

Antwerp Airport, de luchthaven die eeuwig blijft bijtanken: "Vallen de subsidies plots weg, dan is het voorbij"



Ze overleeft enkel dankzij miljoenen aan subsidies, stapelt de verliezen op, verwelkomt steeds minder reizigers en is amper nog van belang voor de Vlaamse economie. Toch houdt de N-VA vast aan de luchthaven van Deurne.

Op het tarmac van de luchthaven van Deurne staat een babyblauwe Embraer E195-E2 van Tui Fly vertrekkensklaar richting Alicante, in Spanje. Wanneer de buitendeuren van de vertrekhal openzwaaien, wandelen tientallen passagiers over de asfaltzee naar het vliegtuig. Passagiersbruggen of shuttlebussen zijn niet nodig op Antwerp Airport. "Dat blijft de kracht van wat we aanbieden", zegt Nathan De Valck, ceo van de luchthavens van Deurne en Oostende. "Passagiers kunnen hier drie kwartier voor vertrek aankomen, rustig inchecken, door de security wandelen en instappen. Dat is een andere beleving dan vertrekken van een grote luchthaven, waar de stress overheerst."

Alleen: hoe houdbaar blijft het om, op amper 40 kilometer van Brussels Airport, een regionale luchthaven uit te baten? Boven Antwerp Airport, dat twee jaar geleden nog zijn eeuwfeest vierde, pakken de donkere onweerswolken samen. Het aantal passagiers (in 2024 amper 210.000, of 113 keer zo weinig als Brussel Airport) en vliegbewegingen is de voorbije jaren fors gedaald. Behalve een handvol lijnvluchten van Tui Fly en het Italiaanse Skyalps, bedient Antwerp Airport nog bijna uitsluitend privéjets en vliegscholen. De vertrekhal is doorheen de dag meestal verlaten, de brasserie op de luchthaven is failliet.

De cijfers van het bovenliggende bedrijf, de Luchthavenexploitatiemaatschappij Antwerpen (kortweg LEM Antwerpen), kleuren bijgevolg bloedrood. Volgens het meest recente jaarverslag, verschenen in augustus, boekte de kleine luchthaven vorig jaar een nettoverlies van 658.000 euro. De schuldenberg zwol aan tot bijna 10 miljoen euro, de cashreserves slonken, het eigen vermogen werd negatief, nieuwe activa kwamen er nauwelijks bij. De luchthaven is steeds afhankelijker van subsidies, in 2024 al goed voor een financiële injectie door Vlaanderen van 5,4 miljoen euro. Maar ook de federale regering draagt bij, door alle kosten voor de luchtverkeersleiding te betalen. Die federale factuur

bedroeg vorig jaar 8,1 miljoen euro. "Ondersteuning door (...) diverse overheden blijft noodzakelijk (...) om crisis na crisis het hoofd te bieden", stelt het luchthavenbestuur in het jaarverslag. Concreet: voor elke reiziger die vorig jaar vertrok van of aankwam op Deurne, stak de belastingbetaler liefst 65 euro toe.

"De oplopende verliezen, de stijgende subsidies en de perceptie dat Antwerp Airport vooral dient voor de *happy few* met privéjet, vormen een toxische cocktail", zegt transporteconoom Wouter Dewulf (UAntwerpen), aan *De Standaard* en VRT NWS. "De cijfers zijn gewoonweg slecht. Vallen de subsidies plots weg, of mocht Tui er vandaag de stekker uittrekken, dan is het voorbij. Dat valt niet langer te verkopen, een kentering is dringend."

Alarmbelprocedure

De situatie is zo nijpend dat bedrijfsrevisor Forvis Mazars niet anders kon dan in het jaarverslag op te merken dat de LEM Antwerpen wordt gevisieerd door artikel 7:229 van het vennootschapsrecht, de zogenoemde alarmbelprocedure. Daardoor kan iedere schuldeiser, hoe klein ook, de ontbinding van de vennootschap vorderen bij de rechtbank. De revisor van Forvis Mazars wil hierover geen vragen beantwoorden, wegens het beroepsgeheim. Externe experts zijn echter formeel. "Zeker de alarmbelprocedure, maar ook het feit dat de revisor opmerkt dat hij niet binnen de wettelijke termijn alle vereiste documenten ontving, geeft geen mooi beeld van deze onderneming", zegt Ingrid De Poorter, professor ethiek aan de faculteit economie van de UGent. Zij nam voor *De Standaard* en VRT NWS het jaarverslag van de LEM Antwerpen door. "Voor een overheid die streeft naar goed bestuur is het niet evident om hierin nog centen te steken."

