



Verlenging Nooit vzw

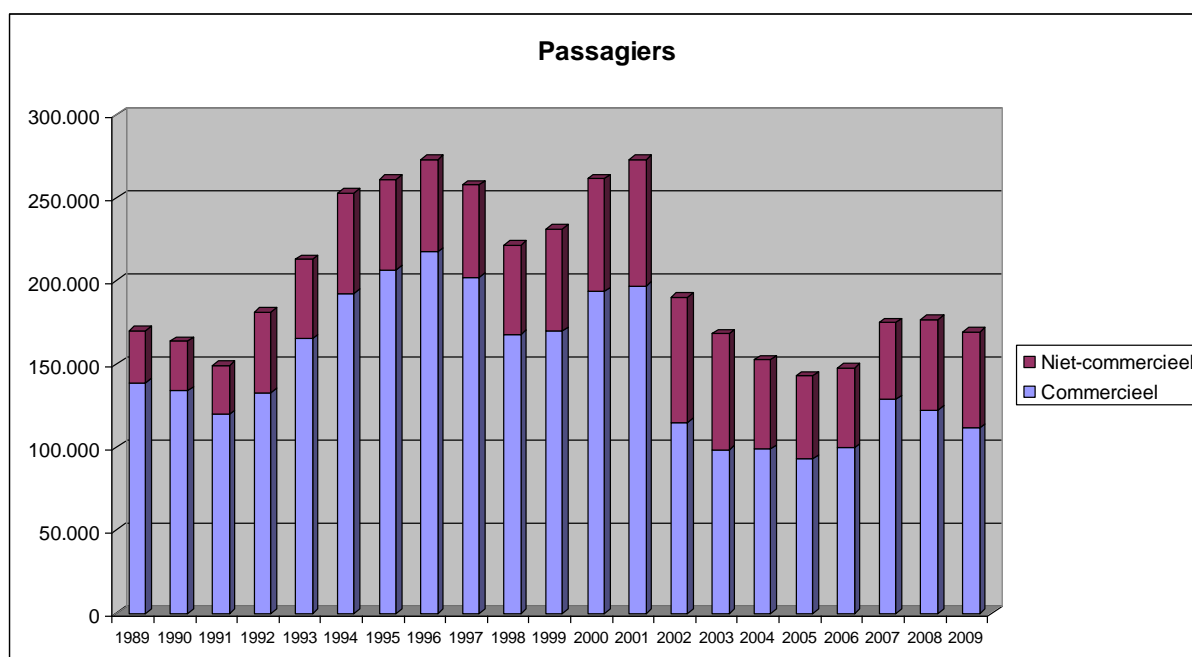
Luchthaven Deurne: een kritische analyse

Zakenvluchten gedaald met meer dan 23%
Passagiersaantal na 20 jaar opnieuw naar af
Toekomst van de luchthaven ziet er, ook op juridisch vlak, weinig rooskleurig uit

De Luchthaven Deurne heeft andermaal een bewogen jaar achter de rug. Nu alle statistische gegevens over 2009 bekend zijn, is het tijd voor een kritische analyse.

Passagiersaantal teruggevallen tot op niveau van 1989

In 2009 verwerkte de luchthaven in totaal 169.446 passagiers of een daling met 4,3% t.o.v. 2008. Hiermee wordt de dalende trend, die zich sinds 2001 heeft ingesteld, verder bestendigd en valt het passagiersaantal terug tot op het niveau van eind jaren '80. Na 20 jaar aanmodderen is men dus opnieuw naar af!



Bron: Statistische Jaarboeken Luchthaven Antwerpen

Zakenvluchten -23%

De Luchthaven Deurne profileert zich als een typische zakenluchthaven, noodzakelijk voor de Antwerpse bedrijfswereld. Ondanks deze uitgesproken profilering was de terugval in dit strategisch belangrijke segment nog meer uitgesproken: het aantal zakelijke passagiers daalde met meer dan 15% en het aantal zakenvluchten zelfs met 23%.

