

Nota aan formateur Leterme en de onderhandelaars voor de vorming van een nieuwe Vlaamse Regering

i.v.m. de regionale luchthaven Deurne
28 juni 2004
Verlenging Nooit vzw

1. Inleiding

Deze nota beschrijft het onderbouwde standpunt van Verlenging Nooit vzw m.b.t. de toekomst van de luchthaven Deurne. Verlenging Nooit vzw groepeert de omwonenden van deze luchthaven die een goed nabuurschap nastreven en die via opbouwende stellingen en standpunten proberen bij te dragen tot een financieel-economisch gezonde oplossing van deze problematiek, met respect voor het welzijn van de omgeving.

2. Uitgangspunt: een verantwoord beleidskader

De Vlaamse regering heeft in 1999 een duidelijk decretaal beleidskader uitgewerkt voor de 4 Vlaamse zeehavens¹, met als kernpunten:

- de creatie van autonome havenbedrijven met publiekrechtelijk statuut, onderworpen aan de wetten van de handelsvennootschappen,
- de verplichting om te komen tot een meer marktconforme bedrijfsvoering, met afbouw van de overheidstussenkomsten en beperking van de subsidies tot de uitbouw van de basisinfrastructuur.

Het havendecreet heeft ontegensprekelijk geleid tot meer dynamiek en meer verantwoordelijkheid van de havenbesturen en tot een meer bedrijfseconomische bedrijfsvoering, wat globaal de Vlaamse economie ten goede is gekomen.

Een dergelijk bedrijfseconomisch beleidskader ontbreekt vooralsnog voor de 2 Vlaamse luchthavens van Oostende en Deurne.

Wel hebben de opeenvolgende Vlaamse regeringen de duidelijke wil aangegeven om ook voor de luchthavens te komen tot een meer bedrijfseconomische exploitatie met minder begrotingsimpact en een ruimer maatschappelijk draagvlak.

Het moet de betrachting van de nieuwe Vlaamse regering zijn om, analoog aan de zeehavens, een duidelijke visie en beleid inzake luchthavens te ontwikkelen. Dit beleid dient rekening te houden met volgende ruimere context:

- **Financiële en budgettaire ruimte:** Vlaanderen is één van de meest welvarende regio's mede door de inspanningen van vorige regeringen om de overheidsfinanciën gezond te houden. Toch is er zeer weinig budgettaire ruimte. Dit betekent dat er duidelijke keuzes moeten gemaakt worden m.b.t. de inzet van schaarse belastinggelden. Bij het toetsen van die keuzes dienen de

¹ Decreet van 2 maart 1999, houdende het beleid en het beheer van de zeehavens, publicatie 8-4-1999

economische haalbaarheid en de rendabiliteit van een project - in het bijzonder een luchthavenproject dat geen ruim draagvlak geniet - dan ook een belangrijke toetssteen te zijn. Deze haalbaarheid is des te geloofwaardiger, naarmate ook de privé-sector bereid gevonden wordt zelf in belangrijke mate risicodragend kapitaal in het project te investeren;

