

Persdossier

23 juni 2018

Vliegerplein “bezet” tunneldak Krijgsbaan

Burgerplatform verzet zich tegen de uitbreidingsplannen van de luchthaven Deurne en ijvert integendeel voor een nieuwe duurzame invulling van de luchthavensite

Vliegerplein voerde zaterdag 23 juni 2018 actie aan de luchthaven Deurne. Een grote groep actievoerders en sympathisanten verzamelden om 10 uur aan Fort 3 te Borsbeek en vertrokken vandaar in stoet richting de luchthaventunnel aan de Krijgsbaan voor een symbolische bezetting van het tunneldak. Op diezelfde dag organiseerde ook het Nederlandse Landelijke Bewonersberaad Luchtvaart een landelijke protestdag luchtvaartgroei¹.

Met deze actie wilde Vliegerplein 3 belangrijke actiepunten kracht bijzetten:

- stop de geheime uitbreidingsplannen
- stop de zinloze subsidies
- geef de ruimte terug aan de burger

Tegelijk wil Vliegerplein, met het zicht op de komende gemeenteraadsverkiezingen, alle beleidsmakers van de omliggende gemeenten oproepen om zich onverzettelijk op te stellen en samen met het burgerplatform alle uitbreidingsplannen van de luchthaven een halt toe te roepen.

Stop de geheime uitbreidingsplannen

Na een Europese aanbesteding in 2009 wees de Vlaamse regering de exploitatie van de luchthaven Deurne toe aan de Franse multinational S.A. Egis. De (deels geheime) concessieovereenkomst werd formeel ondertekend in 2013 en loopt voor 25 jaar.

Egis en de Vlaamse regering werken ondertussen samen aan een verborgen agenda, met als enig doel verdere uitbreiding van de luchthaven.

Eerst bouwde men in 2014 de start- en landingsbaan en bijhorende RESA² verder uit in de richting Borsbeek, boven op het dak van de nieuw aangelegde tunnel van de Krijgsbaan/R11. Als compensatie ondertekende de Vlaamse regering met de gemeente Borsbeek een convenant³, waarbij zij zich ertoe verbindt in de toekomst geen enkele verdere uitbreiding richting Borsbeek te zullen overwegen. Vliegerplein bracht ondertussen aan het licht dat bij deze uitbreiding op volkomen illegale wijze landbouwgrond ter hoogte van de oude zate van de R11 werd ingepalmd. Vliegerplein heeft deze week tegen dit bouwmisdrijf klacht ingediend bij de bevoegde lokale instantie⁴.

Ondanks voornoemde formele contractuele afspraken, werken Egis en de Vlaamse regering vandaag in alle stilte samen aan een concreet plan om de startbaan nog verder te verlengen in de richting van Borsbeek. Dit kwam pas aan het licht na een parlementaire vraag aan minister Weyts⁵. Zij verschuilen

¹ <http://stopluchtvaartgroei.nl>

² RESA = Runway End Safety Area

³ Overeenkomst Vlaams Gewest - Gemeente Borsbeek dd. 16 jan 2006

⁴ AIHRO Antwerpen = gewestelijke afdeling Inspectie en Handhaving Ruimtelijke Ordening en onroerend erfgoed

⁵ Antwoord min. Weyts op parlementaire vraag 632 dd. 5 feb 2018

zich daarbij achter nieuwe richtlijnen van de EASA⁶, waarbij tegen 2028 de RESA's aangepast zouden worden. Dat daarbij de bomen op Fort 3 verder ingekort moeten worden en nog meer landbouwgrond ingepalmd wordt, is blijkbaar geen probleem. Als alternatief kijkt men ook naar de andere kant, richting Vosstraat en de volkstuintjes in Deurne, waar men de weg wil uitgraven ("inkuilen") en het profiel wil aanpassen. Over de investeringen, die eventueel voor deze bijkomende infrastructurele ingrepen noodzakelijk zijn, zwijgt men voorlopig zedig.

We kennen ondertussen de impact van deze onverantwoorde expansiepolitiek: steeds zwaardere vliegtuigen met meer geluidsoverlast, steeds meer luchtvervuiling door de kerosine-uitstoot, steeds meer stankhinder voor de omwonenden, ... Om nog te zwijgen van de toenemende hinder in de 3 belangrijke scholen, die in de onmiddellijke omgeving in het verlengde van de startbaan liggen.

Voor Vliegerplein is elke geheimdoenerij in dit dossier verwerpelijk en verdere uitbreiding hoe dan ook onbespreekbaar. Vliegerplein roept ook alle beleidsmakers op, zowel deze aan de kant van Borsbeek als aan de kant van de Vosstraat, om zich bij het burgerplatform aan te sluiten, zich onverzettelijk op te stellen en geen meter terrein toe te geven.

Stop de zinloze subsidiestroom

Voor de exploitatie van de luchthaven Deurne, richtte Egis een aparte dochtervennootschap op: LEM⁷ Antwerpen nv. Deze nv van publiek recht is verplicht jaarlijks haar rekeningen neer te leggen bij de balanscentrale van de Nationale Bank van België.

