

Aantal passagiers verdubbelen tot een half miljoen, maar minder hinder: dit is het toekomstplan van de Antwerpse luchthaven



(

De luchthaven van Deurne verwacht dat het aantal passagiers tegen 2040 kan verdubbelen tot bijna een half miljoen. Die spectaculaire stijging zal volgens de luchthaven geen extra hinder meebrengen voor buurtbewoners, omdat de vliegtuigen geluidsarmer en milieuvriendelijker worden en omdat de vluchten beter zullen worden gespreid.

Op 17 juni vervalt de omgevingsvergunning van de luchthaven van Deurne. Antwerp Airport heeft dus dringend een nieuwe vergunning nodig. Het dossier van de aanvraag is nu op de website van het omgevingsloket van de Vlaamse overheid gepubliceerd. Het openbaar onderzoek loopt tot 22 maart. Tot die datum kunnen burgers, verenigingen of besturen bezwaren indienen tegen de plannen van de luchthaven.

Die plannen steunen op twee gedachten: meer groei en meer duurzaamheid. De luchthaven wil het zogenaamde “scenario A2-bis” ontwikkelen. Dat betekent dat het aantal verwachte passagiers in Deurne in 2040 met 91 procent zal stijgen ten opzichte van 2023. De luchthaven stevent in 2040 zo af op 495.460 passagiers, bijna een half miljoen dus. Dat is het hoogste aantal ooit.

Meer passagiers per vliegtuig

“We verwachten die sterke groei door de nieuwe generatie van vliegtuigen”, zegt Tom Rutsaert, woordvoerder van Antwerp Airport. “Die vliegtuigen zijn niet alleen zuiniger en stiller, maar hebben ook een grotere capaciteit. Vroeger waren er de Fokker 50-toestellen, waar vijftig passagiers in konden. Luchtvaartmaatschappij TUI Fly vloog tot vorig jaar met vliegtuigen waar 112 passagiers in konden, en in de huidige Embraer 195-E2-toestellen van TUI Fly kunnen al 136 mensen mee. Het aantal passagiers op Deurne zal dus sterk stijgen, zonder dat daar meer vluchten voor nodig zijn.”

Het aantal lijnvluchten zal volgens de vergunningsaanvraag in 2040 nochtans ook verdubbelen ten opzichte van 2023, maar dat zou vooral betekenen dat het aantal vluchten weer op het niveau komt van voor corona. Er wordt in de komende jaren dus een recordgroei aan passagiers op Deurne verwacht, maar geen recordgroei in het aantal lijnvluchten.

Meer dan 90 procent van stoelen bezet

Grotere vliegtuigen kunnen meer mensen meenemen. Maar gaan de luchtvaartmaatschappijen die grotere vliegtuigen ook effectief gevuld krijgen? “Ja, gemiddeld is meer dan negentig procent van de stoelen op onze vluchten vanuit Deurne bezet”, zegt Piet Demeyere, woordvoerder van de luchtvaartmaatschappij TUI Fly, dat dit jaar vanaf Deurne naar vijftien bestemmingen vliegt.

“Er is een overduidelijke vraag van de Belg om zo dicht mogelijk bij zijn woonplaats op een vliegtuig te stappen. Dat zien we zeker ook in het laagseizoen. De hoofdmoot van onze klanten zijn dan senioren en die willen op een luchthaven niet graag een lange wandeling naar hun vliegtuig maken, zoals dat in Zaventem wel moet. Bovendien moet je daar twee uur voor je vlucht aanwezig zijn, terwijl het in Deurne al voldoende is als je een uur op voorhand komt. Dat trekt veel mensen aan. Het gaat zelfs zo ver dat veel senioren hun vakantiebestemming kiezen op basis van het aanbod dat wij van op Deurne presenteren.” *(Lees verder onder de foto)*

Ook veel meer zakenvluchten

En dan zijn er nog de zakenvluchten. Dat aantal zou volgens het toekomstplan van de luchthaven in 2040 met 45 procent stijgen ten opzichte van 2023. “Antwerpen heeft de grootste petrochemische cluster in Europa, de tweede grootste maritieme haven, een farmaceutische sector in de ruime regio en een befaamd diamantcentrum. Met al die wereldvermaarde kennisinstellingen zijn er voldoende groeikansen”, schrijft de luchthaven in haar vergunningaanvraag.