- **Tewerkstelling:** een andere toetssteen is de invloed op de globale tewerkstelling en het mogelijke multiplicatoreffect, samen met de relatieve kost per bijkomende arbeidsplaats. Bij de beoordeling van de tewerkstelling dient men echter uit te gaan van netto cijfers, die rekening houden met mogelijke interfererende neveneffecten en eventueel verlies aan jobs in andere vervoersmodi en bestaande concurrerende sectoren. Bestaande tewerkstelling in Zaventem veilig stellen is belangrijker voor het beleid dan onzekere avonturen in weinig rendabele projecten achterna lopen;
- **Ecologische context:** Vlaanderen is een welvarende regio en ook een regio waar het nog goed leven is. Vlaanderen is echter ook één van de dichtstbevolkte regio's ter wereld, waar de druk op het milieu en de open ruimte voor velen de grens heeft bereikt. Hier bestaat dan ook geen draagvlak meer voor nieuwe grootschalige infrastructuurwerken. Zeker indien deze projecten gepaard gaan met mogelijke geluidsoverlast of andere hinder en als stressverhogend worden ervaren. Open ruimte is een schaars goed. Een aangename leefomgeving en een coherent ecologisch beleid zijn belangrijke criteria voor het aantrekken en behouden van kenniswerkers. Op deze doelgroep rekent Vlaanderen voor zijn verdere ontwikkeling als topregio in Europa. Moet Vlaanderen dit schaarse goed niet koesteren als een strategisch belangrijk instrument voor verdere duurzame groei;
- **Planologische context:** het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) heeft een eerste aanzet gegeven tot een planmatige invulling van gans de regio. Deze planmatige aanpak, waar nodig onderbouwd door MER's, moet verder gezet worden. Hierbij dient rekening gehouden met het mobiliteitsvraagstuk op langere termijn en de impact van alternatieven. De luchtvaartsector kan niet langer zijn specificiteit en strategisch belang inroepen om zich aan deze planologische toetsing te onttrekken.
- **Regio-overschrijdende aspecten:** in een kleine regio zoals Vlaanderen bevinden zich niet minder dan 3 volwaardige luchthavens (Wevelgem buiten beschouwing gelaten): de nationale luchthaven Zaventem en 2 regionale luchthavens Deurne en Oostende. Op enkele kilometers van de regiogrenzen bevinden zich bovendien nog de regionale luchthavens van Eindhoven, Maastricht en Lille. Al deze luchthavens mikken op dezelfde "catchment area". Het is dan ook niet verwonderlijk dat ze allen in meer of mindere mate te kampen hebben met rendabiliteitsproblemen. Dit zal in de toekomst zeker niet verbeteren. Zeker als men beseft dat deze luchthavencluster ingeklemd ligt tussen de 3 megaluchthavens van Parijs, Schiphol en Frankfurt. Alle 3 deze luchthavens doen een ruime waaier van bestemmingen aan met hoge frequentie en zijn vlot bereikbaar via de HST. Regio-overschrijdende samenwerking en specialisatie zijn de enige mogelijke remedies. In de havensector is men al zover dat Antwerpen en Rotterdam pleiten voor een duidelijke bundeling van krachten binnen één Deltagebied. Het bod van Schiphol op Biac zal ook in de luchthavensector een nieuwe dynamiek op gang brengen;
- **Trends in de luchtvaartsector:** de luchtvaartsector heeft voor een deel zijn glamourstatus verloren. Regeringen en burgers willen niet langer om prestigere redenen investeren in luchtvaartmaatschappijen en luchthavens. Voortaan gelden alleen nog economische wetmatigheden. Er is ook de roep om op termijn de volledige milieukost te verrekenen. Verder is er de verschuiving naar andere comfortabele vervoersmodi zoals de HST. Dit alles heeft geleid tot een prijzenslag en vermindering van de marges. Ook nieuwe businessmodellen, zoals dat van Ryanair, die aanvankelijk een oplossing leken te bieden, blijken nu hun grenzen te

hebben bereikt². Voeg daarbij de stijgende brandstofkosten – een trend die hoe dan ook onomkeerbaar is – en de door verschillende Europese instanties gevraagde belasting op kerosine en het is duidelijk dat de druk op de vervoerstarieven enkel zal toenemen. Enkel lijnen met een hoge bezettingsgraad en een lage kostenstructuur kunnen nog stand houden. De huidige evolutie bewijst dan ook dat de trein voor de meeste point-to-point verbindingen en zeker als feeder-lijn naar de grote luchthavens op termijn de meest haalbare kaart is. Dit is binnenkort realiteit wanneer de HST in 2006 rechtstreeks van Antwerpen naar Schiphol snelt, met directe incheckmogelijkheden in Berchem of Antwerpen Centraal of wanneer na de afwerking van het diabolospoor Zaventem op slechts 27 minuten sporen van Antwerpen zal liggen.

- **Respect voor internationale afspraken:** een Vlaams luchthavenbeleid dient rekening te houden met de veiligheidsnormen, vastgelegd in internationale afspraken, maar ook met de toetsing van de Europese instellingen aan de geldende richtlijnen en verordeningen.

Een toekomstgericht Vlaams luchthavenbeleid dient rekening te houden met de hoger geschetste omgevingsvoorwaarden en de internationale context. Dit beleid moet uiteindelijk leiden tot moderne en maatschappelijk aanvaardbare regionale luchthavens, die zich ontwikkelen tot rendabele luchthavens met minimale overlast die uiteindelijk zelfbedruipend worden.

