

# Luchthaven of luchtbel?

De Standaard - 09 Aug. 2018

*De Standaard is aangesloten bij de Raad voor de journalistiek en werkt samen met Nieuwsblad.be en*

Van onze redacteur Korneel Delbeke Brussel 'Als het een kwestie van ego is, kunnen we Brussels Airport nog altijd tot "Antwerp South" omdopen, want voor de rest zie ik weinig goede argumenten om Antwerp Airport open te houden.' Tom Meeuws grapt, maar de Antwerpse SP.A-voorzitter is bloedserius over het voorstel van zijn partij om de 180 hectare van de regionale luchthaven in Deurne een nieuwe bestemming te geven. De SP.A heeft al langer een reconversieplan klaarliggen om er een park aan te leggen en bedrijven en woningen te bouwen, maar nu de luchtvaartmaatschappij VLM heeft aangekondigd flink te snijden in zijn aanbod vanuit Deurne, wil Meeuws het 'debacle' aangrijpen om opnieuw na te denken over de toekomst van de Antwerpse luchthaven. 'Een goeie (trein)verbinding met Zaventem maakt de luchthaven in Antwerpen overbodig.' Ook Groen wil de luchthaven dicht, zegt Vlaams Parlementslid Ingrid Pira. 'Niet alleen door de hoge milieukosten voor de dichtbevolkte omgeving, ze is ook niet rendabel.' 'VLM is niet het einde' Maar volgens luchtvaarteconoom Eddy Van de Voorde (UA) is rendabiliteit een probleem van VLM, niet van Antwerp Airport. 'Een kroniek van een aangekondigde dood', noemt hij de schrapping van de vluchten. 'Het management heeft zowat alles verkeerd gedaan wat je verkeerd kan doen.' VLM behoudt zijn routes naar London City en Zürich, vooral populair bij zakenreizigers. 'Die zijn wel rendabel', zegt Van de Voorde. Dat denkt ook Marcel Buelens, de ceo van Antwerp Airport en vroegere topman van de luchthaven van Charleroi. 'Op termijn kan dit zelfs beter zijn voor onze luchthaven. Een paar vluchten minder betekent zeker niet het einde.' Buelens staat sinds 2014 aan het hoofd van Antwerp Airport en zag de luchthaven alleen maar groeien. 'We zijn begonnen met 90.000 passagiers en dit jaar gaan we waarschijnlijk boven de 300.000.' Ter vergelijking: Brussels Airport ontvangt jaarlijks 21,8 miljoen passagiers. Die groei dankt Antwerp Airport ook aan toerisme. TUI Fly en Flybe vliegen vanuit Antwerpen naar zuidere vakantiebestemmingen als Spanje en Italië. 'Maar voor onze grotere toestellen, die verder vliegen, is de landingsbaan in Deurne te kort', zegt woordvoerder Piet Demeyere. 'We zitten op de limiet.' TUI is voorlopig niet van plan om verder te investeren. De luchthaven van Deurne ligt in een dichtbevolkt gebied. Veel vliegbewegingen betekenen meer lawaaihinder, de groeimogelijkheden als toeristische luchthaven zijn beperkt. Dat denken ook de Antwerpse meerderheidspartijen N-VA en Open VLD, maar als zakenluchthaven zien zij wel toekomst. 'Antwerp Airport is van groot belang voor de haven en de diamantsector', zegt Philippe De Backer, liberale lijsttrekker in Antwerpen. Voor zakenlui is Deurne soms een betere optie dan Zaventem, meent Antwerps schepen van Mobiliteit Koen Kennis (N-VA). 'Ja, je staat in een halfuur in Zaventem, maar daar moet je nog eens minstens anderhalf uur op voorhand zijn. In Antwerpen ben je in 20 minuten ingecheckt. De luchthaven is bovendien stilaan rendabel en er is aan de kwaliteit gewerkt.' Te veel subsidies Behalve de groei in reizigers is ook de financiële balans verbeterd. Antwerp Airport maakte de voorbije twee jaar voor het eerst winst sinds in 2014 de Luchthaven Exploitatiemaatschappij (LEM) er het roer in handen nam. Die LEM is in handen van de Franse multinational Egis, die ook Oostende uitbaat. De historische verliezen moeten zo 'eind dit jaar zijn weggewerkt', zegt ceo Buelens. De winst is bescheiden: zo'n 230.000 euro in 2017. Maar die verhult dat de luchthaven daarvoor sterk rekt op subsidies van de Vlaamse overheid. LEM neemt dan wel de commerciële uitbating van de luchthaven voor haar rekening, Vlaanderen (in de vorm van een nv: de LOM) staat in voor de investeringen in infrastructuur. In 2014 werd daarvoor een LEM-LOM-overeenkomst gesloten, die 25 jaar geldig blijft. Zo legde de LOM 54,7 miljoen euro op tafel voor de ondertunneling van de Krijgsbaan, waardoor het verkeer niet meer moet stoppen voor stijgende vliegtuigen. Daarenboven betaalt Vlaanderen ook het personeel dat op de luchthaven instaat voor de veiligheid: zo'n 4 miljoen euro per jaar. In ruil betaalt de Franse uitbater een jaarlijkse concessievergoeding van 254.000 euro aan Vlaanderen. Tegenover de miljoenen investeringen staan van de kant van de uitbater peanuts, zegt Piet De Roeck van het burgerplatform Vliegerplein. Hij verdiept zich al jaren in het dossier. 'Zonder die steun was de luchthaven al lang failliet. Maar dit is geld in een bodemloze put, zelfs als het aantal passagiers met 100.000 zou stijgen.' Volgens De Roeck, maar ook de oppositiepartij Groen, is dit verborgen staatssteun en zal de Europese Commissie het nooit aanvaarden. 'Een regio mag een luchthaven steunen, maar proportioneel. Bovendien zijn er voorwaarden verbonden aan die steun, zo mag er in een straal van 100 kilometer geen andere luchthaven liggen. Dat is hier duidelijk wél het geval.' Zwaard van Damocles De vorige regering wou de constructie niet starten tot er groen licht van Europa kwam. Maar de nieuwe regering-Bourgeois zette door zonder Europees fiat. Vlaams minister van Mobiliteit Ben Weyts (N-VA) belooft al sinds 2014 het dossier over te maken, maar deed dat nog niet. Volgens de oppositie uit angst dat het zou worden afgekeurd. 'Dit hangt als een zwaard van Damocles boven de luchthaven én de Vlaamse belastingbetaler', zegt Ingrid Pira. Minister Weyts bevindt zich in het buitenland en kon gisteren niet reageren.