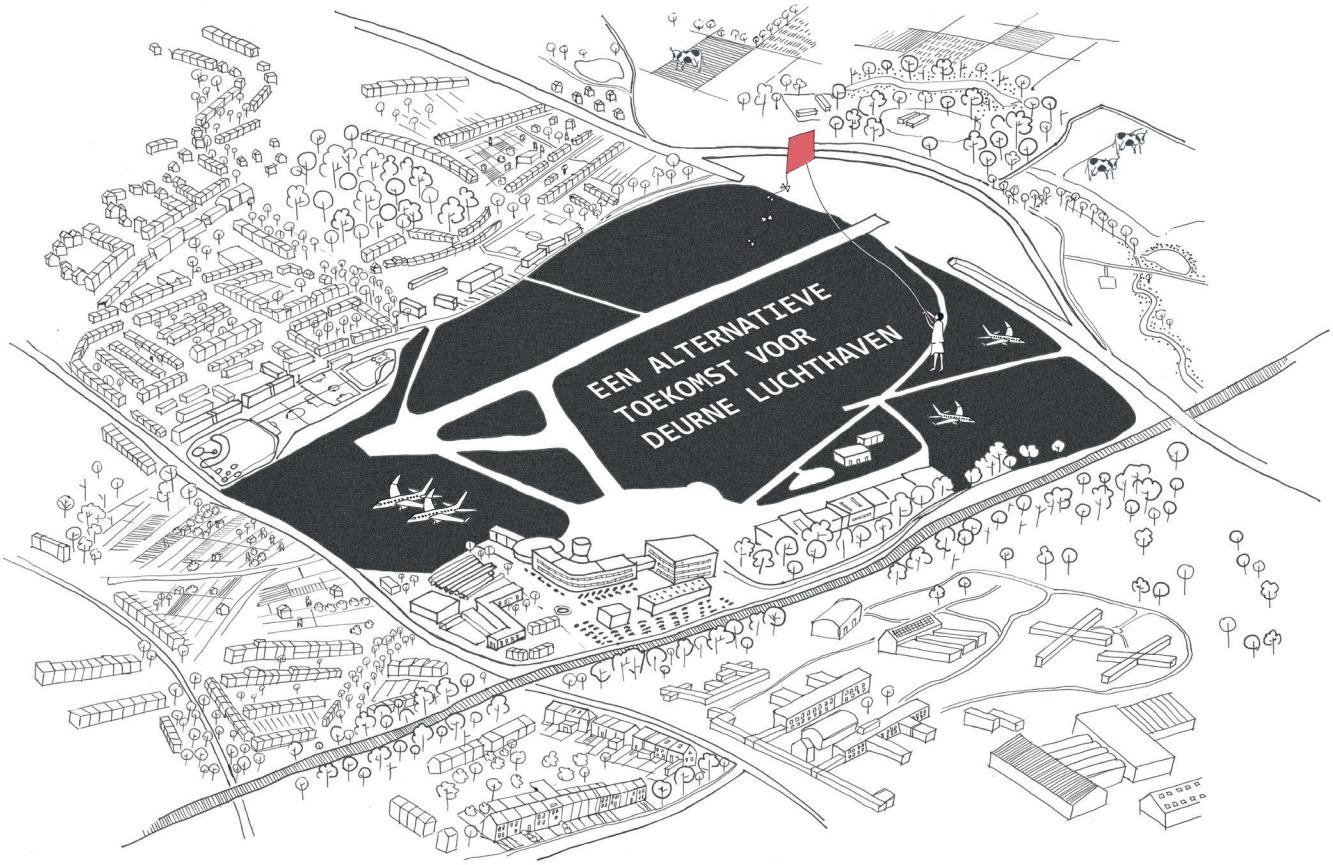
DEURNE LUCHTHAVEN:

EEN MANIFEST VOOR EEN ALTERNATIEVE TOEKOMST



© Goda Verikaite

endeavour

BURGERPLATFORM VLIEGERPLEIN ALTERNATIEF LUCHTHAVEN DEURNE

TIJD VOOR EEN OPEN DEBAT

De toekomst van de luchthaven van Deurne staat al een hele tijd ter discussie. Verschillende actiegroepen, experten, lokale politici en andere kritische stemmen stellen niet enkel de ligging van de luchthaven midden in een woonkern in vraag, maar ook de economische relevantie, gezien de nabijheid van Brussels Airport en de uitstekende treinverbinding. Zo waren er de laatste decennia verschillende golven van lokale protestacties, werd de geplande verlenging van de startbaan tegengehouden en ontwikkelden burgers in de jaren 70 zelfs een voorstel voor een heus park. Alle critici kaartten de problematiek aan vanuit verschillende invalshoeken, gaande van ecologie, over gezondheidsrisico's en geluidsoverlast tot de economische situatie. Burgerplatform Vliegerplein verenigde een aantal actiecomités onder één noemer en wil een nieuwe impuls geven voor een breed maatschappelijk debat over een alternatieve toekomst voor Deurne Luchthaven.

Gaandeweg veranderde deze liefde voor de luchtvaart in een fixatie om Antwerpen te doen uitgroeien tot een nationale, commerciële luchthaven.

