

# Kan de luchthaven van Deurne de sluiting een zoveelste keer afwenden?



**Geschrapte zakenvluchten, klagende omwonenden, kritiek op de ‘subsidies voor privéjets’ en het Antwerpse hof van beroep dat zich over mogelijke bouwovertradingen buigt. Antwerp Airport zit in een vertrouwde positie: in het defensief. Krijgt het voor de naderende deadline een nieuwe omgevingsvergunning?**

E en kat met negen levens. Zo noemt luchtvaarteconoom Wouter Dewulf (Universiteit Antwerpen) de luchthaven van Deurne. In haar 101-jarige bestaan is ze vaak een mikpunt van controverse geweest. Meermaals werd de sluiting in het vooruitzicht gesteld.

In de jaren zestig verzekerde minister van Verkeer Alfred Bertrand (CVP) dat de luchthaven zou sluiten zodra de snelweg naar Zaventem was afgewerkt. De ligging midden in woonwijken maakte de luchthaven ongeschikt, klonk het. Intussen is er niet alleen een snelweg, maar ook een rechtstreekse treinverbinding tussen Antwerpen en Zaventem.

Vandaag staat het overleven van de luchthaven opnieuw op het spel. Op 17 juni vervalt de omgevingsvergunning, al zou er nog wat marge zitten op die datum. Als Vlaams minister van Omgeving Zuhal Demir (N-VA) een nieuwe vergunning weigert te verstrekken, is het boeken toe voor de luchthaven van Deurne.

Dat de luchthaven de gemoederen blijft verhitten, blijkt uit de zowat 5.000 bezwaren die werden ingediend tegen de nieuwe omgevingsvergunning, die gepaard gaat met controversiële groeiambities. Ze zet ook stadsbesturen tegen elkaar op. Terwijl de stad Antwerpen een gunstig advies afleverde, gaf Mortsels - net als Antwerpen geleid door een N-VA-burgemeester - een negatief advies. De gemeente Borsbeek verzet zich dan weer tegen een stedenbouwkundige rechtzetting die de luchthavenexploitant in het kader van de omgevingsvergunning aanvraagt. Die gaat terug naar de controversiële ondertunneling en verlenging van de landingsbaan, waarover bij het Antwerpse hof van beroep een proces loopt. De uitbreiding van de landingsbaan met een verplichte veiligheidsstrook - nodig om grotere passagiersvliegtuigen te kunnen laten landen - zou zonder vergunning in landbouwgebied zijn gerealiseerd. Het parket ging over tot vervolging, waarbij naast Mortsels en Borsbeek diverse organisaties zich burgerlijke partij stelden. In eerste aanleg volgde de vrijspraak wegens 'onvoldoende bewijzen', waarna het parket in beroep ging.

#### Gebrek aan welvaartscreatie

'Luchthavens zijn altijd controversieel', zegt Bruno De Saegher, voorzitter van de Luchthavenontwikkelingsmaatschappij Antwerpen. Als huisbaas van de luchthaven van Antwerpen valt de maatschappij onder de Vlaamse overheid. De feitelijke uitbating gebeurt door het Franse privébedrijf Egis.

'In Oostende veroorzaakt de luchthaven, met haar ligging aan zee, misschien wat minder last. Maar Antwerpen is nu eenmaal een stedelijke omgeving. En als je welvaart nastreeft, is dat een van de consequenties', zegt De Saegher, die ook districtsschepen voor de N-VA is in Berchem, dat nabij de luchthaven ligt.

Net het gebrek aan welvaartscreatie leek de luchthaven van Deurne parten te zullen spelen toen in 2022 de langverwachte maatschappelijke kosten-batenanalyse voor de drie Vlaamse regionale luchthavens (Antwerpen, Oostende, Kortrijk) gepubliceerd werd. De Vlaamse regering mikte op een situatie waarin de maatschappelijke baten groter zijn dan de kosten, inclusief de impact op de leefomgeving en de gezondheid.

Uit het rapport bleek dat een sluiting van Antwerp Airport in 2030 veruit de grootste maatschappelijke opbrengst zou creëren, goed voor zo'n 40 miljoen euro. Het wegvallen van CO<sub>2</sub>-emissies weegt daarin stevig door, terwijl ook de jaarlijkse subsidiestroom om de luchthaven uit de rode cijfers te houden zou opdrogen. Voor Vlaanderen gaat het om 5 miljoen euro subsidies per jaar voor brandweer en beveiliging, naast periodieke infrastructuurinvesteringen, die aantikken.

