

NA DE AANSLAGEN VAN 22/3/2016 :
de regionale luchthaven Oostende kent tijdelijk een gigantische opleving !

samengesteld (d.m.v. een keur van
actuele pers) door Emile SMISSAERT

Opgedragen aan de nagedachtenis van Hans Vanhaelemeesch (°1962 – +2016) die op TV en voor de radio het “gezicht”, het “woord” was van Jetair/TUI als expert in toerisme en P.R. van het luchtvaartgebeuren

1. - SITUERING:

De “**Internationale Luchthaven Oostende-Brugge**” (1) in België : eertijds gelegen op het grondgebied van Middelkerke, heden van de stad Oostende en op circa 25 km van het centrum van Brugge. Ze wordt geëxploiteerd door het Vlaams Gewest en vanaf 2013 door de Franse groep “Egis”. Het verkeer bestaat in hoofdzaak uit goederentransport, met vaste verbindingen (...) Het reizigersverkeer bestaat voor meer dan de helft uit chartervluchten die georganiseerd worden door touroperators. Jetairfly is er de grootste operator. Meer en meer toeristen verkiezen de Oostendse luchthaven wegens de vlotte afhandeling. Verder wordt deze luchthaven ook veel gebruikt door kleine zakenvliegtuigen.

Ze is de laatste jaren een mikpunt van controverse.

Er is één verharde start- en landingsbaan (baan 08/26 : 45 x 3200m), een passagiersterminal en een parkeerterrein met plaats voor 750 auto's; daarnaast verschillende voorzieningen voor vrachtvervoer. Enz.

2. – DIVERSE FORSE AANSLAGEN : TERREUR DOOR HET JIHADISME !

Dinsdag 22 maart 2016 !! Praktisch gelijktijdig worden de nationale luchthaven van Brussels Airport (“Zaventem”) en het metrostation Maalbeek (hartje Brussel) laffelijk in de kern getroffen (2) : in totaal 32 doden en 340 gewonden. België siddert van angst en huivert van onbehagen, Brussel hoofdstad bloedt en zoekt houvast. Alarmfase 4 (hoogste graad van paraatheid) treedt voor onbepaalde tijd in werking ! De geladen sfeer alom ware stof te over voor een boeiende thriller van de hand van een meester in het genre ...

* * *

BELANGRIJKE RESTRICTIE IN ONZE WEERGAVE VAN DE FEITEN

We beperken ons verder nog enkel tot een chronologische (van maart tot septemberi 2016) verslaggeving van het wedervaren van de nationale en regionale vlieghavens van België !!

De veiligheidssituatie van Brussels Airport (3) was tot dan onveilig en precair, kwetsbaar en zorgwekkend te noemen. En het gevreesde gebeurde dan nog, onverhoeds en perfide van opzet... Eens de ravage overschouwd is eenieder er zich ten volle van bewust dat een snelle opstart noodzakelijk is, binnen een aanvaardbare tijdslimiet. Maar niét ten koste van de veiligheid ! (4). En zo geschiedde. Voka-voorzitter P. Kumpen :” De veerkracht die het management en de medewerkers toen en aldaar getoond hebben, was ongezien” (5).

Goed om weten: België is tijdens 2015 liefst drie keer aan een vliegcramp ontsnapt wegens technische problemen bij “Belgocontrol”. Dat schreef “Het Laatste Nieuws”. Telkens vielen cruciale computer systemen uit, tweemaal diende zelfs worden overgegaan tot een “clear the sky”. Dat is een noodprocedure waarbij alle vliegtuigen in allerijl het Belgische luchtruim moeten verlaten. Op 2 april 2016 waren er problemen op Zaventem met de drie dataprocessing-servers; de verkeersleiders konden

zo onmogelijk nog de veiligheid van het luchtruim garanderen (6). Nochtans, de luchtvaart – in 2015: ruim 34 miljoen vluchten met aan boord ruim 3,6 miljard passagiers! – wordt steeds veiliger (7). Nooit was “vliegen” veiliger dan in 2015: nul (nul!) slachtoffers, “al worden heel wat incidenten buiten beschouwing gelaten” én “de luchtvaart houdt geen rekening met de werkelijke risico's” (8). Goed om weten, niet? “Het aantal ongevallen is bijna “verwaarloosbaar” als we het vergelijken met het aantal vluchten. Er vallen meer verkeersslachtoffers” (9).

3. – MOEDIG HERPAKT WELDRA IEDEREEN ZICH :

De richtlijnen werden uitgezet en waren duidelijk : International Brussels Airport niet overhaast heropenen! Het belangrijkste is de veiligheid! (10). Niettemin want opmerkelijk te noemen: duizenden en duizenden mensen zijn tóch op reis kunnen gaan, omdat ze via andere (w.o. onze regionale) luchthavens zijn kunnen vertrekken. “Dat is een mirakel. Er wordt ongelooflijk werk geleverd door honderden mensen die vrijwillig komen werken in de luchthavens van Luik, Oostende of Rijsel” (Danielle Iwens, een ooggetuige). En ze drijft verder op haar elan met lof: “Ik bewonder echt de collega's die nu bijspringen in andere luchthavens. Al worden ze soms dan nog uitgescholden door reizigers die vinden dat het te traag gaat, of die een andere stoel krijgen dan ze gereserveerd hadden. Het is ongelooflijk hoe snel mensen overgaan tot de orde van de dag en vergeten wat een enorm drama hier is gebeurd en hoezeer dat een impact heeft op alles” (11).

Of er op woensdag 30 maart gevlogen wordt? Vanop en naar de “nationale luchthaven”. Nog anders en bondig gezegd : Zaventem, zoals ze van oudsher bekend is in de spreektaal bij de massa.

“**Jetair**” (sedert einde oktober TUI genaamd) - momenteel onze grootste en sterkste touroperator met Oostende als hoofdkwartier – heeft alvast beslist dat het nog tot vrijdag 10 april uitwijkt naar Oostende en ook deels naar Charleroi en Luik. Later deze week evalueren we de toestand opnieuw”, aldus hun door TV alom bekende woordvoerder, de onlangs dodelijk verongelukte Hans Vanhaelemeesch. “ Ook de collega's van (de concurrerende firma) “**Thomas Cook**” blijven nog zeker tot en met 1 april in Luik” (12). “In Oostende zich 2 uur op voorhand op de luchthaven melden, is voldoende. Voor vertrekkende reizigers is er een autocar vanaf parking T op de Heizel, voor terugkerende reizigers stopt die autocar ook in het Shell-station in Wetteren” (13).

De nationale persjongens en -meisjes haalden hun hart op. Dàt levert ons nog eens interessante, door eenieder graag gelezen kopij op! “Het Nieuwsblad” wist te zeggen, dat “werkelijk, het de voorbije dagen een toeloop en erg druk was op onze regionale vliegvelden van Luik, Charleroi, Oostende en Antwerpen: nooit eerder ontvingen die zoveel vluchten! Er diende vooruit gezien te worden door “Thomas Cook” en “Jetair” : “voor de reizigers is het makkelijker als ze tijdig duidelijkheid hebben, zodat ze zich kunnen organiseren”, klonk het bij Jetair.

Wel slonk de hoop om nationaal op maandag 4 april open te gaan ... “International Brussels airport” likte nog zijn wonden, zoals : *de schade gaan opmeten ; de verzekeringen ; zijn verbouwingen of stabiliteit mogelijk? ; vergunningen verstrekken ; welke vliegtuigmaatschappijen hebben eerstdaags voorrang om de installaties te gebruiken? ; hun eigen infrastructuur checken ; het personeel en hun vakbonden meekrijgen* (14).

4. – OP HET VLEGVELD VAN OOSTENDE :

Journalist Dylan Vynck bij wie ik zeer schatplichtig ben en die bedrijvig is bij “De Zeewacht”, resumeert de toestand aldaar : – tot 4 x meer commerciële vluchten;

– dagelijks tot 5000 reizigers over de vloer;

– sommigen van het personeel draaien extra tweede of derde shift.

- Opzij van het exposé over de ditten en datten vanop “ons” vliegveld duidde **journaliste Gillian Lowyck** de hoofdtrekken en de betekenis waar het in essentie om gaat, en dit in een

in ruime kring aandacht trekkende korte column:

LUCHTHAVEN

Na de aanslagen hier een drukte van jewelste. Nog zeker tot het einde van de paasvakantie [= tot en met zondag 10 april] leidt touroperator Jetair alle vluchten om naar Oostende (...).

De Oostendse luchthaven krijgt hier wel een unieke kans.

Om te bewijzen, dat de luchthaven – bezig aan een “revival” sinds de overname vanaf 2014 (sic) voor gedurende 25 jaar uitbating door de Franse groep “EGIS” van beide luchthavens van Oostende-Brugge en Antwerpen] het echt wel aankan. En het onderstreept het belang van regionale luchthavens.