“Daarnaast wordt het aantal slots op grote luchthavens schaars, waardoor zakenvluchten meer naar regionale luchthavens moeten uitwijken, omdat daar meer capaciteit beschikbaar is.”

“Eerder bescheiden”

Groei, groei en nog eens groei dus. Is een verdubbeling naar een half miljoen reizigers tegen 2040 eigenlijk wel realistisch? “Zeker wel, het is zelfs een veeleer bescheiden verwachting”, zegt transporteconoom Wouter Dewulf (UA). “Een station in een middelgrote stad in Vlaanderen haalt datzelfde aantal makkelijk in een maand. Een soortgelijke luchthaven als Rotterdam had vorig jaar zelfs 2,3 miljoen reizigers. De groei van het aantal zakenvluchten in de komende jaren is ook realistisch. Die verloopt volgens de vooruitzichten ongeveer gelijk met de verwachte groei van de economie.” *(Lees verder onder de foto)*

Luchtvaartexpert Luk De Wilde wijst ook op een andere troef van Deurne: het grote hinterland. “Veel passagiers uit Zuid-Nederland, Limburg en Oost-Vlaanderen kiezen voor Deurne”, zegt hij. “De groei van het aantal passagiers hoeft ook niet gepaard te gaan met een forse uitbreiding van het aantal bestemmingen. Ik verwacht vooral een hogere frequentie. Kijk naar luchtvaartmaatschappij Luxair. Die was vorig jaar vanuit Deurne begonnen met vier vluchten per week naar Londen City. Nu zijn dat al zes vluchten per week.” *(Lees verder onder de foto)*

Minder geluid, minder CO2-uitstoot

Groei is het ene kernwoord in de vergunningaanvraag van de luchthaven. Duurzaamheid het andere. De luchthaven verwijst onder meer naar de nieuwe Embraer 195 E2-toestellen, waarmee TUI Fly sinds vorig jaar van op Deurne vliegt. Bij het opstijgen en landen draagt het geluid van die vliegtuigen volgens TUI Fly vijftig procent minder ver dan bij de vorige vliegtuigen. Door technische aanpassingen aan de motoren en aan de aerodynamica zou ook de CO2-uitstoot per stoel 33 procent lager liggen dan bij de vorige vliegtuigen waarmee TUI Fly op Deurne heeft gevlogen. *(Lees verder onder de foto)*

“En voorts investeert het pilotenopleidingscentrum Skywings dit jaar in vier nieuwe toestellen die energiezuiniger en stiller zijn”, zegt Tom Rutsaert, woordvoerder van Antwerp Airport. “Er is ook een concessiehouder op de luchthaven die een loods wil bouwen, die het geluid aan de kant van de basisschool Land van Nu zal dempen. Als die loods er toch niet zou komen, willen we op die plaats een geluiddempende wand bouwen. We vragen daar alvast een vergunning voor aan.”

Vluchten meer spreiden

De luchthaven belooft ook om de vliegtuigbewegingen meer te spreiden buiten de traditionele ochtend- en avondpieken. Die spreiding moet er mee voor zorgen dat reizigers zich in de vertrekhal niet als sardienen in een blik moeten voelen, als het aantal passagiers in Deurne in de komende jaren sterk toeneemt. Er zijn geen plannen om de vertrekhal uit te breiden.

Elektrische vliegtuigen

Tot slot belooft de luchthaven om in juni, juli en augustus geen trainingsvluchten meer uit te voeren op zaterdagmiddag vanaf 14 uur, zodat buurtbewoners meer rust krijgen. Vanaf dit voorjaar neemt de luchtvaartmaatschappij ASL in Deurne overigens twee elektrische vliegtuigen in gebruik, waardoor de geluidshinder door trainingsvluchten wordt verminderd.

De luchthaven verwacht dat elektrische vliegtuigen tegen 2030 ook meer voor zakenvluchten zullen worden gebruikt, waardoor de groei in het aantal zakenvluchten niet voor extra milieu- en geluidshinder zou zorgen. Antwerp Airport belooft overigens ook om kortingen te geven aan bedrijven die elektrische vliegtuigen inzetten.

