

Zijn Vlaamse miljoenensubsidies voor Antwerp Airport nog te verantwoorden?



De Vlaamse regering verdedigt de forse overheidssteun voor [Antwerp Airport \(https://trends.knack.be/nieuws/luchthaven-van-deurne-onder-vuur-vluchten-voor-70-procent-binnenlands/\)](https://trends.knack.be/nieuws/luchthaven-van-deurne-onder-vuur-vluchten-voor-70-procent-binnenlands/) in Deurne al jaren met het argument dat de luchthaven economische meerwaarde creëert voor de regio. Nochtans zijn de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde van het bedrijf de laatste jaren sterk gedaald, zo blijkt uit nieuwe cijfers.

Het is een erg rustige zaterdagmiddag op de luchthaven van Deurne. De vertrekhal oogt verlaten, twee medewerkers van TUI zijn als enigen op post. De zeven incheckbalies, waarvan de meeste nooit gebruikt worden, zijn gesloten. De hal wordt dan ook uitsluitend gebruikt voor een handvol toeristische vluchten naar de Spaanse zon, aangevuld met een aantal wintersportbestemmingen. Op het tarmac passeren ondertussen kleinere sport- en trainingsvliegtuigen en een aantal privéjets – de voornaamste gebruikers van de Antwerpse luchthaven. Hun passagiers verdwijnen snel via de privéterminals een eindje verderop.

Ook buiten de vertrekhal is het eerder stil. Een vrijwilliger van het luchtvaartmuseum Stampe en Vertongen wijst naar het gesloten luchthavenrestaurant Belair. 'Ze hebben naar het schijnt zelfs de keuken moeten uitbreken om de kosten te kunnen terugbetalen.' De brasserie, die tussen 2020 en 2022 ook al drie jaar leegstond, ging in 2024 na minder dan twee jaar opnieuw failliet. Het verhaal van het restaurant is tekenend voor de algemene rendabiliteit van de luchthaven, die al jaren verlies draait.

Forse overheidssteun voor verlieslatende luchthaven

Nochtans is de economische meerwaarde van Antwerp Airport, zoals de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde, een belangrijk argument waarmee de Vlaamse regering al jaren haar forse overheidssteun verdedigt. Tussen 2014 en 2024 vloeide er minstens 116,1 miljoen euro naar Antwerp Airport in de vorm van jaarlijkse Vlaamse en federale subsidies. Daarnaast investeerde de Vlaamse overheid in diezelfde periode minstens 70,3 miljoen euro in de luchthaveninfrastructuur, en staan er in 2025 en 2026 nog voor 15,7 miljoen euro extra aan investeringen gepland voor Antwerp Airport. Die bedragen zijn terug te vinden in de jaarrekeningen van de luchthaven, het Belgische Staatsblad en parlementaire vragen en verslagen.

Wat krijgt de belastingbetaler ervoor terug? Volgens de Vlaamse overheid hebben Antwerp Airport en de twee andere regionale luchthavens, Oostende en Kortrijk-Wevelgem, een aanzienlijk economisch belang. 'Luchthavens spelen een belangrijke rol in de connectiviteit van Vlaanderen', zo staat te lezen in de Vlaamse visienota over die luchthavens. 'De regering erkent het economisch belang van die sector als motor voor tewerkstelling.'

Niet iedereen is daarvan overtuigd. Zo toont oppositiepartij Groen zich al langer kritisch: 'Antwerp Airport slaagt er al jaren niet in om rendabel te zijn. In tijden van bezuinigingen zijn zulke subsidies voor een verlieslatende luchthaven niet te verantwoorden', zegt Vlaams parlements lid Bogdan Vanden Berghe.

Ook coalitiepartner Vooruit haalde in het voorjaar scherp uit naar het Vlaamse luchthavenbeleid. 'Onze Vlaamse regionale luchthavens kosten ons jaarlijks ettelijke miljoenen', stelde parlements lid Kris Verduyck toen. 'De cijfers waarmee dat beleid onderbouwd wordt, zijn al tien jaar niet meer geactualiseerd. Vlaanderen is doorgaans erg streng als het gaat over subsidies; je moet bij wijze van spreken je schoenmaat doorgeven als je er aanspraak op wilt maken. Maar als het gaat over de regionale luchthavens, dan lijken gedateerde cijfers minder een probleem. Dat is opmerkelijk.'

