



LUCHTHAVEN DEURNE ANNO 2002

DE *ECHTE* FEITEN EN CIJFERS

Nota aan de Vlaamse Regering
opgemaakt door VERLENGING NOOIT VZW

Vremde, 17 juni 2002



Samenvatting en Conclusies

Nu de studie van de managers van Ernst&Young over de luchthaven van Deurne op de Vlaamse regeringstafel is beland, is dit een unieke kans voor de regering om met een open geest te beslissen wat er verder met de luchthaven van Deurne, waarvan de rentabiliteit niet in het vooruitzicht kan worden gesteld, moet gebeuren.

De Vlaamse regering doet er goed aan deze plannen te bekijken binnen de nieuwe context in de luchtvaart in Europa, rekening houdend met Brussel als Europese hoofdstad, met veiligheids- en milieu-overwegingen, met het belang van de Vlaamse luchtvaartpassagier, en met de Vlaamse economie en de toekomst van de Vlaamse luchtvaart.

In deze nota wordt met actuele wetenschappelijke en economische feiten en cijfers het volgende aangetoond:

- er is geen Vlaams beleidskader voor de luchtvaart
 - de luchthaven van Deurne is een structureel verlieslatend bedrijf en zal dat blijven
 - de toenemende dotaties van de Vlaamse overheid geven geen uitzicht op beterschap
 - het probleem van de luchthaven van Deurne is het gebrek aan marktpotentieel
 - het probleem van de luchthaven van Deurne is NIET een te korte baanlengte of het ontbreken van een tunnel aan de Krijgsbaan
 - er is manifeste desinformatie vanwege de luchthavenlobby
 - voor het opstijgen is onder alle omstandigheden de bruikbare baanlengte 1510m
 - steep approach is een realistische oplossing voor het landen van over de stad
 - de tunnel aan de Krijgsbaan is NIET nodig of vereist voor de veiligheid van het luchtverkeer
 - de tunnel aan de Krijgsbaan is NIET nodig voor de vlotte verkeersafwikkeling op de Krijgsbaan
 - een tunnel creëert een verkeersONveilige situatie
 - als alternatief voor de tunnel doen zich terzake voldoende andere mogelijkheden voor
 - London City Airport is een rendabele luchthaven met een baanlengte van 1199m
 - de Vlaamse regering heeft tot nu toe geen enkele vergelijkende studie tussen London City Airport en Deurne laten maken
 - de rentabiliteit van Deurne kan hoegenaamd niet in het vooruitzicht worden gesteld, integendeel
 - de luchthaven van Zaventem is DE Vlaamse luchthaven, ook voor de Antwerpse zakenman
 - de Vlaamse Regering doet er goed aan de middelen voor de luchtvaart te concentreren om de toenemende Europese concurrentie het hoofd te kunnen bieden
 - de HST is de toekomst voor korte en middellange afstanden binnen Europa
-

**Inhoud**

- 1. Uitgangspunten en doelstellingen**
- 2. Beleidskader**
- 3. Situatie tot op vandaag**
- 4. Bestaande infrastructuur**
- 5. London City Airport**
- 6. Toekomstperspectieven**

Uitgangspunten en doelstellingen van deze nota**1. Uitgangspunten en doelstellingen**

Deze gefundeerde nota van vzw Verlenging Nooit heeft tot doel de Vlaamse Regering argumenten aan te reiken om haar beslissing over de toekomst van de luchthaven van Deurne te nemen in alle verantwoordelijkheid en rekening houdend met alle aspecten die verbonden zijn aan de Vlaamse Luchtvaart –en de luchthaven van Deurne in het bijzonder- in haar huidige context.

De uitgangspunten voor deze nota zijn:

- 1. een goed bestuur van de Vlaamse regering**
- 2. een globale visie op de Vlaamse Luchtvaart en de toekomst van de Vlaamse Luchtvaart in Europa vrijwaren**
- 3. rekening houden met de economische realiteit**
- 4. geld van de belastingbetaler wordt nuttig en zuinig aangewend**
- 5. rekening houden met stad Antwerpen: zijn inwoners, zijn economie en zijn haven**
- 6. voordelen voor de Vlaamse economie**
- 7. voordelen voor de Vlaamse burger, occasionele luchtvaartpassagiers**

Met deze nota wil de vzw argumenten aandragen die berusten op cijfers en reële gegevens. We willen de Vlaamse Regering behoeden voor nieuwe vermeldingen in het blunderboek van het Rekenhof. De discussie over de toekomst van Deurne moet gebeuren wars van alle ideologische, emotionele en nostalgische pseudo-argumentatie. Het Vlaamse algemeen belang staat hierbij voorop.

Verlenging Nooit: wie zijn wij, waarvoor staan wij?

De actiegroep Verlenging Nooit ontstaat begin juli 1998 in Vremde naar aanleiding van het terug actueel worden van plannen om de startbaan van Deurne toch te verlengen. Dit strookt niet met de inhoud van het Ruimtelijke Structuurplan



Vlaanderen (RSV), waarin duidelijk vermeld staat dat deze verlenging er niet komt.

Het oprichten van de actiegroep, die met de luchthaven binnen haar huidige grenzen in goed nabuurschap kan leven, heeft tot doel de omwonenden van de luchthaven op de hoogte te brengen van het niet naleven van het RSV door de Vlaamse Regering, en dit via infovergaderingen, afficheverspreiding en andere acties.

In september 2001 beslist de groep om een VZW op te richten, teneinde in de toekomst voorbereid te zijn op elke situatie.

Ondertussen zijn de doelstellingen van de actiegroep veel ruimer geworden: de bescherming van het leefmilieu, verbetering van de leefkwaliteit en beschermen van de goederen en de gezondheid van de omwonenden van de luchthaven.

Om dit doel te bereiken doet de vzw al het mogelijke om de uitbreiding van de luchthaven, de verlenging van de startbaan en de ondertunneling van de Krijgsbaan te verhinderen. Ze ijvert ook voor de klassering van het Fort 3. Ze organiseert ook sensibiliseringsacties. Ze is woordvoerder voor haar leden, omwonenden (de stad en de zuidoostelijke randgemeenten Mortsels, Boechout, Vremde en Borsbeek) en sympathisanten.

