

Elke reiziger die vorig jaar landde of vertrok van luchthaven Deurne, kostte de belastingbetaler 65 euro



Behalve een financiële injectie van 5,4 miljoen euro door de Vlaamse overheid vorig jaar, draagt ook de federale regering 8,1 miljoen euro bij om de luchthaven van Deurne draaiend te houden. Wat neerkomt op 65 euro overheidssteun per passagier die landt op Deurne of er vertrekt. Dat blijkt uit berekeningen die De Standaard en VRT NWS lieten maken.

De financiële situatie van de luchthaven van Deurne is zo nijpend, dat bedrijfsrevisor Forvis Mazars in het jaarverslag vermeldde dat de zogenaamde alarmbelprocedure van kracht is. Dat houdt in dat iedere schuldeiser de ontbinding van de vennootschap kan vorderen bij de rechtbank. *De Standaard* en *VRT NWS* lieten Ingrid De Poorter, professor ethiek aan de faculteit economie van de UGent, het jaarverslag van de Luchthavenexploitatie maatschappij Antwerpen (LEM) doorlichten. Haar conclusie: "Voor een overheid die streeft naar goed bestuur is het niet evident om hierin nog centen te steken."

Transporteconoom Wouter Dewulf van de UAntwerpen noemt de oplopende verliezen, de stijgende subsidies en de perceptie dat Antwerp Airport vooral de happy few met een privéjet bedient, een "toxische cocktail". "De cijfers zijn gewoonweg slecht. Mochten er subsidies plots wegvallen, of mocht Tui de stekker eruit trekken, dan is het voorbij."

Schuldenberg van 10 miljoen euro

In 2024 boekte de luchthaven een netto verlies van 658.000 euro, blijkt uit het jaarverslag, wat de schuldenberg deed oplopen tot bijna 10 miljoen euro. Er waren in 2024 210.000 passagiers. Naast enkele lijnvluchten van Tui Fly en het Italiaanse Skyalps, komt de enige bedrijvigheid nog van privéjets en vliegscholen. Brasserie Belair ging in maart 2024 al failliet.

De Vlaamse overheid voorziet de luchthaven op twee manieren van subsidies. Tussen 2014 en 2024 ontving exploitant Egis bijna 80 miljoen euro voor de uitbaatkosten. Daarnaast werd er voor 2025 en 2026 net geen 16 miljoen gereserveerd aan subsidies voor infrastructuurwerken. De federale regering betaalt alle kosten voor de luchtverkeersleiding, in 2024 goed voor 8,1 miljoen euro.

Alarmbelprocedure

Luchthaven CEO Nathan De Valck, die in juni de ontslagen Bruno De Saegher opvolgde, zegt in een reactie aan *De Standaard* dat een alarmbelprocedure een normale procedure is voor een bedrijf met een laag eigen vermogen. "Iedereen die naar onze cijfers kijkt, ziet natuurlijk dat die niet goed zijn. We hebben te weinig activiteiten om op z'n minst break-even te draaien. We kunnen niet zo nog eens tien jaar doorgaan", geeft De Valck wel toe. "De continuïteit is wel gegarandeerd dankzij een achtergestelde lening van Egis. Dat heeft de revisor gerustgesteld, onze cijfers zijn zonder voorbehoud goedgekeurd."

Vlaams minister van Mobiliteit Annick De Ridder (N-VA), een fervente voorstander van de Luchthaven, is ook bezorgd. "Maar het Vlaams gewest oefent noch rechtstreeks noch onrechtstreeks toezicht uit op de financiële situatie van de LEM, aangezien het een private entiteit is. Het is aan LEM Antwerpen om met die uitdagingen aan de slag te gaan."

Een ander probleem is dat omwonenden en buurgemeente Mortsel in beroep zijn gegaan tegen de omgevingsvergunning van de luchthaven. Daarnaast moet LEM Antwerpen ook nog een monsterheffing betalen aan drinkwaterbedrijf Water-link omdat het geen afgescheiden riolering heeft. Van dat bedrag zou er nog 850.000 euro openstaan.

Nieuwe strategie

Nieuwe luchtvaartmaatschappijen aantrekken is moeilijk omdat de korte landingsbaan in Deurne niet geschikt is voor veelgebruikte toestellen als de Airbus A320 en de Boeing 737. CEO De Valck wil inzetten op volledig elektrische vliegtuigjes die vijf tot tien passagiers kunnen meenemen en ziet ook mogelijkheden voor een basis voor drones en elektrische 'helikopters' (electric vertical take-off and landing, of eVTOL). "We kunnen pionieren met nieuwe vormen van luchttransport." Over enkele maanden wil de CEO een nieuwe strategie lanceren.

Transporteconoom Wouter Dewulf denkt dat LEM Antwerpen zijn afhankelijkheid van subsidies zou kunnen verminderen als de landingsrechten voor privéjets vervijfvoudigd zouden worden. "Nu betalen die daar amper een 200-tal euro voor, veel te weinig. Maar Antwerp Airport laten draaien zonder subsidie? Nee, dat zal altijd een moeilijk verhaal blijven."

Pieter Van Maele