



## PERSBERICHT

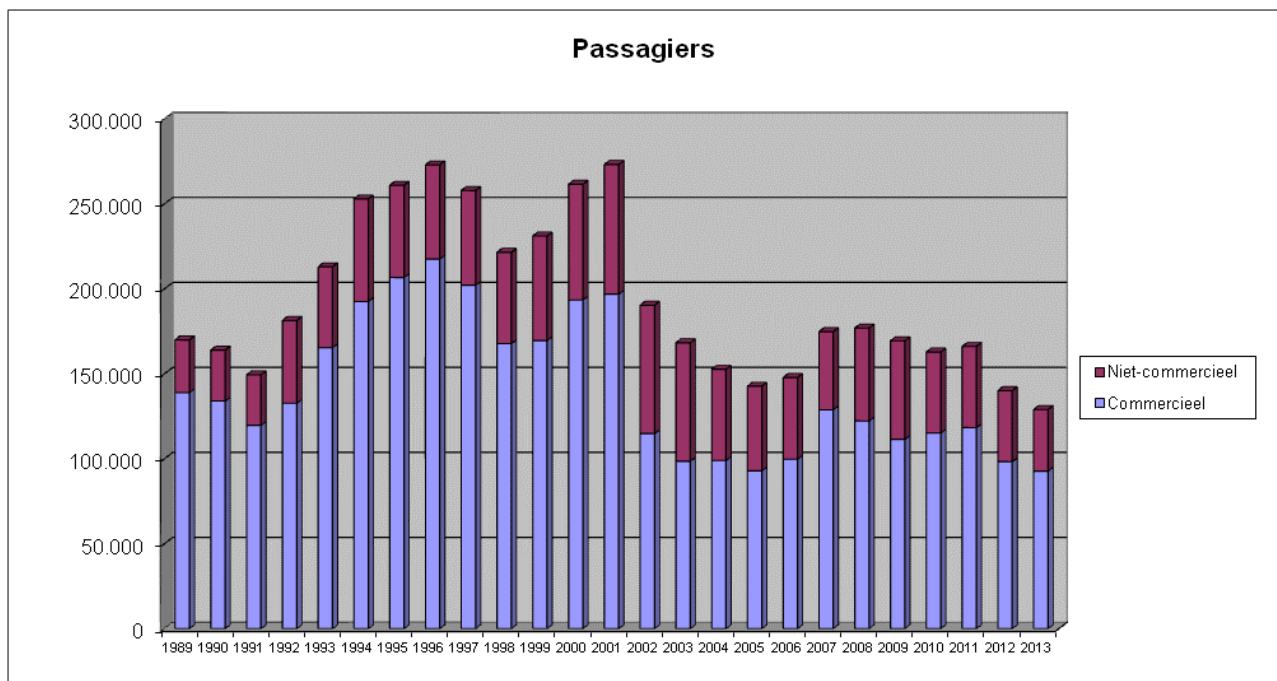
### Luchthaven Deurne: zwakste cijfers in 30 jaar

Passagiersaantal bereikt nooit geziene dieptepunt  
Luchtvaartmaatschappijen geven er de brui aan wegens gebrek aan passagiers  
Nieuwe exploitatieformule brengt een meerkost voor de belastingbetaler van  
minstens 1,4 miljoen €/jaar  
Onder deze omstandigheden haalt de luchthaven haar 100<sup>ste</sup> verjaardag niet

De Luchthaven Deurne vierde vorig jaar haar 90<sup>e</sup> verjaardag<sup>1</sup> in mineur: het totale passagiersaantal daalde tot een nooit gezien dieptepunt en de bodemloze financiële put raakt maar niet gedempt. De Vlaamse overheid moest dan ook in 2013 opnieuw bijna 5 miljoen € belastinggeld bijpompen. In 2013 werd ook een nieuwe concessieovereenkomst getekend met het Franse Egis Projects SA. Maar in plaats dat dit financieel solas zou bieden, moest het Rekenhof al in december vaststellen<sup>2</sup> dat deze constructie de belastingbetaler jaarlijks opnieuw bijkomend 1,4 miljoen € zal gaan kosten. Hoog tijd dus voor een kritische analyse.

#### Passagiersaantal verder teruggevallen tot laagste niveau in 30 jaar

In 2013 verwerkte de luchthaven in totaal minder dan 137.000 passagiers, alweer een daling t.o.v. 2012 (140.139 passagiers). Hiermee wordt de dalende trend, die zich sinds 2001 heeft ingesteld, verder bestendigd en valt het passagiersaantal terug tot onder het niveau van begin jaren '80 van vorige eeuw. Na 30 jaar aanmodderen is men dus geen stap verder geraakt!



