

# Vlaams geld voor kleine luchthavens, maar koers ontbreekt

\* De Standaard/West-Vlaanderen, De Standaard/Oost-Vlaanderen, De Standaard/Antwerpen, De Standaard/Vlaams-Brabant/Brussel, De Standaard/Limburg

*Vlaanderen schiet zijn regionale luchthavens opnieuw te hulp, maar slaagt er niet in een langetermijnvisie te ontwikkelen.*

Niet alleen Brussels Airport werd midscheeps geraakt door de uitbraak van het coronavirus, ook de regionale luchthavens kregen - harde klappen, waardoor hun cashpositie onder druk kwam te staan. Die regionale luchthavens, in Deurne, Oostende en Wevelgem, zijn 'economische poorten' naar Vlaanderen, zegt Vlaams minister van Mobiliteit Lydia Peeters (Open VLD), met een 'cruciale - motorfunctie voor de economie'.

Daarom heeft de regering 2,5 miljoen euro vrijgemaakt uit haar noodfonds. Het steunpakket voor de regionale luchthavens, die net als Zaventem vanaf volgende week weer meer vluchten organiseren, oogst kritiek van de Bond Beter Leefmilieu (BBL) en oppositiepartij Groen. Zij nemen die Vlaamse subsidies al jaren op de korrel. Niet alleen omdat ze verlieslatende luchthavens het hoofd boven water helpen te houden, maar ook omdat de overheid een sector financiert met nefaste impact op het klimaat.

## Audit Rekenhof

De BBL vraagt een onafhankelijke audit van die subsidies door het Rekenhof, nadat een analyse van de jaarrekeningen heeft uitgewezen dat de luchthavens van 2015 tot en met 2017 'slechts' 17 miljoen euro omzet draaiden, terwijl ze 32 miljoen euro subsidies kregen.

'Het is duidelijk dat de luchthavens zonder subsidies niet levensvatbaar zijn', zegt Imade Annouri, Vlaams Parlements lid voor Groen. 'Wij vragen een onafhankelijke kosten-batenanalyse: zijn ze economisch rendabel, ja of nee? Voor cultuur wordt iedere euro - omgedraaid, maar rond de subsidies voor de luchthavens hangt veel mist.'

Volgens minister Peeters geeft de BBL een 'vertekend beeld' door net die jaarrekeningen te analyseren, omdat er infrastructuurwerken dienden te gebeuren. Vorig jaar was het verschil al kleiner, al bleef de omzet van de luchthavens in Deurne en Oostende met 10 miljoen euro nog steeds kleiner dan de subsidies (12 miljoen euro). Het leeuwendeel van die subsidies (11 miljoen) ging naar personeel en voor 'meer dan 90 procent naar veiligheid, beveiliging en brandweer', aldus het kabinet-Peeters. Bovendien oordeelde de Europese Commissie vorig jaar dat het niet om onrechtmatige staatssteun ging.

## Europa waakt

Wat zeker is: zonder overheidsgeld hebben de Vlaamse regionale luchthavens weinig kans om te overleven. Maar hun economische waarde gaat breder. Een studie van de Nationale Bank becijferde de directe én indirecte economische meerwaarde van Antwerp Airport in 2015 op 85 miljoen euro. 'Wij zijn een zakenluchthaven', zegt topman Marcel Buelens. 'Bij een stad met een van de grootste - havens van Europa, waar heel wat hoofdkantoren liggen.' De Limburgse ondernemer Philippe Bodson organiseert er met ASL Group - privévluchten en door TUI krijgt Antwerpen Airport ook heel wat toeristen over de vloer.

Maar de vraag blijft of zij niet kunnen uitwijken naar Brussels Airport. De luchthaven van Deurne ligt in een dichtbevolkt gebied, wat lawaaihinder veroorzaakt, terwijl Zaventem (waar de luchthaven nog niet verzadigd is) amper 50 km verderop ligt, op een halfuur sporen van Antwerpen-Centraal. Door de korte startbaan staat er sowieso een rem op de groei in Deurne.

'In heel Europa worden regionale luchthavens gesubsidieerd', zegt luchtvaarteconoom Wouter Dewulf (UA). 'Dat is al vaak aangeklaagd, maar rechtszaken zijn altijd op een sissier afgelopen. Regionale luchthavens kunnen ook tot regionale ontwikkeling leiden, kijk maar naar Carcassonne in Frankrijk.'

België is kleiner en de staatsstructuur staat een duidelijke strategie in de weg. Zo ligt Zaventem in Vlaanderen, maar wordt de luchthaven federaal beheerd. De Vlaamse regering wil werk maken van een langetermijnstrategie, maar werkt al jaren aan visienota's, zonder veel gevolg. Ondertussen werd in Wallonië de strategie duidelijk uitgezet: Charleroi trekt de kaart van de lagekostenmaatschappijen en in Luik wordt de luchthaven tot een vermaarde cargo hub uitgebouwd.

Wallonië durft daar ook in te investeren, zegt Buelens, die zelf nog ceo is geweest van de luchthaven in Charleroi. De huizen rond de Luikse luchthaven, waar veel nachtvluchten opstijgen, werden bijvoorbeeld geïsoleerd, en in Charleroi vertrekken alleen dagvluchten, waardoor moeilijke discussies zoals rond Brussels Airport, waar zowel cargo als passagiersvluchten opstijgen en landen, worden vermeden. 'Wallonië heeft gekozen en in alle politieke beslissingen wordt die lijn doorgetrokken', merkt ook Goedele Sannen, mobiliteitsexpert van werkgeversfederatie Voka, op. 'Maar in Vlaanderen ontbreekt die visie vandaag toch.'

## Korneel Delbeke

Copyright © 2020 Mediahuis. Alle rechten voorbehouden