In het verleden sprak de luchtvaart tot de verbeelding en toonde een blik op de toekomst. In Antwerpen was het niet anders toen het toenmalige Wilrijkse Plein vele mensen op de been bracht voor dit nieuwe spektakel. Onder impuls van enkele lokale oorlogshelden en de vliegtuigbouwers Stampe en Vertongen, werd de luchthaven in Deurne een feit. Gaandeweg veranderde deze liefde voor de luchtvaart in een fixatie om Antwerpen te doen uitgroeien tot een nationale, commerciële luchthaven. Reeds vanaf de jaren 60 bleek deze plek weinig geschikt voor commerciële luchtvaart. Desondanks bleven sommige lokale politieke stemmen zich inzetten voor het behoud. Op hetzelfde moment werd ook de zin van regionale luchthavens in vraag gesteld. Zo schreef minister van verkeerswezen Bertrand reeds in 1963: "De Antwerpse luchthaven heeft geen toekomst en zelfs geen handelsbelang". Het is een verhaal van verschillende pogingen om de luchthaven in leven te houden, ondanks de vele commerciële klappen die Deurne Airport doorheen de jaren te verduren kreeg, en de vele adviezen voor een uitdoofscenario. Een constante was en is er wel: de overheid – eerst federaal en dan Vlaams – bleef belastinggeld toesteken in de hoop het tij te doen keren.

Op 5 oktober 2018 organiseerde Vliegerplein Burgerplatform in samenwerking met studiebureau Endeavour een workshop met een diversiteit aan experten en aansluitend een publiek debat over een mogelijke alternatieve toekomst voor deze plek. We willen met dit manifest het debat dat we toen hebben geïnitieerd verderzetten. Hiermee willen we reageren op een gebrek aan kennis en publiek besef over de problematiek van de luchthaven en wijzen op de kansen die deze plek kan bieden voor zowel stad als rand. Op deze manier willen we de uitdaging hoger op de politieke agenda zetten en een hoognodig publiek debat aanzwengelen. Dit manifest is een positieve uitnodiging, een startpunt om met burgers, experten, private bedrijven, andere lokale stakeholders en de overheid in gesprek te gaan. Het is een oproep tot een constructieve dialoog, met alle betrokken partijen.

Dit manifest is een positieve uitnodiging, een startpunt om met burgers, experten, private bedrijven, andere lokale stakeholders en de overheid in gesprek te gaan.

In dit manifest vliegen we de problematiek aan vanuit verschillende invalshoeken. Daartoe verwerkten we de resultaten van de workshop op 5 oktober en gingen we verder in gesprek met verschillende experten over een alternatieve invulling van de luchthaven. Allereerst kaderen we deze uitdaging binnen het brandend actuele klimaatdebat, gekoppeld aan de ecologische impact van (regionale) luchtvaart binnen een rechtvaardig en duurzaam mobiliteitssysteem. Daarna zoomen we in op de site van Deurne, met een pleidooi voor het strategisch belang en de potenties van deze bijzondere plek als schakel tussen stad en buitengebied. Tot slot bieden we een open doorkijk naar mogelijke alternatieve toekomsten voor de site. We onthullen geen 'plan' maar duiden een aantal toekomstbeelden, als prikkel om in gesprek te gaan, om te doen dromen over wat deze plek zou kunnen betekenen voor stad en rand. We brengen een wervend verhaal op twee schalen: stad en regio. En in twee richtingen: van stad naar buitengebied en andersom.

DE TOEKOMST VAN DE LUCHTVAART

Midden jaren 40 brak er een nieuw tijdperk aan voor de luchtvaart. Het vliegtuig transformeerde van bommenwerper naar het absolute symbool voor vrijheid, modernisme, globalisering en daarmee ook de vereniging tussen wereldnaties. Burgervluchten werden gestimuleerd door het Chicago-verdrag waarin o.a. kerosine werd vrijgesteld van belastingen. Dit verdrag vormde ook de basis van de ICAO of de International Civil Aviation Organization, die verantwoordelijk is voor de principes en standaarden van onze internationale luchtvaart.

Vandaag, 2019, meer dan 70 jaar na de transformatie van de luchtvaart, worden vliegtuigen opnieuw gelinkt aan een - ditmaal metaforische – bom.

Vandaag, 2019, meer dan 70 jaar na de transformatie van de luchtvaart, worden vliegtuigen opnieuw gelinkt aan een - ditmaal metaforische – bom. Een tijdbom die dreigt te exploderen in het kloppend hart van onze wereld: het klimaat. Onze oproep sluit zich aan bij concepten zoals 'flying shame' of 'vliegschaamte', 'flying-less'-petities, manifesten zoals 'Stay grounded', het invoeren van een duurzamer reisbeleid zoals dat van de UGent, de opkomst van burgerbewegingen zoals Vliegerplein en uiteraard ook de klimaatmarsen. Allemaal oproepen voor een hoognodige mentaliteits- en beleidsverandering.

De sluiting van de luchthaven van Deurne kan een betekenisvolle en verantwoorde stap zijn in de transitie naar een duurzamer, holistisch en rechtvaardig mobiliteitssysteem.

In dit manifest willen we voornamelijk stilstaan bij de toekomst van korte afstandsvluchten. Onder meer door het in vraag stellen van de luchthaven van Deurne, die van zakenluchthaven uitgegroeid is tot een toeristische uitvalbasis voor Europese lage kosten-vluchten. De sluiting van de luchthaven van Deurne kan een betekenisvolle en verantwoorde stap zijn in de transitie naar een duurzamer, holistisch en rechtvaardig mobiliteitssysteem.