2. Beleidskader

Geen bedrijfseconomisch beleidskader voor de luchthavens (wel voor de zeehavens)

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 een dynamisering en responsabilisering van de havenbesturen en tot een meer bedrijfseconomische bedrijfsvoering. Zo sloot bijvoorbeeld de resultatenrekening van het Havenbedrijf Gent in 1999 nog af met een verlies van 260 miljoen BEF (6,45 mio euro), dat traditioneel werd gecompenseerd door een subsidie voor hetzelfde bedrag vanwege de Stad Gent. Na de inwerkingtreding van het havendecreet en de reorganisatie van het Havenbedrijf samen met een gedisciplineerde budgetcontrole, werd in 2000 de rekening afgesloten met een batig saldo van ruim 131 miljoen BEF², zonder enige subsidie van de overheid.

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

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

² Havenbedrijf Gent GAB, Jaarverslag 2000



De Vlaamse regering streeft wel duidelijk naar een meer rendabele exploitatie en een vermindering op de begrotingsimpact

Wel bestaat de duidelijke wil om, binnen de randvoorwaarden opgelegd door het RSV, ook voor de luchthavens te komen tot een meer bedrijfseconomische exploitatie en minder begrotingsimpact. In die context heeft de Vlaamse regering in de tweede helft van de jaren negentig verschillende technische en bedrijfseconomische studies laten uitvoeren^{3,4} en werd ernstig gezocht naar privé-investeerders om de Vlaamse luchthavens in concessie⁵ uit te baten. Uiteindelijke doelstelling is om op termijn te komen tot moderne regionale luchthavens, die zich ontwikkelen in de richting van een rendabele luchthavenexploitatie en uiteindelijk zelfbedruipend worden.

Regeringsbeslissing van 3/3/2000 legt duidelijke afspraken vast

Als duidelijk blijkt dat de privé-sector enkel geïnteresseerd is in de lusten, maar geenszins wil delen in de lasten, heeft de Vlaamse regering tenslotte op 3 maart 2000 na rijpe afweging m.b.t. de Luchthaven Deurne beslist⁶:

1. de concessieprocedure stop te zetten
2. een manager te zoeken in het kader van een dienstencontract voor een periode van 5 jaar
3. voor deze periode een exploitatie- en investeringsenveloppe van resp. 29 miljoen en 88 miljoen BEF per jaar vast te leggen
4. derden aan te trekken om de uitbating (mee) te optimaliseren en rendabel te maken
5. de baan niet te verlengen, maar de bestaande lengte maximaal aan te wenden
6. de ondertunneling van de Krijgsbaan te overwegen
 - “tenzij andere mogelijkheden zich terzake voordoen”
 - “voor zover de veiligheid en de rentabiliteit van de luchthaven op termijn in het vooruitzicht kan gesteld worden”
7. een overlegcommissie met de omwonenden op te richten

Hoewel na ernstige kritiek van de Inspectie van Financiën en het Rekenhof bepaalde onderdelen van het akkoord (met name het dienstencontract met de manager) sindsdien ongedaan werden gemaakt, blijven de doelstellingen en beslissingen van 3 maart 2000 tot op vandaag in al hun overige aspecten integraal en tot op de letter van kracht.

Luchthaven Antwerpen: een structureel verlieslatend bedrijf

3. Situatie tot op vandaag

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 jarenlang een structureel verlies. Dit blijkt niet enkel uit de jaarlijkse resultatenrekening, maar ook uit de verschillende opmerkingen, die het

³ Bedrijfseconomische audit Luchthaven Antwerpen, Ernst & Young Bedrijfsrevisoren, 19 maart 1998

⁴ Luchthaven Antwerpen, Feasibility Study, Spiekermann GmbH & Co., 14 november 1998

⁵ Bulletin der Aanbestedingen, 30.04.1999, N.558

⁶ Vlaamse regering, Vergadering van vrijdag 3 maart 2000, VR/PV/2000/9 – punt 6



Rekenhof jaarlijks publiceert⁷.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de voornaamste posten uit de resultatenrekening voor de jongste vijf jaar, alsook de bedragen van de dotaties (dekking van de exploitatieverliezen en bijdragen in het investeringsprogramma). Deze gegevens werden gerelateerd aan het jaarlijks aantal lijnpassagiers⁸.

	1997	1998	1999	2000	2001
Aeronautische opbrengsten	46.822.600	43.422.944	45.020.211	50.625.604	54.106.797
Non-aeronautische opbrengsten	34.170.554	31.691.225	30.262.470	30.683.653	32.589.075
Totale opbrengsten	80.993.154	75.114.169	75.282.681	81.309.257	86.695.872
Werkingskosten	106.134.755	114.242.030	125.081.599	138.079.498	178.254.813
Operationeel resultaat excl. dotatie	-25.141.601	-39.127.861	-49.798.918	-56.770.241	-91.558.941
Exploitatiedotatie	26.000.000	21.800.000	30.000.000	41.200.000	31.675.000
Operationeel resultaat incl. dotatie	858.399	-17.327.861	-19.798.918	-15.570.241	-59.883.941
Gemiddelde investeringsdotatie	88.000.000	88.000.000	88.000.000	88.000.000	88.000.000
Totaal aantal passagiersbewegingen lijnvluchten	189.455	155.060	157.120	179.578	181.884
Operationele opbrengsten per passagiersbeweging	428	484	479	453	477
Totale dotatie per passagiersbeweging	602	708	751	719	658
Tussenkost per vliegticket (BEF)	1.203	1.416	1.502	1.439	1.316
Tussenkost per vliegticket (EUR)	30	35	37	36	33

Bron: Jaarverslagen Vlaamse regionale Luchthavens

De dotaties van de Vlaamse overheid om de luchthaven draaiende te houden nemen jaar na jaar toe, zonder vooruitzicht op beterschap

Uit bovenstaande tabel kunnen een aantal duidelijke conclusies getrokken worden:

- de jaarlijkse dotatie ter (gedeeltelijke) dekking van de exploitatieverliezen is de jongste jaren systematisch hoger dan de 29 miljoen BEF (0,72 mio euro) vooropgesteld in de regeringsbeslissing van 3/3/2000
- de kosten blijven proportioneel veel sterker stijgen dan de inkomsten
- de operationele opbrengsten per passagiersbeweging liggen systematisch lager dan de totale dotaties. Met andere woorden: om de luchthaven open te houden en een lijnpassagier de lucht in te kunnen sturen moet de Vlaamse belastingbetaler jaarlijks nog een bijkomende subsidie toestoppen, die hoger ligt dan het bedrag dat die lijnpassagier in de normale exploitatie opbrengt.