'In tijden van bezuinigingen zijn zulke subsidies voor een verlieslatende luchthaven niet te verantwoorden.'

Bogdan Vanden Berghe, Groen-parlements lid

Recentere cijfers al maanden op het kabinet

Verduyck verwijst naar een studie van de Nationale Bank uit 2017, gebaseerd op cijfers van 2013 tot 2015. Volgens dat rapport was Antwerp Airport in 2015 goed voor meer dan 1000 directe en indirecte jobs. De totale economische toegevoegde waarde – zowel via de bedrijven op de luchthaven zelf als door de ondersteunende ondernemingen zoals taxibedrijven en leveranciers – werd toen geraamd op 85,1 miljoen euro.

Sinds 2015 vormen die cijfers van de Nationale Bank de basis voor het Vlaamse luchthavenbeleid. Maar die gegevens zijn intussen tien jaar oud. Vooruit en Groen vroegen mobiliteitsminister Annick De Ridder (N-VA) begin dit jaar dan ook herhaaldelijk om recentere data. Zelf gaf de minister in mei toe dat een actualisering nodig is: 'Die studie van de Nationale Bank wordt niet langer geactualiseerd, punt. Ik vind dat persoonlijk jammer, want ik vind dat je altijd beleid moet kunnen

voeren op basis van data en feiten', zei ze toen in het parlement. 'Ik bekijk of er in opdracht van het departement een actualisering kan gebeuren en of die cijfers op een of andere manier naar boven gehaald kunnen worden. Het lijkt mij ook geen rocket science om dat te doen.'

Nochtans had de minister al nieuwe cijfers op het moment dat ze die uitspraak deed. Dat nieuws bracht ze donderdag in het parlement: 'Wonder boven wonder, collega's, er zijn nieuwe cijfers.' Aangezien haar kabinet en administratie die cijfers naar eigen zeggen pas op 30 april 2025 hebben ontvangen, was er volgens de minister onvoldoende tijd om die informatie mee te nemen in het antwoord dat ze in mei aan het parlement had gegeven.

De nieuwe cijfers zijn afkomstig uit een studie naar de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde van alle Belgische regionale luchthavens, uitgevoerd in 2024 door een groep onderzoekers, onder wie transporteconoom Wouter Dewulf. Die studie kwam er op vraag van de federale overheid en de resultaten werden gedeeld met alle belanghebbenden. De bevindingen worden op dit moment gebruikt om de Belgische luchtvaartvisie te ontwikkelen. Het departement Mobiliteit en Openbare Werken werd er als stakeholder in betrokken, bevestigt ook de woordvoerder van de minister. Navraag bij enkele andere stakeholders leert ons dat ze de nieuwe cijfers over de regionale luchthavens al in juli 2024 hadden ontvangen.

Sterke economische terugval op Antwerp Airport

De belangrijkste vraag bij het uitkomen van die nieuwe cijfers is natuurlijk hoe ze zich verhouden tot eerdere data: zijn de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid gedaald of gestegen? Volgens minister De Ridder heeft zo'n vergelijking geen zin. 'De studies zijn niet vergelijkbaar, want ze gebruiken verschillende methodologieën. De parameters zijn verschillend. Bovendien zijn de nieuwe cijfers nog niet gevalideerd door de federale overheid.'

Dat de studies niet zonder meer vergelijkbaar zijn, klopt: de nieuwe studie is iets uitgebreider. Voor de studie van 2013 tot 2015 berekende de Nationale Bank alleen de directe en indirecte werkgelegenheid en de toegevoegde waarde. In het rapport van 2019 werd daarnaast ook gekeken naar de zogenaamde geïnduceerde effecten. Dat is de extra economische meerwaarde die ontstaat doordat werknemers van bedrijven op en rond de luchthaven hun loon uitgeven.

Maar als je alleen de cijfers voor de directe en indirecte werkgelegenheid en de toegevoegde waarde van Antwerp Airport naast elkaar legt – de twee parameters die in beide studies zijn berekend – zijn de cijfers wel vergelijkbaar. Dit werd ons per mail bevestigd door onderzoeker Wouter Dewulf.

