

1.- SECRETARIE - GEMEENTERAAD: INTERPELLATIES

BART TOMMELEIN, voorzitter.- Het woord is aan de heer Wouter Devriendt voor de laatste interpellatie.

Vistransporten via Mithras Air

WOUTER DE VRIENDT.- Dames en Heren,

Op de Oostendse luchthaven wordt vis uit IJsland aangevoerd via Mithras Air. Er rezen echter vragen over de manier waarop dit gebeurt en de milieuvervuiling die dit veroorzaakt. In het algemeen is transport per vliegtuig veel vervuilender dan per schip. Met het vliegtuig gaat het over 0,8320 kg CO²-equivalenten per ton, per mijl en met een schip gaat het over 0,0146 kg CO²-equivalenten per ton, per mijl. Dit betekent dat een vliegtuig 57 keer meer CO²-equivalenten uitstoot per ton vracht per mijl in vergelijking met een schip. Dit is niet alles. Voor dit vistransport werd op 25 mei 2007 speciaal een firma opgericht, namelijk: Mithras Air, die stokoude Antonovtoestellen huurt bij ATM. Dit is een Kazakse maatschappij die de toestellen in Bulgarije op de kop kon tikken, omdat ze door de Bulgaarse regering een vliegverbod kregen opgelegd binnen de Europese Unie. Mithras Air is de zoveelste dubieuze firma die opereert vanuit de Oostendse luchthaven. Op 14 augustus 2007 werd een foto gemaakt van een stofwolk, een roetwolk, een wolk vervuiling die zo'n stokoud toestel veroorzaakt. Men zou denken dat Oostende dit afkeurt en druk zet bij de bevoegde instanties om zo'n vliegtuigen niet meer toe te laten, omwille van de volksgezondheid en het leefmilieu.

Wat lees ik in de kranten? De heer Yves Miroir, voorzitter van het autonoom gemeentebedrijf Vismijn Oostende en tevens schepen van Leefmilieu verklaart dat hij wil dat Mithras Air meer vis aanvoert. De vis die wordt aangevoerd wordt niet allemaal in de vismijn geveild, maar volgens de Voorzitter moet dit veranderen, vijf vluchten in plaats van drie vluchten per week en grotere volumens. De bron is Het Nieuwsblad en De Standaard van 22 augustus 2007. Ik kan moeilijk geloven dat de schepen van Leefmilieu dergelijke vervuilende vluchten aanmoedigt en ik heb daaromtrent enkele vragen.

Ten eerste: wordt of werd er al vis verkocht in de vismijn die werd aangevoerd door Mithras Air? U zegt het in een krantenartikel en ook mijn bronnen, onder andere de visserijdienst zeggen dit. Een ander krantenartikel spreekt dit echter tegen.

Ten tweede: bent u, zoals ik lees in een krantenartikel, voorstander om meer van deze vis in de vismijn te verhandelen?

Ten derde: los van het feit dat vliegtransporten in het algemeen heel vervuilend zijn, is het transport met de toestellen van Mithras Air slecht voor het leefmilieu. Wat bent u van plan daaraan te doen?

Ten vierde: volgens een aantal mensen zou dit een goed onderwerp zijn voor de Oostendse Milieuraad, waarvan toch een aantal zich afvraagt wanneer die nog eens zal samenkomen.

YVES MIROIR, schepen.- Ik heb in mijn Raadscommissie al gezegd dat deze materie om verschillende redenen geen gemeenteraadsmaterie is. Ten eerste is Mithras Air 100 % een privéfirma waarmee wij niets te maken hebben. Ten tweede is er tot nu toe nog geen kilogram vis via Mithras Air in de vismijn terechtgekomen. Om op uw eerste vraag te antwoorden: neen, er is nog geen kilogram verkocht. Ik weet ook niet wie dit vertelde.