3. Bestemming van de Luchthaven Deurne

Elke discussie over de toekomst van de luchthaven van Deurne dient rekening te houden met bovengenoemde context. Ze is verder zinloos zonder een duidelijke voorafgaande formulering van de doelstellingen voor de luchthaven. Duidelijke doelstellingen zijn ook nodig om te vermijden dat hoofd- en bijzaken met elkaar vermengd worden. En als criteria om mogelijke alternatieven te toetsen op hun bruikbaarheid. De doelstellingen zijn belangrijk, niet de aanpak. Pas als deze vast liggen, kan men realistische en haalbare oplossingen formuleren.

Verlenging Nooit vzw leeft al vele jaren in goed nabuurschap met de luchthaven Deurne. Verlenging Nooit heeft nooit gepleit voor het verdwijnen van de luchthaven en onderkent het belang voor het Antwerpse bedrijfsleven. Verlenging Nooit heeft zich echter altijd gekant tegen de zinloze verspilling van belastinggeld en gepleit voor een objectieve benadering van dit dossier, wars van emotionaliteit en zonder verborgen agenda's. In die context kan Verlenging Nooit zich scharen achter volgende duidelijke doelstellingen, die ook grotendeels voortbouwen op de initiatieven van de vorige Vlaamse regering:

- Ontwikkeling binnen een goedgekeurd beleidskader: de luchthaven moet passen binnen een omliggende toekomstvisie en binnen de randvoorwaarden van het RSV, meer bepaald het behoud van de "groene vinger structuur".
- Roeping als zakenluchthaven: een luchthaven, die zaken- en lijnvluchten aanbiedt voor de Antwerpse zakenman, naar bestemmingen die voor het Antwerpse bedrijfsleven van economisch belang zijn. Duidelijk kiezen voor een zakenluchthaven betekent ook dat men afziet van vrachtvervoer, chartervluchten, training- en sportvluchten en allerlei luchthavenactiviteiten, die in Deurne niet thuishoren.
- Logistiek instrument voor de diamantsector: de diamantsector heeft behoefte aan een snelle luchtverbinding met Schiphol en vindt deze momenteel in Deurne. Tot zich eventueel andere alternatieven aandienen, moet deze logistieke ondersteuning behouden blijven.
- Eerlijke verdeling tussen lusten en lasten: de luchthavenexploitatie moet op termijn zelfbedruipend worden. De overheidstussenkomsten moeten beperkt blijven tot tussenkomsten

² Ryanair heeft voor de eerste keer in zijn geschiedenis een verlies aangekondigd voor het eerste kwartaal van dit jaar

in de uitbouw van de basisinfrastructuur. Dit veronderstelt dat de rendabiliteit moet gegarandeerd worden en dat de privé-sector tussenkomt in de lasten en de bedrijfsrisico's.

- Respect veiligheidsnormen: de veiligheid van de luchthaven staat buiten discussie. Aan beide zijden van de piste dienen reglementaire veiligheidszones voorzien. Aan de noordkant is deze reeds voorhanden. Aan de kant van de Krijgsbaan, dient een aangepaste oplossing gezocht.
- Geen verdoken vastgoedproject en andere verborgen agenda's: het luchthavenproject moet op zichzelf beoordeeld worden. Een vastgoedproject op de terreinen van de luchthaven is niet a priori verwerpelijk, maar mag niet gebruikt worden als mistgordijn om het project aantrekkelijker voor te stellen en investeerders te lokken.
- Minimale impact voor omwonenden: geen nachtvluchten, geen vrachtverkeer, beperking van de geluidsoverlast en aangepaste aanlooproutes en –frequenties
- Maximale betrokkenheid van de omwonende leefgemeenschappen: respect voor de reële verzuchtingen van de omliggende gemeentebesturen en woongemeenschappen.

4. Het standpunt van Verlenging Nooit vzw

Verlenging Nooit vzw onderschrijft de bovenstaande doelstellingen. Wij gaan echter niet akkoord met de oplossingen, die vandaag door de luchthavenlobby naar voor geschoven worden.

