

[Transcript] DS Vandaag / Waarom blijft de luchthaven van Deurne nog open?

Dit is Vandaag, de dagelijkse podcast van de standaard. Ik ben Alexander Lippenveld. Antwerp Flaunders International Airport. Je kunt vandaar uit naar Tenerife vliegen bijvoorbeeld Malaga, Alicante, Ibiza, Innsbruck en Londen natuurlijk. Maar die luchthaven van Deurne kost ons belastingbetalers wel handenvol geld. En nu blijkt diezelfde luchthaven ook nog onbestraft bouwovertradingen te begaan. Wie houdt Deurne zo graag de hand boven het hoofd? En waarom?

Met muziek en spandoeken trotseren de actievoerders in Deurne de regen. Ze zijn op de been om te betogen tegen de aangekondigde werken aan de startbaan van Antwerp Airport. Die zou de

volgens burgerplatform Vliegerplein illegaal zijn. En dus dienen de organisatie samen met onder meer

de gemeente Borsbeek al een klacht in bij de omgevingsinspectie. Christoph Meessen van onze binnenlandredactie. Jij verdiep je regelmatig in die regionale luchthaven van Deurne. Ooit zelf gevlogen van daaruit? Jazeker wel. Een drie tal keer als ik het mij goed herinner. Nooit reguliere vluchten.

De eerste keer was een luchthop, boven Antwerpen, van een twintig tal minuten denk ik. Toen ik 12 was,

3000 Frankoorten dat toen aan mijn ouders. En nog twee keer een persreis naar Hamburg en Tallinn.

Voor benieuwelijsreis recent naar Londen hebben we toch voor de EuroStar gekozen voor economische redenen. Ook al is die verbinding in Londen sinds kort ook weer actief.

Ja inderdaad, proficiat met je huwelijk en goede klimaatbewuste keuze, dat vooral. De luchthaven viert deze maand haar honderdste verjaardag. Op het eerste zicht lijkt het niet zo slecht te gaan met Deurne. Nee klopt ja, er is midden mij een twee dagse airshow waarmee de luchthaven van Deurne

nu haar E-feest gaat vieren. Dat kan onder een relatief goed gestern te zou kunnen zeggen. Sinds januari is dus die historische verbinding met Londen weer actief na toch een paar jaar stilstand. De luchthaven is dat voor de jaren nog wel wat gegroeid met nog net voor corona in 2019. Nog 310.000, 330 passagiers, de meeste daarvan toeristen en natuurlijk verder nog klassieke. De zakenvlucht, de opleidingsvluchten voor de piloten en ook de chartervlucht, de voetbalploegen of zo, die ook wel eens daar langs vliegen. En die luchthaven die zorgt uiteraard ook voor werk voor 300 al mensen in Antwerpen. Ja oké oké goed maar dit weekend bracht het verhaal dat een deel van de luchthaven eigenlijk illegales vertellen. Ja dat is inderdaad eigenlijk al verschillende jaren bezig. Door een de jaren zijn er verschillende vaststellingen gedaan van onvergunde werken zoals

dat dan heet. Het begint eigenlijk in 2018-19 met een veiligheidstrook die internationaal verplicht is en reza dat die intervoraal zijn vliegtuigproblemen zou hebben bij het landen of bij het opstijgen. Dat is

ook nog net wat ruimte neemt om nergens tegenaan te botsen. Die strook die is ooit aangelegd buiten het oorspronkelijke terrein van de historische luchthaven en ook de hekken zijn daarmee verzet zodat het luchthaven terrein eigenlijk uitgebreid is in de richting van de nabijgelegen fort. Later is ook nog in een proces verbaal vastgesteld dat ook een perimeter weg tegen die hekken zonder vergunning is aangelegd en zo'n perimeterweg dat dient voor de security die

[Transcript] DS Vandaag / Waarom blijft de luchthaven van Deurne nog open?

