

CEO van Antwerp Airport over felle kritiek op verlieslatende luchthaven: "Wij willen minder afhankelijk worden van overheidssteun"

Nathan De Valck, die sinds juni de nieuwe CEO is van Antwerp Airport, wil de luchthaven van Deurne winstgevend én minder afhankelijk maken van subsidies. Al vindt de CEO 'subsidies' een verkeerd woord, en spreekt hij liever over 'werkingsmiddelen'. Tegen eind dit jaar komt Nathan De Valck met een gedetailleerd plan, maar hier licht hij al enkele tipjes van de sluier.

Nathan De Valck is nog maar net CEO van de luchthavens van Deurne en Oostende, en zit al meteen in een crisissituatie. Zowel Groen, Vooruit als CD&V zien geen toekomst meer voor de luchthaven, omdat die te veel subsidies opslorpt. Vorig jaar gaf de Vlaamse regering 5,8 miljoen euro steun aan Antwerp Airport. Maar zelfs met die steun maakte de luchthaven vorig jaar nog altijd een nettoverlies van 658.000 euro.

Tegelijk hebben zowel ondernemersorganisatie Voka Antwerpen-Waasland, econoom Geert Noels en luchtvaartexpert Wouter Dewulf (Universiteit Antwerpen) forse kritiek op de passieve manier waarop het Franse privébedrijf Egis de luchthaven al jaren uitbaat. Kort gesteld: de belastingbetaler stopt volgens hen geld in een slecht geleid bedrijf, dat bovendien te afhankelijk is van één grote speler: de luchtvaartmaatschappij TUI fly, die vanuit Deurne naar elf vakantiebestemmingen vliegt.

Je bent CEO geworden van een van de meest bekritiseerde bedrijven in Antwerpen. Wat ga je doen om die situatie te keren?

Nathan De Valck: "We willen de inkomsten van de luchthaven verhogen, zodat we minder afhankelijk worden van financiële steun van de Vlaamse overheid. Daarvoor gaan we een duidelijk toekomstplan voorstellen, dat wellicht nog voor het einde van dit jaar klaar zal zijn. We willen daarbij ook het pad van diversificatie volgen, waarbij we minder afhankelijk worden van één inkomensstroom, bijvoorbeeld van TUI fly. We willen meer bestemmingen en meer lijnvluchten aanbieden, en maken nu een lijst aan met luchtvaartmaatschappijen die toestellen hebben die geschikt zijn voor onze korte landingsbaan. Ook met TUI fly zelf voeren we gesprekken over de toekomst. Maar geef me een beetje tijd, ik ben nog maar pas begonnen in mijn functie van CEO."

Laat ons enkele concrete punten overlopen. De kantoorgebouwen van de luchthaven staan grotendeels leeg. Dat kan toch niet blijven duren?

"Daar zal snel verandering in komen. We zijn op dit moment in Deurne een groot aantal kantoren aan het renoveren voor een trainingsschool die piloten gaat opleiden, en die daarvoor bij ons enkele gebouwen zal huren. Dat zorgt dus voor extra inkomsten. Er staan verder nog veel loodsen leeg, die vroeger werden gebruikt door de luchtvaartschool Ben-Air Flight Academy (BAFA). Dat bedrijf is vorig jaar failliet gegaan. Als de curator de gebouwen vrijgeeft, kunnen bedrijven daar ook hun intrek nemen. De gesprekken over de invulling zijn al bezig, en er is veel interesse."

Meer bedrijven aantrekken is één ding. Maar je kan ook meer geld vragen aan de bestaande klanten. Volgens transporteconoom Wouter Dewulf zijn de landingsrechten die de luchthaven aan vliegtuigmaatschappijen aanrekent, belachelijk laag.