Inderdaad, **deze doelstellingen kunnen gerealiseerd worden:**

- **zonder verlenging**
- **zonder intunneling van de Krijgsbaan**
- **door eenvoudige en goedkopere alternatieven**
- **met minder overlast voor de omwonenden**
- **met respect voor de aangegane planologische engagementen**
- **met duidelijke garanties op rendabiliteit**
- **met correcte naleving van de Europese spelregels**

4.1 GEEN VERLENGING

Geen verlenging nodig: de huidige piste is bijna 200 m langer dan die van de Londense stadsluchthaven

Deurne heeft vandaag een piste van 1510 m.

London City Airport, de stadsluchthaven in het Londense zakendistrict Docklands is qua ligging, oriëntatie van de piste en doelstellingen perfect vergelijkbaar met Deurne. **Alleen, de piste is er slechts 1319 m.** Dit belet niet dat London City Airport een succesvolle en veilige zakenluchthaven is waar dagelijks 14 luchtvaartmaatschappijen vertrekken naar meer dan 20 Europese zakenbestemmingen. Een van deze bestemmingen is Deurne. VLM vliegt inderdaad verschillende keren per dag naar London City. De Antwerpse piloten zijn dus perfect vertrouwd met deze luchthaven.

Er is dus geen enkele technische noodzaak om de startbaan te verlengen voor een exploitatie als zakenluchthaven. Wie halsstarrig het tegendeel blijft beweren, weigert de naakte feiten onder ogen te zien of heeft een andere verborgen agenda.

Geen verlenging gewenst: een verlenging is voor de omwonenden onaanvaardbaar

De omwonenden wensen hierover een ondubbelzinnige uitspraak. Wie zich niet uitspreekt tegen verlenging is voor. Elk pleidooi voor verlenging kan alleen maar geïnterpreteerd worden als een pleidooi voor de uitbouw van Deurne tot een charterluchthaven of een megalomaan Brussels North International Airport. Dit is voor de omwonenden onbespreekbaar.

4.2 GEEN ONDERTUNNELING

Een tunnel is een verkapte verlenging

De startbaan staat nu kops op de Krijgsbaan en dat wensen wij zo te houden. Het hek mag niet van de spreekwoordelijke dam. Een ondertunneling leidt de facto tot een verlenging en is de aanzet tot toekomstige uitbreidingsplannen.

Een tunnel is niet nodig voor de diamantsector

Vertegenwoordigers van de diamantsector hebben herhaaldelijk gesteld dat zij voor hun diamanttransporten überhaupt geen tunnel nodig hebben. Zij vragen wel garanties dat de mogelijkheid open blijft en dat het transport discreet en veilig kan gebeuren. Het is aan de Vlaamse overheid, die als vertegenwoordiger van de openbare orde de veiligheid van de passagiers en hun bezittingen moet garanderen, om hierover met de diamantsector afspraken te maken.

Een tunnel is niet nodig voor de ontwikkeling van de bedrijfsterreinen

De vorige Vlaamse regering wilde de ontwikkeling van bedrijfsterreinen op de luchthaven koppelen aan de bouw van de tunnel. Deze terreinen kunnen echter perfect ontsloten worden - met realisatie van een mooie meerwaarde voor de Vlaamse overheid - zonder dat hiervoor een tunnel nodig is. Zo wordt vermeden dat meeropbrengsten van de gronden boekhoudkundig gebruikt worden om de globale verliezen van een onrendabel luchthavenproject te verdoezelen. Deze meeropbrengsten kunnen dan beter transparant ingezet worden ter vervanging van de dotaties, in het kader van een geleidelijk afbouwplan. De inplanting van de bedrijfsterreinen dient echter wel ruimtelijk aanvaardbaar te zijn.

Een tunnel is niet nodig voor de veiligheid

Vandaag ligt de drempel van de landingsbaan op 10 meter van de Krijgsbaan. Volgens de normen van de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO moet de veiligheidsafstand (RESA: Runway End Safety Area) echter 150 meter zijn. Voor de luchthavenlobby voldoende om te besluiten dat er geen andere oplossing is dan een dure tunnel van 28,6 miljoen €. Niets is minder waar.