⁷ Rekenhof: Controle van de rekeningen 1998, dossier 1.714.199, Controle van de rekeningen 1999, dossier 1.843.568

⁸ Traditioneel worden door de luchthavens in hun statistieken ook de inzittenden van trainingsvluchten, lokale en touringvluchten als passagiers meegerekend, maar deze betalen zelden een passagiersvergoeding en dragen dus niet bij tot het operationeel resultaat.



De Vlaamse belastingsbetalers leggen meer dan 30 EUR bij per vliegticket

Men kan de jaarlijkse overheidstussenkomst (exploitatie- plus inversteringsdotatie) ook nog op een andere manier bekijken: rekent men de totale dotatie om per retourticket (komt overeen met twee passagiersbewegingen, vermits de quasi totaliteit van de passagiers vertrekt en aankomt in Deurne), dan komt men tot de eenvoudige vaststelling dat de Vlaamse belastingsbetalers ruim 30 euro per vliegticket cadeau geven.

Wetende dat het overgrote deel van de passagiers in Deurne zakenreizigers zijn, die voor rekening van hun bedrijf het vliegtuig nemen, kan men zich afvragen wat vandaag nog de maatschappelijke verantwoording van een dergelijke subsidiëring is en waarom niet eerder de integrale kostprijs doorgerekend wordt.

Het probleem van de Antwerpse Luchthaven is niet technisch, maar bedrijfseconomisch en vooral een gebrek aan marktpotentieel.

Ondanks deze nuchtere analyse, de weinig flatterende exploitatieresultaten en de jaarlijkse kritiek van het Rekenhof, blijft de Antwerpse luchthavenlobby (daarin duidelijk gesteund door de betonlobby), deels uit eigenbelang, deels misschien ook uit gebrek aan duidelijk analytisch inzicht, weigeren de realiteit onder ogen te zien. Met niet-aflatende en soms zelfs aan perversiteit grenzende ijver (zie ook punt 4) beweren zij onverstoord dat de hele problematiek van de Antwerpse luchthaven kan teruggebracht worden tot de beperkte lengte van de baan en het uitblijven van een duidelijke politieke beslissing terzake.

Het marktpotentieel (catchment area) is onvoldoende om rendabele lijnvluchten uit te bouwen

De Antwerpse luchthaven wil zich vooral profileren als een “business airport” voor de zakenreiziger, die geregelde lijnvluchten aanbiedt naar een aantal voor de Antwerpse zakenman belangrijk geachte bestemmingen. Daarbij worden als troeven naar voor geschoven: de onmiddellijke nabijheid van de stad Antwerpen, het gratis parkeren en het “20 minuten concept”.

In deze context zijn er in het verleden vanuit Antwerpen verschillende geregelde lijnvluchten naar andere Europese zakencentra opgestart. Het ging hier vooral om dag-randverbindingen, die mede op basis van enquêtes naar de behoeften van het regionale bedrijfsleven^{9,10}, gelanceerd werden. Daarnaast werden een aantal hubverbindingen naar grote internationale luchthavens (Londen Heathrow, Londen Gatwick, Amsterdam Schiphol) opgestart. Ondanks de bevraging en uitgesproken interesse van het Antwerpse bedrijfsleven, werden bijna al deze vluchten na korte of langere tijd opgedoekt.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van alle lijnvluchten, die sinds 1995 werden afgeschaft.

Voor de meeste van deze vluchten bleek reeds snel dat het om een “sisser” ging en deze werden dan ook na korte tijd afgevoerd. Voor andere werden gedurende jaren aanloopverliezen voor lief genomen, in de hoop dat op termijn een rendabele exploitatie in het vooruitzicht

⁹ GIMV-studie, 1991

¹⁰ Enquête Antwerpse Kamer van Koophandel, 1997



kon gesteld worden. Ook deze vluchten werden na jaren van marginale rentabiliteit finaal stopgezet.

De jongste jaren en maanden werden niet minder dan 9 vluchten definitief opgedoekt

Lijn van/naar Antwerpen	Jaar oprichting	Jaar afschaffing	Gemiddelde bezettingsgraad	Referentiejaar bezettingsgraad
Hannover (VLM)	1995	1995	1,90%	1995
Eindhoven (VLM)	1996	1996	4,08%	1996
Nice (VLM)	1996	1996	4,57%	1996
München (VLM)	1997	1998	1,56%	1998
Hamburg (Base)	1997	1997	1,22%	1997
Londen Heathrow (Sabena)	1949	1997	56,93%	1996
Londen Gatwick (CityFlyers Express)	1994	1998	54,52%	1997
Genève (VLM)	1999	2002	45,50%	2001
Schiphol (KLM)	1974	2002	47,90%	2001

Bron: Statistische jaarboeken Luchthaven Deurne

Geen enkele van deze vluchten is gestopt omwille van te korte baanlengte

Geen enkele van deze vluchten is gestopt omwille van een te korte baanlengte, de eventuele afwezigheid van een meer gesofisticeerd “instrument landing systeem” (ILS), om ook bij zeer beperkte zichtbaarheid onder alle omstandigheden te kunnen landen, of omwille van veiligheidsmaatregelen.

Alle vluchten zijn enkel en alleen gestopt omwille van een onvoldoende rentabiliteit door een gebrek aan passagiers, zoals duidelijk blijkt uit de bezettingsgraden in bovenstaande tabel¹¹. 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 35 km afstand in Zaventem een volledig uitgebouwde luchthaven is, die een veel ruimer aanbod en hogere vliegfrequentie heeft (zie ook punt 6).

Zelfs KLM stopt met de vlucht naar Amsterdam

De klap op de vuurpijl is de recente aankondiging van KLM om ook de vlucht naar Amsterdam af te schaffen. Deze vlucht, goed voor ca. 73.000 passagiers per jaar, was de enig overgebleven “feeder flight” die nog vanuit Deurne vertrok.

Opnieuw geeft KLM als reden geenszins de korte baanlengte of het uitblijven van enige politieke beslissing terzake op, maar een gebrek aan rentabiliteit, die op korte termijn nog verder zal afkalven door de HST-verbinding van Antwerpen naar Schiphol.

De gebeurtenissen van 11 september 2001 hebben de situatie alleen maar verergerd

Alsof dit alles nog niet volstaat, is er sinds 11 september vorig jaar een ware “shake-out” gebeurd in de luchtvaartsector. Deze heeft niet enkel geleid tot een toenemende concurrentie en druk op de prijzen, wat tenslotte ook bijgedragen heeft aan de ondergang van Sabena, maar tot een complete herstructurering in de markt.

