

# “Antwerp Airport heeft meer nodig dan een Franse babysitter”: luchtvaarteconoom Wouter Dewulf maakt de balans op van turbulent jaar voor luchthaven Deurne



De luchthaven in Deurne heeft een bijzonder turbulent jaar achter de rug, met het ontslag van de pas aangeworven CEO Bruno De Saegher als orgelpunt. Dat heeft bij luchtvaarteconoom Wouter Dewulf de knipperlichten op oranje gezet. “Antwerp Airport heeft meer nodig dan een Franse babysitter”, zegt hij. “De nood aan nieuwe investeringen is zeer groot.” Zeker als luchtvaartmaatschappij TUI Fly zou beslissen om uit Antwerpen weg te trekken.

Helemaal stil is het nooit rond de luchthaven in Deurne, maar het afgelopen jaar was er geen enkel Antwerps bedrijf dat zoveel pieken en dalen kende. Bij de hoogtepunten waren de gewonnen rechtszaak over vermeende bouwovertradingen, de langverhoopte nieuwe omgevingsvergunning en de aanstelling van een Antwerpse CEO. Daartegenover stonden de verdwijning van de Londen-lijnvlucht, een verloren rechtszaak over verontreinigd rioleringswater die Antwerp Airport 1,5 miljoen euro gaat kosten, de maandenlange afwezigheid van TUI en het al even onverwachte ontslag van die nieuwe CEO.

Professor Wouter Dewulf, verbonden aan de Universiteit Antwerpen en de Antwerp Management School, heeft als luchtvaarteconoom al verscheidene keren onderzoekswerk over de luchthaven van Deurne verricht. Als bevoorrecht waarnemer spaart hij zijn kritiek niet.

Hoe verrast was u door het ontslag van CEO Bruno De Saegher eind november, nog geen drie maanden na zijn aantreden?

**Wouter Dewulf:** “Heel verrast, net als iedereen. Ik weet ook niet wat er precies is gebeurd, want zowel hijzelf als luchthavenuitbater Egis blijven zwijgen. Maar ik was ook heel verrast door zijn aanwerving, aangenaam verrast dan. Omdat de nieuwe CEO eindelijk iemand uit de regio was, iemand die door zijn eerdere functie als voorzitter van de Luchthavenontwikkelingsmaatschappij Vlaanderen (LOM) het hele dossier goed kende, iemand die politiek sterk ingebed was (*De Saegher was N-VA-mandataris, red.*) en binnen de Antwerpse industrie een netwerk had. Hij kon de luchthavenvisie goed uitdragen en was communicatief sterk, zoals toen hij in jullie krant de toekomstplannen toelichtte. Kortom, hij was alles wat zijn voorganger niet was.”

Die voorganger, de Fransman Eric Dumas, is momenteel plaatsvervangend CEO. Waar schiet hij volgens u tekort?

“Hij heeft niet meer gedaan dan babysitter gespeeld over de luchthaven. Hij heeft alleen voortgebouwd op TUI, dat goed is voor 60 procent van de inkomsten. Een verdere uitbouw of commerciële expansie is er niet gebeurd, hij heeft veel kansen laten liggen de voorbije jaren. Hij had veel meer kunnen inzetten op alternatieve inkomstenbronnen zoals investeringen in vastgoed op de site, kantoorruimte en hangars voor werkplaatsen. Ook het aantrekken van nieuwe activiteiten rond luchtvaart, zoals dronebedrijven, is niet gebeurd.”

“Als je dan vergelijkt met Marcel Buelens voor hem... Die heeft als CEO wel een aanzienlijke impact gehad. Hij moderniseerde de vertrek- en aankomsthal van de luchthaven en speelde een cruciale rol in het aantrekken van TUI als een nieuwe en belangrijke klant. Onder Dumas is de luchthaven er niet op vooruitgegaan.”

Dat is een streng oordeel.

“Kijk, als CEO voor een regionale luchthaven als Deurne is Dumas een *miscast* geweest. Zo'n CEO is verantwoordelijk voor de public relations naar de buitenwereld. Je moet praten met de bedrijven hier, met ondernemersorganisaties als Voka, met externe investeerders, de politiek, de LOM... Als je dan geen regionale binding hebt en geen Nederlands spreekt, dat helpt allemaal niet. Het lokale team doet erg zijn best, maar voor sommige pr-functies heb je toch echt de CEO als gezicht nodig.”

Gaat het probleem dan niet dieper dan enkel een Franse CEO? Heeft een Franse commerciële uitbater, in dit geval de groep Egis, niet gewoon andere belangen dan wat Vlaanderen en Antwerpen voor ogen hebben?