Die enorme passagiersstroom lukt voorlopig, al is het nog wat behelpen. Bij het personeel dat overuren en extra shifts draait, begint de vermoeidheid ondertussen zijn tol te eisen. De luchthaven van Oostende kan, op korte termijn, dit ritme aan. Måàr, *indien het probleem van langere aard blijkt [te zijn], dienen er – volgens CEO Buelens – structurele aanpassingen te gebeuren [cursief E.S.]*. De nieuwe bestemmingen – vanuit Oostende : de ‘citytripfomule’ naar Barcelona, naar Rome – vallen in de smaak. Ik ken Oostendenaars die hun vakantie kiezen in functie van de bestemmingen die op de luchthaven worden aangeboden. Maar natuurlijk is ons vliegveld er niet alleen voor Oostendenaars.

Het zou mooi zijn, mocht de Oostendse luchthaven echt opbloeien (vetjes: E.S.) : méér maatschappijen, méér passagiers en méér vracht aantrekken. Iets wat dan , op zijn beurt, weer zal zorgen voor meer werkgelegenheid. Nu timmert dit vliegveld, traag maar gestaag, aan die weg [cursief E.S.].

Hopelijk kan die drukte – “het is droevig dat dit allemaal gebeurt, zegt CEO Buelens – dus iets positief opleveren.

Om te besluiten wat velen onder ons vurig wensen : “en nu nog hopen dat ook de (zee)haven opnieuw opleeft.

- **Persverantwoordelijke** bij vliegtuigmaatschappij Jetair(fly) **Hans VANHAELEMEESCH**, in een briefing aan de media :

“ Ik merk, dat er een grote inzet en verantwoordelijkheidsgevoel is in de luchthaven Oostende-Brugge om de reiziger te helpen. We zijn zeer tevreden en hebben er het volste vertrouwen in, dat het personeel van de luchthaven zich zal blijven inzetten.

[Måàr:] Hij hoopt, dat Jetairfly zo snel mogelijk terug zal kunnen gaan naar de luchthaven van Zaventem (...) De luchthaven van Oostende bewijst wat ze waard is, nu ze in de belangstelling komt. *Doch de luchthaven bij Brussel ligt veel centraler in het land en blijft onze draaischijf. Dààr is onze hoofdzetel [cursief E.S.]*.

Momenteel is bijna de hele organisatie verhuisd naar Oostende. Onze piloten en grondmedewerkers verblijven in hotels en werken in shifts. **Er is enorm veel inzet, flexibiliteit en begeestering bij ons personeel** [vet E.S.]. Deze situatie brengt het beste uit ons team naar boven. Maar we hebben ook nog nood aan vrijwilligers. De eerste prioriteit bij ons is de continuïteit van de reizen. Geen enkele vlucht of bestemming werd geannuleerd. De passagiers zijn tevreden en worden op tijd door ons geïnformeerd. Dagelijks hebben we 7 of 8 vluchten; in totaal werden er **362** vluchten en **55.000** reizigers van Jetair naar Oostende geleid “ (16).

H. Vanhaelewyn (namens Jetair)

– CEO luchthaven Oostende-Brugge, **dhr. Marcel BUELENS**:

“ Ik ben zeer trots op mijn personeel : onze mensen reageren fantastisch (...) Het huidige team krijgt nood aan wat rust. De reizigers zijn heel geduldig, begripvol en sereen (...) Het gebouw van de luchthaven van Oostende is wat verouderd. Maar ruim genoeg om de stroom aan reizigers aan te kunnen “.

De onlangs vernieuwde bagageafhandeling lukt goed.

De veiligheidsmaatregelen aan de in- en uitgang van het vliegveld zijn op peil.

“ Ook met de parking ondervinden we geen problemen zoals plaatstekort. Vliegtuigmaatschappijen schakelen bussen in die op en af rijden tussen Oostende en Brussel. Daarnaast gebruiken ook heel wat reizigers, op eigen initiatief, het openbaar vervoer. Er rijdt een bus vanaf de luchthaven naar het treinstation in Oostende “.

Nieuwe bestemmingen zijn nog een bijkomend, welgekomen neveneffect van het uitzonderlijk beroep doen op de regionale luchthavens. “De luchthaven van Oostende bewijst nu aan de vliegtuigmaatschappijen met lange afstandsvluchten [zoals Air Portugal, Egyptair en nog anderen] wat ze waard is”.

We hebben in Oostende nood aan een langetermijnplan ; we hebben geen kijk op de toekomst.

“Maar daar zijn we nu niet mee bezig. Het is droevig dat dit allemaal gebeurt. De luchthavengemeenschap in België is klein en solidair met elkaar” (17).

BUELENS

5.– Een krantenlezerspleidooi : “ZET NIET ALLES IN OP “ BRUSSELS AIRPORT ! “

Af en toe kan een voor sommigen, omwille van belangen, “ gevoelig liggend, netelig” onderwerp of opinie sowieso “vrijer” naar voren gebracht en uiteengezet worden via een “lezersbrief”. En die bindt dan maar de brief- of e-mailschrijver en – belangrijk – niét de redactie, om welke reden(en) binnenskamers daartoe ook besloten wordt. En zo doende kan het thema tóch aan bod komen !

De kwestie wordt aangekaart en met redenen [m.i. te simplistische] omkleed in de lezersbrief van de hand van een zekere heer of mevrouw J . Landuyt (uit ?).

“Zet niet alles in op Brussels Airport !”

In ons relatief klein land alles op één mastodont-luchthaven als “Brussels Airport”[Zaventem] zetten, heeft op alle vlakken nadelen : verkeer, veiligheid, parkeerproblemen, files, geluidsoverlast, trechtervorming ...

De recente gebeurtenissen hebben deze pijnpunten nog maar eens blootgelegd. De regionale luchthavens dienden het vroeger met de kruimels te doen. Met uitzondering van CHARLEROI, omdat de Waalse regering de grote motor van die luchthaven is. Maar nù bewijzen de andere regionale luchthavens wàt ze in hun mars hebben.

OOSTENDE bijvoorbeeld : na een paar moeilijke eerste dagen kunnen ze nu zo goed als stipt het vliegschema van Jetairfly op Brussels Airport overnemen. Dankzij de kleinschaligheid daar te Oostende is er een grotere veiligheidswaarborg (:) alle bagage wordt vóór het betreden van de vertrekhal gescand in een mobiele scanner. Natuurlijk is dat niet houdbaar voor mens en materiaal : er zouden enkele infrastructuraanpassingen moeten komen om dit te blijven doen.

Toch moeten onze beleidsmensen er eens goed over nadenken om onze luchthavens te heroriënteren (,) zoals dat ook in buurlanden het geval is (in Frankrijk : Parijs en Lille [Rijsel] bijvoorbeeld).

Mogelijk scenario in België: Brussels Airport blijft de internationale en voornaamste

luchthaven, maar werkt met “satellietluchthavens”, de regionale luchthavens dus. Vlaamse provincies naar Oostende, Waalse provincies naar Charleroi (...). Op die manier komt er automatisch een nieuw spreidingsplan voor de vluchten, is er minder hinder, zou Brussels Airport minder een trechter zijn en worden zelfs bijkomende jobs gecreëerd op de regionale luchthavens” (18).

6.- Een denkbeeld als een ander : REGIONALE LUCHTHAVENS SLUITEN ? EN WINDMOLENS PLAATSEN ?

Verrassend – maar m.i.niet overtuigend en niet ter zake genoeg– mengde Belmans, een energiespecialist en professor aan de KU Leuven, zich in het debat (gedachtewisseling over het voor en tegen van een zaak):

“SLUIT VliegVELDEN EN PLAATS WINDMOLENS !”

Argumenten :

- in Vlaanderen is door de vele luchthavens, luchtmachtbasissen en kleine vliegvelden amper nog een terrein waar geen beperkingen gelden;
 - De gebieden waar Defensie beslag op legt, laten alleen ruimte over in het centrum van het land, uitgerekend de regio waar luchtverkeersleiding “Belgocontrol” dan weer de grootste claim legt. Met als gevolg dat voor de bouw van windmolens bijna altijd de toestemming van Defensie en/of Belgocontrol nodig is;
 - West-Vlaanderen is, volgens Prof. Belmans, de regio met de grootste dichtheid van vliegvelden ter wereld. Mààr : Oostende, Koksijde, Wevelgem, – dàt zijn wel de beste plaatsen in Vlaanderen voor windenergie. Daarom pleit hij voor “een grote opkuis” van het aantal vliegvelden, zodat er meer (open) ruimte komt voor windmolens (19).
- Enige reactie op het voornoemd voorstel is me niet bekend ...

7.-TERUG OP HET “OOSTENDSE VLEGVELD” !

Terwijl “men” (dit zijn er zeer velen!) in de overstelpte “regionale luchthavens” zo goed en zo kwaad als mogelijk was poogd(en) “hun plan te trekken” (in Oostende bv. werden zelfs groentebakken en tuintafels aangewend bij de *securitycheck* !), begon de aanpak (“dagjespolitiek”, dit is altijd maar kort op voorhand communiceren) door “Zaventem” hen danig op de zenuwen te werken. Met als gevolg dat niets van tevoren kon gepland noch geschikt worden : én voor het personeel dat vele overuren klopte doch vermoeid raakte én voor de reizigers zelf (20). *Op tijd komen*, dat was meer dan ooit gewenst en er rekening mee houden dat de “Oostendse luchthaven” *niet over genoeg parking* beschikt. Daarom voorzag Jetair in een *randparking te Middelkerke* (op de weg naar en van Westende), met shuttledienst naar het vliegveld te Raversijde, alsook het inleggen van autocars naar Wetteren en de Heizel (Brussel).