¹¹ Om rendabel te kunnen vliegen, wordt in de huidige economische en concurrentiële context een bezettingsgraad van min. 70% vooropgesteld.



De in het verleden vooropgezette groeicijfers in de luchtvaartsector worden duidelijk in vraag gesteld, samen met de toekomst van kleine regionale niche-carriers. Deze zien hoe langer hoe meer hun prijzen onder druk komen te staan en worden verplicht te snoeien in hun aanbod en alleen de meest rendabele lijnen over te houden.

Kortom: sinds 11 september heeft de ongebreidelde expansiedrang plaats gemaakt voor gezond verstand, strikt management en financiële discipline¹². Het zijn precies die kwaliteiten die in Deurne ondermaats aanwezig zijn.

4. Bestaande infrastructuur

Manifeste desinformatie:

- de baan is maar 1366 m ipv 1510 m
- de ondertunneling van de Krijgsbaan is noodzakelijk voor de veiligheid

De luchthavenlobby is er in het verleden nooit voor teruggedeinsd, zeker als het om tamelijk technische materies ging, om hele of halve onwaarheden de wereld in te sturen. Ze verschuilt zich daarbij liefst in een zo technisch mogelijk jargon en allerlei vermeende luchtvaarttechnische reglementen en verordeningen.

Verlenging Nooit heeft deze zogenaamde “kwakkels” steeds met succes aan de kaak gesteld en met de nodige technische expertise en duidelijke bewijslast kunnen doorprikken.

Desondanks gaat de luchthavenlobby door met manifeste desinformatie te verspreiden rond de bestaande infrastructuur op en rond de luchthaven en de noodzaak om deze te wijzigen. Zo beweren zij met name dat:

- de baan in Deurne in de praktijk geen 1510 m lang is, maar slechts een bruikbare lengte van 1366 m heeft;
- de ondertunneling van de Krijgsbaan nodig is omwille van veiligheidsredenen, enerzijds de verkeersveiligheid op de Krijgsbaan zelf en anderzijds de luchtveiligheid, daarbij verwijzend naar dwingende verordeningen van de Internationale Organisatie voor Burgerluchtvaart ICAO.

Beide beweringen zijn andermaal fout en vergen bijkomende uitleg.

Door de overheersende westelijke winden wordt de piste vooral in één richting gebruikt.

De piste van Deurne is georiënteerd van zuidoost naar noordwest (zie onderstaande figuur), en wordt zowel als start- of landingsbaan gebruikt.

Komt een vliegtuig aangevlogen om te landen uit het zuidoosten (dus over Vremde/Boechout en Fort 3) of maakt het zich klaar om op te stijgen richting noordwesten en stad Antwerpen, dan spreekt men van baan 29 (omwille van de oriëntatie van 290°).

In het tegenovergestelde geval (vliegtuig komt aanvliegen over de stad om te landen of maakt zich klaar om op te stijgen richting Vremde) spreekt men over baan 11 (oriëntatie 110°).

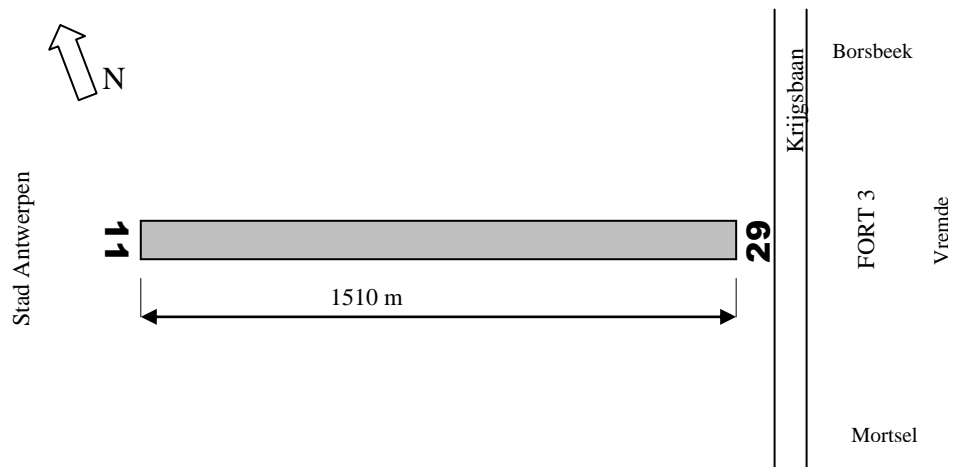
Voor alle vliegtuigtypes is de lengte van de baan vooral belangrijk bij het opstijgen. Volgeladen met passagiers en brandstof moet er voldoende baanlengte zijn om de “lift-off” snelheid te kunnen bereiken en los te komen van de grond. Daarentegen moet bij het landen de

¹² Iata verwacht ook dit jaar miljardenverlies, De Standaard, 4 juni 2002



snelheid zoveel mogelijk verminderd worden en volstaat een kortere baan. In beide gevallen zal het vliegtuig steeds met zijn neus in de wind trachten te vliegen, om zoveel mogelijk draagkracht onder zijn vleugels te krijgen of te behouden.

Omwille van de overheersende westenwinden gebeuren 80% van alle vliegbevingen (landen en opstijgen) in Deurne in de richting van Antwerpen (baan 29). Dit betekent dat 80% van alle landingen over Vremde gebeuren en dat 80% van alle vliegtuigen over het dichtbevolkte Berchem-Antwerpen opstijgen. Slechts in 20% van de gevallen (oostelijke winden) landen de vliegtuigen over de stad of stijgen ze op in de richting van Fort 3 en Vremde (baan 11).



De bruikbare lengte van de piste als startbaan is onder alle omstandigheden 1510 m

Onderstaande tabel geeft de officiële ICAO-baanlengte in Deurne, zoals aangegeven in de officiële Aeronautical Information Publication (AIP) voor België en het G.H. Luxemburg, gepubliceerd door de Regie der Luchtwezen¹³ en in het Spiekermann-rapport¹⁴:

Runway	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	
11	1510	1510	1510	1366	
29	1510	1510	1510	day:1510	night:1376

TORA: beschikbare rolafstand bij het opstijgen (take-off run available)

TODA: beschikbare afstand bij opstijgen (take-off distance available)

ASDA: beschikbare afstand bij een afgebroken start (accelerate-stop distance available)

LDA: beschikbare afstand bij landing (landing distance available)

Uit bovenstaande tabel blijkt duidelijk, dat zowel voor landen als opstijgen op baan 29 (80% van alle bewegingen) de beschikbare en bruikbare baanlengte 1510 m bedraagt. Ook bij het opstijgen over baan 11 is de bruikbare lengte onder alle omstandigheden 1510 m. Slechts in 10% van alle gevallen, namelijk bij het landen op baan 11 (wat, zoals hoger aangegeven, voor elk vliegtuig minder kritisch is), bedraagt de bruikbare baanlengte 1366 m.