De luchtvaart boomt verder: tegen 2030 verwacht ICAO een verdubbeling van het aantal passagiers t.o.v. 2015. De grote contradictie binnen de huidige luchtvaart is een hoge milieu-impact versus lage prijzen. Starten vanuit een 'level playing field' voor mobiliteit houdt redelijkerwijze het belasten van de luchtvaart in. Pas dan kunnen transportmogelijkheden op rechtmatige wijze worden vergeleken en wordt vliegen meteen een stuk minder interessant. De maximumcapaciteit van luchthavens wordt vandaag hoofdzakelijk bepaald aan de hand van geluidslimieten. De uitstoot van CO2 wordt zelfs niet in rekening gebracht. We zijn niet blind voor de groei van 'wereldburgers' en begrijpen de nood aan mondiale mobiliteit. We stellen wel dat investeren in regionale luchtvaart geen zin heeft, gezien de mogelijkheden voor alternatieve en duurzamere mobiliteitsnetwerken. Denk daarbij aan het investeren in een betaalbaar en performant treinnetwerk, of 'flying by train', wat reeds gebeurt tussen Brussel, Parijs en Londen. Zo is het frappant dat de Eurostar geen halt houdt in Antwerpen.

We zijn niet blind voor de groei van 'wereldburgers' en begrijpen de nood aan mondiale mobiliteit.

De tijd is rijp om alle stemmen te verenigen en te concretiseren in een beleid dat Vlaanderen overstijgt en minimum op Europees niveau luchtvaart grondig integreert in het klimaatbeleid. Dit manifest sluit zich aan bij de rationele vraag voor een mobiliteitstransitie naar een sociaal en economisch rechtvaardig Europees vervoerssysteem.

EEN STRATEGISCHE PLEK

Naast het feit dat de discussie rond het voortbestaan van de luchthaven van Deurne gekaderd moet worden in een breder debat rond de toekomst van de luchtvaart, willen we in dit manifest de enorme potentie van deze plek benadrukken vanuit verschillende invalshoeken.

EEN WANKEL ECONOMISCH VERHAAL

Een debat over Deurne Airport kunnen we uiteraard niet losmaken van zijn economische context. Sinds 2014 wordt de luchthaven bestuurd onder een samenwerkingsvorm tussen een publieke en private partij. De infrastructuur en het onderhoud gebeuren door een publieke Luchtvaart-ontwikkelingsmaatschappij, in het leven geroepen door de Vlaamse overheid. De uitbating gebeurt door het Franse private bedrijf Egis onder een concessie-overeenkomst die loopt tot 2039. Deze samenwerkingsvorm heeft in de aanloop geleid tot een groei van het aantal passagiers, voornamelijk via toeristische vluchten. Toch blijken vele lijnen niet rendabel, met een hele lijst van opgeheven vluchten tot gevolg. Ook de uitbating van de luchthaven is niet rendabel: Egis maakt tot nu toe, de substantiële overheidssubsidies buiten beschouwing gehouden, jaar na jaar verlies. Volgens economische wetmatigheid is de luchthaven van Deurne niet meer relevant. De onbalans tussen de onderhoudskosten van de infrastructuur en het rendement van de luchthaven tonen dit aan. Bovendien is er momenteel de dreiging van een onderzoek voor de luchthaven door de Europese Commissie. Die moet beslissen of het Vlaamse belastinggeld, dat jaar na jaar geïnvesteerd wordt in de luchthaven onder de vorm van zowel investerings- als exploitatiesubsidies, geen onrechtmatige staatssteun is. Ook wordt de door voorstanders van de luchthaven beleden "reden van bestaan" als zakenluchthaven steeds meer in vraag gesteld. Recente cijfers tonen aan dat het belang van zakenvluchten consequent afneemt. In 2017 vormde het aantal zakenmensen die vlogen van en naar Antwerpen nog maar 6% van het totale aantal passagiers. Samen met het verdwijnen van zijn gevestigde identiteit als zakenluchthaven, verdwijnt mede de fundering van het bestaan van de luchthaven van Deurne.

Volgens dezelfde voorstanders zou de luchthaven een motor voor tewerkstelling zijn. Een recent onderzoek naar de tewerkstellingscijfers van alle op de site gevestigde bedrijven, via de kruispuntbank en de balanscentrale van de Nationale Bank, toont echter aan dat de tewerkstelling van de luchthaven zelf vandaag eerder marginaal is. Dit zeker na de recente vereffening van VLM Airlines. Bovendien bestaat een groot gedeelte van de tewerkstelling uit publieke functies (Skeyes-Belgocontrol, politie, douane, brandweer), die sowieso een apart statuut hebben en vlot op een andere plaats kunnen ingezet worden.

EEN ENORME ECOLOGISCHE POTENTIE

De luchthaven is gelegen op een belangrijk schakelpunt tussen de stad en de groene rand rond Antwerpen. Naast het Ter Rivierenhof is het één van de laatste overgebleven open ruimtes die ingezet kan worden als deel van een stevige groene ruggengraat. Een plek met als potentie een nieuwe ecologische verbinding te zijn. Een blik op de kaart toont een aantal groene vingers (de Oude Landen, groendomein Rivierenhof, de Luchthaven met uitlopers richting Vremde, parken in de driehoek Berchem-Wilrijk-Kontich en de Hobokense Polder), met de luchthaven van Deurne als grootste. Wat een groene vinger lijkt te zijn op de kaart vormt vandaag een barrière in het landschap. De luchthavensite is nu een ontoegankelijke, omheinde plek die zijn omgeving de rug toekeert.