Het andere uiterste, de luchthaven laten groeien tot ze volledig zelfbedruipend is, werd in het rapport van tafel geveegd omdat dat nooit kan lukken binnen de voorziene milieuruimte. De benodigde groei in trafiek zou een veel te grote impact op de omgeving hebben. In de andere becijferde scenario's werd onder meer uitgegaan van een focus op zakenjets of op lijnvluchten, telkens binnen de voorziene milieuruimte.

In de kerstvakantie van 2022 gaf de Vlaamse regering uiteindelijk groen licht voor het openhouden van de luchthaven tot 2040, én voor een verdere groei. Antwerp Airport gaat nu uit van een scenario waarin het aantal verwachte passagiers tegen 2040 in het beste geval met 91 procent stijgt tegenover 2023, goed voor een recordaantal van bijna een half miljoen. Tegenover het precoronajaar 2019 gaat het om een stijging van 62 procent. Volgens Antwerp Airport moet dat gebeuren met zuinigere, stillere en grotere vliegtuigen.

## Toeristische lijnvluchten

Voor de groei van de toeristische lijnvluchten van TUI werkt als een rode lap op een stier bij de omwonenden. Voor Bart Frederix, die al sinds 2001 bij de luchthaven woont, was de komst van de TUI-passagiersvliegtuigen in 2014 een keerpunt. 'Die zijn erg luid, met een eerste dagelijkse vlucht kort na halfzeven 's ochtends, ook op zaterdag en zondag. En landingen tot 23 uur, en geregeld ook na middernacht vorige zomer', zegt hij. Deze zomer vliegt TUI al naar 14 bestemmingen vanuit Deurne, met een gemiddelde van vier vertrekkende en vier aankomende vliegtuigen per dag.

Luchtvaarteconoom Wouter Dewulf, die mee de pen van de maatschappelijke kosten-batenanalyse vasthield, vond het aanvankelijk onverantwoord toeristische vluchten uit Deurne toe te laten. 'Het is absurd dat Deurne de luchthaven van Zaventem concurrentie aandoet, omdat het er op een steenworp vandaan ligt. Bovendien ligt de luchthaven dicht bij de stad, waardoor er in Deurne veel lawaaihinder voor bewoners is', zei hij in 2020 in *Gazet van Antwerpen*.

Vandaag is Dewulf veel milder. 'Ik ben geëvolueerd in mijn denken. Er is de jongste tien jaar veel veranderd in de luchtvaart. Er zijn minder zakenvluchten, ook omdat commerciële luchtvaartbedrijven meer dan vroeger naar zakenbestemmingen vliegen. Als je dan geen TUI- vluchten hebt in Deurne, wordt het wel een heel dun verhaal.'

Het ondermijnt het verhaal van Deurne als zakenluchthaven, wat nochtans de focus moest zijn volgens het Antwerpse bestuursakkoord. Dat het zakelijke segment maar niet van de grond komt in Deurne, bewees Luxair recentelijk nog eens door zijn vluchten naar Londen vanaf deze maand stop te zetten. En dat nog geen anderhalf jaar na de start.

Er wordt verwezen naar een tekort aan piloten en cabinepersoneel, maar volgens Dewulf is dat niet de kern van het probleem. 'De frequentie van de vluchten naar Londen was gewoonweg veel te laag, waardoor zakenreizigers niet de nodige flexibiliteit hadden.' Dat roept de vraag op of er wel een voldoende grote markt is in Antwerpen om veel frequentere vluchten gevuld te krijgen. Ook omdat het niet de eerste keer is dat de verbinding tussen Deurne en Londen sneuvelt.

## Extra aantrekkingskracht

Pleitbezorgers van de luchthaven, zoals het Antwerpse stadsbestuur en de werkgeversorganisatie Voka, halen aan dat een haven- en grootstad als Antwerpen gebaat is bij een eigen luchthaven. 'Het zet Antwerpen meer op de kaart', zegt ook Dewulf, die signaleert dat de havensteden Rotterdam en Hamburg eveneens een luchthaven hebben. 'Het creëert extra aantrekkingskracht om er zaken te doen.'

Maar wat dat concreet betekent - wat de opbrengsten en de kosten zijn en om welke vluchten het precies gaat - is minder duidelijk. 'Een studie daarnaar zou interessant zijn', zegt Dewulf. Volgens Voka Antwerpen-Waasland is het alvast niet de bedoeling om van Deurne een cargoluchthaven te maken. 'Het gaat erom via alle transportkanalen - weg, water, lucht - bereikbaar te zijn', zegt Philippe Heyvaert, secretaris-generaal van de afdeling.

'Het Antwerpse stadsbestuur blijft steken in puur emotionele argumenten met zijn boodschap dat een wereldstad een luchthaven nodig heeft', zegt Ilse Van Dienderen, fractieleider van de oppositiepartij Groen in de Antwerpse gemeenteraad. 'De enige objectieve analyse is de maatschappelijke kosten-batenanalyse, en die maakte duidelijk dat een sluiting de maatschappij het meest opbrengt. Nu subsidieer je als overheid een luchthaven voor privéjets die naar Nice en Cannes vliegen, en dat vanuit een dichtbevolkte woonwijk. Dat is geen toekomstperspectief.'

