder.

Hoeveel zakenjets zijn er vandaag al geland? En gisteren?

De kostprijs van de diensten van Belgocontrol bedragen, al naar gelang de bron, zo'n 700 000 euro/jaar of 2000 euro extra per dag om 10 bewegingen (5 op 5 neer) per dag te controleren (of zo'n 100 euro extra belastinggeld per zakenpassagier).

Voor meer duidelijkheid heb ik een overzicht opgemaakt van het aantal zakenvluchten en zakenpassagiers vanaf 1982 tot nu. (een periode van 35 jaar dus) **33 jaar geleden, in 1984**, waren er ruim 15000 zakenpassagiers of 32% meer dan nu. In **2001** ruim 19000 of 68% meer zakenpassagiers.

In 2007 – 18343 of 61% meer dan nu.

Het aantal zakenreizigers (11 362) is sedert 1982, op 35 jaar tijd, **het op twee na zwakste resultaat ooit**. En dit ondanks de tientallen miljoenen euro belastinggeld die al die jaren in het vliegveld werden gepompt. De zakenluchthaven zit daarmee op een historisch dieptepunt.

Waar ze hier dan wel goed in zijn, is de goedgegelovige burgers, politici, geldschieters en de overheid een rad voor de ogen te draaien, de zaken véél rooskleuriger voor te stellen dan ze zijn. Het belangrijkste werk van de Raad van Bestuur (38 man!) is dan ook een continue zoektocht naar overheidstoelagen, subsidies en vergunningen om de zaak hier draaiende te houden.

Terwijl de economie het in ons land vorig jaar uitstekend deed en alle luchthavens in Europa, ook de regionale, het meer dan behoorlijk deden, kende Kortrijk Airport International een historisch dieptepunt. Dat zijn de feiten.

Laten we even teruggaan in de tijd.

In 2004 kreeg het vliegveld van de deputatie een milieuvergunning voor 20 jaar. Bij de bijzondere voorwaarden stond dat er op zon- en feestdagen een stelselmatige en significante vermindering van de geluidshinder moest gerealiseerd worden. Voor de weekdays zou het standstill-principe gehanteerd worden. De omwonenden konden gerust zijn. De overlast zou beperkt blijven.

Niets bleek echter minder waar. In de kleine lettertjes van de milieuvergunning staat immers dat de lawaaiproductie en- overlast gemeten wordt op basis van een jaarlijkse geluidscontourenstudie, hetzelfde meetinstrument als voor de luchthaven van Zaventem. Al gauw bleek dit voor de omwonenden niet de minste garantie voor een leefbare woonomgeving omdat er met jaargemiddelden wordt gerekend.

De helikopterfirma's konden dan ook als paddenstoelen uit de grond schieten. Het aantal helikopterbewegingen werd zonder probleem opgevoerd van ca. 1000 in het jaar 2000 tot ruim 8000 vorig jaar... (x8 dus)

Gevolg was dat de omwonenden bleven klagen van overlast en lawaaihinder.

In 2015 voerde de milieu-inspectie van de Vlaamse Overheid op onze vraag eindelijk metingen uit in de woonzones rond het vliegveld. De conclusie van de milieu-inspectie was **dat de klachten van de omwonenden gegrond en terecht waren**. Op drukke dagen zorgen de activiteiten op het vliegveld praktisch continu voor een verhoging van het geluidsdrukniveau met 25 tot 30 dB(A).

Daarenboven vonden ook de MI de geluidscontouren niet geschikt voor een inschatting van de ondervonden geluidshinder. Het verslag eindigde met "Daarom verzoekt onze afdeling in toepassing van artikel 45 van Vlarem de vergunningsvoorwaarden aan te passen en het aantal touch and go bewegingen te beperken en in de milieuvergunning **quota** op te leggen voor het uitvoeren van oefenvluchten, zowel **per jaar als per dag**."

