

vzw WILOO
Kruidenstraat 19
8400 Oostende
tel.: 059-51 11 19
wiloo.be



Aan de heer Wouter Vanbesien,
voorzitter GROEN
Sergeant De Bruynestraat 78-82
B-1070 Brussel

Oostende, 24 juni 2012

Geachte heer Vanbesien,
Beste Wouter,

Zoals u wellicht bekend is, komt onze vereniging op voor een veilig, transparant en milieuvriendelijk woongebied rond de luchthaven van Oostende. Het heeft WILOO door de jaren heen altijd verheugd dat haar visie steeds werd gesteund door GROEN. Onze toekomstvisie op de luchthaven in haar huidige staat wordt tot op heden grotendeels weerspiegeld in de visie van GROEN West-Vlaanderen (1). Wij komen net als deze afdeling op voor het inperken van de luchthavenactiviteiten tot passagiers- en zakenvluchten. Wij komen eveneens net als GROEN West-Vlaanderen op voor een volledige nachtsluiting (van 23 tot 07 uur) en voor het stopzetten van het onrendabel luchtvrachtverkeer. Hiermee kan een groot deel van het luchthaventerrein worden teruggegeven aan de Stad Oostende.

Deze eensgezindheid had WILOO graag ongewijzigd gezien. Echter heeft de GROEN-afdeling van Oostende op haar site onlangs een ander standpunt gepubliceerd (2), dat niet meer in overeenstemming is met haar origineel standpunt van drie jaar terug, noch met het voor GROEN West-Vlaanderen geldend standpunt. De belangrijkste punten van onderscheid zijn:

- het toch laten doorgaan van luchtvrachtverkeer;
- het behoud van de start/landingsbaan op haar huidige lengte, waardoor aan beide uiteinden van de baan geen luchthavengrondgebied wordt vrijgegeven;
- het omleggen van de kusttram via een bocht langs de luchthaven, hoewel een vaste buslijn om de 15 minuten de luchthaven al bedient en indien nodig nog kan worden uitgebreid;
- een ingekorte duur van de nachtsluiting met 2 uur. Dit is niet langer conform met de EU/WGO-normen (3) voor een gezonde nachtrust en introduceert een contradictie tussen sommige GROEN Oostende standpunten.

Niettemin gaat het hier volgens GROEN Oostende enkel om een 'herdefiniëring' van haar origineel standpunt.

Met deze brief vragen wij u om meer duidelijkheid:

- 1/ Wat is de huidige sociaaleconomische visie van GROEN nationaal op de Oostendse luchthaven?
- 2/ Hoe zijn de standpunten gepubliceerd door provinciaal en door stedelijk GROEN te verenigen?

In bijlage vindt u een vijftal bijkomende meer gedetailleerde vragen.

Met dank bij voorbaat en met de meeste hoogachting.

Namens het WILOO bestuur

Jacques Denecker,
voorzitter

cc: - *de heer Mike Van Acoleyen, voorzitter van GROEN West-Vlaanderen*
 - *de heer Johan Vanbesien, voorzitter van GROEN Oostende*

- (1) www.groenwestvlaanderen.be/standpunten/regiodossiersDetail.php?GrArt_ID=144
- (2) www.groenoostende.be/visie_groen_oostende_voor_de_internationale_luchthaven_oostende-brugge
- (3) http://www.euro.who.int/___data/assets/pdf_file/0017/43316/E92845.pdf

Bijkomende meer gedetailleerde vragen

- Rotterdam heeft een startbaan van 1 km korter dan deze van Oostende en daar vliegt men rechtstreeks met passagiers naar Turkije met o.a. het meest courante passagierstoestel B737 volgetankt. Toch moet volgens GROEN Oostende de lengte van de startbaan in Oostende nu behouden blijven om korte passagiersvluchten te vermijden en de volgetankte toestellen veilig te laten vertrekken. De huidige lange baan van 3,2 km bewijst echter elke dag dat een lange piste geen rem is op de talrijke korte vluchten in Oostende. Hoe moet die argumentatie worden begrepen anders dan dat GROEN Oostende absoluut luchtvrachttransport alle kansen wil blijven geven in tegenspraak met provinciaal GROEN, die pleit voor afschaffing van vrachtluchten?
- Door de start/landingsbaan niet in te korten wordt de kans verkeken een veel ruimere vrije bufferzone en dus meer veiligheid te voorzien tussen luchthaven en de nu aanpalende school-, woon- en winkelzones. Waarom wordt aan luchtvrachtverkeer prioriteit gegund boven meer veiligheid en betere leefkwaliteit voor omwonenden?
- Het is sinds jaar en dag bewezen dat de Oostendse luchthaven als vrachtluchthaven economisch, financieel en ecologisch onverantwoord is. Wat verantwoordt de wens van stedelijk GROEN om vrachtactiviteiten toch aan te houden?
- Hoe staat GROEN tegenover de in Oostende bijna uitsluitende aanvoer uit Afrika van bloemen en groenten, geteeld door westerse maatschappijen met behulp van Afrikaans landjepik en spotgoedkope Afrikaanse arbeidskrachten en bovendien in rechtstreekse concurrentie met zowel de lokale Afrikaanse boeren als met onze eigen bloemen- en groentetelers? Analoge vragen stellen we graag met betrekking tot de vangst en import van vis uit Afrika en de problematiek van de voedselkilometers. Hoe kijken de GROEN-afdelingen hier tegen aan?
- Hoe moet de voorgestelde bocht van de kusttram via de luchthaven worden begrepen? Wat is de maatschappelijke meerwaarde ten opzichte van de reeds bestaande busverbinding, die om de 15 minuten de luchthaven aandoet en indien nodig nog kan worden uitgebreid? Heeft GROEN, in tijden van bezuinigingen, al het kostenplaatje berekend van de aan te leggen infrastructuur voor zo'n tramomleiding over een afstand van minstens 1 km tussen de huidige tramroute en de luchthaven? Of kondigt dit voorstel een ander project aan, dat dan aan de geplande tramomleiding haar ware doelstelling zal verlenen?