dan kan rondrijden om te zien of er niemand wil inbreken enzovoort. Maar het probleem is dat er allemaal landbouwgebied is officieel. Dus het parquet heeft dat ons hier dat PV wel gesyponeerd dus er wordt op dat vlak voor die perimeterweg bijvoorbeeld momenteel niemand vervolgd maar het neemt nieuw weg dat er wel een PV is en dat je bijvoorbeeld illegale veranda houdt aan je huis of illegaal je voortuin verhaard en dat wordt misschien jarenlang niet opgemerkt dan kan het zijn dat dat feitstrafrechtelijk verjaard is maar de inbreuk blijft wel bestaan zeker als je bijvoorbeeld de nieuwe vergunning zou willen aanvragen dan zit je in principe nog steeds mijn probleem en dat die werken illegaal zijn dan kan je zeker wel stellen in in een recent advies bijvoorbeeld van het departement omgeving had met het nog over het regulariseren wanneer de luchthaven een nieuwe vergunning zou willen bekomen want volgend jaar heeft zij een nieuwe vergunning nodig. Je zou kunnen zeggen regulariseren maar eigenlijk al in 2009 is geprobeerd om de ruimtelijke plannen voor de luchthaven te bewijzen maar de raad van staten was er toen erg negatief over. Ondertussen zijn er wel nog meer PV's opgesteld dus daar niet bijgebleven. Ja klopt het nog even terug aan. De problemen met die veiligheidsstrook dat zou bijna verjaren maar de actiegroep Vliegerplein die geeft dat de luchthaven eigenlijk een park wordt die heeft toen de overheid in de uitbater zelf rechtstreeksgedagvaard voor de rechtbank overheid en uitbater zijn toen vrijgesproken wegen zo'n voldoende bewijzen maar Vliegerplein, de actiegroep en ook het parquet zijn in beroep gegaan. Die zaak is in februari begonnen maar de voorbije jaren zijn dus nog extra PV's opgemaakt niet meer voor de infrastructuur maar voor de uitbater van de luchthaven die die onvergunde infrastructuur ook effectief gebruikt. Nu is die zaak in beroep al verschillende keren uitgesteld omdat ook het toffe aan beroep zag van ja overtredingen qua infrastructuur overtredingen van het gebruik van die infrastructuur eigenlijk hangt dat samen dus het toffe wilde dan ook rust wachten tot er een nieuwe dagvaarding is van het parquet voor die nieuwe PV's die ondertussen ook waren opgemaakt door het appartementomgeving dus daar wacht die actiegroep dus al een jaar op en ook het toffe aan beroep zelf maar ja zij bleven maar wachten en ze vroegen zich af waar het begon te stoppen en waar het ze vast zat net voor het weekend zij het parquet ons nog dat er binnenkort gedagvaard zou worden een jaar na de start van die zaak maar nog steeds werd er geen tijd diep opgeplakt en nu vernemen we net dat het parquet toch ook voor die andere PV's zou hebben gedagvaard en die zaak zou in juni dan voorkomen. We zitten wel wat schot in de zaak na jouw stuk vanaf gelopen weekend. Er lijkt inderdaad plotseling weer heel wat te bewegen en dat is zeker wel opvallend zeker omdat de laatste jaren ook de vraag werd gesteld ja kan Vlaanderen nu niet zelf ingrijpen daar wijst die actiegroep Vliegerplein ook op het is een van de Vlaamse handavingsprioriteiten dus de departementomgeving kiest elk jaar bepaalde prioriteiten waar zij echt naar willen kijken en onvergund activiteiten in landbouwgebied dat

[Transcript] DS Vandaag / Waarom blijft de luchthaven van Deurne nog open?

is net officieel een van die prioriteiten dus het was wel opvallend dat er eigenlijk vanuit de handhavingskant ook weinig gebeurde dat is op zich een keuze demier of het departementomgeving die

kozen ervoor om dat niet te doen en zij zeggen gelet op die lopende rechtelijke procedure en op die nauw link tussen die elementen werd er voor gekozen om het oordeel van het hoofd af te wachten

was het antwoord eind vorige week nog vanuit het kabinet ik kan me inbeelden Christof dat het nu wel spannend is voor die actiegroepen voor die actiegroep Vliegerplein is het er nu eigenlijk op of onder hem als een arrest van het hoofd over die overtredingen nog lang op zich laat wachten zou

in principe de minister demier of het departementomgeving nog kunnen beslissen om die vergunning die de

luchthaven volgend jaar opnieuw nodig heeft de minister zou kunnen beslissen om die vergunning toe te kennen ook al is er nog geen arrest nu natuurlijk de minister zal mocht zij beslissen om de luchthaven opnieuw te vergunnen demier zou dat wel goed moeten motiveren wat gaat wat gaat

haar eigen departementomgeving adviseren tijdens het openbaar onderzoek zeker als die jamptenaar