Hieruit blijkt dat de luchthaven al jaren operationeel verlieslatend is. Desondanks blijft Vlaams minister Weyts op gulle wijze subsidies storten in deze bodemloze put.

Vooreerst is er de directe exploitatiesubsidie van ca. 4 miljoen euro per jaar, die zwart op wit in de officiële jaarrekeningen van LEM Antwerpen staat vermeld (zie bijlage). Deze vergoeding dient voor de uitbetaling van de lonen van 65 FTE luchthavenpersoneel, de facto ongeveer 80 % van het personeelsbestand. Verder is er nog de indirecte investeringsubsidie voor de instandhouding van de luchthaventerreinen, die via de door de Vlaamse regering opgerichte LOM⁸ Antwerpen worden toegekend. Die laatste subsidie is sinds 2014 opgelopen tot meer dan 18 miljoen euro (incl. de vastleggingen voor 2019 - zie bijlage - maar excl. de 54,7 miljoen euro belastinggeld uitgegeven voor de bouw van de tunnel). Tenslotte is er nog een bijzonder cadeau van de Vlaamse regering: alle lopende concessieovereenkomsten die de DAB⁹ destijds met derden (restaurant, sportvelden, parkings, ...) had afgesloten, werden "om niet" overgedragen aan de nieuwe exploitant, inclusief de jaarlijkse opbrengsten. Een cadeau van ca. 1 miljoen euro per jaar.

Daartegenover staan povere jaarlijkse concessie-inkomsten, die de LEM Antwerpen dient uit te betalen aan de Vlaamse regering. Deze zijn voor 2019 begroot op nauwelijks 254.000 euro (zie bijlage). Deze inkomsten moeten normaal verder evolueren met de groeiende omzet van Egis in Antwerpen. Omdat de resultaten van het originele business plan op geen enkele manier gehaald worden en de vooruitzichten allesbehalve rooskleurig zijn, zullen deze concessie-inkomsten echter marginaal blijven t.o.v. de door de Vlaamse belastingbetaler uitbetaalde subsidies.

Deze ingewikkelde subsidiëringsconstructie ligt bovendien onder vuur bij de Europese Commissie, die het hele opzet in een eerste advies bestempeld heeft als ongeoorloofde staatssteun. Dit gegeven blijft als een zwaard van Damocles boven het luchthavendossier hangen.

⁶ EASA = European Aviation Safety Agency

⁷ LEM = Luchthaven Exploitatie Maatschappij

⁸ LOM = Luchthaven Ontwikkelings Maatschappij

⁹ DAB = Dienst Afzonderlijk Beheer: de vroegere publieke uitbater van de luchthaven

Kortom: de overdracht van de luchthavenexploitatie naar de Franse privé-partner schiet compleet zijn doel voorbij en de concessieovereenkomst kost de Vlaamse belastingbetaler netto jaarlijks miljoenen euro. Ondertussen lijkt zich wel een nieuw Sabena-scenario te voltrekken, waarbij Vlaamse belastinggelden weggesluisd worden naar de buitenlandse aandeelhouders van Egis.

Maar voor minister Weyts is er blijkbaar geen vuiltje aan de lucht. Hij laat zijn administratie alvast tegen dit najaar een evaluatie- en visienota uitwerken, waaruit moet blijken hoe succesvol zijn beleid heeft bijgedragen aan de ontwikkeling van de Vlaamse regionale luchthavens. Onnodig te vermelden dat geen enkele milieubeweging of actiegroep vooralsnog gevraagd is om een kritische bijdrage aan deze visienota te leveren.

In afwachting van een definitieve Europese uitspraak rond de subsidiëringsconstructie, eist Vliegerplein dan ook:

- een onmiddellijke bevriezing van alle subsidies en investeringen;
- een volledige doorlichting door het Rekenhof van het voorliggende business plan van Egis, alsook van de concessieovereenkomst en van alle bijhorende geldstromen;
- het betrekken van alle stakeholders, incl. de milieu- en mobiliteitsbewegingen en de plaatselijke besturen en actiegroepen, bij de door minister Weyts aangekondigde evaluatie- en visienota over de Vlaamse regionale luchthavens.

Geef de ruimte terug aan de burger

De luchthaven Deurne opereert verlieslatend, vervuilend en deels illegaal en neemt 190 ha kostbare open ruimte in beslag. Zij beantwoordt anderzijds op geen enkele wijze aan de grootstedelijke noden van de regio Antwerpen. Bovendien is er geen enkele garantie op beterschap, nu alle financiële risico's afgewenteld worden naar de Vlaamse belastingbetaler en de ombouw van zaken- naar toeristische luchthaven voor steeds meer overlast zorgt. Het behoud, laat staan een verdere uitbreiding van de luchthaven, is dan ook onverantwoord. Vliegerplein ijvert dan ook voor de finale sluiting van de luchthaven Deurne en voor een duurzame alternatieve invulling van de luchthavensite. Een invulling die wél tegemoetkomt aan de vele noden van Groot-Antwerpen.

