



## **De luchthaven van Deurne kan voor onbepaalde tijd openblijven. Maar behalve opluchting klinkt er ook kritiek bij buurtbewoners en actiegroepen. 'Er zijn weinig rationale argumenten om deze verlieslatende luchthaven open te houden.'**

'Ah, kijk, een oud model!" Danny (60) draait zich om op zijn balkon in Groenenhoek. Op de landingsbaan van de luchthaven waarop hun appartement uitkijkt, stijgt een klein privévliegtuig op. "Die ronken nog wat luider."

Zo'n tien jaar geleden verhuisde hij naar de wijk in het oosten van Berchem. De nabijheid van de kleine luchthaven vond hij geen nadeel: als reisagent was hij gefascineerd door vliegtuigen en rende hij het appartement door om op zijn balkon een aankomend vliegtuig te zien landen.

Maar in de loop der jaren verdampte dat enthousiasme. Het zware vliegverkeer nam toe, zeker sinds de komst van TUI in 2014. "Soms denk je echt dat ze binnenvliegen", zegt zijn partner Caroline (47). "Als dat 's ochtends gebeurt, daver je bijna uit je bed."

Gisteren kregen ze het nieuws dat de luchthaven van Deurne een nieuwe omgevingsvergunning op zak geeft, voor onbepaalde tijd. Evident was dat niet, want actiegroepen en milieuorganisaties verzetten zich hevig tegen een nieuwe vergunning, de voorbije maanden liepen zo'n 6.000 bezwaren binnen.

Vlaams minister van Omgeving Zuhail Demir (N-VA) benadrukt dan ook dat er strenge voorwaarden aan de vergunning gekoppeld zijn. Zo moet de luchthaven tussen 23 en 7 uur gesloten zijn, zodat er geen nachtvluchten mogelijk zijn. Alleen voor dringende medische vluchten en vluchten met vertraging kan dertig keer per jaar een uitzondering gevraagd worden. Ook is het aantal vliegbewegingen beperkt tot 46.619 per jaar en er komt een geluidsmuur in een nabijgelegen basisschool. "Het is altijd zoeken naar een evenwicht tussen genoeg vluchten behouden om de luchthaven rendabel te maken en rekening houden met de impact op de omgeving", zegt luchtvaarteconoom Wouter Dewulf (UAntwerpen). "In dat opzicht is dit al bij al een evenwichtige vergunning."

### **Gemak boven geluid**

Niettemin is het een beslissing die de buurtbewoners verdeelt, blijkt al snel op de woensdagmarkt in de nabijgelegen Gitschotellei. "Ik probeer het onderwerp te vermijden, want ik weet dat het gevoelig ligt", zegt marktkramer Koen (50). Zelf vindt hij het niet erg dat de luchthaven nog langer openblijft. "Het vliegverkeer stoort me eerlijk gezegd niet. En ik maak zelf weleens gebruik van de luchthaven als ik naar Marbella of zo reis. Praktischer kan niet: in plaats van drie kwartier door Zaventem te moeten rennen, kan ik hier een uur op voorhand aankomen. Daar betaal ik met plezier 100 euro meer voor."

Vooraf inwoners geboren en getogen in de buurt van het vliegveld malen niet zo om het geronk van het voorbijkomend vliegverkeer. "In de jaren zeventig en tachtig had je hier veel zware vrachtvliegtuigen: die maakten lawaai", zegt Patrick (56), terwijl boven onze hoofden een TUI-passagiersvliegtuig de lucht ingaat.

Buurtbewoner Ruth-Marie Henckes (30), die samen met andere activisten actiegroep Doe Deurne Dicht oprichtte, ziet het anders. Volgens haar zijn de nieuwe voorwaarden die gepaard gaan met de vergunning niet meer dan een doekje voor het bloeden.

"Die geluidsmuur kan misschien wat overlast tegenhouden", zegt Henckes. "Maar ernaast staat nog steeds een loods om oudere vliegtuigmodellen met loodhoudende brandstoffen warm te draaien. Als je het hele plaatje bekijkt, kun je alleen maar vaststellen dat dit een vervuilend, verlieslatend en onnodig project is."

## Al jaren beloofd

Controverse is een constante in het 101-jarige bestaan van Antwerp International Airport. Al in de jaren zestig werd gesproken over de sluiting van de luchthaven zodra de snelweg naar Zaventem werd afgewerkt, maar dicht ging hij nooit. Amper twee jaar geleden leefde die discussie opnieuw sterk op. Toen bleek uit een kosten-batenanalyse dat de sluiting van de al jaren verlieslatende luchthaven het rendabelst zou zijn. Door het wegvallen van de jaarlijkse CO2-emissies en de talrijke subsidies - alleen al voor Vlaanderen gaat het om jaarlijks 5 miljoen - zou dat zo'n 40 miljoen euro opleveren.

Maar Wouter Dewulf, die zelf meeschreef aan de studie, wijst erop dat niet alles daarin meegerekend is. "De Luchthaven van Deurne speelt ook een belangrijke rol in de opleiding van piloten, creëert een gunstiger investeringsklimaat en kan in de toekomst dienen als hub voor elektrische luchttaxi's."

In de kerstvakantie van 2022 gaf de Vlaamse regering uiteindelijk groen licht voor het openhouden van de luchthaven tot 2040. Toch blijft tot op vandaag de discussie leven of dat wel de beste keuze is, ook op politiek niveau. Zo noemt Vlaams Parlementslid en Antwerps kopstuk Bogdan Vanden Berghe (Groen) de beslissing om de luchthaven een nieuwe vergunning te geven 'onbegrijpelijk'.

"Er zijn al weinig rationale argumenten om deze verlieslatende luchthaven open te houden. Dat de minister voor zo'n belangrijk dossier dan nog in lopende zaken een vergunning voor onbepaalde termijn aflevert, valt helemaal moeilijk uit te leggen."

Het verzet tegen de vergunning lijkt dan ook verre van voorbij. Actiegroepen Vliegerplein en Verlenging Nooit kondigden al aan naar de Raad voor Vergunningsbetwistingen te stappen. Ook loopt er een beroepsprocedure door de uitbreiding van de luchthaven op landbouwgrond.

**JORN LELONG**