Conclusie : het is druk maar alles verloopt goed (21).

Het bewijs van bekwaamheid en van rendement : de start van de paasuittocht en -vakanties op de luchthaven van Oostende, vanaf vrijdag 25 maart. Van Jetairfly vlogen op voornoemde vrijdag 32 vliegtuigen van hen op en af, en dit zonder problemen. “Tussen dinsdag 22 maart en vrijdag 1 april gaat het om 272 vluchten en 43.000 reizigers, waarvoor Jetairfly een alternatief moet zoeken” (22). Oostende (check-ins 9) ; parkeerplaatsen : 1.300 ; vliegtuigmaatschappijen : Jetairfly, TAP, Tunisair, Air Malta, Egyptair.

CEO Buelens (in extenso geciteerd) : “het is vooral 's ochtends dat ons vliegveld aan zijn absoluut plafond zit. Tijdens de paasvakantie [28/03 – 10/04] vertrekken hier dagelijks, tussen 07 en 10 uur al, 9 vluchten met telkens tussen 180 en 200 passagiers aan boord. Als je weet dat we de reizigers vragen

om ten minste 2 uur vóór het vertrek aanwezig te zijn, dan kan je je inbeelden dat het hier een drukte van jewelste is, óók op de wegen naar de luchthaven en op de parkings”.

De CEO vervolgt, dat “dat wat de langste wachtrijen veroorzaakt de passage is de aan de “security”. Door de terreurdreiging wordt er bovendien extra gecontroleerd, zowel binnen als buiten het luchthavengebouw. Die stroom aan passagiers kunnen we, nu al, nauwelijks bolwerken. Tussen 10 en 18 uur wordt de toestand weer een beetje normaal. En kan ons personeel opnieuw eventjes op adem komen. Maar ik merk, dat de vermoeidheid stilaan haar tol begint te eisen” (23)

Buelens besluit als volgt : “we willen geen warme broodjes bakken op een ander zijn miserie. Maar dit bewijst, dat regionale luchthavens nog altijd een toekomst hebben” (24).

8.– OPLUCHTING EN DANK OM ZOVEEL MEDEWERKING ...

Jetairfly stuurde – op woensdag 30/3, d.i. 8 dagen na de verwoestende aanslag op 's lands nationale luchthaven – in een brief aan alle medewerkers te Oostende alvast woorden van waardering en erkentelijkheid voor zoveel geleverde inspanningen :

“Deze grootse uitwijkoperatie is enkel mogelijk door de uitzonderlijke inzet van elke medewerker.

We zijn iedereen die een rol speelt in het informeren, inchecken, service bieden en begeleiden van de reizigers bijzonder dankbaar “.

9. – VOORUITKIJKEN, PLANNEN, SCHIKKEN :

30 maart : het is nu zaak om snel duidelijkheid en een overzicht van planning te krijgen over de heropening van Zaventem.

En voor het eigen personeel en voor “mensen van Aviapartner, Securitas en politiediensten die technisch werkloos waren in Brussel.

Bij een gedeeltelijke heropening van Zaventem zullen ze straks wellicht terugkeren naar Brussel. Dan zal de druk enkel groter worden op onze luchthaven”, aldus M. Buelens.

Wat de vakbonden aangaat, ze reageren nog niet maar houden de situatie in het oog. “Alles verloopt nog rustig. We voorzien in eten en drinken en rustperiodes (...). En we bewijzen dat deze luchthaven dit aankan”, besluit haar CEO (25).

In een lezersbrief gepubliceerd in dagblad “De Morgen” wordt nog een wrang deelaspect van de terreuraanval te berde gebracht. Meer personeel dan we ons kunnen inbeelden, waren in het geval.

“Ik lees over de uitzonderlijke inspanningen die men doet in de regionale luchthavens. Maar géén woord over duizenden mensen die vastzitten in het buitenland en niet kunnen terugkeren. De callcenters van Brussels Airlines zijn bezet, al dagen aan een stuk. De schadeclaims zullen groot zijn. Leg het maar eens uit aan je baas, als jullie daar niet over schrijven” (26).

10.– “ZAVENTEM” RICHT, OPNIEUW EN GEFASEERD, VLUCHTEN IN :

Op zondag 3 april ging “Brussels Airport”, onze fel geteisterde nationale trots, weer open.

Met 3 vluchten. Voorzichtigweg, heen en terug ; respectievelijk naar Faro (Portugal), Athene (Griekenland) en Turijn (Italië). De dag daarop werden al een tiental luchtreizen voorzien, w.o. twee intercontinentale.

Tot nog toe besliste geen enkele maatschappij weg te blijven uit Brussels Airport. CEO Arnaud Feist verklaarde : “de heropening is belangrijk om aanslagen te verwerken” en verdedigde zijn beleid. Hij repliceerde op het gekende verwijt van CEO M. Buelens als volgt: “De laatste 12 dagen heb ik 18 uur per dag gewerkt. Ik heb Buelens zelf niet getelefoneerd, maar hijzelf is wel in contact geweest met iemand van onze directie” en A. Feist besluit met “professionele mensen zeggen ons, dat we het onmogelijke gedaan hebben in heel moeilijke momenten” (27).

De heropening van “Zaventem” ging gepaard, hoe kon het anders, met forse veiligheidsmaatregelen en felle beperkingen voor reizigers en hun familie of bekenden. Er stonden overal vele personeelsleden en veiligheidsmensen (28). Louter door een toeval kunnen we beschikken over een levendige sfeergetuigenis van (warempel alweer) een Oostendenaar, dhr. Luc Simoens ; zijn verklaring van wat toen ter plekke mee te maken was, werd opgetekend door journalist(e) Dominique Jauquet.

Simoens kwam zondag 3 april met zijn, door hem georganiseerd 'vervoer naar de luchthaven’, genaamd “Wheelexpress” naar het pas heropende “Zaventem” (29).

“Dat beeld van die lege luchthaven. Dat grijpt aan (...). Er waren nergens taxi's of bussen te bespeuren. Enkel veel gewapende militairen. Bangelijk “.

Beroepshalve als allereerste chauffeur daar aanwezig ten einde een Oostends gezin op te halen dat terug kwam uit Faro (Portugal).

“Een lege luchthaven. Een vreemd gevoel. Ik heb al veel meegemaakt en gezien. Maar dit was toch bijzonder “.

Nog vóór de parking was er de eerste controle door de politie.

“Mijn wagen en ikzelf werden volledig gescreend. Ik diende [door omstandigheden] te parkeren op een weide”

De rest van de route naar het vlieghavengebouw diende L. Simoens te voet af te leggen. Onderweg kwam hij overal gewapende militairen tegen.

“Enkel reizigers mochten de vertrekhal binnen. Ik moest post vatten aan de “kiss & ride”-zone die normaal vol wagens staat. De reizigers dienden door één deur naar binnen en buiten”.

Wat later ontmoette chauffeur Luc Simoens zijn klanten, het voornoemd Oostends gezin, dat daarop zo snel mogelijk weg wilde uit die zo zwaar geteisterde, streng bewaakte nationale luchthaven. Hun vlucht was neergestreken om 20 uur (30).

11. – DE SUPERTOESTROOM OP DE OOSTENDSE LUCHTHAVEN DEINT WEG :

Het ons Oostendenaars en middenkust bewoners alom bekende weekblad “De Zeewacht” kwam tegen het einde van de Paasvakantie andermaal terug op de toestand in onze relatief kleine luchthaven te Raversijde (grondgebied Oostende).

“De toevloed van passagiers gaat weer in dalende lijn sinds woensdag 6 april. Nog altijd reizen via Oostende dubbel zoveel mensen als normaal, maar de vervijfvoudiging die ons vliegveld in het paasweekend en de week daarna kende, is voorbij. Over het algemeen is er tevredenheid over de organisatie in Oostende, maar de infrastructuur is niet voorzien op zoveel volk”, concludeert reporter Hannes Hosten.

Nog een paar excerpten uit de pers. “Hier en daar hoor je wel eens iemand klagen, doch de meeste reizigers waarderen het enorm dat ze [van] hieruit kunnen vertrekken. Velen zeggen, dat ze bij een volgende reis weer een vlucht uit Oostende zullen boeken”. En “de mensen van Aviapartner, de fuel, het restaurant, de douane, het stadsbestuur, – ze zetten zich fenomenaal in. Sommigen van onze mensen stuurden we gewoon naar huis, omdat ze bijna omver vielen van vermoeidheid”. En zo meer ... (31).

12. – VALSE ALARMMELDINGEN !

[Over]Bezorgdheid voor nóg een aanslag stelden de zenuwen en alertheid op de proef ! Tot 2 x toe, respectievelijk op donderdag 7 en zaterdag 9 april, diende het luchthavengebouw van Oostende gedurende korte tijd (maar) volledig ontruimd te worden , omdat er een verdacht pakket gevonden was. Tot bleek dat er *niets aan de hand* was ...