¹³ Regie der Luchtwezen, AIP belgium and g.d. luxembourg, AMDT 02/1998, EBAW AD 2.13: Declared distances

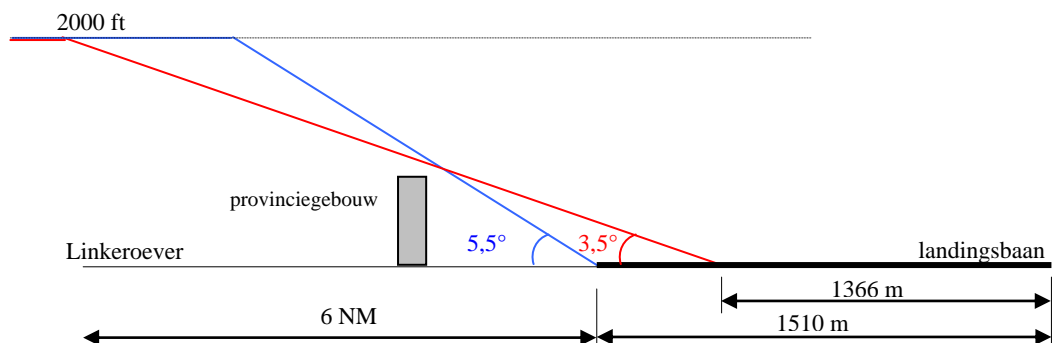
¹⁴ Spiekermann-rapport, pagina 55



Voor de landing over de stad (baan 11) is er een eenvoudige oplossing: steile nadering (steep approach)

Het feit dat bij 10% van alle vliegbewegingen, namelijk bij landing op baan 11, van de beschikbare lengte van 1510 m slechts 1366 m bruikbaar is, heeft niets te maken met de piste zelf, maar met de aanwezigheid van een obstakel aan de kant van de stad. Het gaat hier om het Provinciegebouw, dat nota bene destijds onder het gouverneurschap van één van de grootste pleitbezorgers van de luchthaven werd opgericht.

Om dit obstakel op voldoende afstand te passeren (“obstacle clearance altitude”), kunnen de landende vliegtuigen, die normaal onder een glijhoek van 3 tot 3,5° komen aangevlogen, niet de volledige lengte gebruiken, maar schuift de drempel op naar het oosten toe (zie tekening).



Wil men toch onder alle omstandigheden de volle lengte van de baan gebruiken, dan bestaat hiervoor een eenvoudige oplossing: steile aanloop of “steep approach”.

Bij steep approach, zoals dit ook op de luchthaven van London City (zie punt 5) wordt toegepast, komen de vliegtuigen toegevlogen onder een steilere glijhoek, namelijk 5,5°.

In de situatie van Deurne betekent dit concreet dat de vliegtuigen, die vandaag hun daling moeten inzetten vanaf een hoogte van 2000 voet (610 m) ergens ter hoogte van Linkeroever, rustig nog even verder kunnen doorvliegen, daardoor volledig vrij blijven van alle obstakels en toch de volle 1510 m lengte van de landingsbaan kunnen benutten.

Steep approach vergt geen ingewikkelde aanpassingen van de landingsprocedures of bijkomende investeringen. Het volstaat om de bestaande geleidings- of PAPI-lichten (Precision Approach Path Indicators) op de juiste hoek in te stellen en de piloten een korte bijkomende training te laten doorlopen. Pikant detail: de lijnpiloten, die vandaag nog Deurne aanvliegen, zijn de VLM-piloten, die ook dagdagelijks op London City Airport vliegen, maw volledig vertrouwd met de steep approach.



**Aanvliegen met steile
glijhoek vermindert
bovendien de
geluidsoverlast voor de
onderwonenden**

Steep approach maakt het niet enkel mogelijk om de landingsbaan 11 voor 100% over de volledige lengte te benutten, maar veroorzaakt bij veralgemeende toepassing minder geluidshinder, zowel voor baan 11 als voor baan 29.

Vliegtuigen die later aan hun daling beginnen, komen hoger overgevlogen en de geluids- en visuele hinder voor de onderwonenden is gevoelig minder.

Steile nadering heeft nog een bijkomend voordeel. Doordat de vliegtuigen met een steilere hoek aankomen, wordt bij contact met de grond meer energie opgeslorpt dan bij een kleinere glijhoek, waardoor de vliegtuigen minder lang uitbollen en sowieso aan een kortere landingsbaan genoeg hebben. Dit is ook een belangrijk criterium geweest om in London City Airport steep approach toe te passen.

**De ondertunneling is
geen vereiste voor
veiligere luchtverkeer**

De tweede kwakkel die de luchthavenlobby gretig blijft verspreiden is dat de baan niet optimaal kan gebruikt worden aan de kant van de Krijgsbaan, omdat er tussen de drempel en de weg een veiligheidszone van 150 m moet zijn. Men laat hierbij steevast uitschijnen dat de luchthaven in overtreding zou zijn met de dwingende verordeningen van de ICAO. Niets is minder waar.

Maar vooreerst, van waar komt die 150 m die kritiekloos wordt overgenomen door eenieder die niet de moeite neemt om zich in het dossier te verdiepen?

De technische uitrusting van vliegvelden wordt geregeld door internationale normen en aanbevolen werkwijzen, die opgenomen zijn in diverse bijlagen bij het ICAO-verdrag inzake internationale burgerluchtvaart (Conventie van Chicago).

De technische specificaties i.v.m. de lengte van de baan worden uit de doeken gedaan in Bijlage 14, hoofdstuk 3¹⁵. Maar wat blijkt nu: het gaat hier uitsluitend om vrijblijvende aanbevelingen, niet om bindende voorschriften.

Zo zegt aanbeveling 3.3.2 dat er zich aan het uiteinde van de baan een baanstrook zou moeten bevinden, die zich 60 m uitstrekt voorbij de drempel. Volgens aanbeveling 3.3.7 zou zich tijdens landingen en opstijgingen geen enkel bewegend voorwerp op deze baanstrook (strip) mogen bevinden. Bovenop de baanstrook beveelt aanbeveling 3.4.2 nog een bijkomende veiligheidsstrook van 90 m aan.