Bezettingsgraad lijnvluchten gedaald onder kritische 50%-grens

Ook met de lijnvluchten ging het in 2009 verder bergaf. De lijnvlucht naar Frankfurt werd na amper 3 maanden afgelast wegens gebrek aan passagiers. Ook het aantal passagiers op de 2 enige overgebleven lijnen naar London-City en Manchester ging sterk achteruit en daalde met 7,3%. Meer dramatisch is echter dat hiermee de gemiddelde bezettingsgraad (met Fokker 50-toestellen) gedaald is beneden de kritische grens van 50%. Met een dergelijke lage bezettingsgraad is het volgens luchtvaarteconomen vandaag volstrekt onmogelijk om nog rendabel te vliegen. Het is dan ook niet verwonderlijk dat VLM Airlines (ondertussen



Verlenging Nooit vzw

CityJet), de belangrijkste gebruiker van de luchthaven, in 2009 voor de eerste keer in haar geschiedenis een significant verlies (- 18,3 miljoen €)¹ heeft geboekt.

Geen afbouw van trainings- en recreatievluchten, ondanks milieuverplichting

Ondanks bindende afspraken om het aantal niet-commerciële vluchten op termijn drastisch af te bouwen (vastgelegd in de milieuvergunning uitgereikt door minister Crevits op 24/10/2008) nam het aantal trainings- en recreatievluchten (lokale vluchten en touringvluchten) in 2009 toe met meer dan 12%. Het zijn precies deze vluchten, die veelal in het weekend plaatsvinden, die bij de omwonenden veel overlast veroorzaken.

Luchthaven overleeft enkel dankzij gulle subsidiëring: per passagier heen en terug legt de belastingbetaler 55 € toe

De luchthaven Deurne is al jaren structureel verlieslatend. De totale inkomsten van de luchthaven dekken amper 40% van de uitgaven. Om het verschil goed te maken moet de belastingbetaler jaar na jaar steeds grotere bedragen bijpassen. Zo bedroeg in het jongste boekjaar 2008 het totaal van investerings- en exploitatiedotatie ruim 4,7 miljoen €, het hoogste bedrag ooit in de geschiedenis van de luchthaven². Omgerekend naar het aantal passagiers bedraagt dit ruim 55 € per retourticket.

Toekomstvooruitzichten weinig rooskleurig

Ook voor 2010 ziet de toekomst er allesbehalve rooskleurig uit. Naast het algemene economische klimaat, spelen er nog verschillende andere externe factoren in het nadeel van de luchthaven:

▪ Nieuwe HST-verbindingen vanuit Antwerpen

Eind vorig jaar werd de nieuwe rechtstreekse Thalys-verbinding naar Schiphol in gebruik genomen. In 2010 kunnen reizigers met een KLM-ticket rechtstreeks inchecken aan de nieuwe balie in Antwerpen-Centraal. In 2010 zal ook de nieuwe diablo-verbinding naar Zaventem een feit worden. Via de nieuwe lijn op de E10-bedding sporen passagiers dan in 27 minuten naar onze nationale luchthaven.

Beide nieuwe spoorverbindingen vormen geen onmiddellijke concurrentie voor de bestaande lijndiensten vanuit Deurne, maar maken wel definitief komaf met alle plannen om vanuit Deurne nog nieuwe rendabele lijnverbindingen uit te bouwen.

▪ Verdere afbouw bestaande lijnvluchten

Niet enkel is er dus zeer weinig ruimte voor nieuwe lijnvluchten, maar ook voor de enige nog overblijvende lijnvluchten naar London-City en Manchester zijn de vooruitzichten eerder somber.

De vlucht naar London-City leeft grotendeels van Antwerpse reizigers uit de diamantsector en de financiële wereld. Beide sectoren zitten in zware herstructureringen, met blijvende negatieve impact op het zakenverkeer naar Londen. Dit vertaalt zich één op één in een steeds verder dalende bezettingsgraad.

Ook de vlucht naar Manchester kampt met een lage bezettingsgraad, maar deze lijn kon tot nog toe het hoofd boven water houden dankzij speciale Europese steun³. Deze liep begin deze maand ten einde, zodat men kan verwachten dat deze bestemming in 2010 om rendabiliteitsredenen zal geschrapt worden. Dit was trouwens ook het geval voor de rechtstreekse VLM-vlucht Rotterdam-Manchester, die begin januari definitief afgevoerd werd⁴.