In die context benaderde Vliegerplein midden vorig jaar de opleiding Human Settlements & Urban and Spatial Planning (MaUSP) van de KULeuven¹⁰. Deze internationale Master na Master opleiding richt zich speciaal naar stadsarchitecten, ruimtelijke planners en stedenbouwkundigen. Ze heeft bovendien wereldwijde faam verworven in het onderzoeken van complexe stedenbouwkundige vraagstukken en het uitwerken van innovatieve, toekomstgerichte en maatschappelijk verantwoorde oplossingen. Na overleg met de opleidingsverantwoordelijken en een briefing door Vliegerplein kregen 8 studenten als officiële studieopdracht om maatschappelijk en urbanistisch verantwoorde alternatieven uit te werken voor de luchthaven Deurne. In een gezamenlijke workshop/studio werkten de 8 jonge professionals frisse ideeën uit rond een eventuele nieuwe invulling van de luchthavensite. Zij hielden daarbij speciaal rekening zowel met de gevoelens van nostalgie, die de luchthaven bij een aantal bevroegde stakeholders oproept, als met de moderne inzichten inzake het verzoenen van maatschappelijke noden met de openbare grootstedelijke functies.

Zo kwamen zij tot enkele concrete innovatieve voorstellen met specifieke aandacht voor:

- kwalitatief wonen aan de rand van de site
- behoud van groenevingerstructuur en voorzien in lucht/zuurstof/open ruimte
- aangepaste recreatievoorzieningen voor jong en oud aan de rand van de stad
- lokale tewerkstelling binnen het kader van een toekomstgerichte circulaire economie
- hydrologische aspecten en waterpartijen als regenbuffers voor het laaggelegen terrein
- nieuwe invulling van het geklasseerde luchthavengebouw: Panamarenko-museum

¹⁰ https://onderwijsaanbod.kuleuven.be/opleidingen/e/CQ_50268904.htm

Oproep

Het is niet de bedoeling van Vliegerplein om deze ideeën en voorstellen als dé oplossing naar voor te schuiven. Wel wil Vliegerplein een oproep doen naar alle belanghebbenden om nu samen met het burgerplatform na te denken, niet alleen over een alternatieve invulling van de 190 ha aan open ruimte, die de luchthavensite vandaag inneemt, maar ook over de timing waarbinnen dit kan gerealiseerd worden. De alternatieve invulling van parkzone, zoals vastgelegd in de gewestplannen, en de creatieve voorstellen van de MaUSP-studenten kunnen daarbij als basis dienen.



Vliegerplein richt dan ook een formele oproep aan alle burgers, omwonenden, actievoerders en sympathisanten, de Vlaamse regering en overige beleidsmakers en mandatarissen van alle politieke partijen en alle overige stakeholders, incl. de huidige luchthavenexploitant en -werknemers. Vliegerplein roept hen op om samen een constructief overleg op te starten rond een maatschappelijk verantwoord en economisch/ecologisch aanvaardbaar alternatief voor de huidige luchthavensite en het eens te worden rond een realistische timing waarbinnen dit alternatief dient gerealiseerd.

Voor meer info : Piet De Roeck, woordvoerder burgerplatform Vliegerplein, GSM: 0476 86 00 31

Vliegerplein is een platform van actiegroepen en burgers. Het burgerplatform streeft naar een maatschappelijk, economisch en ecologisch optimaal gebruik van de huidige luchthavensite van Deurne. Vliegerplein wil een luider en gemeenschappelijke stem zijn in het debat over de evolutie van de activiteiten op de luchthaven. Het platform blijft strikt a-politiek en groepeerd burgers en actiegroepen aan beide zijden van de luchthaven, zowel aan de grootstedelijke kant van Deurne en Antwerpen, als aan de meer landelijke kant van Borsbeek, Boechout en Vremde.

Bijlagen Persdossier

1. Exploitatiesubsidies rechtstreeks uitbetaald aan LEM

Boekjaar	2019*	2018*	2017	2016	2015	2014	Totaal
Exploitatiesubsidies**	4.300.000	3.900.000	3.995.000	4.813.503	3.570.370	781.964	21.360.837

* : begroting

** : omvat personeelskosten (65 FTE), de werkingskosten voor dit personeel en de investeringen inzake veiligheid

2. Investeringsubsidies uitbetaald via LOM

Boekjaar	2019*	2018*	2017	2016	2015	2014	Totaal
Investeringsubsidie**							
- vastleggingsmachtiging en vereffeningen	15.160.000						18.312.767
- reeds goedgekeurd			3.152.767				

* : begroting

** : LOM Antwerpen betaalt tot einde concessie (= 2039) alle noodzakelijke investeringen in de infrastructuur van de luchthaven en het groot onderhoud

3. Concessievergoedingen betaald door LEM

Boekjaar	2019*	2018*	2017	2016	2015	2014	Totaal
Concessievergoeding	254.000	245.000	258.000	221.587	187.000	nvt	1.165.587

* : begroting