Zelf noemt ceo De Valck de alarmbelprocedure een "normale procedure die geldt voor elk bedrijf met een laag eigen vermogen". "Er moet nu met meer aandacht naar de zaken gekeken worden", zegt hij. De Valck trad in juni aan als de nieuwe directeur van de luchthavens van Deurne en Oostende, en heeft een verleden bij luchtvrachtmaatschappijen. Zijn aanstelling kwam er op voordracht van de Franse infrastructuurgroep Egis, die nog tot 2039 de uitbatingsconcessies van beide luchthavens bezit.

De Valck volgde ex-ceo Bruno De Saegher op, die vorig jaar na amper drie maanden door Egis alweer aan de deur werd gezet. Ook in de directiekamers van Antwerp Airport rommelt het dus, zowel De Valck als De Saegher zelf willen niet ingaan op dat ontslag. "Iedereen die naar onze cijfers kijkt, ziet natuurlijk dat die niet goed zijn. We hebben te weinig activiteiten om op zijn minst break-even te draaien. We kunnen niet nog eens tien jaar zo doorgaan", erkent De Valck wel. "De continuïteit is echter gegarandeerd, dankzij een *comfort letter* (*schriftelijke ondersteuningsverklaring, red.*) en een achtergestelde lening van Egis. Dat stelde de revisor gerust, onze cijfers zijn zonder voorbehoud goedgekeurd."

Toegevoegde waarde

Ook de Vlaamse regering laat voorlopig nog betijen. Sterker: de bevoegde minister van Mobiliteit Annick De Ridder (N-VA) wist er pas van dat ze jaarlijks miljoenen stopt in een onderneming die wordt gevisieerd door een alarmbelprocedure, toen ze daarover op 25 september aan de tand werd gevoeld door Vlaams Parlements lid Bogdan Vanden Berghe (Groen). Gevraagd naar commentaar op die alarmbelprocedure, antwoordde De Ridder toen in het Vlaams Parlement dat ze daarover "pas ongeveer zes minuten geleden" op de hoogte was gebracht.

De Standaard en VRT NWS vroegen De Ridder anderhalve maand lang om een interview over Antwerp Airport. Uiteindelijk wilde zij alleen reageren met een geschreven verklaring. Daarin stelt ze onder meer dat "het Vlaams Gewest noch rechtstreeks, noch onrechtstreeks toezicht uitoefent op de financiële situatie van de LEM, aangezien dat een private entiteit is". De Ridder noemt de financiële situatie van de luchthaven "uiteraard niet positief" en benadrukt dat ze "bezorgd" is. "Het is aan LEM Antwerpen om met die uitdaging aan de slag te gaan."

Verder laat De Ridder duidelijk verstaan dat de Vlaamse steun voor de regionale luchthavens, inclusief Deurne, voor haar niet ter discussie staat. De Ridder schrijft letterlijk "dat ze als Antwerpenaar uiteraard fan is van 'onze luchthaven'". "Alle Vlaamse regionale luchthavens spelen een belangrijke rol. (...) Antwerpen blijft een belangrijke schakel in de Vlaamse economie, en de luchthaven van Antwerpen speelt een belangrijke rol in dat weefsel." De Ridder staft dat met een recente studie van de universiteit Antwerpen, waaruit blijkt dat Antwerp Airport in 2019 een toegevoegde waarde van 70 miljoen euro genereerde, en werkgelegenheid creëerde voor 1.055 voltijdsequivalenten. Alleen: volgens een eerdere studie van de Nationale Bank lagen de gecreëerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde vier jaar daarvoor, in 2015, respectievelijk dertig en veertig procent hoger.

Rekenhof

Of met andere woorden: terwijl Vlaanderen de voorbije jaren alleen maar meer en meer subsidies in de luchthaven stak, verloor die net aan economisch belang. Daarover zegt De Ridder dan weer dat Vlaanderen alleen subsidies toekende "opdat de regionale luchthavens cruciale overheidstaken kunnen uitvoeren, vooral rond beveiliging en brandweer". "Dat is geheel in lijn met de Europese regelgeving inzake staatssteun", stelt De Ridder verder. Ook De Valck benadrukt dat de subsidies "geen blanco cheque zijn, en in lijn liggen met subsidies voor andere regionale luchthavens in Europa".