4.3 ER ZIJN EENVOUDIGE EN GOEKOPERE ALTERNATIEVEN

Verlenging Nooit kent er minstens 2:

De beste oplossing: landen met steile nadering. Geschatte kostprijs: 100.000 €

Deze oplossing, ook wel "steep approach" genoemd, wordt al jaren toegepast op de luchthaven van London City. Zij bestaat erin om de vliegtuigen met een iets steilere hoek (5 à 6 graden i.p.v. de gebruikelijke 3,5 °) te laten landen, waardoor een kortere landingsbaan nodig is. Waarom kan wat in London City dagdagelijkse realiteit is niet in Deurne? Al wat nodig is om morgen in Deurne met "steep approach" te starten, is een kleine aanpassing van de geleidingslichten. Dit vergt een minimale investering.

Voor de passagiers verandert er niets: hun vliegcomfort wordt op geen enkele manier beïnvloed. Voor de piloten verandert er niets: zij landen gewoon zoals ze gewend zijn in London City.

Goed alternatief: een U-bocht in de Krijgsbaan. Geschatte kostprijs: 4 miljoen €

Een eenvoudige U-bocht van 150 m in de Krijgsbaan, tussen de bestaande drempel en Fort 3, kost, inclusief onteigeningen, een fractie van wat een tunnel zou kosten en zorgt binnenin voor een perfecte RESA. Deze bocht kan bovendien snel uitgevoerd worden, zonder dat de werken invloed hebben op de verdere exploitatie van de luchthaven.

4.4 MINDER OVERLAST

Trainings- en touringvluchten blijken de omwonenden de meeste overlast te berokkenen, mede door hun onvoorspelbaarheid, hoge vliegfrequentie en weekendhinder.

Verlenging Nooit wil enkele voorstellen doen om de overlast te reduceren:

Minder geluidsproductie

- De federale regering de verplichting laten opleggen om de toestellen uit te rusten met geluidsdempers, in combinatie met 3-bladige schroeven.
- De luchthaven Deurne de verplichting opleggen de tarieven voor de trainingsvluchten zo op te stellen dat geluidsarme vliegtuigen minder betalen (het “ de vervuiler betaalt” principe).
- Er toe komen dat de luchthaven enkel landingsrechten geeft aan vliegtuigen met geluidsdempers.
- Het aanschaffen van een up-to-date vliegsimulator, zodat zoveel mogelijk trainingsuren aan de grond kunnen doorgaan.

Verminderen van de overvliegfrequentie

Het is voor een groot deel door de frequentie en het willekeurig karakter van overvliegen dat de last voor de omwonenden zo groot is, daarom:

- Maximale spreiding van de trainingsvluchten.
- Beperking van het aantal trainingsvluchten.
 - enkel op wekdagen, dus een verbod tijdens weekend- en feestdagen. Zelfs een drukke, goed draaiende internationale luchthaven zoals Londen City sluit in het weekend van zaterdag 12.30u tot zondag 12.30u. Uit respect voor de levenskwaliteit van de burger. Een prima nabuurschap is het gevolg.
 - analoog met Nederland: een beperking op het aantal bewegingen wegens de hinder: maximum twee toestellen tegelijk per uur.
 - beperking van het aantal training- en touringvluchten per circuit tot maximum 2 uur per dag per circuit. Hierbij wordt er een vast schema uitgewerkt, dat ook gecommuniceerd wordt aan de burger. Het is zeer belangrijk dat de burger weet waaraan hij zich moet verwachten op welke dag en op welke uren.
 - verbod op training- en touringvluchten (alle soorten) op de wekdagen vóór 8.00u en na 20.00u lokale tijd. Het aanschaffen van een up-to-date vliegsimulator.

Het herlokalisieren van de training- en touringvluchten

Dergelijke vluchten alleen nog laten doorgaan boven autosnelwegen, industriegebieden, waterlopen of boven de zee. Op termijn dienen alle training- en touringvluchten boven bewoond gebied te verdwijnen.

4.5 GEEN AANPASSING VAN HET RSV

De afspraken gemaakt door de overheid moeten gerespecteerd worden

De nieuwe Vlaamse regering wil overgaan tot een eerste herziening van het RVS. Buurtbewoners hebben recht op rechtszekerheid en vertrouwen afspraken gemaakt door de overheid.

