

Voka en economen vinden dat uitbating van luchthaven van Deurne zwaar tekortschiet: "Egis is alleen geïnteresseerd in Oostende"



Zowel ondernemersorganisatie Voka Antwerpen-Waasland als onafhankelijke economen hebben forse kritiek op de manier waarop het Franse privébedrijf Egis de luchthaven van Deurne de voorbije jaren heeft uitgebaat. "De luchthaven zou nochtans zonder subsidies kunnen werken", zegt econoom Geert Noels. Hij en zijn collega's vertellen zelfs hoe.

De Luchthaven Exploitatie Maatschappij (LEM), het bedrijf boven de luchthaven van Deurne, lijdt al sinds 2020 verlies. Vorig jaar liep het verlies van het boekjaar bijvoorbeeld op tot meer dan 658.000 euro. Dat heeft voor een stuk te maken met het feit dat de luchtvaartmaatschappij TUI Fly in 2024 meer dan twee maanden niet vanop Deurne heeft kunnen vliegen, wegens problemen met wisselstukken voor haar vliegtuigen. Maar dat verklaart niet volledig waarom het verlies vorig jaar zo groot was en het is ook geen excuus voor de opgestapelde verliezen van de jaren ervoor.

Ondernemersorganisatie Voka Antwerpen-Waasland zegt nu voor het eerst openlijk dat Egis, het bedrijf dat sinds 2014 de luchthaven van Deurne uitbaat, zijn werk niet goed heeft gedaan. "Ik kan alleen maar vaststellen dat er na de coronacrisis weinig activiteiten zijn bijgekomen op de luchthaven van Deurne", zegt Luc Luwel, gedelegeerd bestuurder van Voka Antwerpen-Waasland. "De operationele uitbating door Egis is een probleem. We hebben in 2022 samen met het bureau Econopolis een duidelijk toekomstplan voor de luchthaven gepresenteerd, maar daar is sindsdien bitter weinig mee gedaan."

"Ik heb Eric Dumas, de vorige CEO van de luchthaven van Deurne, zeer weinig gezien", zegt Luc Luwel. "Het wordt nu tijd dat de Vlaamse regering Egis ter verantwoording roept. Wanneer wordt er eindelijk werk gemaakt van de ontwikkeling van elektrische vliegtuigen en van drones? Wanneer komen eindelijk de verbindingen tussen Deurne en steden zoals Kopenhagen en München waar ondernemers al zo lang naar vragen? De tijd van het openhouden van de luchthaven zonder ambitie, mag nu toch wel voorbij zijn."

Econoom Geert Noels, oprichter van Econopolis, zegt dat Egis geen interesse heeft in de luchthaven van Deurne. "Om het in het Engels te zeggen: *they couldn't care less*", zegt hij. "Toen Egis in 2014 het contract voor de uitbating van de luchthavens van Oostende en Deurne heeft binnengehaald, was het volgens mij alleen geïnteresseerd in Oostende, omdat die luchthaven belangrijk is voor het goederenvervoer. Er zijn geen andere cargoluchthavens in de buurt. Egis heeft Deurne er dan maar moeten bijnemen."

Wouter Dewulf, transporteconoom van de Universiteit Antwerpen, merkt wel op dat Egis er in de luchthaven van Oostende óók weinig van bakt. "Egis had aangekondigd dat Oostende zich strategisch op cargo zou focussen. Die strategie is nog niet geslaagd. Er is amper cargo op de luchthaven van Oostende", zegt hij.

Subsidies

Vorig jaar heeft Vlaanderen 5,8 miljoen euro aan subsidies gegeven aan de luchthaven van Deurne, vooral voor de brandweer en de veiligheid. Het blijft een cruciale vraag of die subsidies écht in een zwaar verlieslatend bedrijf moeten worden gepompt. "Maar die subsidies zouden niet nodig zijn, als de luchthaven op een degelijke manier zou worden uitgebaat", zegt Geert Noels.

"Trek bijvoorbeeld kantoren aan, maak plaats voor een conferentiecentrum, leg zonnepanelen zodat de luchthaven in zijn eigen groene energie kan voorzien en trek recreatieactiviteiten zoals voetbal of padel aan. Dat creëert extra inkomsten. En zorg voor een goede verbinding met het openbaar vervoer en met de wagen, want die is er op dit moment totaal niet."

Ook Wouter Dewulf zegt dat de luchthaven van Deurne in de zwarte cijfers kan geraken zonder subsidies. "Het volstaat om de landingsrechten voor private jets, die nu heel laag zijn, fors op te trekken", zegt hij. "Maar Egis heeft dat in het verleden niet gedaan, en dat is eigenlijk bijna schuldig verzuim, want de luchthaven heeft nu geen reserve meer bij tegenslagen."

Nathan De Valck, die sinds deze zomer door Egis is aangesteld als CEO van de luchthaven van Deurne, werkt volop aan een plan om de luchthaven weer rendabel te maken. Hij kondigde in augustus in *Gazet van Antwerpen* al aan dat hij het aantal passagiersverbindingen wil uitbreiden, zowel voor vrijetijds- als voor zakenreizigers. Hij ziet ook mogelijkheden voor drones en elektrische vliegtuigen.

Maar wat gebeurt er als Egis de kar niet kan keren? Heeft de Vlaamse regering dan een stok achter de deur om Egis mee te slaan? "Ja, twee zelfs", zegt Wouter Dewulf. "De eerste: Vlaanderen heeft een deel van de coronasubsidies van de luchthaven nog altijd niet uitbetaald en ze zijn ook nog niet goedgekeurd door het Vlaamse Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Blijkbaar was er toch niet veel vertrouwen in het beleid van de voormalige CEO Eric Dumas."

"De tweede: er moet elk jaar een nieuwe subsidieovereenkomst worden gesloten. Als Vlaanderen de subsidies niet uitkeert, dan moet het hoofdkantoor van Egis zelf bijspringen. Anders is de LEM, het bedrijf boven de luchthaven, failliet. Maar wat dan? Vlaanderen kan volgens de huidige overeenkomst geen nieuwe concessiehouder kiezen."

Voor Dewulf lijkt het daarom het meest verstandige dat de huidige CEO Nathan De Valck de kans krijgt om een integraal reorganisatie- en reconversieplan uit te werken. "Met duidelijke mijlpalen en een financieringskader", zegt de transporteconoom. "Alleen zo krijgt de luchthaven weer een toekomstperspectief."

Christof Willocx