CEO Buelens : “Zo'n bomalarm lijkt spectaculair nu, maar ook voór 22 maart werd de luchthaven (sic) al enkele keren ontruimd. We volgen gewoon de standaardprocedure” (32).

13. – OM HOEVEEL GELD GAAT HET TOT HIERTOEF ?

“Luchtvaartmaatschappijen hebben de voorbije drie weken kosten noch moeite gespaard om hun reizigers naar regionale luchthavens te brengen.

Zo legde Brussels Airlines liefst 1.584 busritten in tussen Brussel en Antwerpen, Luik en Frankfurt. De collega's van Jetairfly lieten 900 zogenoemde *shuttles* (= een bus die voortdurend tussen 2 plaatsen heen en weer rijdt) over en weer rijden naar Oostende”.

Beiden lossen geen bedragen. Vanzelfsprekend. Maar indirect becijferden specialisten het volgende. Een shuttle kostte de maatschappij tot 10 euro per reiziger.

Jetairfly beperkte zich tot volgende commentaar : “maar het heeft ons alvast een hoop geld gekost. We rekenen dat niét door aan de klanten. Als je service belooft, moet je die gewoon geven. Punt” (33).

Een tweede element dient besproken. “Kan men deze e.k. zomer voortaan ook op reis vertrekken en aankomen vanop een regionale luchthaven ?”

En het antwoord luidt : “*Makkelijker gezegd dan gedaan !*”

Men mort, dat “de lange wachtrij op Zaventem niet aangenaam is”. Soit. Doch dat is maar tijdelijk en voor o.m. verre bestemmingen ondoenbaar: “het aanbod is misschien 1/20e van het totale”.

Woordvoerder van Jetair dhr. Hans Vanhaelemeesch :

“We vliegen sowieso al veel vanop die regionale luchthavens. Maar we zien Brussel toch liefst zo snel mogelijk weer volledig operationeel. Wel leerden de mensen gedurende de afgelopen weken metterdaad de regionale vertrekplaatsen kennen, als mogelijke optie, in de toekomst dan” (34).

14. – GROTE AIRLINES LONKEN NAAR OOSTENDE :

Dát titelt althans dagblad “Het Laatste Nieuws”. Hoe komt het zover, in tijden toch van verwoed ijveren door “mensen van goede wil” die Brussel Nationaal zo efficiënt en snel als mogelijk is weer op de been willen helpen? “Lonken”, volgens de statige Dikke Van Dale : een lokkende blik werpen op. Inderdaad, de voorbije dagen (= midden april) lag “Zaventem” opnieuw plat en lam, nu door derden en hun bijzonder onwelkome overkomende acties van misnoegde luchtverkeersleiders aldaar (35).

Buelens, hierover ondervraagd, beklemtoont dat van concrete afspraken met gegadigden nog geen sprake is. Maar, “men wil vooral weten of het mogelijk is om van hieruit 100 % te werken, wanneer zich een incident voordoet in Brussel”. Hij verduidelijkt , dat Oostende vooral interessant is, omdat haar luchthaven grote toestellen kan ontvangen die transatlantische vluchten kunnen uitvoeren. Jetairfly heeft, gedurende de voorbije weken, er bijvoorbeeld probleemloos vluchten ingelegd naar de U.S.A. (...) We kregen al vragen van Scandinavische, Russische en Turkse maatschappijen omtrent capaciteit, publiek transport en veiligheid. Die vragen stellen ze niet zomaar, hé !”.

15. – NOG EEN EXTRA-INSPANNING GEVERGD, EN DAN ... :

De luchthaven van Oostende ging het voorbije weekend [i.e. 9 en 10 april], met het einde van de paasvakantie, een laatste keer in *overdrive*.

“De 116 personeelsleden kreunden onder de drukte, maar begaven niet. En wat gezegd van Jetairfly's medewerkers die speciaal uit o.a. Brussel en Antwerpen naar Oostende pendelden om de reizigers correct te onthalen?!”

Er zullen vanaf nu [11 april e.v.] minder vluchten vanuit Oostende opstijgen. Toch, – het zal nog de gehele maand april druk blijven. Niet alle vluchten van Jetairfly trekken terug naar Brussel. Iedereen op onze luchthaven zal weer op adem kunnen komen. Er dient wel nog een aanzienlijke administratieve achterstand weggewerkt te worden (37).

16. – EEN SERIE DANKBETUIGINGEN VOLGDEN !

TUI-topman Fritz Jousen maakte, op donderdag 14 april, in eigen persoon de verplaatsing naar de luchthaven van Oostende. Om, hartelijk en welgemeend, aldaar het 300-tal personeel te bedanken voor hun inzet. Immers, sinds de aanslagen van 22 maart, vlogen al 84.000 reizigers met Jetairfly vanuit Oostende. Een “*hart onder de riem*”, zo klonk het bij het personeel”

De medewerk(st)ers van Jetair waren voor de gelegenheid uitgedost in fluojas met dito logo ; ook voornoemde “grote baas” Jousen trok spontaan een aangeboden geel fluojasje aan. Er waren koffiekoeken, fruitsap en cava alsmede woorden van dank voor de collega's en de vrijwilligers van Jetair, Jetairfly en het luchthavenpersoneel.

Woordvoerder Hans Vanhaelemeesch (Jetair) : “En misschien komen hier wel nieuwe opportuniteiten uit” (38).

Marcel Buelens, CEO – luchthaven Oostende. Begin mei, via het gratis verspreide en te Oostende en aan de kust druk gelezen reclameblad “Tips”, woorden van appreciatie en dank.

“ Namens de luchthavendirectie [van de firma EGIS] wil ik langs deze weg iedereen danken die dat alles heeft mogelijk gemaakt. Ik dank niet alleen onze mensen voor hun inzet, hun creativiteit en hun flexibiliteit, maar ik wens ook alle omwonenden uitdrukkelijk te bedanken voor hun geduld en begrip tijdens de voorbije hectische periode “ (39).

Bezoek van ons Koningspaar, met ontmoeting met verdienstelijken :

N.a.v. het einde van het officieel bezoek aan België van de Koning en Koningin van Jordanië. De laatste dag bezochten ze Brugge om, in gezelschap van onze Vorsten, dan naar Oostende af te zakken alwaar hun vliegtuig hen opwachtte om hen naar 1 hun land terug te brengen.

“ Koning Filip en Koningin Mathilde danken luchthaven

Ze hebben op donderdag 19 mei vertegenwoordigers van het management , operationele coördinatoren, hulpdiensten en ondersteunende diensten van de luchthaven van Oostende ontmoet. Het bezoek vond plaats in het kader van het afleiden van het luchtverkeer naar de regionale luchthaven, als gevolg van de aanslag in Zaventem op 22 maart 2016 “ (40).

17. – TOUROPERATOR “JETAIR” REEDS 20 JAAR ACTIEF BIJ “INTERNATIONAL AIRPORT OSTEND-BRUGES”. Het omdopen van “Jetair” tot “TUI” werd officieel einde oktober 2016

Terwijl “International Airport Brussels” volhardend en gestadig vorderingen maakt in het herstel van haar vertrekhal, viert Jetair – dat een kleine touroperator was te Oostende en die uitgroeide tot een internationale reizenfirma met aanzien in binnen- en buitenland – dat ze al 20 jaar (1996-2016) óók vluchten inricht vanuit haar bakermat Oostende, alwaar ze – sinds 1971 en dat nog steeds ! – haar hoofdkwartier – sedert 1995 in het Jetcenter gebouw aan de Gistelsesteenweg 1 (vlakbij het rondpunt President Kennedy) – betreft en alleen daar al enkele honderden personeelsleden tewerkstelt. We focussen in dit bestek enkel, en dan nog heel summier, op de Oostendse poot van het bedrijf en krijgen hierbij ondersteuning van hun langjarige woordvoerder wijlen dhr. Hans Vanhaelem (41).

HISTORIEK

Sinds 1971 waren we sowieso actief op Brussel.

Maar in de jaren 90 hadden we het gevoel, dat er bij de Belgische reizigers interesse was om ook vanuit de *regionale luchthavens* te vertrekken. In 1994 begonnen we in Luik en in 1996

kwam daar Oostende bij. Later volgden ook Charleroi en, in 2015, Antwerpen.

Vanuit Oostende:

- in 1996 : 2 vluchten per week: Alicante en Palma de Mallorca;
- in 2006 reeds 13 vluchten;
- in 2004 een eigen luchtvaartmaatschappij “*Jetairfly*” op- en ingericht;
- we tellen heden 16 bestemmingen vanuit Oostende, een record !

I.V.M. HUN “REGIONALE STRATEGIE”

“ (...) We zijn al die tijd geleidelijk aan blijven groeien op Oostende. Het is een bewuste keuze geweest om dat gecontroleerd te laten gebeuren. Intussen behoort het vertrekken op “regionale luchthavens” tot ons DNA.

Het is onze strategie om dicht bij de reizigers te zijn en hen op die manier een comfortvoordeel te geven.

Voor reizigers uit West- en Oost-Vlaanderen is het een voordeel om niet in Zaventem te moeten vertrekken noch in de file te staan. Al vinden ook reizigers van buiten West- en Oost-Vlaanderen de weg naar Oostende “.

