

Groot draagvlak voor Antwerp Airport, maar wat als TUI Fly weggaat? "We kijken voor Deurne niet verder dan 2026"

Wat denkt u dat de impact is van de luchthaven van Antwerpen?

● Positieve impact ● Negatieve impact ● Geen mening

Impact op de lokale economie



Impact op de lokale bedrijven



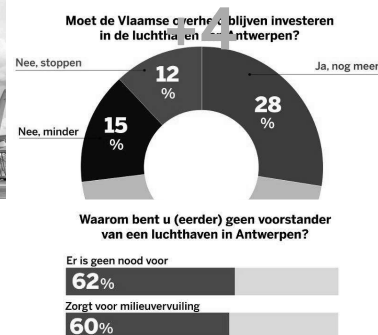
Impact op lokale jobs en werkgelegenheid



Impact op het lokale toerisme



Wat zijn de redenen waarvoor u in het verleden de luchthaven van Antwerpen heeft gebruikt?



Waarom bent u (eerder) geen voorstander van een luchthaven in Antwerpen?



61 procent van de inwoners van het arrondissement Antwerpen is een uitgesproken voorstander van een luchthaven in de Antwerpse regio. Dat blijkt uit een ruime bevraging van Gazet van Antwerpen. Maar luchtvaartmaatschappij TUI Fly krimpt zijn aantal vluchten vanop Deurne deze zomer fors in. "Door de politieke onzekerheid kan je van ons niet verwachten dat we een langetermijnvisie voor Antwerp Airport ontwikkelen", zegt Piet Demeyere, woordvoerder van TUI Fly.

In ons onderzoek geeft 71 procent van de Antwerpenaren, die de luchthaven van Deurne gebruiken, aan dat ze dat doen voor toerisme. 25 procent vliegt vanop Deurne om familie te bezoeken in het buitenland. Dat is wellicht een belangrijke verklaring voor het grote draagvlak dat er voor Antwerp Airport is.

Maar vorige week maakte TUI Fly bekend dat het vanaf volgende zomer vanop Deurne niet meer naar Kreta, Ibiza en de Turkse stad Antalya vliegt. Daar familie bezoeken of op vakantie gaan, kan dan vanop Deurne dus niet meer. TUI Fly zal alleen nog op Tenerife, Malaga, Alicante en Mallorca vliegen.

Waarom krimpt TUI Fly zijn activiteiten vanop Deurne sterk in? "Jullie onderzoek mag dan wel uitwijzen dat er een groot draagvlak is voor de luchthaven, maar er zijn nog steeds heel wat omwonenden die niet tevreden zijn en er is geen politieke eensgezindheid over de toekomst van de luchthaven", zegt Piet Demeyere, woordvoerder van TUI Fly. "Dan kan je van ons niet verwachten dat wij een langetermijnvisie op de luchthaven ontwikkelen. We kijken bij TUI Fly voor Deurne niet verder dan 2026."

"Bovendien hebben we in de zomer van vorig jaar problemen gehad met de wisselstukken voor de Embraers waarmee we op Deurne vliegen, waardoor we drie maanden niet op Deurne actief zijn geweest", zegt Piet Demeyere. "Nu we één van die Embraers naar Zaventem hebben overgebracht, is het risico voor ons kleiner. Als daar iets met een Embraer gebeurt,

kunnen we een Boeing 737 als vervanging inzetten. In Deurne gaat dat niet, want daar is de start- en landingsbaan te kort voor een Boeing."

Professor: "Zekerheid dat TUI Fly Deurne verlaat"

Wouter Dewulf, professor luchtvaart economie aan de Universiteit Antwerpen, zegt al langer dat de luchthaven van Deurne te afhankelijk is van TUI Fly. "Het is volgens mij zelfs een zekerheid dat TUI Fly vroeg of laat uit Deurne weggaat", zegt hij. "TUI Fly standaardiseert zijn vloot steeds meer op de Boeing 737. En dat toestel kan dus niet landen op Deurne. Als TUI Fly Deurne verlaat, kan het draagvlak voor de luchthaven snel dalen."

Nathan De Valck, CEO van Antwerp Airport, is zich bewust van dat gevaar. "Daarom zoek ik andere luchtvaartmaatschappijen die op Deurne toeristische vluchten kunnen aanbieden", zegt hij. "Er zijn acht maatschappijen die toestellen hebben die op onze luchthaven kunnen vliegen. Maar voor 2026 hebben ze geen vliegtuigen op overschot die ze in Deurne kunnen inzetten."

Elektrisch vliegen vanaf 2030

"We hebben met de Egis-groep – het Franse bedrijf dat de luchthaven uitbaat – ook de ambitie om Antwerpen te laten uitgroeien tot een innovatiehub voor elektrisch vliegen", zegt Nathan De Valck. "Vanaf begin 2030 zal je vanop Antwerpen elektrisch kunnen vliegen naar bestemmingen op 500 tot 1.000 kilometer. Denk aan steden zoals Londen, Genève, Hamburg en Birmingham. In de eerste toestellen zal plaats zijn voor negen passagiers."

