Oostende, juni 2025

WILOO

Werkgroep rond de Impact van de Luchthaven van Oostende op de Omgeving
www.wiloo.be

Nieuwsbrief leden & symphatisanten

Beste WILOO-lid,
Beste symphatisant,

In de media was er zo goed als geen aandacht voor en aan velen in Oostende is het voorbijgegaan. De luchthaven van Oostende heeft sinds 30 november 2024 een nieuwe omgevingsvergunning van onbeperkte duur! De talrijke sprookjes rond verduurzaming, die in de voorafgaande vergunningsaanvraag van uitbater EGIS stonden, werden door de minister blijkbaar voor waar aangenomen. Zoals door ons gevreesd heeft het lobbywerk van de luchthavendirectie in 2024 met deze nieuwe vergunning zowat alles gekregen wat ze aan de minister vroeg. Zo werd bijvoorbeeld **het nachtquotum aan bewegingen afgeschaft(!)** en mogen grote toestellen voortaan **dubbel zoveel trainen** in Oostende. De nieuwe vergunning legt weinig grenzen op. Milieuzorg wordt doorgeschoven naar "monitoring" van de overlast in de toekomst. Waar de grens ligt en wat er concreet moet gebeuren wanneer de hinder straks weer eens ontspoort staat er niet bij.





Uiteraard leggen we ons niet neer bij deze gang van zaken. Vzw Wiloo heeft samen met de Bond Beter Leefmilieu een **verzoek tot vernietiging** van de nieuwe vergunning gevraagd bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen. Dergelijke procedure is vrij duur. Met uw steun in het verleden is het ons gelukt deze stap te zetten, daardoor is er wel een behoorlijk gat in onze kas geslagen.
Op de volgende pagina leest u waarom er, ondanks de zeer ruime vergunning, momenteel toch weinig hinder is.

WILOO ijvert, noch steeds voor een definitieve nachtsluiting (23u > 07u), een halvering van de startbaan, hergebruik van bepaalde terreinen, maximaal opstijgen en landen boven zee, vliegroutes weg van woonwijken.

OOSTENDE NACHTVLUCHTEN STOP

Boven onze woonwijken geen oefenvluchten met grote vliegtuigen, privéjets en (militaire) helikopters, enz.!

Falen luchthaven oorzaak relatieve stilte

Zo'n tien jaar geleden werd de luchthaven geprivatiseerd. De Vlaamse Overheid wilde dat ze 'rendabeler' werd. Het Franse EGIS was helaas de enig (overgebleven) geïnteresseerde kandidaat-uitbater en bijgevolg mochten de Fransen aan de slag en kregen ze er nog eens allerlei (subsidie)cadeaus bovenop.
Bij een omzet van slechts +/- €8 miljoen vangt de uitbater **jaarlijks zo'n €10 miljoen aan Vlaamse steun** en dit enkel en **alleen voor de uitbating**. Vlaanderen die eigenaar van de infrastructuur bleef, moet bovendien jaarlijks voor het onderhoud opdraaien, gemiddeld jaarlijks nog eens (meer) dan €10 miljoen euro. **Samen vloeit er dus elk jaar meer dan €20 miljoen belastinggeld in deze put.** De conclusie van een recente "Maatschappelijke Kosten Baten Analyse" (MKBA) in opdracht van Vlaanderen gaf aan dat sluiting het beste was!

<u>Hoe staat de luchthaven er actueel economisch voor?</u>
Samengevat in één woord **"rampzalig"**. Van de ontwikkeling van de luchtvrachtzone aan de Rolbaanstraat (Torhoutsesteenweg / winkelcentrum) is niets te bespeuren. De nieuwe loods van Versluys Logistics staat al bijna twee jaar leeg. De Italiaanse afhandelaar BCUBE, die actief was in de oude MK Airlines loods, is gestopt na het vertrek van Qatar Cargo. Aerocircular, de firma van de loods waar vliegtuigen zouden worden afgebroken, is failliet. Het hele "apron1" gebied stond recent