Jetair vervoert nu op jaarbasis 268.000 reizigers vanuit Oostende (42).

SOORTEN BESTEMMINGEN

In een verder artikel situeert Vanhaelewyn raak wat typeert: “oorspronkelijk vloog Jetair enkel naar **strandbestemmingen**; dat aanbod werd onlangs uitgebreid en aangevuld met **citytripbestemmingen**.

HUIDIGE STAND VAN AANGEDANE LANDEN EN STEDEN

Vandaag (= 2016) verbindt Jetair 6 landen en 16 bestemmingen vanuit vlieghaven Oostende :

- BULGARIJE : Burgos en Varna ;
- FRANKRIJK : Nice ;
- GRIEKENLAND : Kos, Kreta en Rhodos ;
- ITALIË : Rome (wordt als niet rendabel genoeg ondervonden);
- SPANJE: Alicante (met op land verbinding naar Benidorm), Barcelona, Gran Canaria, Malaga, Mallorca en Tenerife ;
- TURKIJE : Antalya, Bodrum en Izmir.

BESLUIT

Na de aanslagen op 22 maart 2016 organiseerde Jetair de grootste uitwijkoperatie in de geschiedenis van voornoemde “touroperator” Te weten : circa 105.000 reizigers en 754 vluchten werden omgeleid naar Oostende ! (43).

Om de vertrekkende en aankomende reizigers ter plaatse te krijgen, werden 1.147 autocars ingezet op het traject Zaventem-Oostende-Zaventem.

Met inzet van o.a. circa 300 vrijwilligers van Jetair, de reiskantoren van Jetaircenter, Jetairfly :
in shifts werkend, om de passagiers ter plaatse te informeren en te begeleiden (44).

TER AFSLUITING VAN JETAIRS VLUCHTEN VANUIT OOSTENDE (1996-2016)

I.v.m. de lijn Oostende-Barcelona : “het eerste seizoen [2015] noteerden we 10 % Spaanse passagiers die richting Oostende trokken. Een inspanning is nodig om hen naar onze streek te lokken ... (45).

Een getuigenis i.v.m. de inzet van personeel na 22/3 :

“Niemand werd daartoe verplicht, maar uiteindelijk waren we allen pas na 22 uur thuis. Het is heel mooi om te zien hoe iedereen heeft bijgesprongen. De volgende dag kwamen er zelfs collega's terug uit verlof om hulp te bieden.

In ons bedrijf wordt altijd veel belang gehecht aan ons welbevinden. Er staan steeds vertrouwenspersonen en psychologen ter beschikking” (46).

I.v.m. het dienstbetoon aan de reizigers :

“Jetairfly startte op 1 mei 2016 met een nieuwe service op 80 % van de vluchten : een bakje frieten met mayonaise of ketchup in een kartonnen bakje, met frietvorkje + een pintje bij bestellen (47).

I.v.m. de tewerkstelling door Jetair :

“We tellen in Oostende ongeveer 500 medewerkers” (48).

Af en toe valt wel eens erge technische pech voor :

Zo'n 160 reizigers zaten dinsdagmorgen (om 6 uur) 14 juni laatstleden méér dan 12 uur vast op de Oostendse luchthaven. Hun vliegtuig van Jetairfly naar Malaga had technische problemen, werd hersteld maar werd toen aangereden door een wagen van het vliegveld. Ook een overgevlogen tweede vliegtuig vertoonde daarna een defect ...

Uiteindelijk greep de take-off pas om 18.20 uur plaats ! (49).

18. – HET DISPUUT “REPLO” CONTRA “WILOO” :

* Albert Doyen (REPLO) :

o.a. “ (...) De projecten van de luchthavenuitbater EGIS lijken ons realistisch en we hopen dat het lukt. Er komen investeringen in de infrastructuur, kleine aanpassingen, maar die het mogelijk maken om geleidelijk te groeien. **Dat wordt geen trafiek zoals in de weken na de aanslagen, maar toch een groei [vetjes, E.S.] (...)**”.

* Jacques Denecker (WILOO) :

o.a. “ (...) Is voor een volledige nachtsluiting, geen vracht meer op Oostende, enkel een klein beetje passagiers op maat van de streek, inkorting met de helft inkorten. Voor mij persoonlijk mag de luchthaven helemaal gesloten worden”. Etc. (50).

19. – HET FENOMEEN “LUCHTHAVENAANSLAG” EN DE WEERSLAG OP HET TOERISME, DE ECONOMIE :

Terreurexperten stellen dat luchthavens ideale doelwitten zijn, zeker wanneer bommen niet de enige wapens zijn. Enkele uitspraken daaromtrent :

- Op deze manier kun je de hele internationale samenleving lam leggen (...) Niet alleen de economische gevolgen zijn enorm, ook psychologisch zindert 22/3 wereldwijd na (...) Mensen durven niet meer te reizen, vermijden publieke plaatsen en worden wantrouwiger t.o.v. vreemden.
- Een luchthaven is een *soft target*. De vliegtuigen zijn relatief goed beschermd, maar de gebieden buiten de veiligheidsperimeter zijn uitermate kwetsbaar (51).
- “Een aanslag op een plek waar veel verschillende nationaliteiten samenkomen, zoals een vliegveld, heeft nu eenmaal wereldwijd meer impact dan een aanslag waarbij bv. alleen Turken omkomen.

Voor reisorganisaties zijn de aanslagen een tegenvaller waar ze zich liever niet te veel over uitlaten. “Als je de overheid van een bepaald land wil raken, is de toeristensector een strategische keuze”, aldus een expert ter zake.

De directeur voor toerisme NHTV in Breda weet te vertellen, dat “hoe snel het toerisme in een land weer opleven kan na een terroristische aanslag van plek tot plek verschillen vertoont.

Bij aanslagen in westerse landen zie je dat het toerisme na 4 of 5 maanden alweer aantrekt; terwijl een aanslag in een structureel instabiel land als Egypte of Tunesië toeristen voor veel langere tijd wegjaagt.

Ook de opstelling van de regering kan verschil maken (:)

- Hoe actief proberen ze het imago van hun land te herstellen?
 - Hoe zorgen ze ervoor dat toeristen zich weer welkom voelen?
- Dat telt ! (52).

Precies daarom promoten de Vlaamse provincies *'toerisme in eigen land'* (53). De toeristische sector in onze provincie wacht de impact van de aanslagen met een bang hart af.

Ook het provinciebedrijf *'Westtoer'* volgt de situatie op de voet (54). Een door de Vlaamse provincies nieuwe gezamenlijke promotiecampagne van 200.000 euro dient om toeristen terug te lokken (55). De federale regering investeert 4 miljoen euro om het *beeld van België* op te krikken.

Wat de *'economische inwerking op en schade aan'* ten gevolge van de aanslagen van 22/3 aangaat, dient men niet te overdrijven, sust Paul De Grauwe, de vrijwel algemeen bekende Leuvense professor in economie die thans in Londen doceert (56). Wel mijdt 1 bedrijf op de 4 Zaventem; 6 % onder hen geeft de voorkeur aan de kleinere broertjes, zoals Oostende of Eindhoven (57)

Vooraf *'hotels'* in Brussel en Brugge zagen, vlak na de aanslagen van 22/3, vele klanten verdwijnen. Aan de kust daarentegen waren iets minder *'toeristen'*, dat wel. De hotels aldaar tekenden een bezettingsgraad op van 60 %, terwijl dat in deze paasperiode normaal rond de 70 % is.

Terreur speelde een rol, maar ook het slechte weer (58). Vier maanden later, we zijn dan einde juli 2016, wist dagblad “De Standaard” te weten te komen, dat “*toeristen Vlaanderen blijven mijden sinds de aanslagen van 22/3. Terreur treft 'Brugse hotels' het hardst; de Kust draait op toeristen van bij ons en uit de buurlanden*” (59). De horecasector en kustondernemers zijn grotendeels tevreden over de paasvakantie (60).

De kust bleef zo goed als gespaard van de angst voor terreur. “*Ondanks het wisselvallige weer en de 'aprilse grillen'. Einde juli becijferde men, dat de terreur en handel 180 miljoen euro kostte!*” (61 a).

20 – HET WEER

En hoé was de weeruitkomst – september 2016, 6 maanden na de aanslagen – na afloop van een schitterend, grotendeels zonovergoten hoogseizoen?

De Belgen zelf maakten, letterlijk maar evenzeer figuurlijk, “het mooie weer aan de kust. Wel daalde [inderdaad] het aantal buitenlandse hotelgangers zelfs met 15 %. In totaal kwamen 6,2 miljoen dagtoeristen naar de kust.

Ook een opvallend cijfer was het aantal uren **zon** : in Zeebrugge scheen de zon 569 uur, in Ukkel amper 394 uur ” (61b).

21. – 1 mei 2016:

D.i. exact 41 dagen na de rampen.

