

HILDE CREVITS

VLAAMS MINISTER VAN OPENBARE WERKEN, ENERGIE, LEEFMILIEU EN NATUUR

---

Vraag nr. 133  
van 26 november 2008  
van JEF TAVERNIER

---

*Luchthaven Oostende-Brugge - Uitbating*

1. Ik herinner aan mijn vraag nr. 445 van 9 mei 2007 (Websitebulletin publicatiedatum 02-07-2007) en het antwoord van toenmalig minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur Kris Peeters.

Het optimisme van de minister in zijn antwoord op vraag nr. 445 is door werkelijkheid ontkracht:

- MK Airlines, hoofdklant van de luchthaven, is sinds juni 2008 onder curatele;
- MK Airlines heeft volgens de curator, naast talrijke schulden aan Belgische bedrijven, ook onbetaalde rekeningen bij het Vlaams Gewest, dit voor zo'n 128.000 euro;
- de in het antwoord op vraag nr. 445 vermeldde loods staat nu al maanden leeg;
- de vrachtcijfers zijn sinds ongeveer een jaar met zo'n 30 procent gezakt;
- het merendeel van de vrachtmaatschappijen die op Oostende opereren, bleken of blijken zwakke broertjes te zijn, zoals bijvoorbeeld DAS Air Cargo, die onlangs haar activiteiten moest stopzetten of Gemini Air Cargo, die nu al een tweede keer onder curatele werd geplaatst.

Het jaarverslag 2007 van de luchthaven toont een enorme zwakte van de Oostendse luchthaven, ter illustratie:

- een bedrijfsverlies van 2.671.078,11 euro;
- kosten personeel met zo'n 33 % toegenomen in 3 jaar;
- aeronautische opbrengsten met 2,5 miljoen euro gedaald !

- a) MK Airlines is blijkbaar niet zo gezond als vooropgesteld.

Welke waarborgen heeft de minister thans dat alle verplichtingen van deze "grote klant" blijvend zullen worden nagekomen?

Welke voorwaarden en gunsten heeft deze firma thans vergekregen en hoelang lopen die nog?

Met betrekking tot de speciaal voor MK Airlines gebouwde leegstaande loods: wie draait op voor de kosten van het onderhoud en de verwarming? Wat is er gebeurd met de door MK Airlines beloofde inrichting, uitrusting en inboedel? Is MK Airlines hier alle verplichtingen nagekomen? Vervalt de concessie? Wat zijn de vooruitzichten of kansen voor hergebruik van deze splinternieuwe leegstaande infrastructuur?

- b) Hoe komt het dat de commerciële dienst van de "DAB luchthaven Oostende" bijna structureel en al decennialang de problemen met potentiële klanten ofwel niet ziet, ofwel fout inschat? Of is de marktpositie van de luchthaven zo zwak dat sterke duurzame bonafide luchtvaartmaatschappijen niet aangetrokken kunnen worden?

- c) Veel van de via Oostende verscheepte vracht is thans enkel in transit, en bijgevolg van weinig belang voor de Vlaamse economie.

Wat was de jaarlijkse reële luchtvrachttonnage, exclusief transitvracht, die tijdens de afgelopen twintig jaar op de luchthaven van Oostende via landzijde werd aan- of afgevoerd met vrachtwagens?

2.

3.