Uiteraard zag het vliegveld beperkingen en quota niet zitten. Zij zouden zelf de nodige maatregelen treffen om de geluidsoverlast te beperken. Het resultaat was een reeks belachelijke, niet-relevante maatregelen en volgens sommige vlietscholen zelfs ronduit gevaarlijke, niet te controleren schijnmaatregelen die nooit de lawaai-overlast zou doen verminderen. Het vliegveld kreeg een tijdelijke vergunning op proef voor twee jaar om te bewijzen dat het de overlast kon beperken zonder quota.

Maar de resultaten logen er niet om: er viel niet de minste verbetering te noteren.

Tijdens de voorbije proefperiode van 2 jaar voerde de milieu-inspectie nieuwe metingen uit in maart en augustus 2015, april 2016 en helemaal op het einde van de proefperiode in mei 2017. De conclusie in hun eindrapport luidt

“Uit de resultaten van de verschillende geluidsmetingen die door onze afdeling uitgevoerd werden, kan afgeleid worden dat ondanks de bijkomende vergunningsvoorwaarden die opgelegd werden, op drukke dagen de gemeten geluidsniveaus in de onmiddellijke omgeving van het vliegveld niet gedaald zijn en de hinder dus ook niet afgenomen is.

Bovendien worden er ook meer en meer klachten ontvangen in verband met het helikopterverkeer. In totaal werden er tijdens de proefperiode meer dan 100 klachten ontvangen via het klachtenmeldpunt en ontving onze afdeling ook rechtstreeks meer dan 10 klachten. Het vliegveld is de laatste jaren geëvolueerd van een vliegveld waar vooral zakenvluchten werden uitgevoerd, naar een luchthaven voor oefenvluchten en helikopters.

Daarom blijft onze afdeling bij zijn verzoek van 24 maart 2015 waarbij gevraagd werd de vergunningsvoorwaarden aan te passen en het aantal touch and go bewegingen te beperken. Het is aangewezen dat er net als bij andere vliegvelden quota worden opgelegd voor het uitvoeren van oefenvluchten zowel per jaar als per dag. Voorts is het ook aangewezen om hierbij ook rekening te houden met het aantal helikopterbewegingen.”

Wij trokken in juli 2017 dan maar met enkele mensen naar Boeverbos Brugge om de deputatie, die de milieuvergunning verleent, te overtuigen om de bestaande voorwaarden aan te passen met echte maatregelen. We mochten er bij de vergunningscommissie ons standpunt gaan verdedigen, in het bijzijn van een afvaardiging van het vliegveld. Er werd geduldig naar onze argumenten geluisterd en vooral veel geknikt.

Maar je kunt het al raden: de deputatie van West-Vlaanderen verleende op 10 augustus 2017 toch een definitieve vergunning, zonder relevante bijkomende maatregelen niettegenstaande tweemaal op rij een vernietigend advies van de milieu-inspectie en na de proefperiode met een onvoldoende. Onbegrijpelijk. Wat of wie steekt daar achter?

Ons restte nog één kans: beroep aantekenen bij de minister van leefmilieu, Joke Schauvliege.

Maar Schauvlieges reputatie kennende... De milieuvergunning werd half augustus in beroep bevestigd, zij het toch met een bijkomende voorwaarde van maximaal 14 000 T&G op jaarbasis, waarvan maximum 1600 per jaar voor de helikopters. Belachelijk als je weet dat het aantal touch & go's nog nooit de 14 000 en het aantal t&g's voor helikopters slechts de laatste 2 jaar de 1600 bereikte (In 2013 bvb. was het aantal t&g's amper 484 in 2014 – 922). Dit zijn dus niet de ernstige quota die de milieu-inspectie voor ogen had. Dit zijn geen beperkingen, dit is carte blanche voor nog meer lawaai.