In het RSV is Antwerpen geen internationale poort voor het luchtvaartverkeer (in tegenstelling tot Oostende). In het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan is het luchthaventerrein een groene vinger naar de stad. In het vorige Vlaams regeerakkoord staat ook dat de luchthaven ‘binnen zijn huidige grenzen’ moet blijven. De nieuwe Vlaamse regering dient deze engagementen verder na te komen.

4.6 EEN REALISTISCH EN HAALBAAR BUSINESSPLAN

Geen bodemloze put

De luchthaven van Deurne is altijd al een structureel verlieslatend bedrijf geweest. Door de lage opbrengsten en een onaangepaste organisatie- en kostenstructuur, maakt de luchthaven reeds decennialang een structureel verlies. Dit wordt jaar na jaar gecompenseerd door overheidsdotaties.

Daarom wordt alle heil verwacht van een privé-partner om nieuwe trafiek aan te trekken en de luchthaven rendabel te maken. Eis is wel dat de privé-partner zelf financiële middelen ophoest en een business plan voorlegt.

Zoals gezegd onderschrijft Verlenging Nooit dit uitgangspunt. Wel dient erover gewaakt dat het business plan realistisch en haalbaar is en dat rekening gehouden wordt met alle recente ontwikkelingen. Op papier kan men inderdaad makkelijk nieuwe trafieken toveren en mooi ogende passagiersaantallen voorleggen. De praktijk is echter veel minder fraai.

In het verleden werden reeds verschillende initiatieven genomen om nieuwe trafiek aan te trekken. Ondanks voorafgaande bevraging en uitgesproken interesse van het Antwerpse bedrijfsleven, werden deze vluchten na korte of langere tijd opgedoekt³. Geen enkele van deze vluchten is gestopt omwille van een te korte baanlengte of omwille van veiligheidsmaatregelen.

Alle vluchten zijn enkel en alleen gestopt omwille van een onvoldoende rentabiliteit door een **gebrek aan passagiers**.

Dit heeft alles te maken met het feit dat het verzorgingsgebied of de “catchment area” rond Antwerpen te klein is om een voldoende aantal rendabele lijnvluchten uit te bouwen. Zeker niet als er op slechts 43 km afstand in Zaventem een volledig uitgebouwde luchthaven is, die een veel ruimer aanbod en hogere vliegfrequentie heeft (zie ook slot).

Typerend voorbeeld is de vlucht van KLM naar Amsterdam, afgeschaft in 2002. Deze vlucht, goed voor ca. 73.000 passagiers per jaar, was de enig overgebleven “feeder flight” die nog vanuit Deurne vertrok. Nochtans heeft KLM beslist om er definitief een punt achter te zetten wegens een gebrek aan rentabiliteit, die op korte termijn nog verder zou afkalven door de directe HST-verbinding van Antwerpen naar Schiphol.

Kortom: elk businessplan dat een rendabele exploitatie vooropstelt dient kritisch getoetst te worden aan de Antwerpse realiteit, de nieuwe HST-verbindingen die er vanaf 2006 komen en de jongste kostenstijgingen in de luchtvaartsector. Het businessplan dient zich bovendien te beperken tot de zuivere luchthavenactiviteiten en mag niet opgesmukt worden door oneigenlijke inkomsten uit vastgoedprojecten.

4.7 NALEVING VAN DE EUROPESE SPELREGELS

Een MER is nodig

In haar brief van 1 april jl. aan de Belgische regering stelt de Europese Commissie dat er geen sprake kan zijn van enige uitbreidingswerkzaamheden aan de luchthaven van Deurne zonder een milieueffectenbeoordeling (MER) en zonder vooraf na te gaan wat de eventuele negatieve gevolgen voor de historische fortengordel van Antwerpen zijn.

Onderzoek van alternatieven

Verlenging Nooit stelt verder met genoegen vast dat de Europese Commissie in diezelfde brief uitdrukkelijk vraagt de alternatieven voor een ondertunneling grondig te onderzoeken.