"Wij zijn als kleinere luchthaven goed geplaatst om elektrische vluchten aan te bieden, omdat je met die kleine toestellen vaker moet vliegen om iedereen te kunnen vervoeren. In een kleinere luchthaven als die van Antwerpen is daar ruimte voor. In een latere fase zullen elektrische vliegtuigen negentien passagiers aan boord kunnen hebben. Die elektrische toestellen zullen veel minder geluid maken, stijgen ook iets sneller op en zullen dus minder hinder veroorzaken voor de omwonenden."

Wouter Dewulf: "Maak Brussels Airport hoofdaandeelhouder van luchthaven van Deurne"

Dé grote vraag is nu of er veel toeristische vluchten vanop Deurne zullen plaatsvinden na 2026, als TUI Fly eventueel zou wegtrekken en er weinig nieuwe maatschappijen komen, en het voor elektrisch vliegen nog net iets te vroeg is. "Als dat scenario zich voltrekt, zullen de subsidies voor de luchthaven wel fors kunnen afnemen", zegt Wouter Dewulf. "Zonder toeristische vluchten zijn er veel minder uitgaven nodig voor brandweer en politie. De luchthaven zou dan vooral draaien op zaken- en trainingsvluchten."

Wouter Dewulf heeft een concreet voorstel om het draagvlak voor de luchthaven ook zonder toeristische vluchten groot te houden, in een structuur waarin minder subsidies nodig zijn. "De Vlaamse overheid zou de huidige complexe structuur met de zogenaamde 'LEM' en 'LOM' (waarbij het Franse privébedrijf Egis via de LEM de luchthaven uitbaat, en de Vlaamse overheid via de LOM in de basisinfrastructuur voor de luchthaven voorziet, red.) kunnen samenvoegen, en een deel van zijn aandelen kunnen verkopen aan Brussels Airport en aan de haven van Antwerpen-Brugge. Brussels Airport zou dan de luchthavens van Deurne en Oostende-Brugge kunnen uitbaten, net zoals de luchthaven van Schiphol dat in Nederland ook al met kleinere luchthavens doet. Dat creëert veel schaalvoordelen. En de haven van Antwerpen-Brugge is een belangrijke partner voor het zakentoeerisme."

Een nieuwe aandeelhoudersstructuur zou er dan wel voor zorgen dat Egis, het Franse bedrijf dat de luchthaven van Deurne vandaag uitbaat en dat er al 2,3 miljoen euro verlies aan heeft geleden, buitenspel wordt gezet. "Het contract met Egis, dat nog tot 2039 loopt, zou dan in onderling overleg opgezegd kunnen worden", zegt Wouter Dewulf.

Antwerp Airport zorgt voor meer dan duizend jobs

Meer dan de helft van de Antwerpenaren die voorstander zijn van een luchthaven in de regio-Antwerpen, zegt dat de werkgelegenheid en de versterking van de lokale economie daar belangrijke redenen voor zijn. Maar hoe groot is de economische impact van de luchthaven nu eigenlijk écht? Uit een studie van de Universiteit Antwerpen blijkt dat de luchthaven 1.055 voltijdse jobs creëert en elk jaar zo'n 70 miljoen euro toevoegt aan onze economie.

Die 1.055 jobs bestaan uit drie categorieën:

368 directe jobs: dat zijn de mensen die rechtstreeks voor de luchthaven werken, dus bijvoorbeeld de piloten, het cabinepersoneel, het beveiligingspersoneel, de bagage-afhandelaren, de herstellende van vliegtuigen en de mensen die in de broodjesbar werken.

407 indirecte jobs: dat zijn de jobs die zich niet rechtstreeks op de luchthaven bevinden, maar die er niet zouden zijn als de luchthaven er niet is. Denk bijvoorbeeld aan de taxichauffeurs, de mensen die de broodjes leveren aan de luchthaven, of die de brandstof voor de vliegtuigen produceren die vanop Deurne vertrekken.

280 'afgeleide' jobs: door het loon van iemand die voor de luchthaven werkt, worden ook andere jobs gecreëerd. Bijvoorbeeld: een piloot koopt met zijn loon een auto en dan is er extra werk voor een autohandelaar.

"We hebben die methode voor de berekening van het aantal jobs gebaseerd op modellen van de Nationale Bank", zegt Wouter Dewulf, professor luchtvaart economie van de Universiteit Antwerpen. "Je kan op basis van deze berekening stellen dat de luchthaven van Deurne op het vlak van banen de impact heeft van een middelgroot bedrijf. De luchthaven creëert 70 miljoen euro per jaar aan toegevoegde waarde voor de economie. Maar de echte economische impact is wellicht groter. Het is een voordeel dat CEO's of andere topmensen van grote industriebedrijven in Antwerpen kunnen landen of van hieruit met bijvoorbeeld een privéjet naar een zakenbestemming kunnen vertrekken."