Groene vingers zorgen voor de hoognodige klimaatadaptatie in de stad, zowel naar verkoelende luchtstromen als wateropvang toe. Het zal in de toekomst van essentieel belang zijn om deze zones te vrijwaren en de zachte ruggengraat van de stad te beschermen. Daarnaast tonen historische kaarten hoe de plek een belangrijke rol speelde in waterhuishouding en waterbuffering. Verder is de site een poort naar de fortengordel van Antwerpen, die tot op vandaag nog onderondekt blijft. Nochtans bestaat al lang de ambitie om de forten te verbinden via een recreatieve route. Het is een plek die de band tussen de stad en het buitengebied kan herstellen, en ruimte biedt voor groenbeleving en publieke functies.

EEN HEFBOOM VOOR STADSONTWIKKELING

Antwerpen groeit en breidt uit, en de stad beseft dat deze groei voor een groot deel zal moeten worden opgevangen in de 20ste-eeuwse stadsgordel. Met name in het verstedelijkte gebied buiten de ring, en dus ook in Deurne. Dit moet samengaan met het realiseren van heel wat nieuwe, kleinere centrale plekken waar verschillende publieke functies samenkomen en die kwalitatief verbonden zijn met de stad via duurzame vervoersmodi. Kortom, de verstedelijkte rand moet enerzijds dynamischer worden en anderzijds beter verbonden zijn met het centrum van de stad. De omgeving rond de luchthaven toont zich in verschillende analyses als een mogelijke sleutelplek voor het creëren van een lokaal centrum, met nieuwe voorzieningen en functies.

De 20ste-eeuwse uitbreiding van de stad werd bepaald vanuit infrastructuur en gekenmerkt door wildgroei. Het is hoog tijd voor een nieuw paradigma waarin de stad wordt bedacht vanuit bestaande blauwgroene netwerken. De luchthavensite, als groene vlek op de kaart, kan een voorbeeldrol innemen in het 21ste-eeuwse stedenbouwkundig verdichtingsvraagstuk. Wanneer we verdichten en persoonlijke ruimte opgeven ontstaat er een nood aan meer en betere gemeenschappelijke open ruimte en plekken met een publiek programma en faciliteiten. Deze site kan de zone worden waar we net die balans van opgeladen groene publieke ruimte willen creëren als tegengewicht tegen de grijze stadskern.

EEN SCHAKEL IN EEN DUURZAAM MOBILITEITSSYSTEEM

De tijden waarin de luchtvaart het absolute symbool was voor vrijheid, modernisme en 'de toekomst' zijn intussen lang vervlogen. Daarom wordt het tijd dat rationele argumenten en overwegingen voorrang krijgen op diepgewortelde nostalgie en de fixatie dat een stad als Antwerpen 'zijn luchthaven nodig heeft om te kunnen meespelen'. Binnen een straal van 100km rond Antwerpen liggen, naast de luchthaven van Deurne, minstens 5 andere luchthavens (Brussels Airport, Charleroi Airport, Kortrijk-Wevelgem, Eindhoven Airport, en Rotterdam Airport). Verder is er een directe treinverbinding tussen Antwerpen Centraal en Brussels Airport, wat een gegarandeerde reistijd betekent van amper 31 minuten. Bovendien is er ook een directe verbinding met Schiphol en, mocht de Eurostar in Antwerpen halt houden, is ook Londen op een duurzame manier bereikbaar.

Een duurzamer reisbeleid als onderdeel van een holistisch klimaatbeleid is dan ook een prioriteit. Waarin de focus verschuift van luchtvaart naar een duurzaam trein- en busnetwerk waar Antwerpen zich op kan enten. Een nieuwe toekomst voor de luchthavensite kan de verbinding tussen de districten rond de stad mee opnemen in zijn verhaal. Verder bevindt de luchthaven van Deurne zich op een strategische locatie wat de mogelijkheid biedt een sleutelrol te spelen in een duurzaam zacht vervoerssysteem, dat zicht richt naar fietsers en voetgangers. Dit door een continuïteit te creëren in de concentrische as tussen de verschillende districten, en het werken aan een nieuwe ruggengraat tussen het stadscentrum en het buitengebied.