¹ Jaarrekening VLM Airlines, zie <http://bcc.nbb.be/BCCIA0101/WEB/actions/Frames?LangIndex=N>

² Jaarverslag Luchthaven Antwerpen 2008

³ Steunmaatregel N 156/2007: Aanloopsteun voor de Luchthaven Antwerpen

⁴ Zie <http://www.luchtvaartnieuws.nl/news/?id=33205>



Verlenging Nooit vzw

▪ Overname van VLM door Air France-KLM

In 2009 werd de integratie van VLM binnen Air France-KLM voltooid en werd VLM volwaardig onderdeel van de CityJet-groep. Als onderdeel van een beursgenoteerde groep zal VLM voortaan te kampen krijgen met nog strengere rendabiliteitseisen en met een centraal beheer van de portefeuille aan slots (=landingsrechten) binnen de groep. Vooral de landingsrechten van VLM op London-City zijn voor CityJet van groot belang. Indien de situatie in Antwerpen verder achteruitgaat, zal de groepsleiding niet aarzelen om bepaalde slots te herschikken. Maar dit is niet het enige probleem van VLM. In tegenstelling tot de andere maatschappijen uit de groep, bestaat de VLM-vloot bijna uitsluitend uit (bijna 20 jaar oude) Fokker 50 turboprop-toestellen. De modernisering van de vloot dringt zich op, maar het is zeer de vraag of VLM in de huidige economische context sterk genoeg staat om de financiering hiervoor rond te krijgen. Zeker nu het VLM-management onlangs aangekondigd heeft dat ook het boekjaar 2009-2010 met verlies zal afgesloten worden⁵.

▪ Juridische onzekerheid

Om correct te kunnen opereren heeft de Luchthaven Deurne, net zoals elk bedrijf in Vlaanderen, een rechtsgeldige milieu- en exploitatievergunning nodig. De Vlaamse Luchtvaartadministratie, eigenaar van de Luchthaven Deurne, is bij het aanvragen van deze vergunningen echter tamelijk nonchalant omgegaan met de procedurele aspecten en de gegronde bezwaren van verschillende omwonenden. Als gevolg daarvan lopen er nu twee rechtsprocedures voor de Raad van State. Beide zullen waarschijnlijk in de loop van 2010 definitief en in het nadeel van de Luchthaven beslecht worden.

De eerste betreft de vernietiging van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) m.b.t. de omlidingsbocht aan de kant van de Krijgsbaan, ingediend door de gemeentebesturen van Mortsel en Borsbeek. De auditeur (wiens standpunt normaal in 90% van de gevallen gevolgd wordt) heeft zich hier ondertussen over uitgesproken en zich volledig achter de argumenten van Mortsel en Borsbeek geschaard.

De tweede procedure, aangespannen door Verlenging Nooit, betreft de nieuwe milieuvergunning. De Raad van State vernietigde reeds in mei 2008 een eerste keer op vraag van Verlenging Nooit de milieuvergunning, maar fundamenteel werd met zijn bezwaren geen rekening gehouden. Men kan er dan ook van uitgaan dat de Raad opnieuw de gegronde argumenten van de actiegroep zal volgen.

LEM-LOM constructie

Precies in deze context zoekt de Vlaamse overheid nu naar een privé-exploitant voor de Luchthaven, in het kader van een nieuwe LEM-LOM constructie. Deze voorziet in de oprichting van een aparte luchthavenexploitatie maatschappij (LEM, waarvoor men nu via een oproep tot kandidatuurstelling een exploitant zoekt) en een luchthavenontwikkelingsmaatschappij (LOM, die in handen van de overheid blijft). Dit nadat in het verleden zowel de managementovereenkomst, de openbare aanbesteding m.b.t een concessieverlening als de recente PPS-constructie stuk voor stuk op niets uitdraaiden. Het is dan ook niet te verwonderen dat de belangstelling vanwege de Antwerpse bedrijfswereld eerder lauw is. Nu Vlaanderen resoluut zijn economische politiek wil heroriënteren, is het misschien tijd om de vraag te stellen of de luchthaven Deurne vandaag nog wel echt bedrijfseconomisch relevant is.

Einde persbericht

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

⁵ De Tijd, 19/12/2009