



Antwerp Airport wil minder afhankelijk worden van Vlaams geld: "Minder vacatures, maar geen ontslagen"

Nathan De Valck, de CEO van de luchthaven van Deurne, werkt aan een plan om Antwerp Airport fors minder afhankelijk te maken van subsidies van de Vlaamse overheid. "We streven naar een significante vermindering van de werkingsmiddelen die we van de Vlaamse overheid krijgen."

Woensdag meldde de krant *De Tijd* dat de Vlaamse regering van plan is om te snijden in de subsidies van de regionale luchthavens van Deurne, Kortrijk en Oostende. Dat staat ook in het Vlaamse regeerakkoord, dat in 2024 is gesloten: "We onderzoeken hoe we de synergie tussen de drie regionale luchthavens en die van Zaventem kunnen versterken, met meer efficiëntie en minder overheidssteun." Het kabinet van Vlaams minister van Mobiliteit Annick De Ridder (N-VA) bevestigt dat die discussie nu op de regeringstafel ligt. Mogelijk wordt hier voor het zomerreces van de Vlaamse regering, dus voor half juli, nog een akkoord over gesloten.

De luchthaven van Deurne krijgt van de Vlaamse overheid een subsidie van 5 miljoen euro per jaar. "Ik noem die subsidies eerder werkingsmiddelen, want het zijn terugbetalingen van de overheid voor de kosten die we maken voor de veiligheid en de brandweer", zegt Nathan De Valck, CEO van Antwerp Airport. "Maar we streven wel naar een significante vermindering van de werkingsmiddelen die we van de Vlaamse overheid krijgen. Ik kan daar nu geen bedrag op kleven, maar het gaat voor alle duidelijkheid niet om een vermindering van slechts enkele procenten."

Verlies van 2,2 miljoen

Hoe gaat de luchthaven dat doen? "We zetten om te beginnen in op een meer efficiënte werking", zegt Nathan De Valck. "We hebben enkele vacatures die openstonden, niet ingevuld. Ontslagen zijn er voor alle duidelijkheid niet. Voorts hebben we ook de landingsrechten voor zakenvluchten fors verhoogd. En ten derde werken we aan een diversificatie van onze activiteiten, zoals een commercialisering van de gronden en gebouwen die we hebben. De gesprekken daarover zijn nu bezig." Volgens Nathan De Valck heeft Antwerp Airport vorig jaar een brutowinst van een kleine 500.000 euro gemaakt. Maar dat weegt niet op tegen het opgestapelde verlies van 2,2 miljoen euro van 2020 tot en met 2024.

Kan de luchthaven effectief fors minder afhankelijk worden van belastinggeld? "Ja, maar dan moet het zakenmodel veranderen", zegt Wouter Dewulf, professor Transporteconomie van de Universiteit Antwerpen. "Als er geen lijnvluchten meer zijn, dus alleen nog private vluchten, dan heeft de luchthaven veel minder mensen nodig voor de brandweer, omdat er dan alleen nog kleine vliegtuigen in Deurne komen. Daar zitten dus veel minder passagiers in, die bij een eventueel ongeluk zouden moeten worden gered."

Vertrek TUI Fly?

"Dat scenario is realistisch," zegt professor Dewulf, "want TUI Fly vliegt nog maar met één toestel op Deurne, in tegenstelling tot de twee toestellen die het vorig jaar nog had. Ik vermoed dat TUI Fly zal wegtrekken uit Deurne, omdat het alleen daar nog met de Embraer vliegt. Op andere luchthavens vliegt TUI Fly met Boeings, maar die kunnen niet vliegen vanop Deurne, omdat de start- en landingsbaan daar te kort voor is." TUI Fly wil vandaag geen commentaar geven op een eventueel vertrek in Deurne, en benadrukt dat dit nu niet aan de orde is.

“Daarnaast kunnen de regionale luchthavens van Deurne, Kortrijk en Oostende ook veel efficiënter worden geleid, als ze sommige dingen samen doen”, zegt Wouter Dewulf. “Brussels Airport zou de regionale luchthavens bijvoorbeeld kunnen managen, en je zou ook enkele functies per luchthaven kunnen schrappen. Dat kan bijvoorbeeld door diensten zoals de aankoop of aanbestedingen voor veiligheid centraal te laten doen, in plaats van door elk van die drie luchthavens apart. Door die efficiëntere werking kan je de subsidies voor de luchthavens ook afbouwen.”

Christof Willocx