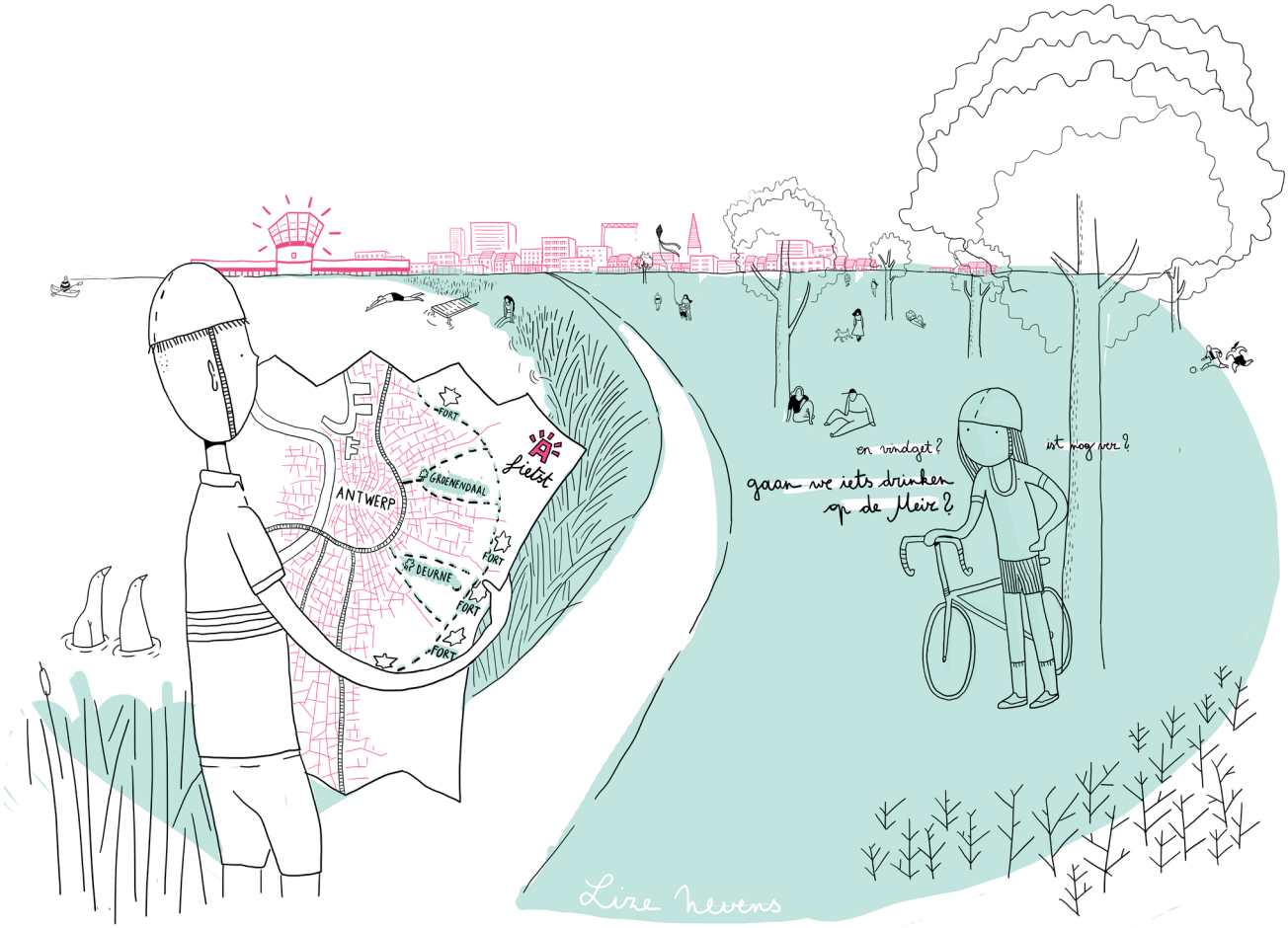
EEN BLIK OP DE TOEKOMST

Vanuit de lucht is Deurne Airport vandaag een grote groene vlek op de kaart van Antwerpen, beschermd tegen versnippering en verkaveling door zijn barrières. Een groene troef nabij het stadscentrum van Antwerpen die vandaag weliswaar zijn omgeving de rug toekeert. Een aaneengesloten ruimte van deze schaal op een strategisch belangrijke plek is nog zelden te vinden in ons versnipperde Vlaamse landschap. Daarom moeten we nu al, pro-actief de lijnen uitzetten voor een sterk concept zodat de plek zichzelf kan wapenen tegen kapers van de open ruimte. We willen, samen met de Antwerpenaren en bewoners van de rand op zoek gaan naar de juiste motor en de nodige partners om een wervend toekomstperspectief op te bouwen voor deze belangrijke plek.

Het is daarbij een troef dat deze plek van 190 hectare nog steeds in handen is van één enkele speler: de Vlaamse Overheid. De waarde van het gebied als groene ruimte wordt geduid in het Gewestplan en het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, waarop de luchthavensite is ingekleurd als parkzone met nabestemming bos en groene ruimte. We willen samen een wervend verhaal schrijven over creatieve alternatieven voor deze bijzondere plek. Een verhaal op twee schalen - stad en regio - en in twee richtingen - van stad naar buitengebied en andersom.

EEN OPEN LANDSCHAP MET PLAATS VOOR WATER

De luchthaven biedt zich aan als nieuwe 'groene vinger' die de groene rand verbindt met de stad: via de toekomstige overkapte ring, over het huidige luchthaventerrein, recht naar Fort 3 en de achterliggende open ruimte. Zo wordt de luchthavensite een poort naar het landschap en een belangrijke ademruimte in de verstedelijkte rand rond Antwerpen. Een essentieel puzzelstuk om de verloren relatie tussen stad en landschap te herstellen. Een ecologische corridor die een belangrijke natuurlijke verbinding vormt.