Wat zegt nu dus de luchthavenlobby: ICAO verplicht de luchthaven om een vrije zone van $60 + 90 = 150$ m te voorzien. Omdat de Krijgsbaan dus in de weg ligt, moet ze ondertunneld worden.

Dit is natuurlijk de waarheid andermaal geweld aandoen. De luchthavenlobby is bezig met oude kost terug op te warmen en voor te schotelen alsof het een belangrijk nieuw feit zou zijn. De zogezegd noodzakelijke ICAO-afstanden

- dateren reeds van 1995
- zijn enkel aanbevelingen, zoals hoger duidelijk aangegeven
- zijn trouwens grotendeels arbitrair.

¹⁵ Conventie van Chicago, Annex 14, Chapter 3: Physical Characteristics, 1995



Inderdaad, als morgen de luchthaven een privé-luchthaven zou worden, dan gelden andere regels en mag de veiligheidsstrook samenvallen met een gedeelte van de baanstrook en is dus 90 m voldoende. Begrijp wie kan.

De luchthaven is vandaag volkomen in regel met alle nationale en internationale vigerende wetten en reglementen. Wel heeft ICAO, via Amendement 4 op Bijlage 14, de lidstaten, waaronder België, verplicht om voor 27 november 2003, de internationale publieke vliegvelden te certificeren. Het is de taak van het Federale Bestuur van de Luchtvaart om deze certificaten uit te reiken. Het dient daarbij na te gaan of de vliegvelden conform zijn aan de ICAO-normen en in hoeverre het wenselijk is met de aanbevelingen, die als na te streven ideaal dienen beschouwd te worden, rekening te houden. Als bevoegde autoriteit heeft het Bestuur van de Luchtvaart dus appreciatierecht¹⁶ en het kan perfect een certificaat uitreiken aan de Luchthaven Antwerpen in haar huidige vorm.

De luchthaven heeft immers niet gewacht op deze certificering om rekening te houden met de ICAO-aanbevelingen, daar waar deze de veiligheid daadwerkelijk ten goede komen. Om die reden werden op de Krijgsbaan op voldoende afstanden van de as van de baan verkeerslichten geïnstalleerd, die op rood slaan tijdens landingen en opstijgingen. Zodoende worden de vliegtuigen bij landen of opstijgen niet gehinderd door mogelijke bewegende voorwerpen. De baan kan dus over de volle lengte gebruikt worden. Een tunnel verandert hier niets aan en biedt geen enkele bijkomende luchttechnische veiligheid.

... en draagt ook op generlei wijze bij aan de verkeersveiligheid

Om veiligheidsredenen is deze tunnel door geen enkele instantie of reglementering vereist, wat anderen ook mogen beweren.

Maar het slechtste argument voor de tunnel is wel dat deze de verkeersdoorstroming op de Krijgsbaan zou verbeteren. Het tegendeel is waar!

Vooreerst staan er enkele honderden meter verder richting Mortsel en richting Wommelgem een reeks van verkeerslichten die een veel grotere wachttijd hebben dan de verkeerslichten aan de startbaan. Daar staan de files, niet aan de startbaan! Een tunnel lost hier hoegenaamd niets op.

Verder zal een tunnel nieuwe problemen doen ontstaan.

De verkeersveiligheid op de Krijgsbaan zal met een tunnel verslechteren!

Ten eerste door de hogere snelheid die de verkeersstroom ongetwijfeld zal hebben ter hoogte van deze tunnel. En sneller verkeer betekent meer en zwaardere ongevallen.

Een tweede belangrijk aspect is de lokalisatie van de eventuele tunnel ten opzichte van de vlakbij gelegen hoge brug over de spoorlijn. Zware

¹⁶ Zie ook artikel 38 van de basisakte van de Conventie van Chicago van 7 december 1944



vrachtwagens gaan problemen hebben als ze richting Mortsel uit de tunnel moeten bergop rijden en dan aan de steile brug beginnen. Het snelheidsverschil met de andere voertuigen zal te groot zijn, wat weer aanleiding kan geven tot ongevallen.

Voor vrachtwagens die richting Wommelgem rijden en van de steile brug gedonderd komen om dan de tunnel in te duiken ziet zelfs een leek dat hier een gevaarlijke situatie wordt gecreëerd.

Een tunnel die er zozegd voor de veiligheid zou komen, zal een grotere onveiligheid veroorzaken!

De voorwaarden voor ondertunneling, zoals vastgelegd in de regeringsbeslissing van 3/3/2000, zijn dus niet vervuld

Dat een tunnel onder de Krijgsbaan de problemen van de luchthaven zou kunnen oplossen is een utopie. Uit al het voorgaande blijkt dat de ondertunneling:

- op generlei wijze de rentabiliteit van de luchthaven in het vooruitzicht kan stellen, vermits zij geen enkele invloed heeft op de vraag (te weinig passagiers, wegens te klein regionaal verzorgingsgebied), noch op het aanbod (de bruikbare lengte van de baan verandert hoegenaamd niet);
- absoluut niet nodig of noodzakelijk is voor de veiligheid, noch voor de veiligheid van het luchtverkeer, noch voor de veiligheid van het wegverkeer.

De enigen die beter worden van deze nutteloze en geldverslindende tunnel, zijn de betonboeren.

Bovendien doen er zich terzake andere mogelijkheden voor

Mocht de Europese of federale overheid in de toekomst besluiten uit een oogmerk van “security” bijkomende dwingende maatregelen op te leggen m.b.t. de omheining of afscherming van de luchthaven aan de kant van de Krijgsbaan, dan is een tunnel de laatste denkbare oplossing. Er zijn verschillende andere mogelijkheden, die bovendien stukken goedkoper zijn:

- landen met steep approach (zie hoger), waarbij een hogere omheining mogelijk is. Dit kan snel en goedkoop uitgevoerd worden.
- een eenvoudige U-bocht aanbrengen in de Krijgsbaan, tussen de bestaande drempel 29 en het Fort 3, inclusief eventuele onteigeningen, kost een fractie van wat een tunnel zou kosten. Ook dit kan snel uitgevoerd worden, zonder dat de werken enige invloed hebben op de verdere exploitatie van de luchthaven.