Dewulf ziet in de groei van privéjets net een hefboom om Antwerp Airport op termijn rendabel te maken. De landingsrechten die zij betalen, zijn volgens hem nog veel te laag en kunnen gerust maal vijf of maal tien. Zonder dat dit tot minder vluchten hoeft te leiden, want wie een privéjet gebruikt is typisch niet al te gevoelig voor de prijs, merkt hij op. Bovendien zou Deurne wel eens privéjetverkeer van Zaventem kunnen overnemen als die laatste zulke vluchten begint af

te stoten om onder zijn limiet van het aantal vliegbewegingen te blijven.

Alleen botst het inzetten op privéjets met de groeiende maatschappelijke weerstand tegen zulke vluchten, zeker voor kortere afstanden waarvoor alternatieven zoals hogesnelheidstreinen bestaan. De CO<sub>2</sub>-uitstoot van privéjets, vandaag goed voor een vijfde van de vliegbewegingen op Deurne, is uitzonderlijk hoog per passagier.

De burgerorganisatie Vliegerplein, die van de luchthaven van Deurne een park wil maken, leidde bovendien uit onderzochte vluchtgegevens voor 2022 af dat de twee populairste bestemmingen van privéjets uit Deurne Cannes en Nice zijn, én dat het privéjetverkeer het sterkst groeit in de zomermaanden. 'Een groot deel lijkt dus vakantie- in plaats van zakenvluchten', klinkt het bij Vliegerplein. De derde populairste bestemming was trouwens Kortrijk. 655 vluchten waren binnenlands in 2022, ruim een verdubbeling tegenover 2019.

### Wachten op luchttaxi's

Net voor de kortere vluchten ziet Dewulf veel potentieel voor vergroening. 'Denk aan elektrische luchttaxi's, al moeten we daar misschien nog tien of twintig jaar op wachten. Maar als je de luchthaven in de tussentijd sluit, is ze wel de definitief dicht.' Hij wijst er voorts op dat enkele niet-kwantificeerbare en strategische overwegingen, zoals een rol als opleidingsluchthaven of als uitwijkoptie bij problemen op Zaventem, het kosten-batenplaatje van Deurne kunnen boosten. Heyvaert rekent eveneens op technologische innovatie, onder meer om de geluidsoverlast te verminderen.

De Saegher nuanceert graag de milieu-impact van de luchthaven in Deurne. 'Het zijn de vliegtuigen die het probleem zijn, al zijn daar ongelooflijke evoluties bezig op het vlak van duurzamere brandstof. Op het luchthaventerrein zelf hangt de zuiverste lucht van de omgeving. In vergelijking met wat errond gebeurt, is dat een heel groen verhaal.' Over de trein als alternatief - ook naar Zaventem - is hij sceptisch. 'De impact van een spoorlijn, die dwars door het landschap snijdt, is veel drastischer. En het spoor botst op zijn maximumcapaciteit, met een onzekere dienstverlening als gevolg.'

De geluidshinder valt volgens de Berchemse schepen goed mee. 'Omdat over Berchem wordt aangevlogen, zijn wij het eerste slachtoffer. Maar het aantal klachten blijft hier beperkt: twintig tot dertig per maand. Vroeger was het veel erger. Toen moest de les worden onderbroken als weer een trage Fokker overvloog.'

Toch leren de nieuwste geluidsbelastingkaarten voor Antwerpen, die vijfjaarlijks worden opgesteld op vraag van Europa, dat ruim 50.000 bewoners ernstige hinder ondervinden. Ze worden blootgesteld aan luchtverkeersgeluidsniveaus die hoger zijn dan de advieswaarde van de Wereldgezondheidsorganisatie. Typisch aan luchtverkeer is dat hinder optreedt bij lagere gemiddelde geluidsniveaus: het zijn de onregelmatige geluidspieken van opstijgende en dalende vliegtuigen die zo verstoring zijn.

Dewulf sluit daarom niet uit dat de vroegste vertrektijd van de eerste TUI-vlucht verplicht zal worden verlaagd, van 6.30 uur naar 7 uur bijvoorbeeld. Met een totaal aantal vliegbewegingen dat in de eerste vijf maanden van het jaar gemiddeld 87 per dag bedroeg en dat met de drukke zomermaanden kan oplopen tot honderd per dag, betekent dit dat de pieken voor de omwonenden een klein beetje meer zouden worden geconcentreerd.

[Kris Van Hamme](#)