“Ook Egis is een *miscast* geweest, maar er was in 2013 gewoon niemand anders die de uitbating van de luchthaven van Deurne op zich wou nemen. En het bedrijf heeft ook pech gehad, met de faillissementen van de luchtvaartmaatschappijen VLM en Air Antwerp. De vraag is of Egis nog gemotiveerd is om er een succesverhaal van te maken. De klok tikt, want de concessie van Egis als uitbater van de luchthaven loopt af in 2039. Dan is er niet zoveel tijd meer om grote investeringen over de jaren heen af te schrijven en terug te verdienen. Het moet echt de komende jaren gebeuren.”

Het klinkt wat als het verhaal van Engie en de kerncentrales: het Franse moederbedrijf dat wordt verweten alleen naar de centen te kijken en niet naar hoe België ervoor staat met zijn stroomvoorziening. Mist Egis ook die maatschappelijke blik?

“Dat is misschien wat kort door de bocht, maar in essentie heb je wel gelijk: je voelt dat het bij Egis meer beheren is van de luchthaven dan ze echt uit te bouwen tot een duurzaam platform voor de regio. Uiteraard wil Egis het voor zichzelf zo rendabel mogelijk maken, maar erin investeren, dat is nog wat anders. Waarom de Fransen dat onvoldoende doen? Dat moet je aan hen vragen. Maar als er niet veel eigen lokale cashflow is, kan je ook niet veel zelf investeren zonder financiële steun van het Franse hoofdkantoor.”

“Dat jaarlijkse belastinggeld is er om de boel gaande te houden, voor brandweer en beveiliging. Dat is niet abnormaal, dat

gebeurt in heel Europa zo voor kleinere regionale luchthavens”

Wouter Dewulf

Luchtvaarteconoom

Ondertussen steken wij er wel belastinggeld in, via jaarlijkse subsidies en dure infrastructuurwerken zoals de vernieuwde landingsbaan.

“Dat jaarlijkse belastinggeld is er om de boel gaande te houden, voor brandweer en beveiliging. Dat is niet abnormaal, dat gebeurt in heel Europa zo voor kleinere regionale luchthavens. Het meeste van die 6 miljoen euro gaat trouwens naar de luchthaven van Oostende, voor Deurne is dat zo’n 2 miljoen, schat ik.”

“Deurne kan je rendabel maken. De jaarlijkse omzet is 5 miljoen euro: een goeie 3 miljoen komt van TUI, ongeveer een half miljoen van de private jets en 1,5 miljoen van andere inkomsten zoals de parking en de concessies van gebouwen. De privéjets betalen nu tussen de 100 en 150 euro om te mogen opstijgen en landen. Maar voor wie 20.000 euro betaalt om naar Spanje te vliegen, komt het niet aan op 500 euro. Verhoog die landingsrechten en je hebt ineens miljoenen inkomsten erbij. Ook dat heeft Dumas nagelaten. Het had de grote afhankelijkheid van TUI kunnen verminderen.”

TUI blijft de levensader van de luchthaven. Maar afgelopen zomer bleef het plots maanden weg wegens problemen met wisselstukken voor zijn vliegtuigen. Illustreert dat geen gebrek aan gehechtheid met Antwerpen – en dus een groot risico?

“Het product dat TUI in Deurne aanbiedt, is op dit moment zonder twijfel winstgevend, anders was het er al lang mee gestopt. Het is ook een product dat duidelijk gesmaakt wordt door de mensen hier, dus zo ontevreden zal TUI niet zijn. Maar ja, er zijn risico’s, de macht ligt overduidelijk bij TUI. Voor dat bedrijf is Antwerpen een *nice to have*, voor de Antwerpse luchthaven is TUI een *must-have*.”

“De privéjets betalen nu tussen de 100 en 150 euro om te mogen opstijgen en landen. Verhoog die landingsrechten en je hebt ineens miljoenen inkomsten erbij”

Wouter Dewulf

Luchtvaarteconoom

Bestaat er een kans dat TUI hier vertrekt?

“Ik heb geen glazen bol, maar ik sluit niet uit dat TUI over een paar jaar weg is. Een onmiddellijk vertrek moeten we volgens mij niet vrezen. TUI is een Duitse mastodont in het toerisme, met niet alleen vliegtuigen en hotels maar ook bussen, cruiseschepen, noem maar op. Zo’n grote groep doet altijd twee dingen: centraliseren en standaardiseren. Zo is TUI bepaalde hoofdkantoorfuncties weer van overal naar Duitsland aan het halen.”

