

Schriftelijke vraag van de heer Jef Tavernier aan mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de uitbating van de luchthaven van Oostende/Brugge.

1. Ik herinner aan mijn vraag nr. 445 van 9 mei 2007 en het antwoord van 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.
- 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 bijv. 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
- kosten personeel met zo'n 33 % toegenomen in 3 jaar,
- aeronautische opbrengsten met € 2,5 miljoen gedaald!

Kan de minister antwoorden op volgende vragen:

1.1. MK Airlines is blijkbaar niet zo gezond als vooropgesteld. Welke waarborgen heeft de minister thans dat alle verplichtingen van deze 'grote klant' blijvend zullen nagekomen worden?

Welke voorwaarden en gunsten heeft deze firma thans gekregen en hoe lang 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?

1.2. Hoe komt het dat de commerciële dienst van de "DAB luchthaven Oostende" bijna structureel en al decennia lang 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 kunnen aangetrokken worden?

1.3. 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 20 jaar op de luchthaven van Oostende via landzijde werd aan- of afgevoerd met vrachtwagens?

2. Tijdens het plenair debat rond de goedkeuring en stemming van het decreet "betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem" verklaarde de minister dat de procedure rond de privatisering en de EU-tender er zou komen tegen het najaar, en pas na de goedkeuring van de rapporten 2004-2007 van het Rekenhof. Het Parlement heeft hiervan nog steeds geen inzage gehad en is bijgevolg nog steeds onwetend op veel punten.

2.1. Wanneer kunnen parlementsleden de goedgekeurde jaarrekeningen 2004, 2005, 2006 en 2007 inkijken?

2.2. Met het oog op de privatisering van de uitbating van de luchthaven Oostende zou een volledige geactualiseerde inventaris van de infrastructuur opgemaakt en neergelegd worden. Wanneer kan die worden ingekeken? Komt de hogervermelde loods voor op die inventaris?

2.3. Op de jaarrekening 2007 van de luchthaven Oostende staat onder in punt V. "Financiële opbrengsten" een bedrag van zo'n € 3,2 miljoen. Waar en uit welke bron komen deze inkomsten?

2.4. Zijn er momenteel vracht- en passagiersfirma's die speciale voordelen en faciliteiten krijgen zoals bijv. gratis parkeren? Zo ja, welke en voor hoe lang?

3. Een firma met een bedenkelijke historiek is het in Ghana (*) geregistreerde "Air Charter Express". Ze vliegt hoofdzakelijk tussen Engeland en Irak in opdracht van het Britse leger en met militaire vracht. De gebruikte toestellen zijn 40 jaar oud en zeer lawaaierig. Bovendien maken zij op hun militaire tochten telkens brandstofverspillende tussenstops op de Oostendse luchthaven terwijl ze rechtstreeks naar hun Irak-bestemming zouden kunnen vliegen. Meestal gebeurt er ook bij de terugvlucht een tussenstop op de luchthaven van Oostende.

3.1. Spelen hier economische of militaire redenen? Heeft deze firma speciale vrijstellingen, gebruikersvoorwaarden of tarieven gekregen, of is haar aanwezigheid door een andere overheid opgelegd?

Jef Tavernier
12 november 2008

(*) Ghana voldoet niet aan de ICAO veiligheidsvoorschriften volgens de Amerikaanse overheid.