Weliswaar wordt de herstelde vertrekhal van Zaventem gedeeltelijk vrijgegeven voor gebruik door sommige grote internationale luchtvaartmaatschappijen en voor 'Thomas Cook' en 'Jetairfly'. Maar, zeer hinderlijk en stremmend, er zijn enorme wachtrijen omwille van grondige controles bij de passagiers en die beletten een vlotte doorloop (62). “Dit moet beter !”, hamert en eist het meest populaire (in Vlaanderen) dagblad 'Het Laatste Nieuws'. Ze zijn, volgens politiebronnen, het gevolg van een slechte planning alsook een elektriciteitspanne (63).

Enkele vaststellingen :

- Eén der rode draden die doorheen dit toch wel droevig maar evenzeer voor buitenstaanders boeiend verhaal loopt, is : wat, hoe worden de komende weken ten einde klaar te zijn voor een vlot, niet en nergens haperend seizoensbegin, -afhandeling en -verloop ? Want dat is cruciaal voor een succesvol 2016 ! (64).
- De trend is: op naar Spanje ! Massaal. Of : naar Bulgarije en Macedonië, waarom niet ?
- Woordvoerder Jetair Hans Vanhaelemesch: “Even lang vliegen en de prijzen, de hotelkwaliteit én de zon zijn dezelfde” (65).
- Aanvankelijk dacht men: de terreur zal het vliegen goedkoper maken (66). Maar, wat later, volgt al de correctie : wel integendeel, de prijs van goedkoop vliegen gaat de hoogte in, wegens de “Brexite”, d.i. de uittrede van Groot-Brittannië uit “Europa” (67).

22. – EEN BILAN VAN HET EERSTE HALFJAAR 2016 :

Nog steeds is “**alarmfase 3**” (de op één na hoogste trap van paraatheid), onverminderd en tot op heden, van kracht, sedert 22/3 en over heel het land van toepassing. Dit tegen mogelijke nieuwe, zeker niet denkbeeldige verraderlijke terreuraanvallen. Ook onze Oostendse luchthaven wordt derhalve beschermd aan de ingang van het gebouw door leger en politie; wie wenst binnen te stappen wordt eerst grondig gefouilleerd van kop tot teen ...

Binnenin is discrete surveillance voorhanden. Het sterkt het gevoel van veiligheid voor de aanwezigen die het optreden van de ordehandhavers goedkeurend gadeslaan en waarderen.

Deze terugblik laat zien dat de regionale luchthavens van Charleroi en “vooral het duo Luik-Oostende” een flinke groei kenden; beide laatsten behoren zelfs tot de sterke stijgers in heel Europa. Procentueel toch, wat uiteraard ook veel zegt over de al bij al beperkte capaciteit (om en bij de 250.000 passagiers in zes maanden tijd” (68).

Te Oostende is het aantal luchtpassagiers aldus meer dan verdubbeld. Sterker nog : men merkt, dat steeds meer mensen uit omliggende steden en gemeenten kiezen voor luchthaven Oostende, heen en terug.

Een andere bron komt met cijfermateriaal :

De luchthaven van Oostende vervoerde in de eerste helft van 2016 :

- 113,8% meer *passagiers* : van 118.364 naar 253.036 nù
- 27,6 % meer *vracht* : van 9.672 ton naar 12.340 ton nù ;
- het aantal *bewegingen* daalde met 13,6 % ;
- het aantal *trainingsvluchten* kende ook een belangrijke daling na 22 maart (70).

Globaal genomen zijn de twee toonaangevende touroperators tevreden over de zomer van 2016 :

- bij *Jetair* 3,2 % méér toeristen met het vliegtuig dan in 2015. Méér dan 1 op de 3 koos voor Spanje. Griekenland en Turkije volgen.
- Procentueel kennen Mexico en Bulgarije de grootste groei.

Jetair bloeit nationaal als nooit tevoren. Voor het komende winterseizoen 2016-2017 worden nationaal heel wat nieuwe bestemmingen, met focus op ZON, aangeboden : Kittilä (Lapland) ; Gambia (Afrika) ; Dubai (emiraat) ; Sint-Maarten en Curaçao (2 eilanden met een Nederlands tintje) (71).

– “Thomas Cook” anderzijds hield het vaag en gewaagt van een “redelijk goed seizoen” (72).

23. – HET VRACHTVERVOER :

Het aan- en wegbrengen *by air* van vrachtstukken brengt, financieel gesproken, beter op en ze primeerde vele jaren lang op de slabakkende, zeer weinig gefrequenteerde Oostendse luchthaven. Het was in brede kringen genoegzaam bekend - en hiertegen machteloos betreurd - dat Zaventem ons niet genegen was en de kruimels gunde ... Pas korte tijd geleden nog was een qua omzet heel belangrijke buitenlandse klant naar elders weggetrokken ... Er diende “iets” aan gedaan, leemten opgevuld te worden met nieuwe, wel voldoende lonende trafieken ! Maar hoe en door wie ?

Eindelijk kwam er schot in de zaken. Einde mei, begin juni “slaan” zowel de provinciale POM – West-Vlaanderen als de Oostendse luchthavenuitbater EGIS alsmede een 20-tal gebruikers van ons vliegveld “de handen in elkaar” voor de oprichting van een “Cargo Cooperation International-Airport Ostend Bruges” ten einde te kunnen groeien in vracht tot op het niveau van 10 jaar geleden (tot 100.000 ton per jaar) (73). Hopelijk deze keer, goede keer ?!

24.- EEN ONGEWONE OEFENVLUCHT, EN STRAKS MISSCHIEN WAT MÉÉR ?

Maandag 8 en dinsdag 9 augustus ll. vloog een Boeing 757-330 van vliegtuigmaatschappij Condor 2 een paar dagen lang, zelfs 's avonds, op- en neerwaartse rondjes boven Oostende en omstreken richting luchthaven. Terloops aangestipt : het vliegtuig in kwestie droeg er zorg voor om de banden niet met de landingsbaan te raken; zodoende vermijdt men taksen ...Tot verwondering, soms tot ergernis van menigeen, want het gebeurde midden het hoogseizoen, iets wat uitzonderlijk is in deze periode van genieten en ontspanning, van rust en vakantie voor sommigen.

Wat was er precies aan de hand ?

Replicerend op klachten door diversen, betreurde het stadsbestuur de ongebruikelijke timing. Maar CEO M. Buelens, en daar zal hij wel zijn redens voor hebben, verklapte het fijne van de zaak : “wij mensen van de luchthaven zijn momenteel volop aan het onderhandelen om de groep “Condor / Thomas Cook” met hun passagiers opnieuw naar Oostende te krijgen. Dus zou het niet opportuun geweest zijn om deze oefenvluchten te weigeren” (75).

Heel wat Oostendenaars en andere personen stoorden zich niet aan voornoemde oefenvluchten die door “Actiegroep Wiloo” verketterd werden als “een rampdag voor omwonenden”. Op het internet circuleert intussen een online petitie wèl ten gunste van de luchthaven en tegen de kritiek hierop van “Wiloo”, “want ze vertegenwoordigen ons, de omwonenden, niét. Opdat de luchthaven, binnen redelijke milieunormen, de volle vrijheid zou krijgen”. In enkele dagen tijd ondertekenden al 565 personen de petitie (76).

25.- EEN ROBOT :

We beëindigen ons geschrift dat breder en diepgaander uitvalt dan eerst gepland, met “iets” – of zeg ik eerder “iemand” (?) – voor in de toekomst. Ik wijs een robot aan, ja, die “Pepper” genoemd wordt. Even wat meer in details treden kan voor ons, doorgaans sceptici, geen kwaad wanneer “men” het heeft over “*een wereldprimeur in eigen stad !*” (hmm). We citeren, dat

“Oostende de eerste is in de wereld die als proefproject een robot inzet om de passagiers te verwelkomen en te begeleiden op de luchthaven : de juiste gate ; een kind een hand geven indien de bagage te zwaar zou zijn ; behulpzaam zijn aan de veiligheidscontrole ; uitleg over

de parking en taxi's ; zelfs mogelijkerwijze inzetbaar voor de veiligheid van de luchthaven, of, als camera te gebruiken om betere beelden van personen en hun herkenbaarheid te hebben “.

Ons vliegveld werkt hiervoor samen met Jetairfly en “*Parking Luchthaven Oostende*” (P.L.O.). De mogelijkheden die “*Pepper*” biedt, worden momenteel afgetast met de bevoegde autoriteiten (77).

26.– WEGENWERKEN :

Men was zich reeds van vóór 22/3 zich ervan bewust, dat het nodig is – meer dan ooit – om het vliegveld alsmede het bijhorend gebouw met omgeving erbij beter en gemakkelijker bereikbaar te maken.

Vanaf 29 augustus 2016 werd een aanvang gemaakt met de herinrichting van het “*kruispunt luchthaven*”. Met de bedoeling om de site veiliger te maken voor fietsers en voetgangers alsmede een verbetering van de bereikbaarheid van de luchthaven te bevorderen.

Eens bezig hadden de werken grote verkeersopstoppingen, soms chaotische, tot gevolg ... (78).