van het departementomgeving ook net die pv's hebben opgesteld maar goed het is alleszins zo dat de tegenstanders van de luchthaven nog wel bezorgd zijn dat de luchthaven het eindelijk terug een nieuwe vergunning gaat krijgen het gaat nu om die veiligheidsstrook dus ik kan deurne zonder die veiligheidsstrook of of niet nee zo een veiligheidsstrook dat is een internationale veiligheidsverijste zoals ook de startbaan zelf met de nodige lampen en lijnen moet uitgerust zijn dus dat zijn internationale afspraken die moeten gevolgd worden vliegeplein langs hun kant die merkt daarbij natuurlijk op dat die veiligheidsstrook ook gerust binnen de historische contouren van de luchthaven zou kunnen worden aangelegd maar dat zou wel betekenen dat de startbaan een stukje een tiende zelfs korter zou worden voor die vele zaken jet is dat niet zo problematisch maar wel voor die grotere toeie vluchten die grote vluchten naar Malaga en zovoort nu al botsen die vliegtuigen op hun grenzen en moet het vliegtuig soms met een halve tank aan brandstof vertrekken om gewicht te besparen om dan in zavond ten bijte tanken om verder te kunnen vliegen naar het zijde daar is een aantal maanden geleden toch ook vele kritiek opgekomen gebeurt dat echt ik vind dat om vannacht erover te vallen dat een vliegtuig op een half uurtje rijden met de auto nog eens gaat landen ook het wel zijn specifieke gevallen bijvoorbeeld bij regen moet er net wel meer veiligheidsmarchen worden gehouden maar moet dus dat vliegtuig met minder startgewicht vertrekken minder brandstof soms zelfs minder passagiers of een combinatie daarvan maar inderdaad letterlijk een half uur vliegen of nog niet en dan de richting het zijde vertrekken ik krijg het wel wat het gevoel dat de luchthaven van deurne net iets meer mag dan een ander dat er net iets minder nou op wordt wordt toegekeken klopt dat of niet ja er zit wel een aantal spelers in op het luchthaven gebied met naam je hebt aixel en en flying group je hebt ondernemers zoals philippe baudson ja die toch ook wel grote zakelijke belangen hebben ja gewoon mag de luchthaven veel meer moeilijk te zeggen maar er is wel die historiek ook met de haven dat het is van dat is belangrijk dat die luchthaven er is voor voor het belang van de haven voor zaken reizigers enzovoort die ook nog snel een stop hier moeten maken maar ja de vraag is of dat wel altijd nodig is zeker met z'avond hem

[Transcript] DS Vandaag / Waarom blijft de luchthaven van Deurne nog open?

of eindhoven enzovoort allemaal toch ook in de buurt een goedje zou kunnen zeggen die bouw overtredingen bezien dat door de vingers gaat om een nog altijd relatief beperkte gebied maar er is nog een belangrijke maar natuurlijk laten we terug gaan naar de zomer van vorig jaar toen was er een

ja lang verwachte kostumbatenanalyse over de regionale luchthavens in in ons land en die was toch niet positief voor deuren mee in tegendeel het is eigenlijk haast onmogelijk om om de drie vlaamse regionale luchthavens winstgeven te maken was de conclusie toch van die kostumbatenanalyse

dan heb je het over deuren, oosten en kortrijk ja, specifiek voor deuren zou je tegen 2040 maar liefst vijf keer meer passagiers nodig moeten hebben dan de 240 tot 300.000 die het er nu zijn in de afgelopen jaren dus ja mijn eerste besluit daarvan was van ja die die luchthavens kunnen alleen zonder verliezen draaien wanneer ze maximaal uitbreiden met de passagiers dan alle ver boven wat ze ooit hebben bereikt gelopig maar de conclusie was een sluiting zou slim zijn ja als je alle kostumbaten naast elkaar zit dan bleek het voor zoveel antwerpen als kortrijk te zijn dat een sluiting het scenario is met het grootste maatschappelijke opbrengst voor deuren zou dat 40 miljoen euro opleveren zelfs acht keer meer dan het op een of beste scenario waarbij de luchthaven zou openblijven ja je hebt natuurlijk wel banen verliezen direct en indirect wordt dat voor antwerpen op 300 geraamd 600 in ostende 150 in kortrijk maak er lekker tijd je hebt een competitieve arbeidsmarkt de haven de antwerpse regio waar mensen toch ook relatief snel een ander baan kunnen vinden het verliezen voor de lokale economie zou wel relatief beperkt blijven tot 2 miljoen euro in antwerpen en 1,3 miljoen euro in ostende daar tegenover staan natuurlijk winsten op het vlak van luchtkwaliteit geluidshinder c o 2 uitstoot en tegenstanders wijzen er natuurlijk ook nog op dat onvorming naar een andere bestemming of dat nu een park is nog een stukje bedrijven trein en zovoort dat kan ook voor extra jobs zorgen ja natuurlijk goed we gaan er even uit voor reclame en daarna kijken we naar de kostprijs van de luchthaven van deuren ik ben elke van mello radio stem en actrice hoewel ik in mijn job altijd mijn hart volgt maak ik zakelijk liever rationele keuzes maar met een Mercedes-Benz plug-in hybride doe ik beide een elektrische rijbereik van 100 kilometer ook 100 procent of trekbaar en vooral heel veel luxe en comfort laat onze heden automotiv specialisten ook u informeren waarom u best nog voor een juli u Mercedes-Benz plug-in hybride besteld meer info op hedenautomotiv.de Christophe we hadden het net over de kostenbatenanalyse van vorige zomer zonder subsidies kan deuren niet overleven wat gaat er per jaar richting deuren

