

Vlaamse luchthavens raken niet uit lange winterslaap

Uitbesteding exploitatie Deurne en Oostende sleept al vier jaar aan

GUIDO MEEUSSEN

De kordate aanpak van de Waalse overheid steekt schril af tegen de aanhoudende lethargie die Vlaanderen kenmerkt. In het noorden van het land was sinds de regionalisering van het luchthavenbeleid helemaal geen sprake van eensgezindheid. De studies en politieke beslissingen stapelden zich op, maar tot daadkracht leidde dat niet.

De milieugroeperingen slaagden er niet in hun droom waar te maken, met name de sluiting van de luchthavens. De voorstanders van een doorgedreven expansie en ontwikkeling haalden evenmin hun slag thuis.

EVEN KLEIN

Het voortdurend zoeken naar een politiek compromis heeft vandaag als enig resultaat dat Oostende en Antwerpen nog steeds even groot, of beter even klein zijn als twintig jaar geleden toen het allemaal moest begin-

nen. In Deurne is er nog altijd maar één regelmatige luchtvaartmaatschappij actief, Cityjet (het vroegere VLM), met nauwelijks twee bestemmingen. Oostende raakt zijn kwalijke reputatie van vuilbak van de luchtvracht niet kwijt en mag Thomas Cook en Jetair danken dat ze de terminal af en toe vullen met vakantiegan-

Het gehaktek over de startbaan in Deurne is zo oud als de luchthaven van Charleroi.

Al bijna twee decennia wordt gebakkeleid over, eerst de verlenging van de startbaan, dan de intunneling van de Krijgsbaan in Deurne. Vandaag is dat dossier nog letterlijk geen meter opgeschoten. Ondanks grote koppen in juni 2003 over een 'doorbraak'.

In 2006 pakte de Vlaamse regering uit met een strategische visienota waarin ze het sociaaleconomische belang van de drie luchthavens (Oostende, Wevelgem, Deurne) erkende. Beslist werd een nieuwe organisatie- en beleidsstructuur op poten te zetten. Die kwam er een jaar later met de opsplitsing in een luchthavenontwikkelingsmaatschappij (LOM) en een luchthavenexploitatie-

tatiemaatschappij (LEM). Via die LOM's blijft de overheid investeren in de infrastructuur en de veiligheid; de LEM's moeten privébedrijven worden die een concessieovereenkomst sluiten met de overheid om de luchthavens commercieel te beheren. In de zomer van vorig jaar werden eindelijk de bestekken goedgekeurd voor het gunnen van die exploitatie. De offertes werden ingediend, maar het zal nog tot eind dit jaar duren voor de overheid knopen doorhakt, is te horen op het kabinet van minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits (CD&V).

INVESTERINGEN

De voorbije tien jaar investeerde Vlaanderen 22 miljoen euro in Deurne en 32 miljoen in Oostende. Deurne kreeg sinds 2008 een exploitatietoelage van gemiddeld 2,3 miljoen euro per jaar, voor Oostende was dat 4,8 miljoen. Luik en Charleroi ontvingen in die periode respectievelijk 283 en 213 miljoen - waarvan het grootste deel weliswaar voor onteigeningen en isolatie van huizen van omwonenden - om te investeren en mochten samen genieten van een dotatie van meer dan 30 miljoen per jaar.

Belgische luchthavens

Trafiekevolutie sinds regionalisering