³ sinds 1995 zijn er niet minder dan 11 vluchten definitief opgedoekt

5. Tenslotte: Zaventem is de luchthaven van Antwerpen

De problematiek van de luchthaven van Deurne kan niet los gezien worden van de andere luchthavens in Vlaanderen en van de internationale context. Het verdient aanbeveling de middelen die de Vlaamse regering wil spenderen aan luchtvaart, op een strategisch nuttige manier aan te wenden, kaderend in een algemene beleidsvisie op de ganse luchtvaart in Vlaanderen.

Kan het dichtbevolkte Vlaanderen zich veroorloven drie burgerluchthavens op zijn grondgebied te houden? Boven op het veiligheidsrisico en de onmiskenbare milieubelasting van luchthavens in stedelijke agglomeraties komt hier nu het onzekere rendement van de Vlaamse investeringen. Het is inderdaad niet vanzelfsprekend om na 11 september 2001 te investeren in de luchtvaartsector. Wat is het economisch nut van drie luchthavens op zodanig korte afstand van elkaar? Is het nog verstandig deze situatie in stand te houden? Het is nu het moment om eerst een antwoord te vinden op deze vragen vooraleer hierin verdere overheidsinvesteringen te doen.

De luchthavenuitbater van Zaventem – BIAC - heeft het na het wegvallen van Sabena financieel moeilijk gehad. De nieuwe terminal is nog steeds onderbenut. Maar de tekenen van herstel dienen zich aan. De federale regering heeft de privatisering van BIAC dan ook opnieuw in het vooruitzicht gesteld.

De nieuwe Vlaamse regering dient er mee voor te zorgen dat een rendabele en concurrentiële uitbating van Zaventem mogelijk blijft. De concurrentie tussen de verschillende Europese luchthavens - waarvan enkele grote in de onmiddellijke omgeving - zal in de nabije toekomst zeker toenemen. Tijdig klaar staan voor deze taak is de boodschap.

In Europese context gaat men naar concentraties van luchtvaartactiviteiten in grotere eenheden. Het is dan ook niet verwonderlijk dat Schiphol openlijk interesse betoont voor Biac. Op lange termijn mag Zaventem zelfs concurrentie verwachten van de geplande megaluchthaven in Noord-Frankrijk. Daar zijn alle internationale luchtvaartspecialisten het over eens. Het lijkt ons dan ook beter alle Vlaamse middelen nu te concentreren in de luchthaven van Zaventem om klaar te zijn voor de toenemende concurrentie binnen Europa. En om überhaupt op lange termijn nog 1 rendabele luchthaven in Vlaanderen over te houden.

Zaventem kan een mooie toekomst tegemoet gaan als Euro-hub met de Europese hoofdstad vlakbij en centraal in Europa tussen de megaluchthavens Schiphol, London Heathrow, Frankfurt en Charles de Gaulle. Dit is een troef die we moeten uitspelen naar de toekomst.

Zaventem dient alle kansen te krijgen om zich tot zulke Euro-hub te ontwikkelen. De federale regering heeft dan ook het diaboloproject gelanceerd om de bereikbaarheid van de luchthaven te verbeteren via een tweede spoorontsluiting. Dit komt zowel de Vlaamse luchthavengebruiker als de Vlaamse economie en de status van Brussel als Europese hoofdstad ten goede.

De luchthaven van Zaventem ligt op amper 43 kilometer van Antwerpen, maar deze afstand wordt binnenkort met de HST op 27 minuten overbrugt. Zakenlui zullen met deze Zaventem-Express dan misschien sneller op Zaventem zijn dan in Deurne. Analoog heeft Stockholm z'n Arlanda-Express, Milaan zijn Malpensa-Express en London zijn Heathrow-Express. Ook Frans Jozef Strauss airport ligt op 40 km van het centrum van Munchen en heeft zijn snelle verbinding. Antwerpen ligt even ver van of even dicht bij Zaventem als de andere steden van de genoemde luchthavens.

M.a.w.: de luchthaven van Antwerpen ligt in Zaventem. Het is een grote uitdaging en verantwoordelijkheid voor de nieuwe Vlaamse regering om Zaventem verder uit te bouwen als DE Vlaamse luchthaven. Hiervoor dienen alle middelen geconcentreerd te worden en dient het belang van regionale luchthavens herbekeken te worden.

Vremde, 28 juni 2004