

Luchthaven Oostende- Middelkerke

(investering: 750 miljoen fr.)

zonder toekomst?

De drukke dagen behoren alweer tot het verleden. In de grote hall van het passagiersgebouw van de luchthaven te Oostende-Middelkerke is het meestal erg stil. Slechts af en toe een dienstmededeling door de luidsprekers. En amper enkele uren enige drukte van passagiers als dan toch enkele vliegtuigen op de tarmac staan.

Als men nu de luchthaven bezoekt, en zich haast eenzaam gaat voelen in de ruime lokalen, stelt zich de vraag: is er wel toekomst voor onze luchthaven? Was het wel een goede investering, die 750 miljoen frank die de nieuwe gebouwen gekost hebben?

In het voorjaar werden enkele alarmkreten gehoord. De luchthaven lag zo goed als werkloos zei men. Men publiceerde foto's van de reusachtige tarmac waar één verlaten tweemotor stond. En men beweerde dat de luchthaven zonder toekomst was.

Zo erg is het nu ook niet. Maar iets staat vast: er zal heel wat moeten gedaan worden om het instrument dat de kust ten geschenke kreeg, de luchthaven, tot een bloeiend bedrijf uit te bouwen. Op economisch vlak heeft men een wapen in handen, dat nu moet gehanteerd worden.

NOODZAKELIJK

Er hoeft nauwelijks aan herinnerd te worden dat het meer dan nodig was dat er een nieuwe luchthaven kwam. Toen in 1946 de gebouwtjes - oorspronkelijk een boerderij! - te Raver-

sijsde betrokken werden, zal wel niemand gedacht hebben wat een vlucht de luchtvaart ook aan de kust ging nemen. Van zowat 9.000 passagiers en 2.300 vluchten in 1949 tot bijna een half miljoen passagiers en 28.000 vluchten in 1967, het laatste jaar dat de «oude» luchthaven gebruikt werd.

De Regie der Luchtwezen zag groot, er kwam een volwaardige luchthaven te Oostende. Ook de technische uitrusting is er bijzonder goed. Want men bouwde niet alleen op basis van het bestaande en toekomstige luchtverkeer te Oostende-Middelkerke, men maakte er ook de officiële uitwijkhaven van Zaventem van.



Wat dit betreft is de investering reeds te rechtvaardigen. Als Zaventem - waar het vaak erg mistig is - gesloten wordt, kunnen de grote straalvliegtuigen nu naar de kust afgeleid worden. Vroeger diende men buitenlandse luchthavens aan te doen. Met in eigen land, en op korte afstand te kunnen uitwijken, doet de Luchtwegenregie reeds enorme besparingen.

ZOMERDRUKTE

Het is ook verkeerd zich een beeld te vormen van de trafiek als men er 's winters een kijkje gaat nemen. De luchthaven is gegroeid uit een toeristisch bedrijf, dat hoofdzakelijk tijdens de zomermaanden werkt. Ook dit jaar werden hoge cijfers geboekt tijdens de zomermaanden, ofschoon de achteruitgang van het Britse toerisme naar onze kontreien wel enigzins nadelig werkte.

De luchthaven heeft echter heel wat meer mogelijkheden dan alleen de regelmatige verbindingen met Engeland. Er werden gelukkig reeds heel wat initiatieven genomen door de privé-maatschappijen. De ééndags- en weekeinduitstappen naar Londen kennen een grote bijval. Men is nu ook begonnen met georganiseerde groepsreizen naar zonniger oorden, met vertrek op de Oostendse luchthaven. Weekeindreizen naar andere Europese steden staan op het programma. Een luchtverbinding Berlijn-Oostende ligt in het vooruitzicht.

MONOPOLIE

Privé-initiatieven genoeg, maar die lukken niet steeds, en dit ligt dan niet altijd aan de initiatiefnemers. Want er is daar het nogal beruchte monopolie van de nationale luchtvaartmaatschappij Sabena. Die vroeger ook een verbinding Oostende-Londen had, maar deze om onbekende redenen prijs gaf. Erger is echter dat men zo maar niet een verbinding mag tot stand brengen. Er is de toelating vanwege Brussel nodig, en daar speelt het Sabena-monopolie. Enkele jaren geleden wilde men starten met Antwerpen-Oostende, maar het werd «njet». Toestellen die van Southend naar Oostende komen, vliegen door naar Rotterdam, maar passagiersvervoer tussen Oostende-Rotterdam is niet toegestaan.

Met dit alleenrecht van Sabena mag men aan onze kust geen vrede nemen! Doorhameren moet men. Zoals men te Antwerpen heeft gedaan. Want het was pas toen een Britse maatschappij besloot een verbinding Antwerpen-Londen te openen, dat de Sabena wakker schoot en zelf besloot die dienst te verzekeren.

STARTBAAN

Ofschoon de uitrusting van onze luchthaven zeer goed is, toch is er nog het startbaanprobleem. De huidige startbaan is 2.210 m. lang en dit is niet voldoende voor de Boeings. Nu kunnen die er wel landen, maar niet starten met een volle lading brandstof.

Er bestaan plannen om een kruispiste te bouwen, die niet zoals de huidige piste horizontaal met de kustlijn loopt. Ingewijden - die zich voor de toekomst van de luchthaven inspannen - menen dat men met deze (dure) verwezenlijking nog best wat kan wachten. Beter zou men de huidige startbaan tot 3.000 m. verlengen, en dan kunnen alle bestaande toestellen landen en opstijgen.

Verder is er de kwestie van het vrachtvervoer. Reeds is er een Oostendse firma die uit Tenerife tomaten en aardbeien aanvoert, per vliegtuig met landing te Oostende. Hier zijn de mogelijkheden enorm, maar ze worden niet benut. Er zou aan die mogelijkheden veel meer ruchtbaarheid moeten gegeven worden in nijverheidskringen. Terzake is een belangrijke taak weggelegd voor de vereniging ter bevordering van de luchthaven. Public-relations zijn hier meer dan broodnodig!



AIR-MINDED

Het komt er op neer onze mensen wat meer air-minded te maken. Hen de mogelijkheden van onze luchthaven bekend te maken. Hoevelen weten bijvoorbeeld dat de luchthaven van Oostende-Middelkerke een unicum is? Want het is wellicht de enige luchthaven in gans Europa waar geen inschepingstaks wordt gevraagd! In andere steden bedraagt die taks gemiddeld 100 fr. per persoon!

Dit is slechts één der troeven van onze luchthaven. Voeg daarbij de ideale ligging, de soepele werking van de diensten van de Regie en de privé-maatschappijen, en men mag besluiten dat voor de luchthaven van Oostende-Middelkerke een schone toekomst is weggelegd, mits zakelijke en economisch verantwoorde aanpak. - H.M.

Doe het vandaag nog! Een
abonnement nemen op
«De Kinkhoorn»