London City Airport is qua ligging en oriëntatie perfect te vergelijken met Deurne, alleen...de baanlengte is slechts 1199 m

5. London City Airport

De luchthaven van London City (London City Airport – LCA) is qua ligging en oriëntatie zeer goed te vergelijken met de luchthaven van Deurne.

De oriëntatie van de baan is eveneens van zuidoost naar noordwest en op 10° na quasi identiek (28-10 i.p.v. 29-11 in Deurne).

De aanloop vanuit het oosten gebeurt grotendeels over de bestaande dokken en is vrij van obstakels. Aan de westzijde bevindt zich de

nieuw uitgebouwde zakenwijk Docklands met verschillende obstakels, waaronder de Canary Wharf Building, het hoogste torengedebouw in het Verenigd Koninkrijk (zie onderstaande foto).

Er is slechts één groot verschil: de (start- en landings)baan is **SLECHTS 1199 m lang** (of m.a.w. ruim 300 m korter dan in Deurne).



Westelijke drempel van London City Airport, met zicht op Docklands en Canary Wharf Building (foto: London City Airport)

... maar dit is nooit een belemmering geweest voor een succesvolle exploitatie

Dit alles belet niet dat er vandaag vanuit London City Airport 14 internationale luchtvaartmaatschappijen actief zijn, die op succesvolle wijze meer dan 20 Europese zakenbestemmingen aandoen.

Hoe kan dit dan?

Ten eerste omdat er op LCA uitsluitend regionale jets (zie foto) en turboprops vliegen, die speciaal geschikt zijn voor korte baanlengtes en bovendien over een hoog comfort, een hoge kruissnelheid en een groot afstandsbereik beschikken.

Ten tweede omdat de Londense luchthavenautoriteiten, om de landingsbaan optimaal te benutten en de geluidsoverlast voor de omwonenden maximaal te beperken, van in het begin een “steep approach” onder een hoek van $5,5^\circ$ opgelegd hebben. Het ILS en de PAPI-lichten (Precision Approach Path Indicators) zijn op die hoek ingesteld.

De Vlaamse regering heeft nooit enige vergelijkende studie terzake laten uitvoeren

Verlenging Nooit vraagt zich al jaren af waarom datgene wat in London City dagdagelijkse realiteit is, in Deurne niet kan toegepast worden. Waarom is er ondanks veelvuldig aandringen ook nooit opdracht gegeven, noch destijds aan Ernst & Young¹⁷, noch aan Spiekermann¹⁸, noch bij de toewijzing eind vorig jaar van het managementdiensten-contract, om een duidelijke vergelijkende studie

¹⁷ Bedrijfseconomische audit Ernst & Young, 19 maart 1998

¹⁸ Spiekermann Rapport, 14 november 1998



te maken tussen de Luchthaven Deurne en London City Airport? Vreest men de voor de hand liggende conclusie: een baan die 300m korter is volstaat, m.a.w. er valt niets te optimaliseren!

VLM is de enige carrier die nog overblijft

6. Toekomstperspectieven

Na de stopzetting van de KLM-vlucht naar Schiphol, is VLM vandaag de enige “carrier” die nog in Deurne overblijft.

VLM heeft Deurne als officiële thuisbasis en heeft er het grootste deel van zijn personeel tewerkgesteld, maar strategisch en qua inkomsten is Deurne niet de belangrijkste luchthaven voor VLM.

VLM organiseert vandaag vanuit Deurne nog slechts 2 regelmatige lijnvluchten, namelijk naar London City en naar Manchester, en heeft een aanvraag ingediend om de lijn Antwerpen-Amsterdam over te nemen. Geen van deze verbindingen biedt op termijn realistische groeiperspectieven, eerder integendeel.

De rentabiliteit kan in de huidige context niet in het vooruitzicht gesteld worden

De lijn naar London City, met 5 vluchten per dag, was tot nog toe een absolute “money maker” voor VLM (87.000 passagiers in 2001). Sinds september vorig jaar is VLM gestart met een rechtstreekse vlucht naar LCA vanuit Zaventem, eveneens met hoge frequentie. Hoewel hierdoor de totale inkomsten voor VLM toegenomen zijn, lijdt het geen twijfel dat de lijn vanuit Zaventem trafiek vanuit Antwerpen zal wegtrekken. De vlucht vanuit Antwerpen wordt bovendien traditioneel bevolkt met zakenlui uit de diamantsector. Het is een publiek geheim dat deze sector het momenteel moeilijk heeft. Indien deze situatie aanhoudt, zal dit een bijkomende negatieve invloed uitoefenen op de bezetting en frequentie van de vlucht Antwerpen-London Airport City. De vlucht naar Manchester via Rotterdam werd opgestart na het stopzetten van de lijn Antwerpen-Genève. Deze vlucht werd andermaal opgestart zonder degelijke marktstudie of grondige analyse van de behoeften van het Antwerpse bedrijfsleven. Het hoeft dan ook niet te verwonderen dat de bezettingsgraad vandaag uiterst klein is. Men kan dan ook met een zekere mate waarschijnlijkheid voorspellen dat ook deze lijn geen lang leven beschoren is. Hetzelfde geldt voor geplande vluchten naar Birmingham en Zürich¹⁹, waarop in Antwerpen niemand zit te wachten.

Blijft tenslotte de eventuele overname van de KLM-lijn naar Schiphol. KLM is met deze lijn gestopt omdat ze in de huidige context niet rendabel genoeg was, gegeven de bezettingsgraad en het alternatief van de HST. Los van het feit dat er geen enkele objectieve reden is, waarom VLM het eventueel beter zou kunnen doen, is er nog een bijkomend probleem: Door de slots-politiek van Schiphol is het hoogst onwaarschijnlijk dat VLM toestemming krijgt om deze lijn verder uit te baten.

VLM kan de rentabiliteit van de Antwerpse luchthaven niet verzekeren.

¹⁹ Virgin Express doekte eerder dit jaar de lijn Brussel-Zürich op omdat ze niet rendabel was (Financieel-Economische Tijd, 30 maart 2002)



Hoe zit het dan met het aantrekken van andere vliegtuigmaatschappijen? Mochten deze plannen hebben om vanuit België nieuwe bestemmingen aan te vliegen, dan zullen ze eerder aan Zaventem denken dan aan Antwerpen.

Zaventem is de regionale luchthaven van Antwerpen

Zaventem, DE Vlaamse luchthaven!

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 te gebruiken, kaderend in een algemene beleidsvisie op de ganse luchtvaart in Vlaanderen.

