

toekomst van de oostendse luchthaven in het gedrang?



Het behoort nog niet tot een ver verleden dat duizenden britse toeristen met het vliegtuig te Oostende arriveerden, en zij terecht kwamen in enkele gebouwen, gegroeid rond een boerderij, die men de luchthaven van Oostende-Middelkerke noemde. Iedereen was toen akkoord dat er een nieuwe luchthaven moest komen, en toen dan in 1968 het moderne en ruime complex dat 750 miljoen had gekost, in gebruik kwam, was men fier en tevreden.

Het duurde echter niet lang of men verweet de Regie der Luchtweegen dat men te groots had gezien, en dat Oostende met een luchthaven zat opgescheept, waar men op trafiek zat te wachten.

Een tijdlang boterde het inderdaad niet met de luchthaven. Het aantal passagiers daalde fel, zodat men ver van het half miljoen kwam, die men wel had in het jaar dat de «oude» luchthaven voor het

laatst in gebruik was. Dit lag aan heel wat oorzaken, niet in het minst aan het feit dat de nationale luchtvaartmaatschappij Sabena 'n monopolie heeft waardoor heel wat pogingen om nieuwe lijnen op Oostende in te leggen, op een «njet» strandden. Sabena vertikt het daarbij enkele Europese hoofdsteden vanuit Oostende aan te vliegen.

De leefbaarheid van de Oostendse luchthaven hangt dus volledig af van privé-initiatief, en gelukkig valt de jongste tijden op dit gebied heel wat positiefs te noteren. Waar vroeger de verbinding Groot-Brittannië - België de belangrijkste «levencier» was van verkeer op de Oostendse luchthaven, werden ook pogingen ondernomen om lijnen op andere landen in te leggen. De meest geslaagde is zeker deze van Pomair, een maatschappij die door vlaamse zakenlui werd gesticht, en die het nu zo ver heeft gebracht dat men landingsrechten verkreeg over het ganse grondgebied van de Verenigde Staten van Amerika (New York Airport uitgezonderd). Voeg daarbij de onafgebroken aktie van de ARGO (Aviation Research Group Ostend) die alles in het werk stelt om de Oostendse luchthaven beter bekend te maken, en men mag zeggen dat er toekomstmuziek steekt in de tweede luchthaven van ons land.

Er is echter een ander probleem : de geluidshinder. En dit vooral door de oefenvluchten die door Sabena en destijds ook door buitenlandse maatschappijen op de Oostendse luchthaven worden gedaan. Er is daar zeer fel protest tegen gekomen, protest dat de jongste maanden fel werd aangewakkerd door de werkgroep S.O.S.-natuur van de Kulturele Raad. Het was inderdaad onverantwoord dat — vooral tijdens de nacht — die erg storende oefenvluchten werden gehouden. Gelukkig is daar nu een regeling in getroffen, die ook de mensen die in de omgeving van de luchthaven wonen moet tevreden stellen. Dat zij nog altijd hinder van de vliegtuigen zullen ondervinden is begrijpelijk, maar dit wisten ze toch ook toen ze daar gingen wonen (of er bouwden), want de luchthaven dateert reeds van 1946 ! Het doet zowat denken aan het gezegde :

de kinkhoorn

het maandblad voor

de kust,

dat u op de

hoogte houdt !

«De auto is een prachtige uitvinding, spijtig dat iedereen hem gebruikt». Want wie op een erg druk verkeerspunt gaat wonen, moet nadien ook niet gaan jammeren over het lawaai en de luchtverontreiniging die de auto's veroorzaken.

De niet altijd verantwoorde aktie tegen de lawaaihinder heeft voor gevolg gehad dat er reeds stemmen opgingen : Oostende heeft geen luchthaven nodig ! En dit gaat met gepassioneerde uiteenzettingen gepaard. Zo lazen wij in een krant een brief van een Brussels lezer die ook zijn duit in het zakje deed en zo maar verklaarde dat Vlamingen en Walen elk hun prestigeaangelegenheid moesten hebben : de Walen het hellend vlak van Ronquières en de Vlamingen de Oostendse luchthaven. Volgens deze mijnheer had men voldoende aan Zaventem, Deurne en Luik. West-Vlaanderen mag dus lekker zijn economisch dutje verder slapen, en moet maar zorgen dat het centen genoeg slaat uit de toeristen, maar die mogen niet per vliegtuig arriveren...

Het wordt tijd dat men de zaken eens nuchter gaat bekijken. De luchthaven van Oostende is misschien te groots opgevat voor de trafiek van vandaag, maar men heeft er goed aan gedaan rekening te houden met de toekomst. En er zit toekomst in onze luchthaven. Het aantal passagiers steeg in 1971, in vergelijking met 1970, met 6 t.h. Dit jaar is er opnieuw een stijging : men bereikt alvast de 350.000. Vorig jaar werd er zowat 15.000 ton vracht verhandeld, dit jaar wordt het zeker het dubbel. Voeg daarbij de te verwachten aangroei dank zij Pomair die in de komende jaren duizenden Amerikanen via Oostende naar Europa zal brengen, terwijl ook Amerikaanse chartermaatschappijen in onze luchthaven zijn geïnteresseerd.

Er is echter nog één groot probleem. De huidige startbaan is te kort om een Boeing 707 of een DC-8 volgeladen of volgetankt te laten vertrekken. Daardoor moet een tussenlanding gemaakt worden, wat per vlucht 100.000 fr. met zich brengt Welnu, spijs die bijkomende zware uitgave, zullen dit jaar toch een 150-tal dergelijke vluchten plaats gevonden hebben. Dit bewijst dat de aanleg van een kruispiste van 3.200 m. zeker nodig en verantwoord is. Wat meer is : door de gestadige vooruitgang van de luchthaven en mét de kruispiste zal het kommercieel vervoer heel wat vergroten, zodat de luchthaven niet meer voor oefenvluchten in aanmerking zal komen. De personen en organisaties die zich inspannen om de Oostendse luchthaven een dure en dode prestigezaak te noemen, beseften wellicht niet dat ze de economisch en toeristische toekomst van onze kust boycotten.

H. Moerman.