“Wat het standaardiseren betreft: TUI steunt heel hard op de Boeing 737, een toestel voor korte en middellange afstand. Maar dat kan in Antwerpen niet terecht omdat de landingsbaan te kort is. De Embraers waarmee ze op Deurne vliegen, worden alleen in België gebruikt en zijn in de TUI-vloot dus de vreemde eend in de bijt. De Embraer is een fantastisch toestel, maar het vraagt aparte onderhoudsprocedures en wisselstukken, aparte opleidingen voor personeel en piloten, ze worden ook geleased en niet gekocht. De vraag zal zijn of TUI bij een verdere standaardisering die Embraers zal willen behouden als het leasecontract afloopt, want het voegt complexiteit en kosten toe aan zijn operaties.”

Ook de Londen-vlucht van Luxair is dit jaar alweer geschrapt. VLM, Air Antwerp, Flybe, CityJet, ook daar liep het de voorbije jaren telkens mis. De zakenwereld loopt er hoog mee op, maar is er voor Antwerpen nog wel een markt voor vluchten naar Londen?

“Ik denk dat het momentum voor de Londen-lijnvlucht weg is. Voor een businessklant heb je een hoge frequentie nodig naar Londen, minstens drie vluchten per dag. Dat is niet eenvoudig om rendabel te houden met toestellen voor 75 passagiers. Daarnaast heb je ook met de Eurostar-treinen een goed en makkelijk alternatief.”

Ook voor andere lijnvluchten komen er amper of geen nieuwe spelers bij. Is daar nog ruimte voor?

“De luchtvaart in Europa is de voorbije jaren sterk gecentraliseerd rond drie grote spelers: Lufthansa, Air France-KLM en British Airways. Geen van die drie is geïnteresseerd in vluchten naar Antwerpen. Dan heb je nog de lagekostenmaatschappijen, maar die vliegen met toestellen die niet kunnen landen in Antwerpen. Dus ik denk dat er voor echte lijnvluchten geen ruimte is, behalve voor de vakantievluchten van TUI en nog wat kleine nichevluchten, zoals naar Ibiza met ASL of skivluchten naar Bolzano, die er met SkyAlps in 2022 zijn bijgekomen.”

Als we het zo samenvatten: TUI is geen zekerheid meer, de Londen-vluchten komen niet terug en er is geen ruimte voor nieuwe lijnverbindingen. Dan oogt de toekomst toch somber?

“De omstandigheden zien er momenteel inderdaad niet goed uit, maar ik denk niet dat je het heel somber moet inzien. Het goeie nieuws is dat de luchthaven er nog altijd is, dat er een nieuwe omgevingsvergunning werd afgeleverd en dat er een community is rond private jets met grote operatoren als Flying Group en ASL die het prima doen, en dat TUI hier nog altijd vliegt.”

“Het goeie nieuws is dat de luchthaven er nog altijd is, dat er een nieuwe omgevingsvergunning werd afgeleverd en dat er een sterke community is rond private jets”

Wouter Dewulf

Luchtvaarteconoom

De omgevingsvergunning voor onbepaalde duur is binnen, maar actiegroepen en politici – zoals de partij Vooruit die nu in het Antwerpse stadsbestuur zit – pleiten nog altijd voor een sluiting van de luchthaven van Deurne. Zou het een groot probleem zijn als ze er niet meer is?

“Er zijn volgens mij drie argumenten om de luchthaven open te houden. Eén: een regionale luchthaven als Deurne is veel meer geschikt voor de ontwikkeling van de *urban air mobility*, zoals de uitbouw van een dronestation om personen en producten snel via de lucht te vervoeren. Ook de opstart van elektrisch vliegen, dat er in de komende jaren voor korte afstanden zeker aankomt, kan veel beter op een regionale luchthaven gebeuren omdat er meer capaciteit voor is.”

“Twee: de luchthaven van Deurne is nodig voor pilotenopleidingen. En drie: het is een uitwijkmogelijkheid als er iets gebeurt rond Zaventem, denk maar aan de bomaanslagen van 2016 in Brussel. Daarnaast mag je ook niet vergeten dat veel bedrijven rond Antwerpen personeel en specialisten invliegen op Deurne. Een luchthaven is belangrijk voor het economische weefsel van de stad. Dus ja, er zijn verschillende beren op de weg, maar er zijn ook heel wat kansen.”

Wie ook de nieuwe CEO wordt die Egis nu aan het zoeken is: hem of haar wacht een huzarenklus.

“Het wordt heel moeilijk om iemand te vinden. Als je een CEO zoekt van hoog kaliber die toch aan de leiband moet lopen van Egis, dan wordt het natuurlijk lastig om dat profiel binnen te halen. Iemand die de zaak vooruit wil helpen én externe financiering kan vinden. Eigenlijk heb je een profiel nodig zoals Bruno De Saegher. Zijn ontslag – ook al is dus nog niet duidelijk waarom – is in die zin een gemiste kans.”

**Steven Vankerckhoven, Christof Willocx**