Maar we moeten toegeven dat de lawaai-overlast van de sportvliegtuigen het laatste jaar enigszins getemperd is. De oorzaak is niet ver te zoeken: het aantal vliegbewegingen met sportvliegtuigen nam vorig jaar af met ruim 4000 of -13%. Conclusie: Minder bewegingen is minder overlast. Hét bewijs dat alleen het invoeren van quota een milderend effect zal hebben ...

Helikopters

Alles wat men hier op 35 jaar tijd geprobeerd heeft, is mislukt: zakenluchthaven, medische vluchten, orgaantransport, ambulancevluchten, express cargo,... behalve één segment: het helikopterverkeer.

Kortrijk airport is de laatste 10 jaar, de vuilnisbak geworden van de luchtvaart in België. Bij gebrek aan wat beters, is het uitgegroeid tot een echte helikopterluchthaven. Helikopters nemen nu al meer dan 25%, bij momenten 30% van alle vliegverkeer voor hun rekening. Meer dan 8000 helikopterbewegingen vorig jaar. Nog maar eens 3% erbij.

Het hinderlijke helikopterverkeer dat nergens welkom is in dit land, werd hier met open armen ontvangen: de kip met de gouden eieren. Al of niet gesubsidieerd tot 15000 euro per piloot in opleiding. Helikopterverkeer, ook handig om het aantal zakenvluchten op te krikken.

Aanvankelijk opereerden de nieuwe firma's zonder milieuvergunning, maar in 2013 werden ze van hogerhand verplicht zich in regel te stellen.

STB-Copter bvb.

Bij zijn vergunningsaanvraag verklaarde STB-Copter schriftelijk

- dat er nooit meer dan 10 vluchten per dag zouden worden uitgevoerd
- dat er geen korte luchtdopen zouden gebeuren
- dat een vlieghoogte wordt gegarandeerd boven de woonzones van 1000 voet.

Maar tegelijkertijd noemt STB-Copter zich op zijn website www.stb-copter.com “de grootste helikopterschool van België”. Met max. 10 vluchten per dag...?! Op sommige dagen worden er een veelvoud aan vluchten uitgevoerd! Het tegendeel zou gemakkelijk te bewijzen zijn aan de hand van de logboeken, maar uiteraard weigert STB-Copter elke inzage.

Dat er geen korte luchtdopen zouden gebeuren is alweer zo'n fabel. Op hun website maken ze publiciteit voor luchtdopen van 15 minuten en dat is kort!

Dat de vlieghoogte boven de woonkernen 1000 voet (300 m) zou bedragen is ronduit belachelijk. Kom zelf maar eens kijken in de aanvliegroute boven Bissegem.

Op basis van deze foutieve verklaringen kreeg STB-Copter op 13 maart 2013 zijn vergunning. (Je kunt als deputatie toch moeilijk een vergunning weigeren voor 10 vluchten. Dit is hier wel een vliegveld!) Het ergste is dat STB-Copter bij zijn

vergunningaanvraag bewust verkeerde informatie over zijn activiteiten heeft gegeven aan de vergunningscommissie om toch maar zeker aan een vergunning te geraken. Voor dergelijke handelingen bestaat er een juridische term voor...

Zelfde verhaal voor **Air Technology**. In hun aanvraag presenteren zij schriftelijk in een mooi schemaatje max. 12 vluchten per dag uit te voeren, en max. 30 vluchten per week. Wie gelooft dat?

Heli Business tenslotte haalde bij zijn aanvraag aan maximum 25 vluchten per dag uit te voeren.

Mochten er hier zaakvoerders van de helikopterfirma's aanwezig zijn, dan maak ik nu al graag een afspraak om de logboeken te komen inzien.

Beste aanwezigen, we moeten af van de helikopters en van de helikopterscholen. 8000 bewegingen in een woonzone is ver boven het leefbare. Tijdens de zomermaanden is 1 op 3 een lawaaierige helikopter. Tot 80 dB(A) en 72 dB(A) binnenshuis, achter dubbelglas en met gesloten deuren en vensters. Kassa natuurlijk voor het vliegveld! Maar onaanvaardbaar voor de omwonenden.