BIJLAGE :

“DE VERSLAGENHEID IS GROOT” : een evocatie van Hans Vanhaelemeesch (Torhout, 20/06/1962 – Vladslo, 31 augustus 2016) en zijn betekenis

Het nieuws van het dodelijk fietsongeval dat H. Vanhaelemeesch onverhoeds en plots (79) neervelde (veroorzaakt door een onvoorzichtige vrachtwagenchauffeur die Hans geen voorrang verleend had op een kruispunt (80) van wegen in Vladslo), sloeg na aanvankelijk wat twijfel en ongeloof in als een bom bij zijn gezinsleden en vrienden, kennissen en collega's. Dat kan toch niet, hoe kon nu zoiets gebeuren, nog zo jong en in de “fleur” van zijn leven ? Ja, toch ...

Hans V. was schier alom bekend en gerespecteerd, ja geliefd zelfs : hij was reeds drie decennia de woordvoerder van zijn werkgever en touroperator “Jetair” – van oorsprong een Oostendse busfirma van en gerund door Gerard Brackx (“*Royal Tours*”) en sinds 1981 geleidelijk maar succesvol uitbreidend en functionerend met al maar meer vliegtuigen, personeel en klandizie - en haar meest bekende gezicht met een aangename stem, net voorkomen en soepele manier van omgaan bij TV-kijkers of radioluisteraars. Was H.V. immers niet meegegroeid met haar reilen en zeilen? – en het bezorgde hem professioneel en menselijk heel wat krediet en armslag, (inter)nationaal en plaatselijk in Oostende en omstreken. Men geloofde Hans V., men had vertrouwen in hem. God toch, de slag kwam des te harder aan ...

De diepe droefenis bij zijn echtgenote Kathleen Blomme en hun twee dochters Ineke en Emmie, evenals bij de collega's te Oostende en elders waren niet te vatten. De TUI-directie, in een eerste reactie en wat dooreengeschud zich herpakkend maar rechtuit verwoord, gaf een blitz persmededeling uit : “*We verliezen een gepassioneerde, getalenteerde collega. Een vriendelijke en toegewijde man*”. Alle Jetairvlaggen rondom het van verre herkenbare, stoer neergepote “Jetcentergebouw” (= het hoofdkwartier van de firma te Oostende, gelegen aan de Gistelsesteenweg 1 en aangekleefd aan het immer druk gefrequenteerde President John F. Kennedy rondpunt, d.i. het uiteinde van de E40-A 10 autosnelweg uit Brussel) werden terstond en tijdelijk voor enkele dagen halfstok gehesen, ten teken van rouw (81).

Dra kwamen de impressies en tongen los(ser) van de “bazen” en intimi (collega's en bekenden) :

- “De voorbije 15 jaar bouwde Hans V. een reputatie op van steeds bereikbare persverantwoordelijke. Goedlachs, altijd vriendelijk, en met een gedegen kennis van het toerisme en de luchtvaart. In 2015 werd hij daarvoor bekroond als “Man of the Year” van de Belgische luchtvaartjournalisten. Eind 2015 volgde een professionele promotie”, aldus journalisten D. Jauquet en T. Lescauwaet die niet nalieten te

vermelden dat “Hans door iedereen graag gezien was ; wegens zijn werk maar ook door wie hij was”.

- Zijn superieuren – met name Dirk Van Holsbeke (huidige) en Bart Brackx (vroegere “baas”) en Elie Bruyninckx – alsmede Marcel Buelens, CEO van luchthaven Oostende, waren het eens over en roemden Hans Vanhaelemeeschs professionaliteit én medemenselijkheid.
- Buelens trad meer in detail : “Hans was een vakman én een vriend van iedereen. Een gentleman. De enige persoon die reizigers een vertraging van twaalf uur kon uitleggen en doen aanvaarden. Ik heb nog nooit een industrie gezien die zo massaal in de rouw is. De verslagenheid is groot” (82).
- Schoonzus Anje Blomme sprak eveneens met aandoening over de gestorvene : “Hans was enorm tevreden met zijn recente promotie als 'Chief Communications Officer van moedergroep “TUI Western Region'. Zijn job betekende echt alles voor hem ; fietsen was zijn uitlaatklep”. Culinaire genoegens waren aan hem welbesteed en zijn vrouw Kathleen is trouwens eveneens bedrijvig bij Jetair, weldra TUI omgedoopt, in het kantoor te Brugge. Destijds was “haar” Hans onderaan de carrièreladder begonnen en langzaam opgeklimmen.
- Bart Brackx – enige zoon van stichter Gerard (+ 2011, op 80-jarige leeftijd) van Jetair/TUI en diens opvolger “aan de kop” gedurende een tiental jaren tot hij een “nieuwe en andere uitdaging” aanging buiten hun firma - drukte, toen hij Hans' dodelijk verkeersongeval vernam, diep bewogen o.m. als volgt zijn emoties uit. “Mijn wereld stond letterlijk even stil. Ik was 25 jaar actief bij Jetair en daarvan was Hans 24 jaar mijn collega, mijn rechterhand. Hij was als woordvoerder mijn belangrijkste aanspreekpunt ; daarnaast was Hans tevens een heel goeie vriend. Mijn gedachten gaan vooral ook uit naar zijn familie” (83).

Onderwijl stroomden de betuigingen van rouw en medeleven van alle hoeken en kanten die men maar kan indenken, binnen ...

Het weekblad “De Zeewacht” ruimde een drietal pagina's in voor dit ophef- en spraakmakend dodelijk accident van een goed bekende figuur in de media. Het riep diverse herinneringen op.

- Van Hans Vanhaelemeesch zelf die eerder, in 2015, verklaarde dat hij “als jongen van 12 gefascineerd was door alles wat met lucht- en ruimtevaart te maken had. Dat ik later daarvan mijn job zou maken, was een jongensdroom die werkelijkheid werd”.
- Dirk Van Holsbeke eindigde met de uitroep: “Hans, we gaan jou ongelooflijk missen”.
- Peter Soete, een krantenredacteur : “het was heel aangenaam werken met hem. En hij kon als geen ander de toeristische trends uit statistieken en cijfers lezen” (84).

Ik (E.S.) weet wel : van de doden niets dan goeds, maar de algemene teneur piekt positief !

* * *

Op woensdag 7 september 2016 greep te Aatrijke, zijn woonplaats, in de Sint-Andreaskerk de uitvaart plaats.

De kist werd de nokvolle kerk binnengedragen tussen een erehaag van (in blauwe uniform gestoken, flink uitziende) piloten en (bevallige, in hun blauwe tenue) hostessen van Jetair/TUI (...).

Naast een paar van Hans eigen familieleden namen het drietal “grote bonzen” van de tot van internationaal belang en bereik uitgegroeide touroperator het woord, met name : ex-CEO Bart Brackx (“bedankt voor alles ; ook namens mijn vader”), huidig CEO Elie Bruyninckx en general

manager Dirk Van Holsbeke (85).

Broer Tom Vanhaelemeesch : “je leven [amper 54 jaar] was te kort maar je hebt elke dag ten volle benut”.

En op het bidprentje had zijn echtgenote Kathleen volgend pregnant tekstje neergeschreven, o.m. “bij het openen van een fles wijn zei je telkens “*carpe diem*” [pluk de dag] want het kan de laatste zijn. Ché, ik mis je zo en nu besef ik door hoeveel anderen je ook gemist zal worden”.



Airport building Ostend Airport



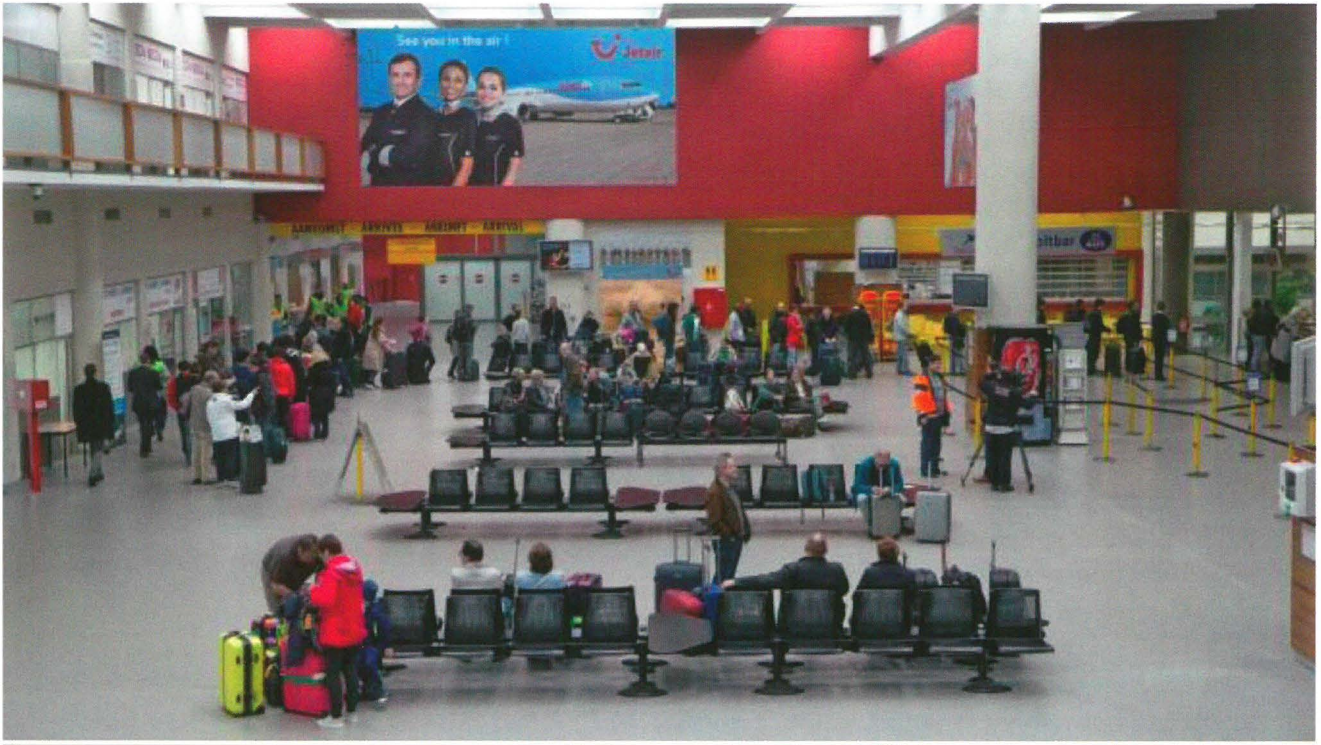
Oostende. Inname passagiers



Oostende. Inname passagiers



Voorplan luchthaven gebouw Oostende



Binnenzicht hall luchthaven Oostende-Brugge



Hans Vanhaelemeesch bezig

NOTEN:

1. Uit Wikipedia: de vrije encyclopedie (laatste bewerking op 4 mei 2016 (passim)).
2. Het Nieuwsblad ; 30 juni 2016, p. 10.
3. www.brusselsairport.be
4. 22 maart, in: De nieuwe tijd (magazine); april 2016, p. 20.
5. Het Nieuwsblad; 13 september 2016, p. 3.
6. De Morgen; 18 april 2016, p. 1.
7. Touring (magazine); nr. 233, maart-april 2016, p. 8.
8. De Morgen; 30 mei 2016, p. 11.
9. Het Nieuwsblad; 20 mei 2016, p. 4.
10. De Morgen; 30 maart 2016, p. 3.
11. Het Nieuwsblad; 29 maart 2016, p. 9.
12. Het Nieuwsblad; 28 maart 2016, p. 9.
13. Het Nieuwsblad ; 30 maart 2016, p. 3.
14. Het Nieuwsblad ; 28 maart 2016, p. 15.
15. De Zeewacht; 1 april 2016, p. 3.
16. De Zeewacht; 1 april 2016, p. 13.
17. Ibidem. Zie ook p. 4: Feiten na de aanslagen.
18. Het Nieuwsblad; 4 april 2016, p. 12.
19. Het Nieuwsblad; 10 mei 2016, p. 18-19.
20. Het Nieuwsblad, bijlage Oostende Westhoek; 31 maart 2016, p. 3.
21. De Morgen; 25 maart 2016, p. 16.
22. Het Nieuwsblad, bijlage Oostende Westhoek; 26 maart 2016, p. 5.
23. De Morgen; 31 maart 2016, p. 4.
24. De Morgen; 31 maart 2016, p. 5.
25. Het Nieuwsblad, bijlage Oostende Westhoek; 31 maart 2016, p. 1.
26. De Morgen; 1 april 2016, p. 31.
27. Het Nieuwsblad; 4 april 2016, p. 1 en 4-5.
28. Het Nieuwsblad; 4 april 2016, p. 4.
29. Het Nieuwsblad; 5 april 2016, p. 4-5 en De Morgen; 5 april 2016, p. 5.
30. Het Nieuwsblad, bijlage Oostende Westhoek; 5 april 2016, p. 1.
31. De Zeewacht; 8 april 2016, p. 4.
32. Het Nieuwsblad, bijlage Oostende Westhoek; 9 april 2016, p. 3 en Het Laatste Nieuws, ed. west- en middenkust; 11 april 2016, p. 13 en Het Nieuwsblad, bijlage Oostende Westhoek; 11 april 2016, p. 3.
33. De Morgen; 12 april 2016, p. 6 en 8.
34. De Morgen; 12 april 2016, p. 6.
35. Het Laatste Nieuws; 13 april 2016, p. 1-2.
36. Het Laatste Nieuws; 15 april 2016, p. 2 en De Morgen; 15 april 2016, p. 4.
37. Het Nieuwsblad, bijlage Oostende Westhoek; 12 april 2016, p. 17.
38. Het Nieuwsblad, bijlage Oostende Westhoek; 15 april 2016, p. 2. en Het Laatste Nieuws, ed. west- en middenkust; 15 april 2016, p. 17.
39. Tips, ed. Kust; nr. 18, 25 mei 2016, p. 91.
- 40 en 41 Het Nieuwsblad, bijlage Oostende Westhoek; 20 mei 2016, p. 5.
- 42 De Krant van West-Vlaanderen; 13 mei 2016, p. 6-7.
43. Het Nieuwsblad, bijlage Oostende Westhoek; 13 mei 2016, p. 3.
44. De Zondag (krant); 15 mei 2016, p. 40.
45. Het Nieuwsblad, bijlage Oostende Westhoek; 1 juni 2016, p. 5.
46. Vacature ; 20 augustus 2016, p. 1.
47. De Zeewacht; 27 mei 2016, p. 22 en Krant van W.-Vl.. 3 juni 2016.
48. Vacature, in: Zeno, bijlage De Morgen; 16 april 2016, p. 89.

49. Het Nieuwsblad, bijlage Oostende Westhoek; 15 juni 2016, p. 1.
50. De Zeewacht (kennismakingsnummer); 22 april 2016, p. 1 en 6.
51. De Morgen; 30 juni 2016, p. 1.
52. De Morgen; 30 juni 2016, p. 4.
53. Het Laatste Nieuws; 29 april 2016, p. 21 en Het Nieuwsblad, bijlage Oostende westhoek; 26 maart 2016, p. 1.
54. Krant van W.-Vl.; 25 maart 2016, p. 5-6 en Het Nieuwsblad, bijlage Oostende westhoek; 26 mei 2016, p. 1.
55. Het Laatste Nieuws; 29 april 2016, p. 10.
56. De Morgen; 2 mei 2016, p. 5.
57. De Morgen. 20 april 2016, p. 4.
58. De Morgen; 1 april 2016, p. 6.
59. De Standaard; 25 juli 2016, p. 20.
60. Het Laatste Nieuws, ed. west- en middenkust; 11 april 2016, p. 14. en Het Nieuwsblad, bijlage Oostende westhoek; 11 april 2016, p. 2.
- 61a. De Morgen; 26 juli 2016, p. 1.
- 61b. Het Nieuwsblad; 22 september 2016, p. 12. Zie ook : bijlage Oostende Westhoek en Brugge; 2/9/2016, p. 1.
62. De Zondag (krant); 1 mei 2016, p. 3.
63. Het Laatste Nieuws; 3 mei 2016.
64. Het Nieuwsblad; 18 juni 2016, p. 36.
65. Ibidem; 19 mei 2016, p. 12.
66. Het Nieuwsblad; 24 mei 2016, p. 4.
67. Het Nieuwsblad; 23 juni 2016, p. 17.
68. Het Nieuwsblad; 10 augustus 2016, p. 17.
69. Het Nieuwsblad, bijlage Oostende westhoek; 14 juli 2016, p. 4.
70. De Zeewacht; 15 juli 2016, p. 23.
71. De Zondag (krant); 3 juli 2016, p. 37.
72. Het Laatste Nieuws; 27-28 augustus 2016, p. 13.
73. Het Nieuwsblad, bijlage Oostende Westhoek; 3 juni 2016, p. 3 en Krant van W.-Vl.; 3 juni 2016, p. 5.
74. (niet toegekend)
75. Het Nieuwsblad, bijlage Oostende Westhoek; 10 augustus 2016, p. 2 en De Zeewacht; 12 augustus 2016, p. 3.
76. Het Nieuwsblad, bijlage Oostende Westhoek; 17 augustus 2016, p. 6.
77. Het Nieuwsblad, bijlage Oostende Westhoek; 15 juli 2016, p. 2 en Tips, ed. Kust; 28 juli 2016, p. 11.
78. Tips, ed. Kust; 25 augustus 2016, p. 8 en De Zeewacht; 2 september 2016, p. 7.
79. Jobat.be West-Vlaanderen wijdde aan dit thema zelfs een artikel! (midden sept. 2016)
80. Het Nieuwsblad, bijlage Oostende Westhoek; 01 september 2016, p. 1;
81. De Morgen; 02 sept. 2016, p. 9; en Het Laatste Nieuws; 02 sept. 2016, p. 6.
82. Het Nieuwsblad; 2 september 2016, p. 14.
83. Het Nieuwsblad, bijlage Oostende Westhoek; 2 september 2016, p. 1.
84. Het Laatste Nieuws; 2 sept. 2016, p. 19.
85. De Zeewacht; 2 sept. 2016, p. 1 en 4-5.
86. Het Laatste Nieuws, 'regio west- en middenkust; 8 sept. 2016, p. 17.
87. Het Nieuwsblad, bijlage Oostende Westhoek; 8 sept. 2016, p. 2.

(Deze kopij werd afgesloten midden september 2016).