De Vlaamse Regering heeft begin 2002 al doordacht gehandeld door niet in het toenmalige DAT-avontuur te stappen. De regering deed er goed aan zich af te vragen of dit wel een van haar kerntaken en prioriteiten was. Ze heeft –niet meer dan logisch vooraleer te investeren- een businessplan geeist en heeft dit plan grondig bestudeerd vooraleer tot een besluit te komen. Het getuigt van een klare kijk hieraan vast te houden en niet blindelings onder druk van de federale regering en ongetwijfeld nog heel wat ‘Belgische’ instanties in een financieel avontuur te stappen.

Het is inderdaad niet vanzelfsprekend om na 11 september te investeren in luchtvaart. Dit geldt des te meer voor de overheid. Met geld van de belastingbetaler dient zorgvuldig omgesprongen. Dat verwachten de burgers terecht van hun regering. Er zijn andere prioriteiten voor de Vlaamse Regering en als er dan toch overwogen wordt te investeren in luchtvaart, dient dit aan volgende voorwaarden te voldoen:

1. Een nuttige, toekomstgerichte en economisch verantwoorde investering
2. Een strategische versterking van de Vlaamse belangen in de luchtvaart
3. Een zo laag mogelijke milieuhinder in het dichtbevolkte Vlaanderen.
4. Voordelen voor de Vlaamse burgers en economie

De luchthavenuitbater van Zaventem –BIAC- heeft na het wegvallen van Sabena grote financiële noden en met de nieuwe terminal is er heel wat ruimte om nieuwe vluchten aan te trekken. Met de privatisering van BIAC in het vooruitzicht moet de Vlaamse Regering hierin meestappen en zo de Vlaamse belangen in de uitbating van Zaventem veiligstellen en de participatie vergroten.

Er dient voor gezorgd dat er een rendabele en concurrentiële uitbating van Zaventem mogelijk blijft, want 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.

Tijdens deze crisis in de luchtvaartsector moet de Vlaamse Regering de vraag durven stellen of er nog voldoende toekomst is voor de regionale luchthavens, Deurne in het bijzonder.

Kan het dichtbevolkte Vlaanderen zich permitteren drie burgerluchthavens op zijn grondgebied te houden? Boven op het veiligheidsrisico en de onmiskenbare milieubelasting (vooral geluidshinder) van luchthavens in stedelijke agglomeraties komt hier nu het onzekere rendement van de Vlaamse investeringen. En wat is het economisch nut van drie luchthavens op zulke 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 verdere investeringen vast te leggen.

In Europese context gaat men naar concentraties van luchtvaartactiviteiten in grotere eenheden en op lange termijn mag Zaventem zelfs concurrentie verwachten van de geplande mega-luchthaven in Noord Frankrijk. Daar zijn alle internationale luchtvaartspecialisten het over eens. Het lijkt ons dan ook beter alle Vlaamse middelen nu al 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 mega-luchthavens Schiphol, London en Noord Frankrijk. Dit is een troef die we moeten uitspelen naar de toekomst toe.

Zaventem dient alle kansen te krijgen om zich tot zulke Euro-hub te ontwikkelen. De Vlaamse Regering moet nu reeds de nodige infrastructuurwerken plannen om de bereikbaarheid van de luchthaven te verbeteren. En dit zowel met de wagen als met de trein en HST. BIAC smeekt hier al jaren om. Dit hoort ongetwijfeld tot de kerntaken van de Vlaamse Regering. Dit komt zowel de Vlaamse occasionele luchthavengebruiker als de Vlaamse economie en de status van Brussel als Europese hoofdstad ten goede.

Het is een grote uitdaging en verantwoordelijkheid voor de Vlaamse Regering om werk te maken van de uitbouw van Zaventem als DE Vlaamse luchthaven. Hiervoor dienen alle middelen geconcentreerd te worden en dient het belang van regionale luchthavens herbekeken te worden.



De HST is het aangewezen vervoersmiddel voor korte en middellange afstanden binnen Europa

De HST is het ideale vervoermiddel voor korte en middellange afstanden. Enkele jaren geleden besliste Lufthansa reeds alle vluchten korter dan 400 km af te schaffen ten voordele van de HST.

In 2001 doekte Air France haar vluchten Brussel-Parijs op wegens de concurrentie van de Thalys en gaf zelfs de mogelijkheid aan haar klanten om in het HST-station van Brussel –Zuid in te checken voor vertrekken vanuit Parijs. Tegen de Thalys die de afstand klokvast overbrugt in minder dan 2 uur en dit met een frequentie om het uur is immers geen enkele lijnvlucht opgewassen.

Recent nog besliste KLM de vluchten Antwerpen-Amsterdam af te schaffen met dezelfde argumentatie.

Uit deze voorbeelden moge duidelijk blijken dat voor de korte en middellange afstanden in Europa is gekozen voor de HST, zeker vanwege de zakenman.

De regionale of zakenluchthavens moeten zich dus toeleggen op grotere afstanden. Maar ook daar is op sommige bestemmingen de HST een volwaardig alternatief aan het worden zoals blijkt uit het succes van de TGV naar het zuiden van Frankrijk.

De zakenman zal echter zijn keuze bepalen op basis van de aangeboden frequentie zodat hij maximale flexibiliteit heeft.

Bijgevolg, indien voor vliegverbindingen op langere Europese afstanden zou gekozen worden, zal de frequentie hoog moeten liggen.

Om dit rendabel te exploiteren zal men moeten concentreren om de gevraagde frequentie te kunnen leveren, in plaats van dezelfde bestemmingen onrendabel te verdelen over regionale luchthavens. Hiervoor is uiteraard Zaventem de beste keuze, zeker nu met zijn nieuwe Europese terminal.

Voor de zakenreiziger vanuit de Antwerpse metropool kan gedacht worden aan een incheckbalie in het Antwerpse HST-station. Van daaruit een snelle, betrouwbare en comfortabele treinverbinding naar Zaventem waar een uitgebreid aantal vluchten kan aangeboden worden. Is dit niet wat de zakenman wenst? Vanuit het centrum van Antwerpen ben je zo sneller in Zaventem dan met de taxi naar de luchthaven van Deurne.

Met andere woorden de regionale zakenluchthavens zoals Deurne zullen zich moeten concentreren op zakenvluchten met kleine privé-toestellen van “hoppende” zakenmensen. Hiervoor is echter de lengte van startbaan ruim voldoende en kunnen voor eventuele investeringen zeker geen overheidsmiddelen worden aangewend.