Mag ik daaromtrent een opbouwend voorstel doen: waarom geen **herlocalisatie** overwegen van de helikoptervliegscholen naar het **vliegveld van Koksijde**, waar straks alle militaire activiteit wordt stopgezet. Veel minder klagende omwonenden daar, minder beperkingen en de provincie en het Vlaamse Gewest kunnen toch verder naar hartenlust blijven sponsoren met miljoenen belastinggeld.

En de core-business van de helikopters, herstellingen en revisie, kan wat mij betreft onder voorwaarden gerust blijven doorgaan op Wevelgem. Het overwegen waard, toch?

Een steeds terugkerende klacht is de gebrekkige klachtenbehandeling en slechte communicatie met de omwonenden.

Zowel minister Schauvliege als de deputatie als de milieu-inspectie laten noteren dat de communicatie met de omwonenden veel beter moet, dat goed nabuurschap belangrijk is.

Wat hebben wij aan een klachtenmeldpunt wanneer het antwoord op voorhand al gekend is? Het is zoals op "de rechtbank" op tv, ofwel is het antwoord "Wat je zegt is helemaal niet waar" ofwel "geen commentaar". Altijd maar diezelfde nietszeggende stereotype antwoorden. Nooit wordt een klacht ernstig beantwoord.

Het feit al dat de vliegveldoverheid weigert om met de omwonenden rond de tafel te gaan zitten, zegt al genoeg. Deze bijeenkomst hier is toch niet het forum om te discussiëren over de effectiviteit van een genomen maatregel, over de overlast, overtredingen, de klachtenbehandeling,...

Waarom wordt er geen bijeenkomst belegd met alle betrokkenen: directie en bestuurders, gebruikers (piloten, vliegscholen, helikopterfirma's!), milieudiensten Kortrijk en Wevelgem, de milieu-inspectie, mevrouw Top, de Deputatie die de vergunningen afleverde, lokale politici? Wij van onze kant hebben genoeg dossierkennis voor een ernstig gesprek... Als dat periodiek zou kunnen gebeuren, halfjaarlijks, kan de toestand concreet opgevolgd en geëvalueerd worden en kunnen we feedback geven op de genomen maatregelen en kan er kennis genomen worden van onze klachten en verzuchtingen.

Wat heb je daar toch tegen? Wat heb je te verbergen? Waarom is er zo weinig transparantie? Waarom krijgen we geen cijfers per dag van het aantal touch and go's, oefenvluchten, helikopterbewegingen, jetverkeer.

Waarom krijgen we geen inzage in een gedeelte van de logboeken van de luchthaven? Indien je recht in je schoenen staat, kun je ons door middel van je cijfers monddood maken en alle klachten weerleggen. Belgocontrol wordt hier toch niet voor niets 2000 euro per dag betaald om de luchtverkeersleiding op zich te nemen. Vroeger kon je er nog mee weg dat je niet over die gedetailleerde cijfers beschikte. Wat geef je nu als reden aan voor je weigering?

Neem nu zaterdag voor 8 dagen, 10 februari. Een hele dag onverantwoord kabaal in de lucht, van 's morgens vroeg tot 18u. Alle mogelijke tuig passeerde boven onze hoofden. Ook voor ons was dit de eerste mooie dag van 2018. Het regende die dag klachten, maar niemand wil/kan ons bevestigen hoe druk het wel was. Zelfs Belgocontrol wil/mag geen cijfers bekendmaken. Waarom geen transparantie daarover?

Ik lees in het besluit van minister Schauvliege van 17 nov. 2017 "dat volgens de exploitant dan ook bekeken zal worden om een betere overlegstructuur met de buurt op te zetten". En nog "dat met het op komst zijnde registratiesysteem van Belgocontrol gericht bekeken kan worden of quota per dag noodzakelijk zijn". Dat registratiesysteem bestaat dus!

Geachte directie. Waar wacht u nog op? U bent aan zet!