nog oneigenlijk vol met honderden geparkeerde wagens. Van luchtvrachtactiviteiten was niks te bespeuren. Kortom, de luchthaven zit nog steeds met dezelfde nadelen van 30 jaar terug. Ze ligt te ver van de industriële centra, heeft te weinig "capture area", de goederen moeten honderden km extra aangevoerd/afgevoerd worden naar de kust, er is geen kerosineleiding en alle brandstof moet met tankwagens aangevoerd worden. Het resultaat is bijgevolg dat ondanks het supercadeau van onbeperkte nachtvluchten, we na zes maanden nog steeds geen nieuwe maatschappijen zien aanvliegen! Nog triester is dat aan de overkant van de Rolbaanstraat, op het publiek toegankelijk gebied, momenteel een grote parking wordt aangelegd. Wat een verspilling van kostbare bedrijfsterreinen van de WVI (https://www.wvi.be)!



De amper twee trouwe klanten Egyptair en TUI brengen recentelijk fors minder vracht en passagiers aan. De jaar- en maandcijfers zijn dalend.

Of dat zo blijft is helaas een open vraag. Erg is dat omwonenden **voor hun nachtrust en woonkwaliteit nog steeds afhangen van een falende luchthaven en niet kunnen rekenen op de Vlaamse Overheid voor een goede bescherming**. De Vlaamse Overheid wil koste wat kost en desnoods ten koste van omwonenden doorgaan met een in feite overbodige, zwaar onderbenutte, peperdure luchthaven.

<u>Wat zou het beleid moeten doen?</u>
Simpel: **"sluiting**"! Er zijn voldoende luchthavens in postzegelland België. Het kleine beetje vracht van Oostende kan beter naar Luik. Met een goede spoorverbinding kan het beetje passagiers beter naar Zaventem. De terreinen kunnen een herbestemming krijgen als energiepark met ruimte voor natuur. Het personeel kan herschoold worden en beter ingezet voor de talrijke noden in de zorg, het onderwijs en de vele knelpuntberoepen. Politiek is dit echter niet haalbaar. Het overgrote deel van de regio wil goedkope en vele strandvakantievluchtjes. Opkomen voor sluiting is politieke zelfmoord.

Wist u dat...

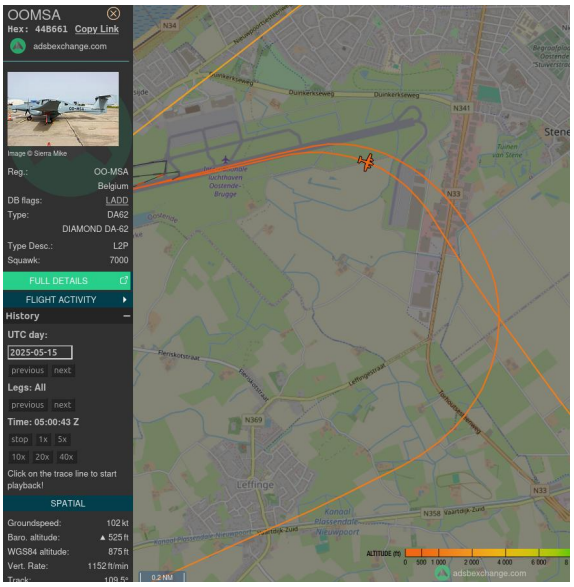
De **militaire helikopterbasis** van Koksijde blijft waar ze was. Dit is een grote zorg minder voor omwonenden, vooral voor de mensen van de wijk Raversijde!

De luchthaven wordt steeds meer een luchthaven voor de superrijken met hun privéjets. Zoals in het verleden vermeld, werd speciaal voor hen een nieuwe terminal gebouwd aan de Nieuwpoortsesteenweg, het North Sea Aviation Center (NSAC), waar allerlei diensten worden aangeboden.



Maar er is meer. De NSAC ging in zee met ondernemers Coucke & Versluys (ja, deze van de leegstaande nieuwe loods) en eigenaars van het vijfsterrenhotel La Réserve in Knokke. De superrijken kunnen er een kamer boeken inclusief vlucht met een privéjet. De gasten worden **van Knokke naar Oostende gevlogen met een helikopter**. In Oostende krijgen ze een VIP-behandeling bij het inchecken. Wat die behandeling inhoudt, zagen we in de VRT "Pano"-reportage die u online kunt bekijken op https://bit.ly/3FzbFUc. All animals are equal... De decadentie ten top.
Het NSAC werd gebouwd in 2018. Socialist Johan Vande Lanotte stond fier aan de wieg. Zie daarvoor https://bit.ly/4mz2HHc. Het is het enige bedrijf dat wat groei kent...