Verlieslatend

Daar staat natuurlijk wel tegenover dat de Vlaamse overheid 5 miljoen euro aan werkingsmiddelen per jaar toekent aan de luchthaven van Deurne. Veel Antwerpenaren staan daar positief tegenover. 46 procent zegt dat de overheid evenveel moet blijven investeren in de luchthaven. 28 procent zegt zelfs dat er meer moet worden geïnvesteerd. Ruim één op de vier Antwerpenaren vindt dat er minder of geen Vlaams belastinggeld meer naar Deurne moet gaan.

"Maar de luchthaven is wel al vele jaren verlieslatend", zegt Wouter Dewulf. "Egis, het Franse bedrijf dat de luchthaven uitbaat, zal zelf meer moeite moeten doen om de luchthaven rendabel te maken, zodat de overheid geen geld blijft storten in een bodemloze put (*de opgestapelde verliezen van de luchthaven lopen nu al op tot 2,3 miljoen euro, red.*). Dat kan bijvoorbeeld door de landingsrechten voor private vluchten fors op te trekken, bijvoorbeeld door ze te verviervoudigen. Daar is zeker nog marge voor, als je bekijkt wat de landingsrechten in andere regionale luchthavens in de buurt zijn. In die luchthavens betaalt de gebruiker ook de reële kosten."

Nathan De Valck, de CEO van Antwerp Airport, zegt dat een aanpassing van de landingsrechten tot de mogelijkheden behoort. "Maar er is nog geen beslissing over genomen", zegt hij. "We zullen het beleid daarover voorstellen in ons nieuwe financiële plan, dat in januari 2026 verschijnt."

"Luchthaven van Deurne sluiten zou bijna geen effect hebben op het milieu"

60 procent van de mensen die geen voorstander zijn van een luchthaven in Antwerpen, zegt dat ze tegen een luchthaven zijn vanwege de milieuvervuiling. "Maar als de luchthaven van Deurne zou worden gesloten, dan zou dat bijna geen effect hebben op het milieu", zegt professor luchtvaartconomie Wouter Dewulf (Universiteit Antwerpen).

Hij verwijst vooral naar verplaatsingsgedrag. "TUI Fly vliegt vanaf deze zomer niet meer naar Kreta vanop Deurne. Maar dat betekent niet dat mensen die graag met het vliegtuig naar Kreta gaan, dat dan niet meer zullen doen", zegt Wouter Dewulf. "De overgrote meerderheid van die mensen zal dan gewoon vanop Zaventem of een andere luchthaven vertrekken. Dat leidt bijvoorbeeld tot extra verplaatsingen met de auto van de regio-Antwerpen naar Brussel."

"Daarnaast zijn er in Deurne bijna uitsluitend vluchten binnen Europa. En voor die vluchten wordt vanaf 1 januari volgend jaar 100 procent van de CO2-uitstoot gecompenseerd", zegt Wouter Dewulf. "De luchtvaartmaatschappij koopt CO2-certificaten voor die vluchten. In ruil daarvoor kan bijvoorbeeld een steenbakker in Europa een nieuwe milieuvriendelijkere oven kopen, en dus minder CO2 uitstoten. Het geld van een luchtvaartmaatschappij gaat via dat CO2-certificatensysteem dan naar een milieuvriendelijkere oven. Dat wil natuurlijk niet zeggen dat vliegen goed is voor het milieu. Bij het opstijgen en landen wordt bijvoorbeeld fijn stof uitgestoten, en andere schadelijke deeltjes. Maar bij het beperkte aantal vluchten in Deurne, blijft dat al bij al toch relatief beperkt."

Over de enquête

Deze enquête werd uitgevoerd in de periode van 3 december tot 10 december via een internetbevraging van onafhankelijk onderzoeksbureau Ipsos bij een representatief staal van de inwoners van het arrondissement Antwerpen, het gebied tussen Essen in het noorden, Rumst in het zuiden, Bornem in het westen en Malle in het oosten. Het gaat om een populatie van om en bij het miljoen. Voor deze vragenlijst met vijfhonderd respondenten moet rekening worden gehouden met een foutenmarge van maximaal 4,4 procent. Dit wil zeggen dat de uitslag maximaal 4,4 procent kan afwijken van de werkelijke mening of situatie. Vijfhonderd bevroegden is een representatief aantal: dat wil zeggen dat de percentages van de antwoorden ook bij grotere groepen hetzelfde resultaat zouden opleveren.

Christof Willocx