

Regionale luchthavens - Minder subsidies, maar nog steeds aan het infuus



De drie regionale luchthavens krijgen een stuk minder subsidies, maar worden niet helemaal op droog zaad gezet. Met een halfslachtig compromis willen N-VA, Vooruit en cd&v de luchthavens 'een duurzame toekomst' geven. Maar zijn duurzame miniluchthavens geen contradictio in terminis? Tine Peeters

Minister-president Matthias Diependaele (N-VA) heeft een kopzorg minder. Maandenlang was er getouwtrek tussen zijn coalitiepartners over de subsidies voor de drie miniluchthavens in Vlaanderen, maar nu vond de regering dan toch een compromis.

De luchthavens van Antwerpen en Oostende, die dezelfde uitbater hebben, zullen het met 26,8 procent minder subsidies moeten doen. Samen vallen zij terug van 131 miljoen naar 95,8 miljoen euro tot in 2029.

De luchthaven van Kortrijk-Wevelgem, de kleinste van de drie, krijgt 5,7 procent minder dan nu. De Kortrijkzanen zullen het de komende vier jaar moeten rooien met 10,4 miljoen euro.

De luchthavens leveren samen elk jaar een toegevoegde waarde van 191 miljoen op en bieden werk aan ruim 2.700 mensen. Antwerp Airport had vorig jaar voor het eerst in vijf jaar tijd groene cijfers en ook Oostende pakte uit met lichte

winst.

"Het is een goede zaak dat er een duidelijk kader is voor de drie luchthavens en dat ze open blijven", oordeelt de Antwerpse professor transporteconomie Wouter Dewulf (UAntwerpen). "Even positief is dat de subsidies dalen en ze dus meer hun eigen broek zullen moeten ophouden en de gebruikers meer zullen moeten betalen."

waals succes

Maar - uiteraard is er een maar - de professor betreurt het dat er geen echte strategie uitgedacht is voor de luchthavens. In onze buurlanden en in Wallonië bestaat die wel voor luchthavens met hetzelfde formaat en gelijkaardige doeleinden.

De Waalse luchthavens konden, mede dankzij forse subsidies en een duidelijke langetermijnvisie van de Waalse regering, uitgroeien: Charleroi tot de grootste lagekostenluchthaven en Luik tot de derde grootste cargohub van Europa.

Antwerp Airport zal sowieso een zware herstructurering moeten ondergaan na het vertrek van TUI Fly, de laatste grote commerciële speler van de luchthaven, in april volgend jaar. Dit betekent wel dat er minder beveiliging en brandweer nodig zullen zijn, waardoor de kosten zullen dalen.

Wat overblijft, zijn vluchten met privéjets voor zakenmensen en vermogende toeristen. Dewulf: "Je kunt er tegen zijn dat Antwerp Airport nog meer dan nu zal dienen om CEO's naar bedrijven zoals BASF in de zeehaven te vliegen, maar zo werkt de wereld nu eenmaal."

"Rotterdam en Hamburg hebben, net als Antwerpen, wereldhavens én een luchthaven in hun achtertuin waar zakenmensen makkelijk kunnen invliegen." Dewulf gaat zelfs zo ver om samenwerkingen voor te stellen tussen Antwerp Airport en de zeehaven. Dergelijke samenwerkingen tussen lucht- en zeehavens bestaan nu al in Los Angeles en New York.

"Al bij al is dit een veredelde status quo zonder duidelijk plan dat de luchthavens toelaat om nog enkele jaren aan te modderen", zegt hij. Dat 'aanmodderen' zal volgens Dewulf wel maar een paar jaar duren. De transporteconoom beschouwt de miniluchthavens als de ideale uitvalsbasis voor kleine, elektrische vliegtuigen. Eenmaal die gemeengoed zijn, zouden de luchthavens een duurzame doorstart kunnen maken.

De elektrische vliegtuigjes zullen enkele tientallen passagiers over afstanden van 400 tot 800 kilometer kunnen vervoeren. Langeafstandsvluchten met elektrische vliegtuigen zijn vrijwel onmogelijk omdat de batterijen dan enorm zwaar zouden zijn. De Scandinavische luchtvaartmaatschappij SAS verkoopt nu al tickets voor vluchten met kleine toestellen op batterijen. Wellicht zullen die vanaf 2028 plaatsvinden.

Dewulf: "De Vlaamse regering zou eigenlijk nog veel meer hierop moeten inzetten en van de miniluchthavens proeftuinen maken voor dergelijke korte vluchten met elektrische toestellen."

kleine rijke elite

Piet De Roeck van de actiegroep Vliegerplein kent de visie van professor Dewulf tot in het kleinste detail, maar ziet geen heil in 'duurzame' regionale luchthavens. Actiecomités als het zijne hekelen al jaren dat de Antwerpse luchthaven in leven blijft dankzij subsidies terwijl de buurtbewoners de lawaaihinder moeten verduren.

"Ik geloof niet dat de luchthaven van Antwerpen na het definitieve vertrek van TUI Fly nog een nieuwe exploitant zal vinden", zegt hij. Het contract met de huidige, Franse luchthavenuitbater loopt tot 2030. "Dan is het gewoon gedaan. De doorstart met kleine, elektrische vliegtuigen lijkt me totaal onrealistisch. Met deze nieuwe subsidies hou je dus gewoon de luchthaven palliatief in leven."

De Roeck merkt nog op dat het totaalbedrag van de subsidies wel daalt, maar dat het gesubsidieerde bedrag per passagier net zal stijgen. Door het vertrek van TUI zullen er immers in Antwerpen heel wat minder passagiers zijn. "Eigenlijk subsidieer je een kleine, rijke elite die zich privéjets kan veroorloven", zegt De Roeck.

"De rest van de mensen zit met het lawaai, de vervuiling en de steeds kleinere budgetten voor het openbaar vervoer. Geen enkele gewone burger kan ook genieten van de gronden die de luchthaven, zo dicht bij de stad, inpalmt." Critici van het vliegveld in Deurne hebben een eigen duurzame toekomstvisie voor Antwerp Airport. Zij pleiten er al langer voor om van de terminal en de landingsbanen een park te maken, wat de stad kan doen afkoelen en voor frisse lucht kan zorgen.

TINE PEETERS