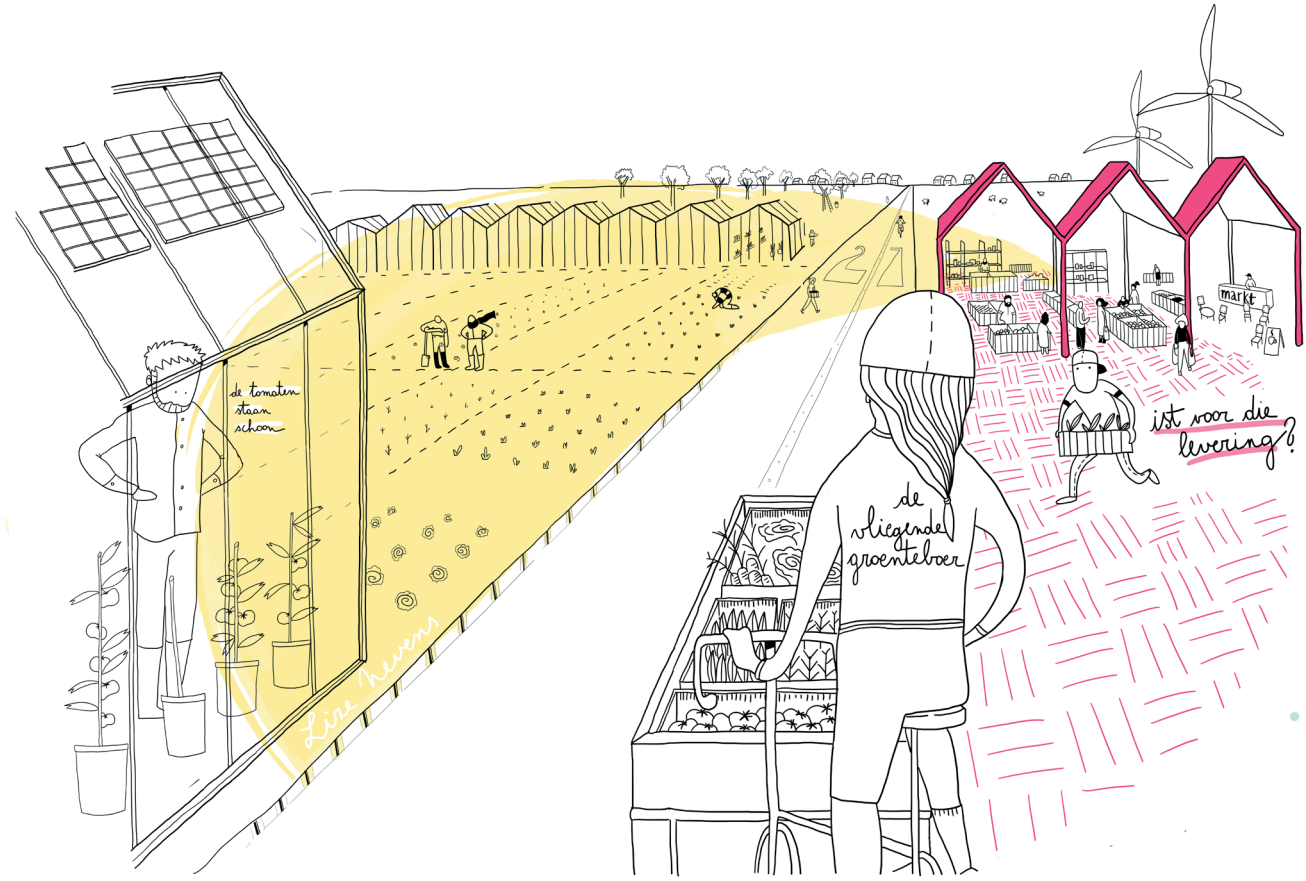


Dit creëert de kans te zoeken naar een bijzondere landschapsbeleving, op een ongedwongen manier, waar recreatie en ecologische waarden in balans zijn. Een open landschap leent zich bovendien ook perfect voor een zacht transportnetwerk voor fietsers en voetgangers rondom de stad, maar ook tussen stad en buitengebied.

Er is geen nood aan een nieuw provinciepark volgens de wetten van de 20e-eeuwse landschapsarchitect. We denken aan een nieuw soort landschap, een 21e-eeuwse landschap, dat vertrekt vanuit het water- en groenverleden van de plek. De momenteel ingebuisde Luysbeek die dwars doorheen de luchthavensite loopt, maakte voor WOII deel uit van een terreindepressie die dienst deed als wateropvang zone. Deze plek kan teruggeven worden aan het water voor wateropvang, waterbeleving en waterrecreatie. Het 21e-eeuws park vraagt niet om een strenge afbakening, maar is net groter als de site door een integratie van het achterliggende landschap, over Borsbeek, Mortsel (Gasthuishoevenlandschap) tot in Boechout en Vremde. Deze grotere figuur kan het verhaal van een stadsregio vertellen.

EEN PRODUCTIEVE PLEK

De site biedt een unieke kans om als productief landschap ingezet te worden. Als we durven dromen kan het bijvoorbeeld een plek zijn die ruimte creëert voor onder andere stedelijke voedselproductie met serres, velden en een lokale groetenmarktplaats. Er is ruimte voor een zonneveld, dat groene energie levert aan de omwonenden. We willen streven naar een zelfonderhoudend landschap, een bron voor nieuwe tewerkstelling, wat mogelijk moet zijn met de multifunctionele potentie die de site in zich draagt. We denken hierbij aan een brede waaier van gebruikersgroepen die samen werken aan een creatief opgeladen landschap dat vraagt om nieuwe coalities.