Bron: Statistische Jaarboeken Luchthaven Antwerpen

<sup>1</sup> Begin 1923 werden de vliegactiviteiten aan het Wilrijkse Plein stopgezet en overgebracht naar een nieuwe locatie bij het Boekenbergpark en op 25 mei 1923 werd de luchthaven (aérogare) officieel geopend

<sup>2</sup> Verslag van het Rekenhof over de aanstelling van een exploitant voor de luchthavens Oostende-Brugge en Antwerpen, ingediend 12 december 2013



### **Luchtvaartmaatschappijen geven er één voor één de brui aan**

De Britse luchtvaartmaatschappij BMI Regional, één van de 2 nog overblijvende carriers met lijnvluchten vanuit Deurne, hield het na een jaar voor bekeken: op 29 november 2013 vertrok de laatste lijnvlucht naar Manchester met stille trom en kwam een einde aan de zoveelste vruchteloze poging om nieuwe bestemmingen te lanceren<sup>3</sup>. De enige lijnvlucht die vandaag nog overblijft is deze van City Jet (ex-VLM) naar London City. Maar ook deze lijn kampt met lage bezettingsgraden, waardoor een rendabele exploitatie moeilijk blijft. City Jet zit dan ook met problemen en werd mede daarom onlangs door moedermaatschappij Air France-KLM in de etalage gezet<sup>4</sup>.

### **Luchthaven overleeft enkel dankzij gulle subsidiëring: per passagier heen en terug legt de belastingbetaler ruim 70 € toe**

De luchthaven Deurne is al jaren structureel verlieslatend. De totale inkomsten van de luchthaven dekken amper 36% van de uitgaven<sup>5</sup>. Om het verschil goed te maken moet de belastingbetaler jaar na jaar steeds grotere bedragen bijpassen. Zo zal de Vlaamse overheid voor 2013 opnieuw bijna 5 miljoen € aan investerings- en exploitatiedotatie moeten ophoesten. Omgerekend naar het aantal passagiers in 2013 bedraagt dit 73 € per retourticket<sup>6</sup>. Of hoe de modale belastingbetaler uiteindelijk de vliegverplaatsingen van een beperkte aantal zakelijke reizigers en sportvliegers subsidieert.

### **Nieuwe concessieovereenkomst is een farce: kosten voor de belastingbetaler, baten voor de privé**

Op 19 juli 2013 hechtte de Vlaamse Regering haar goedkeuring aan een concessieovereenkomst, waarbij de exploitatie van de luchthaven voor 25 jaar wordt toevertrouwd aan het Franse Egis Projects. Rond de exacte contractuele bepalingen van deze overeenkomst hing een dusdanige waas van geheimdoenerij dat enkele Vlaamse parlementsleden zich uiteindelijk tot het Rekenhof moesten wenden voor meer duidelijkheid en openheid. Dit laatste liet er niet veel gras over groeien en kwam begin december met een duidelijke stellingname: niet enkel zal de nieuwe constructie (LOM/LEM) de belastingbetaler jaarlijks opnieuw gemiddeld 1,4 miljoen € extra gaan kosten, maar hij draagt ook (een groot deel van) het exploitatierisico als het slecht mocht gaan. Egis heeft zich dus goed ingedekt: als het slecht gaat (het meest waarschijnlijke scenario) dan betaalt de belastingbetaler het gelag. Mocht er onverhoopt toch nog enig batig saldo zijn, dan is het voor de privé-partner.

### **Conclusie: toekomstvooruitzichten blijven weinig rooskleurig**

Deurne blijft kampen met een immens probleem: de "catchment area" is veel te klein en daardoor is er een structureel gebrek aan passagiers. Onder deze omstandigheden denken luchtvaartmaatschappijen 2 maal na alvorens een nieuwe lijn op te starten. Zeker met Zaventem, dat bovendien ook volop inzet op lagekostenmaatschappijen, zo vlakbij. Alle recente "indianenverhalen" i.v.m. nieuwe verbindingen zijn dan ook gebaseerd op "wishful thinking" eerder dan op zakelijke analyse. Kortom: als "point-to-point" luchthaven heeft Deurne weinig overlevingskansen en men moet zich dan ook steeds meer de vraag beginnen stellen of de luchthaven vandaag nog wel echt bedrijfseconomisch relevant is.

Einde persbericht

Voor verdere toelichting: Bert Leemans, woordvoerder Verlenging Nooit vzw (0476 520 577)

<sup>3</sup> De vlucht naar Manchester was al eens eerder gestopt en dan door BMI opnieuw opgestart. Daarnaast waren er de jongste jaren pogingen naar Genève, Praag en Frankfurt, die alle werden stopgezet wegens gebrek aan passagiers

<sup>4</sup> De Tijd, 21-12-2013

<sup>5</sup> Jaarrekening Luchthaven Antwerpen 2011-2012

<sup>6</sup> 5 miljoen € gedeeld door 137.000 passagiers per enkele reis