Luchthaven trekt landingsrechten fors op

Uit een kosten-batenanalyse die de Vlaamse overheid in 2022 naar de luchthaven liet uitvoeren, bleek dat de luchthaven heel lage landingsrechten aanrekent aan bedrijven, waardoor ze veel inkomsten misloopt en dus minder rendabel is. Het zou er ook voor zorgen dat de luchthaven te afhankelijk is van de ruim vijf miljoen euro aan subsidies die ze elk jaar van de Vlaamse overheid krijgt. Die subsidies dienen voor de beveiliging en de brandveiligheid. Luchtvaarteconoom Wouter Dewulf zei zelfs dat de landingsrechten voor privéjets op Deurne gerust tien of twintig keer hoger kunnen.

Zo'n vaart loopt het niet. Maar vanaf 1 maart verhoogt de luchthaven zijn landingsrechten wel. Voor een E135 met een maximaal startgewicht van 20.000 kilogram verhoogt de dagvergoeding bijvoorbeeld van 91,94 naar 250 euro. Voor een privéjet PC24 met een maximaal startgewicht van 8.000 kilogram gaat het tarief in één klap van 41,92 naar 150 euro.

“Die prijsverhogingen zijn een mooie stap in de richting van een betere rendabiliteit voor de luchthaven”, zegt Wouter Dewulf. “Maar ze blijven bescheiden. De luchthaven van Eindhoven hanteert bijvoorbeeld veel hogere tarieven. Bovendien zijn zeker zakenreizigers niet zo gevoelig voor prijsverhogingen. Een zakenreis van Deurne naar Nice kost al snel 20.000 euro. Dan steekt het niet op enkele honderden euro landingsgelden extra. Maar los daarvan is het belangrijk dat die stijging er is. Dit kan een aanleiding zijn voor de Vlaamse overheid om met Egis, de uitbater van de luchthaven van Deurne, het gesprek aan te gaan over een vermindering van de subsidies.”

Vliegerplein dient bezwaar in tegen vergunningsaanvraag: “Een beetje minder lawaai is nog altijd veel lawaai”

Actiegroep Vliegerplein gaat bezwaar indienen tegen de vergunningsaanvraag van de luchthaven. “De groei van de luchthaven doet de beperkte verduurzaming teniet”, zegt woordvoerder Piet De Roeck.

Vliegerplein pleit al enkele jaren voor de sluiting van de luchthaven van Deurne. Het vliegveld moet volgens de burgerbeweging worden omgevormd tot een parkgebied. De beweging klaagt onder meer aan dat de luchthaven in een dichtbebouwde woonwijk ligt, met geluids- en stankoverlast voor omwonenden en een verhoogd risico op gezondheidsschade.

De beweging is dan ook heel kritisch voor de groeiplannen van de luchthaven. “Deze groei aan passagiers zal niet tot een rendabele luchthaven leiden”, zegt Piet De Roeck. “De luchthaven zal verlieslatend blijven en subsidies nodig hebben om te overleven.”

Vliegerplein is ook heel kritisch voor de geplande groei van het aantal zakenvluchten. “Omwonenden krijgen nu al gemiddeld 65 vluchten per dag te verteren. Ruim een derde daarvan zijn privéjets”, zegt Piet De Roeck. “Als die in aantal toenemen, betekent dat nóg meer overlast, nóg meer vervuiling en nóg meer verspilling van overheidsgeld. Privéjetverkeer hoort trouwens niet thuis op een luchthaven die door de overheid wordt gesubsidieerd. Privéjets leggen beslag op publiek geld (onze belastingen) en publieke ruimte (een parkzone van 190 hectare).”

Geluid

Wat vindt Vliegerplein van de geluidsarmere toestellen die TUI Fly nu gebruikt? “De ‘stillere’ Embraers zijn een beetje ‘stiller’, maar dat is nauwelijks waarneembaar”, zegt Piet De Roeck. “Een beetje minder lawaai dan héél veel lawaai, is nog altijd veel lawaai. Bovendien zorgt het invoeren van deze ‘stillere’ toestellen ervoor dat de beschikbare geluidsruimte gewoon met meer vluchten zal worden gevuld. Er zullen dus meer vluchten zijn, waardoor er juist meer geluidsverstoring is. En de geluidwerende wand die de luchthaven wil plaatsen, kan misschien het geluid dempen voor één basisschool, maar niet voor de andere scholen, zorginstellingen en bewoners in de buurt.”