De claim van de minister dat de nieuwe cijfers nog niet gevalideerd zouden zijn, vraagt ook om enige nuancering. Het klopt dat de gehele Belgische luchtvaartstrategie, waarvoor die cijfers gebruikt worden, nog niet gevalideerd is door de federale overheid. Het academische onderzoek dat tot de nieuwe cijfers heeft geleid, werd wel al in 2024 afgerond, en de onderzoekers vermelden de Belgische luchtvaartstrategie al bij hun publicaties. De berekening van de nieuwe cijfers voor 2019 lijkt dus wel definitief te zijn.

'Er werken een paar honderd mensen, en de Antwerpse luchthaven is goed voor een paar tientallen miljoenen in toegevoegde waarde. Maar dat valt in het niet naast de cijfers van Brussel, Luik of Charleroi.'

Wouter Dewulf, transporteconoom (UA)

Die nieuwe cijfers zijn duidelijk: tussen 2015 en 2019 gingen zowel de toegevoegde waarde als de werkgelegenheid bij Antwerp Airport fors achteruit. Tussen 2015 en 2019 daalde de totale werkgelegenheid op de luchthaven met bijna 30 procent. Op en rond de luchthaven verdwenen in vijf jaar tijd 315 voltijdse jobs.

De toegevoegde waarde van de luchthaven daalde nog sterker: in 2015 bedroeg de netto gecreëerde waardebijdrage van de economische activiteit voor de samenleving 85,1 miljoen euro, in 2019 was dat nog maar 51 miljoen euro – een terugval van maar liefst 40 procent. Dat is vooral te wijten aan de indirecte toegevoegde waarde die een stevige duik heeft genomen, dat is de economische bijdrage van bedrijven die niet gevestigd zijn op de luchthaven zelf, maar er wel nauw mee verbonden zijn, zoals taxibedrijven, brandstofleveranciers of onderhoudsbedrijven.

De Nationale Bank verwees in haar studie al naar een mogelijke verklaring voor de lichte daling van de Antwerpse cijfers tussen 2013 en 2015: het toen nog nakende faillissement van VLM Airlines. Die luchtvaartmaatschappij ging uiteindelijk op 31 augustus 2018 definitief over de kop.

Zeggen die data uit 2019 ook iets over de huidige situatie? '2019 was het laatste 'normale' jaar voor de coronacrisis', vertelt Dewulf. 'Maar die cijfers zijn representatief voor de situatie in 2024, toen waren er ongeveer evenveel passagiers als in 2019.' Michael Dooms, professor strategisch management aan de VUB, bevestigt dat. 'Zolang er tussen 2019 en 2024 geen grote koerswijzigingen of zware investeringen zijn gebeurd die het activiteitsniveau verhogen – en dat lijkt inderdaad zo te zijn – mag je verwachten dat de resultaten vergelijkbaar blijven.'

Waalse zwaargewichten

De nieuwe cijfers uit 2019 tonen ook de economische bijdrage van de andere regionale luchthavens in België. Opvallend daarbij: Antwerp Airport is de enige luchthaven waar de werkgelegenheid en toegevoegde waarde tussen 2015 en 2019 fors terugvielen. In tegenstelling tot Antwerp Airport zaten de cijfers van de luchthavens van Oostende, Luik en Charleroi in de lift. Voor de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem bleven ze tijdens dezelfde periode min of meer stabiel.

De cijfers over de toegevoegde waarde van Antwerp Airport verbleken naast die van de andere regionale luchthavens. Vooral de Waalse luchthavens doen het veel beter: in 2019 waren Charleroi en Luik samen goed voor bijna 90 procent van de totale toegevoegde waarde van alle Belgische regionale luchthavens.

'De cijfers rond de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid op Antwerp Airport zijn inderdaad niet echt indrukwekkend', erkent ook Wouter Dewulf. 'Er werken een paar honderd mensen, en de luchthaven is goed voor een paar tientallen miljoenen in toegevoegde waarde. Maar als je vergelijkt met Brussel, Luik of Charleroi, dan vallen de Antwerpse cijfers in het niet.' Dewulf benadrukt wel dat de cijfers geen rekening houden met moeilijk meetbare voordelen, zoals de opleiding van piloten, de aantrekkingskracht van een regionale luchthaven voor bedrijven of de mogelijke rol van de infrastructuur bij toekomstige innovaties zoals dronevervoer.

Dit artikel werd gerealiseerd binnen de opleiding Internationale Researchjournalistiek aan Thomas More, met medewerking van Joenah Malot en met de steun van het Fonds Pascal Decroos voor bijzondere journalistiek.

Sarah D'Hertefelt, Loes Debuysere