Vanden Berghe spreekt daarentegen net van "een bodemloze put die door de N-VA alleen om puur emotionele redenen wordt gesubsidieerd". "In tijden waarin Vlaanderen op bijna alles bespaart, is het meer dan een schande dat de subsidies onverminderd naar een verlieslatende en slecht bestuurde luchthaven stromen. Een onafhankelijke instantie, zoals het Rekenhof, moet dat nu eindelijk eens echt onderzoeken. Als de N-VA het volle vertrouwen heeft in de luchthaven, hoeft ze niet bang te zijn van volledige transparantie."

De betaling van de subsidies aan de regionale luchthavens is geregeld in een overeenkomst die stamt uit juli 2013, en die eigenlijk al na vijf jaar moest worden herzien. Dat is om onduidelijke redenen nog steeds niet gebeurd, waardoor de oude overeenkomst van kracht bleef. De Ridder kondigde eerder aan dat de nieuwe subsidieovereenkomst opnieuw op de lange baan is geschoven, en er pas op het einde van de legislatuur zal zijn. Dat is dan rond 2029, of elf jaar later dan voorzien.

Het ontbrekende kader over die subsidies mondde al meermaals uit in ruzies tussen Vlaanderen en de LEM. In januari 2020 zag de Vlaamse regering zich genoodzaakt om via een dading ruim 775.000 euro extra te betalen aan de LEM, om zo een streep te trekken onder een gerechtelijke procedure. Ook rond subsidies voor de luchthaven van Oostende vecht Vlaanderen vandaag nog een rechtszaak uit met de luchthavenexploitant. In een ingebrekestelling uit 2023, die *De Standaard* en VRT NWS konden inkijken, klinken halve dreigementen. Zo schrijft de LEM dat "een faillissement niemand ten goede zou komen".

Elektrische helikopters

Niet alleen een actuele subsidieovereenkomst ontbreekt, ook op een reeds lang aangekondigd masterplan voor Antwerp Airport blijft het wachten. De omgevingsvergunning hangt eveneens aan een zijden draadje, na een beroep van omwonenden en buurgemeente Mortsels. En er blijven lijken uit de kast vallen. Zo moet LEM Antwerpen nog een monsterheffing betalen aan het drinkwaterbedrijf Water-link, omdat het geen afgescheiden riolering heeft. Volgens een interne e-mail staat daarvan nog ruim 850.000 euro open.

Heeft Antwerp Airport dan nog wel toekomst? Ceo De Valck blijft er volop in geloven. Hij lanceert "binnen enkele maanden" een nieuwe strategie, waarvoor hij tal van pistes verkent: van meer lijnvluchten door nieuwe maatschappijen en meer vluchten door privéjets en vliegscholen, tot een basis voor drones en elektrische 'helikopters' (electric vertical

take-off and landing, of eVTOL), en op termijn zelfs accommodatie voor elektrische vliegtuigjes voor vijftien tot dertig passagiers. "We kunnen pionieren met nieuwe vormen van luchttransport", meent hij. "Antwerp Airport wordt toekomstbestendig en duurzamer."

Nieuwe maatschappijen lokken wordt echter moeilijk, meent Dewulf. Door de korte landingsbaan kunnen de Airbus A320 en Boeing 737, de 'werkpaarden' van zowat elke vliegmaatschappij, niet landen in Deurne. In elektrisch vliegen zit volgens de luchtvaarteconoom wel muziek. Maar dan moet Egis het geweer dringend van schouder veranderen. "Egis heeft Jarenlang hoogstens gebabysit op de luchthavens van Oostende en Deurne", zegt hij. "Intussen is de technologie rond drones en eVTOLS langzaam maar zeker matuur. Antwerp Airport moet zoeken hoe het dáár een rol in kan spelen. Op korte termijn zou Egis zijn afhankelijkheid van subsidies al kunnen verminderen door tenminste de landingsrechten voor privéjets te vervielfvoudigen. Nu betalen die daar amper een 200-tal euro voor, veel te weinig. Maar Antwerp Airport volledig laten draaien zonder subsidies? Neen, dat zal altijd moeilijk blijven."

Pieter Van Maele