ja als we gewoon kijken naar de start sinds de start van de geprivatiseerde luchthaven in 2014 dan kreeg egis en dat is de franse groep die de uitbater is van deuren en ostenden voor net geen 80 miljoen euro aan subsidies voor het uitbater van de luchthaven en bebliven dat subsidieer vanuit vlaanderen en voor de periode van 2020 tot 2040 zouden die subsidies volgens die studie die we zo net bespraken voor ostenden nog 120 miljoen euro voor antwerpen 79 miljoen en voor kochtrijk 29 miljoen betekenen als je het gewoon op jaarbasis gaat bekijken en voor 2021 bijvoorbeeld dan heeft de vlaamse regering bijna 4,2 miljoen euro aan subsidies in de exploitatie gepompt van de luchthaven en dat op een omzet van 2,8 miljoen euro ja oké zwaar verlist zeg maar maar het is niet alleen vlaanderen die subsidieerden nee daarnaast heb je ook nog federale steun voor de luchtverkeersleiding bij beskaas die luchtruim bewaakt in ons land en ook dat wordt gesubsidieerd die factuur die liep van 2015 tot 2021 op tot bijna 63 miljoen euro tel je die die vlaamse en de federale steun samen dan kom je op 141

[Transcript] DS Vandaag / Waarom blijft de luchthaven van Deurne nog open?

miljoen euro aan overheidsteun de omzet van beide luchthavens in die periode die bedroeg net geen 58 miljoen euro specifiek voor deuren betekent dat er voor elke euro omzet 3 euro overheidsteun is oké en daar houdt het dan ook niet bij op bij die infrastructuur vlaander blijft huisbaas van de luchthaven blijft die infrastructuur zelf bezitten al investeren in de infrastructuur blijven voor vlaanderen vorig jaar is de startbaan nog helemaal vernieuwd dat kost ook nog 9,5 miljoen euro om die startbaan te vernieuwen denk ik ook nog aan dat 55 miljoen voor de vertundeling van de krijgsbaan in 2013 mocht je dat gaan berekenen de kost per passage hier dan zit je denk ik al snel aan een paar tientallen euro per ticket drie euro subsidie voor elke euro omzet ja dat spreekt wel tot de verbeelding en niet in de positieve zin ja dat lijkt inderdaad erg veel en voor een stuk zijn dat politieke keuze zijn ook het openbaar vervoerbek met subsidies ik denk niet dat je dat ooit winstgevend krijgt maar natuurlijk het openbaar vervoer is van algemeen belang en in dit geval spreken we over luchthavens het is een legitieme vraag lijkt me of er zoveel geld moet gaan naar het subsidiëren van toerisme naar privé zaken vluchten en zo voortzeker in de huidige klimaatcrisis ja absoluut maar toch blijft de vlaamse regering achter de luchthaven staan voorlopig wel net voor kerstmis heeft de vlaamse regering nog beslist op basis van die kostobate analyse dat de regionale luchthavesminsters tot 2040 open kunnen blijven specifiek voor deuren zal altijd aan voor afvangen ja de uitbater moet een nieuwe omgeving vergeening hebben volgend jaar zij moet hij zeer binnenkort indienen en volat zal kijken zijn wat de minister besliste en waarom blijft deuren dan open wat zijn dan de ja de argumenten ja de voornaamste argumenten die altijd worden aangehaald zijn die opleidings mogelijkheden voor voor piloten en het belang voor de haven bijvoorbeeld ook die na beheids voor zaken reizigers en zovoort op die manier wordt er vaak gezegd dat de luchthaven toch een belangrijke speler is soms ook als uitwijk mogelijkheid voor zaventem dat hebben we nog gezien na de aanslagen in zaventem toen zijn ook een aantal vluchten afgeleid de vraag is of het allemaal opweegt tegen de subsidiëring natuurlijk en is het dan echt die die zakenwereld hiervoor zorgt die antwerpse zakenwereld dat die luchthaven blijft vanuit de zakenwereld en en volk bijvoorbeeld wordt daar inderdaad wel sterk op gehamerd dat die luchthaven daar effectief blijft of ze niet zonder kunnen dat is nog een andere vraag natuurlijk ja en dan is er straks dus die ja die honderdste vrij zorgenloze verjaardag van de luchthaven van deuren goed christof meester dank je wel zonder denk dit was vandaag de dagelijkse podcast van de standaard bedankt voor het luisteren volg ons op spotify apple podcast of eender welk ander podcast platform onze gratis fds podcast kan je niet alleen ons werk beluisteren maar ook de beste podcast tips terugvinden alle credits van de podcast die je netwoordde vind je op standaard.be schijnenstreep podcast reageren kan via podcast adstandaard.be