Mijn zagezegde vraag naar meer vis. De journalisten die aanwezig waren op de persconferentie van vorige week maandag kunnen bevestigen dat ik het tegenovergestelde zei. Ik zei dat ik weet had van transporten, niet alleen van vis, want Mithras Air transporteert niet alleen vis, maar ook andere zaken. Zij brengt ook vracht naar IJsland en Canada en vervoert paarden, groenten, fruit, elektronica, machines, ... met vliegtuigen die allemaal gekeurd en goedgekeurd zijn door de Europese vliegoverheden. Er komt hier dus niet zomaar een verboden vliegtuig langs. Blijkbaar betreft het een vliegtuig dat nog veel gebruikt wordt. Ik heb daarover meer informatie gevraagd en had gehoopt van die vandaag te ontvangen, maar ik heb dat nog niet gekregen. Men zegt onder meer -als het correct is, weet ik niet- dat de vliegtuigen in kwestie stukken minder verbruiken dan bijvoorbeeld een Boeiing of soortgelijke vliegtuigen, omdat het rotatievliegtuigen, propellervliegtuigen betreft die weinig verbruiken, die vliegen traag en verbruiken daardoor minder. U hebt van dezelfde journalist -die is hier trouwens ook aanwezig- in Het Nieuwsblad en De Standaard gelezen dat ik vraag dat er in de vismijn meer vis van die firma zou worden verhandeld. Ik weet niet of die journalist mij begrepen heeft -ik meen dat de anderen mij wel begrepen hebben-, want er is niemand anders die zoiets heeft geschreven. Een controverse is natuurlijk altijd leuk. Een correspondent schrijft: " Kijk wat de schepen van Leefmilieu en de socialisten willen doen. Zij willen ons stikken en zij willen gerookte vis ..." Het is niet helemaal duidelijk of die tussenkomst in persoonlijke naam is, dan wel in naam van WILOO, want er wordt daarnaartoe verwezen. De oorspronkelijke e-mail is één en al leugen. Sommige kranten nemen dat over, soms als grap, soms als serieus artikel. Ik heb op die persconferentie uitgelegd dat de firma in kwestie, wanneer die over de nodige vergunningen beschikt en handelt in het kader van de bestaande milieuvergunningen van de luchthaven, hetzij het Vlaamse Gewest, hetzij de federale overheid daarvoor bevoegd is. De Stad kan daarover weinig tussenkomen. Ik heb een aantal vragen gesteld aan de firma in kwestie en zal daarover nog meer documentatie ontvangen.

Vliegtuigtransport slecht voor het leefmilieu. Er staat zelfs een foto op de website. Op de luchthaven zegt men mij dat men van elf vliegtuigen die stijgen of landen in Oostende zo'n foto kan bezorgen. Als men tegen het licht in een foto neemt van een opstijgend of dalend vliegtuig dan zal men automatisch zaken zien die men van opzij bijvoorbeeld niet kan zien. Dat antwoord geeft men in de luchthaven, maar volgens hen zijn de vliegtuigen in kwestie volledig gemoderniseerd, is de inrichting zeer modern en moet men die vliegtuigen toelaten omdat zij een Europese licentie hebben.

De Milieuraad. De Milieuraad komt samen in de tweede helft van september.

Ik zal daarover binnenkort meer weten. Ik heb ook gevraagd of die toestellen nog worden gemaakt. Het antwoord is positief, maar nu is het Antonov 124 in plaats van Antonov 12. Die toestellen zijn groter en verbruiken meer. Volgens hen is het momenteel de goedkoopste manier om verse vis te vervoeren. Men moet niet alleen rekening houden met het schip, maar ook met vrachtwagens die het transport verzorgen. Daarover zal ik meer technische details krijgen. Ik kan u en andere mensen te goeder trouw, die niet onmiddellijk gaan schrijven dat ik eis dat die firma vis aanvoert naar de luchthaven of die zeggen dat ik daarvoor verantwoordelijk ben, want dat zijn grove leugens, die details meedelen.

WOUTER DE VRIENDT.- Bedankt voor uw repliek en de duidelijke antwoorden op mijn vragen. Ik hoop dat u die bijkomende informatie zal verkrijgen en mij die eventueel zal bezorgen. Dit zou sympathiek zijn, want volgens mijn informatie wordt de Antonov 12 -de discussie is nu of die nog wordt gebouwd of niet of in een vernieuwde versie- niet meer gebouwd sinds 1973. Dit is dus een zeer oud toestel. Ik vraag mij immers af of men zo'n foto zou kunnen maken van elk vliegtuig die opstijgt of daalt. De mensen die de foto hebben gemaakt zouden dat waarschijnlijk bij elk vliegtuig doen. Maar goed, ik onthoud de duidelijke antwoorden op mijn vragen.

YVES MIROIR, schepen.- Ik heb het wel gehad over de naamsverandering, van Antonov 12 naar Antonov 124, de nieuwe versie. Ik zal de informatie doorsturen van zodra ik die heb ontvangen. Normaal gezien zou ik die informatie vandaag ontvangen. Ik heb enkel mondelinge uitleg gekregen van de firma in kwestie. Is die uitleg objectief? Waarschijnlijk niet, net zoals de informatie van bepaalde mensen ook niet objectief is.

BART TOMMELEIN, voorzitter.- Dit is het einde van deze interpellatie en tevens ook het einde van de Openbare Vergadering. Mag ik pers en publiek verzoeken om de Raadzaal te verlaten.