"Als we de landingsrechten willen aanpassen, dan moeten we daarover eerst in overleg gaan met de gebruikerscommissie van de luchthaven. Want als wij de tarieven zomaar verhogen, kan het zijn dat we luchtvaartmaatschappijen weggagen naar andere luchthavens, en dan hebben we netto misschien niets gewonnen. Het klopt wel dat onze landingsrechten veel lager zijn dan de luchthavens in bijvoorbeeld Eindhoven of Rotterdam, maar we zijn niet goedkoper dan de luchthaven van Kortrijk of andere regionale luchthavens in België. We zullen daar wel gesprekken over voeren, maar we kunnen die verhoging dus niet zomaar doorvoeren."

In een normaal jaar ontvangt de luchthaven van Deurne zo'n 250.000 passagiers. Dat zijn er minder dan 700 per dag. © FRED DEBROCK

In maart 2024 is Belair, de brasserie op de luchthaven, failliet gegaan. Sindsdien staat de ruimte leeg.

"Er zijn vandaag wel eet- en drinkmogelijkheden op de luchthaven. Na de veiligheidscontrole is er bijvoorbeeld een gezellige bar. Maar het klopt dat we nog iemand zoeken om de grote cateringruimte in te vullen. Het gaat om een ruimte met twee verdiepingen, een terras en zicht op de vliegtuigen. Ik doe bij deze een oproep aan horeca-uitbaters om zich kandidaat te stellen. We willen dat de brasserie ook openstaat voor mensen die niet met het vliegtuig op reis gaan."

Vandaag heeft de luchthaven van Deurne in een normaal jaar zo'n 250.000 passagiers, of dus een kleine 700 mensen per dag. Moet dat aantal passagiers niet naar omhoog, om een brasserie meer slaagkansen te geven?

"We zijn zoals gezegd volop bezig met het aantrekken van meer luchtvaartmaatschappijen, waardoor er meer passagiers komen en we ook rendabeler kunnen worden. En verder willen we ook iets doen aan de duurzaamheid en daar de buurtbewoners bij betrekken. We hebben de luchthaven van Oostende vol met zonnepanelen gelegd. Omdat we daar maar 30 procent van de groene stroom verbruiken die we zelf produceren, hebben we daar met een partner een platform opgericht waarop buurtbewoners kunnen intekenen om de groene stroom te kopen. In de komende twee jaar willen we in Deurne hetzelfde doen."

Bart De Wever kroop in januari 2024 op de luchthaven van Deurne in een elektrisch vliegtuig. Het bedrijf ASL leidt daar piloten mee op. © Dirk Waem

Moet de luchthaven ook niet meer moeite doen om nieuwe vormen van luchtmobiliteit aan te trekken, zoals elektrische vliegtuigen?

"Wij zijn daarmee bezig. Tegen 2030 zullen er op de markt elektrische vliegtuigen zijn die zonder geluidshinder en zonder milieuvervuiling 600 à 1.000 kilometer kunnen vliegen. Een kleinere regionale luchthaven is veel meer geschikt om dat aan te bieden dan bijvoorbeeld Zaventem, omdat die elektrische vliegtuigen in eerste instantie maar tien tot dertig passagiers zullen kunnen vervoeren. Er zijn dus veel vluchten nodig, en daar is op een grote luchthaven veel minder ruimte voor."

De vraag blijft dan wel of de luchthaven door alle ingrepen die je plant, rendabel kan worden en dat de subsidiestroom van de Vlaamse overheid kan worden afgebouwd.

"Ik stoor me aan de term 'subsidies'. Een subsidie is geld dat je krijgt van de overheid, en waarvan je zelf mag kiezen waarvoor het wordt gebruikt. Wij krijgen geen 'subsidies', maar 'werkingsmiddelen', voor de aangetoonde kosten die we maken, voor het beveiligen van de luchthaven en voor de brandweer. In Europa krijgt elke regionale luchthaven, die minder dan 1 miljoen passagiers per jaar heeft, daar werkingsmiddelen voor. Maar het is wel correct dat de luchthaven van Deurne meer zelfvoorzienend moet worden. Wij willen het verlies in 2026, want dat is het eerste volledige werkingsjaar van de nieuwe ploeg, minstens ombuigen in een break-even resultaat. Dat moet ons zeker lukken. Er is nu een nieuw team, dat een nieuwe impuls aan de luchthaven geeft."

Christof Willocx