Bij de start van de vorige legislatuur probeerden we contact te leggen met het kabinet van federaal groene minister voor mobiliteit Georges Gilkinet. Hij wilde ons niet ontvangen. Nu is dat wel gelukt bij de nieuwe minister Jean-Luc Crucke (Les Engagés).
Daar zullen we nogmaals streven om ook in Oostende vliegtuigen, bij opstijgen boven de stad, net als bijv. op de luchthaven van Berlijn, zo vlug mogelijk een bocht naar rechts te laten maken om veel Oostendenaars op die manier veel geluidsoverlast te besparen.
Maar ook het verkeer met kleine toestellen en helikopters (General Aviation) moet anders. In sommige steden mogen 'de kleintjes', die ook veel herrie kunnen maken, niet boven woongebieden vliegen (in Veurne, St-Truiden,..). Waarom mag dit dan wel in Oostende?
Met de zeer lange baan in Oostende (3,2 km) zou deze makkelijk administratief ingekort kunnen worden, zodat nooit nog een klein toestel of helikopter boven onze woonwijken moet vliegen.



Zoveel mogelijk opstijgen en landen ('s nachts) boven zee staat nu in de nieuwe Vlaamse omgevingsvergunning (punt 5.d.) van de luchthaven. Waarom ook niet overdag vraagt u zich af? Wij ook! Wanneer vliegtuigen los zijn van de grond vallen ze onder federale regels (o.a. het zgn AIP, richtlijnen voor piloten). Dat Vlaanderen vliegvoorschriften heeft overgenomen is op zich zeer merkwaardig. Niettemin biedt dit ons meer kansen om juridische stappen te zetten bij overtredingen. Omdat de Vlaamse milieu-inspectie op dit punt niet wil handhaven hebben we klacht neergelegd bij het parket tegen recente overtredingen van Egyptair en TUI. Indien dit ook niets oplevert, moeten we uitkijken naar een burgelijke zaak bij de rechter en schadevergoeding en dwangsommen eisen. Uw blijvende steun is hier zeer belangrijk. Rechtszaken kosten (veel) geld.

Heeft u wat vrije tijd? Wij zoeken omwonenden:

- die samen met ons actie willen voeren aan de luchthaven.
  U bent creatief met spandoeken maken/ophangen/verven?
- die bezorgd zijn voor de toekomst van ons milieu en van onze (klein)kinderen en die willen meedenken in ons bestuur.
- die creatief zijn met de pen en papier en mooie informatieve folders kunnen maken.
- die deze folders willen bussen.
- die ICT vaardig zijn met websites bouwen/onderhouden.
- die kennis hebben van techniek en willen meebouwen aan een geluidsmeetnet en automatisch klachtneerleggingssysteem.
- kortom meedewerkers/denkers.

Stuur een e-mailtje naar info@wiloo.be of bel ons op 0470-441450.
Alle hulp, hoe klein ook, is welkom.



Koken kost geld
Uw steun wordt sterk gewaardeerd

LIDGELD 2025

Mogen wij voor onze werking verder op uw steun rekenen en de leden vragen hun lidmaatschap te vernieuwen en aan de sympathisanten om lid te worden?
Het lidgeld bedraagt ongewijzigd zoals steeds :
- gewoon lid 10 euro
- erelid 25 euro
- studenten en gepensioneerden 5 euro
Alle bedragen groter of kleiner zijn natuurlijk ook welkom ! Samen sterk !

Wilt u elektronisch op de hoogte gehouden worden ? Geef uw e-mailadres op in het vak mededeling van uw storting of overschrijvingsformulier. Rek. nr. vzw WILOO: BE03 5230 8032 6684.
Geef deze nieuwsbrief door aan vrienden, kennissen en buren.

Wilt u meewerken met het WILOO-bestuur of hebt u vragen, meld dit dan aan info@wiloo.be of stuur een schrijven naar ons secretariaat op volgend adres : Kruidenstraat 19 – 8400 0ostende.