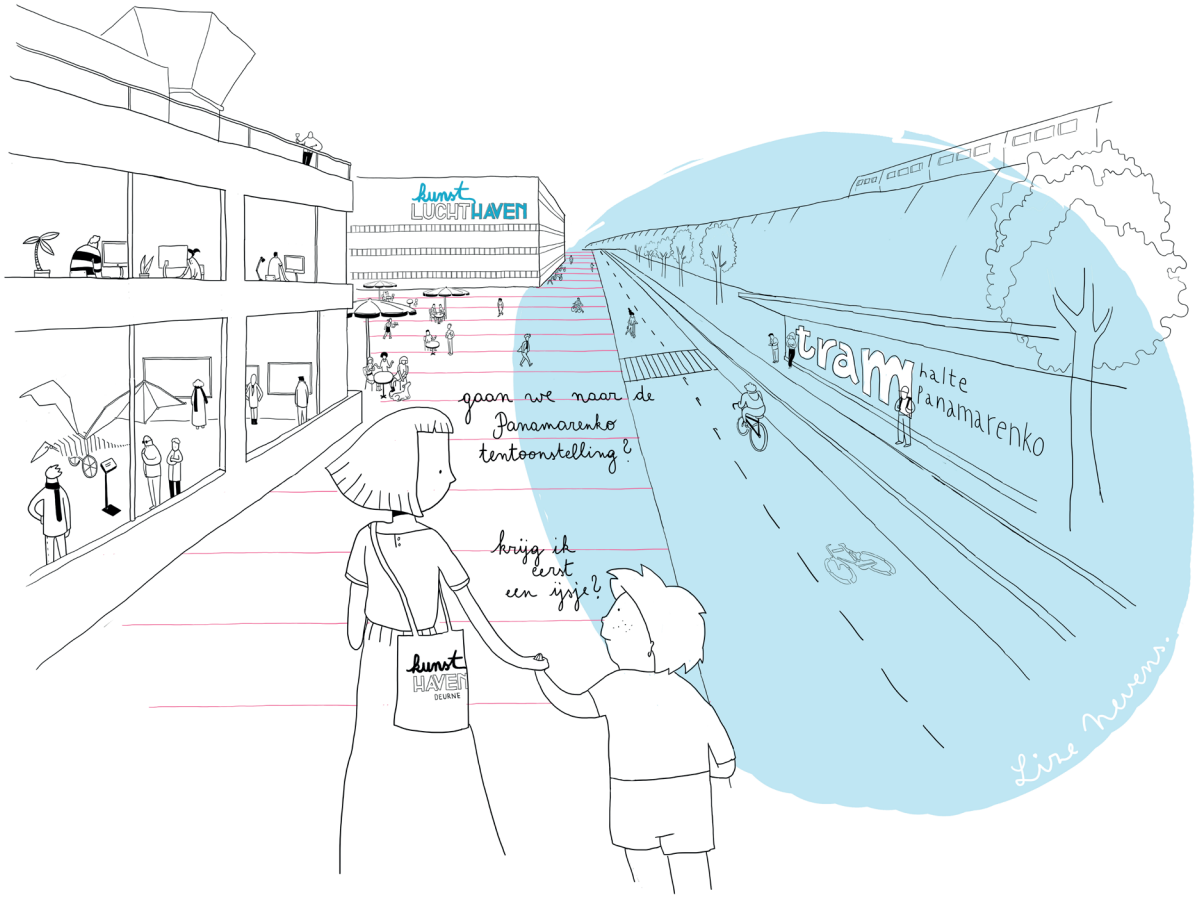


EEN LEVENDIGE PLEK

De luchthaven die sinds 1923 onderdeel is van de stedelijke agglomeratie en inmiddels grotendeels omsloten is door de stad, is een plaats met geschiedenis. De waardevolle elementen van het rijke luchtvaartverleden vragen dan ook om in de verf gezet te worden. Het modernistische luchthavengebouw behoort immiddels tot ons bouwkundig erfgoed. Het is een herkenbaar beeld dat de basis kan vormen om een nieuwe plek met aantrekkingskracht te creëren, waar Deurne nood aan heeft. Zo ontstaat er ruimte voor een nieuwe publieke functie naast het bestaande Stampe-Vertongen museum: een culturele plek of een multifunctionele hal, de mogelijkheden zijn talrijk. En waarom niet: een Panamarenko-museum. Het voorplein kan zich dan weer vormen tot een hub voor de tram, bus en fiets.

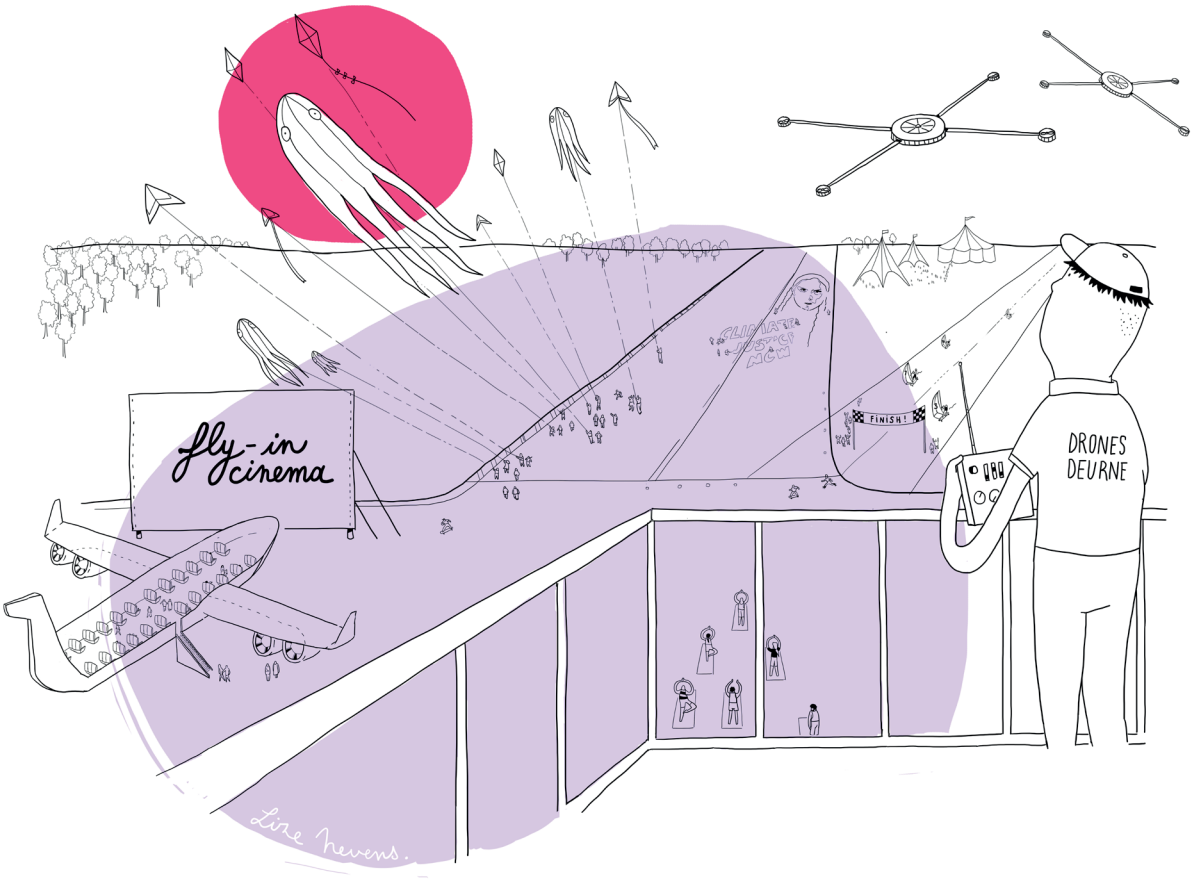
EEN PLAATS VOOR EXPERIMENT

Er is nood aan plaatsen voor experiment in en nabij de stad. We denken aan een gemeenplaats waar ruimte wordt gecreëerd voor burgerinitiatief, om te experimenteren met het 'commons' idee en na te denken over welke ruimte een stad nodig heeft. Uiteraard spreekt Tempelhof in Berlijn hierbij tot de verbeelding. Een experimententerrein voor bijvoorbeeld nieuwe technologieën, zoals een energiepark, of de volgende generatie 'luchtvaart'. Denk hier bijvoorbeeld aan een opleidingscentrum voor drones, maar ook aan de uitbouw van nieuwe hoogtechnologische vliegsimulatoren, waar leerling-piloten hun theoretische opleiding in gecontroleerde omstandigheden aan de grond kunnen uittesten.



SAMEN AAN DE SLAG

Dit manifest is een uitnodiging om het gesprek aan te gaan, te durven dromen over een nieuwe toekomst. Op een open en productieve manier, samen met de directe betrokkenen en de bredere stadsregio. Door te durven dromen op een kritische en constructieve manier over wat een stad duurzaam maakt en door te ontwerpen met flexibiliteit en de veranderende noden in de stad in het achterhoofd kan deze plek een meerwaarde bieden voor stad en buitengebied en zijn diversiteit aan bewoners. Dit is een historische kans die we immers niet zomaar mogen laten voorbijgaan. De ideeën die we hierboven aanreiken staan niet in steen gebeiteld, maar willen vooral inspireren, en zo veel mogelijk mensen enthousiasmeren om samen na te denken over wat een fantastische plek kan worden.



ONS NETWERK

TEAM

Vliegerplein, https://vliegerpleinburgerplatform.com/

Endeavour, https://endeavours.eu/
Devos Tim, **Desmet Maarten, De Blust Seppe**, **Van Hoof Jan, De Maeyer Jonas, Vandevoorde Jakob, Deprez Elodie, Denoo Jan**

Nevens Lize, illustratrice

EXPERTS

Looman Wouter, bestuurslid Stichting Landelijk Burgerberaad Luchtvaart (Nederland; lbbl.nl)

De Blust Geert, Universiteit Antwerpen, Faculteit Ontwerpwetenschappen, Onderzoeksgroep voor Stadsontwikkeling

Tritsmans Marc, milieuambtenaar

Leinfelder Hans, docent ruimtelijk beleid aan KU Leuven-Faculteit/ Departement Architectuur

Verbruggen Aviel, prof.dr. emeritus University of Antwerp

Hubeau Bernard, Prof. Faculteit Rechten en Faculteit Sociale Wetenschappen Universiteit Antwerpen, Voorzitter Grootouders voor het Klimaat Voorzitter Vlaamse Woonraad, Bewoner van de stad Mortsel

Van den Broeck Pieter, prof. Architectuur KuLeuven

Rombaut Erik, Ass. Prof. em. ecologie en milieukunde, KULeuven, faculteit Architectuur, campus Sint-Lucas Gent/Brussel

Gillaert Piet, Boekenberg Deurne

ORGANISATIES

Zomer Zonder Vliegen, http://zomerzondervliegen.be/

Climate Express, http://climate-express.be/

Jeugdbond voor Natuur en Milieu, https://www.jnm.be/

Bond Beter Leefmilieu, https://www.bondbeterleefmilieu.be/

DROOM JIJ OOK VAN EEN ALTERNATIEVE TOEKOMST VOOR DE LUCHTHAVEN VAN DEURNE?

Onderschrijf ons manifest op MANIFESTDEURNELUCHTHAVEN.ORG