

## Persdossier

### Luchthaven Deurne: een kritische analyse

#### Passagiersaantallen 2016 worden op het laatste moment opgesmukt Privé-uitbater in rode cijfers

#### Toekomst van de luchthaven ziet er, ook op juridisch vlak, weinig rooskleurig uit Tijd om na te denken over meer duurzame alternatieven

De Luchthaven Deurne heeft andermaal een bewogen jaar achter de rug. Nu alle “officiële” statistische gegevens over 2016 bekend zijn, is het tijd voor een kritische analyse.

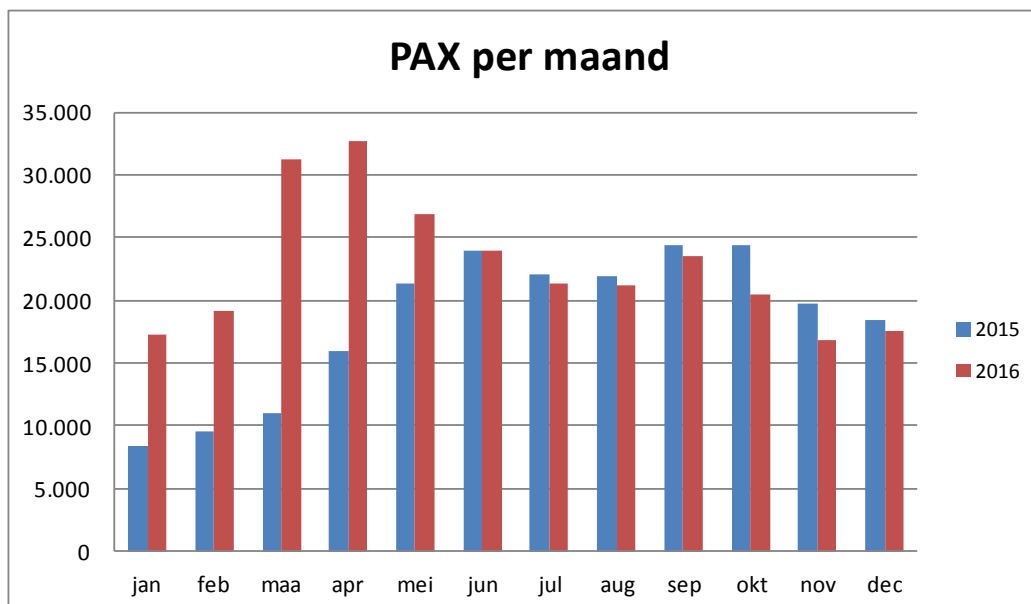
#### Passagiersaantallen werden op laatste moment opgesmukt, maar gaan hoe dan ook maand na maand structureel achteruit

Op 3 januari verspreidde de luchthavendirectie een zegebulletin: in 2016 zou Deurne in totaal 276.311 passagiers verwerkt hebben. Een stijging met 25% t.o.v. 2015 en een nieuw record. Analisten, die de maandelijkse passagiersaantallen op de voet volgen, hadden al onmiddellijk hun twijfels bij deze cijfers. Vergelijking van de cijfers tot en met november 2016 (totaal 254.033), zoals die door de luchthaven zelf op haar website worden gepubliceerd (zie bijlage 1: screenshot aantal passagiers gemaakt op diezelfde 03/01/2017) met het nieuwe “recordtotaal”, zou inderdaad betekenen dat er in december 22.278 passagiers zouden moeten geweest zijn. Dit cijfer is volstrekt onrealistisch en nog nooit gehaald op een decembermaand in de lange geschiedenis van de luchthaven<sup>1</sup>. Hierover van verschillende zijden geïnterpelleerd bleef de luchthavendirectie eerst het antwoord grotendeels schuldig, tot plots op woensdagavond 04/01/2017 nieuwe maandcijfers werden gepubliceerd (zie bijlage 2: screenshot aantal passagiers gemaakt op 05/01/2017). Vergelijking tussen beide screenshots geeft duidelijk aan dat alle maandtotalen vanaf april 2016 werden aangepast! Ofwel publiceerde de luchthaven foutieve cijfers, ofwel paste ze die achteraf aan om de zegecommunicatie te doen kloppen. In het eerste geval gaat het om duidelijke incompetentie, in het laatste om volksmisleiding, ja zelfs valsheid in geschrifte. Wij vragen dan ook dat de Vlaamse overheid een toezichthouder aanstelt om voortaan de door de luchthaven gepubliceerde cijfers (die ook een belangrijke contractuele impact hebben – zie verder) te controleren.

Hoe dan ook, het zogenaamde recordaantal passagiers heeft alles te maken met de eenmalige pieken in maart en april. Als gevolg van de aanslag in Zaventem werden toen enkele tienduizenden<sup>2</sup> extra passagiers afgeleid naar Deurne. Sindsdien is het aantal passagiers echter maand na maand lager dan in dezelfde maand vorig jaar (zie figuur hieronder). Wanneer men het eenmalige effect van de aanslag in Zaventem wegfiltert, valt het resultaat in 2016 zelfs onder het niveau van de jaren 90 (zie bijlage 3: jaarlijks aantal passagiers sinds 1990). En dit ondanks de nieuwe profilering van zaken- naar toeristische luchthaven en het lanceren van enkele nieuwe bestemmingen in 2016 (waarvan de meeste ook na enkele weken/maanden terug werden afgevoerd, wegens te geringe bezetting - zie verder). Hiermee wordt andermaal duidelijk dat de luchthaven blijvend kampt met structurele problemen. De privatisering en de aanstelling van een nieuwe uitbater Egis heeft hierin geen enkele verandering gebracht.

<sup>1</sup> In december zijn er traditioneel minder lijnvluchten wegens feestdagen en minder trainings- en toeringvluchten wegens doorgaans minder gunstige weersomstandigheden

<sup>2</sup> Volgens onze tellingen van de vliegbewegingen en rekening houdend met de gemiddelde bezettingsgraad, waren het er minstens 23.000



Bron: Statistische maandcijfers Luchthaven Antwerpen

### Luchthavenuitbater Egis lijdt zwaar verlies, ondanks gulle subsidiëring

In de voorbije jaren creëerde de Vlaamse Regering een nieuwe LOM-LEM structuur<sup>3</sup> voor de regionale luchthavens en in oktober 2014 werd de exploitatie van de luchthaven Deurne formeel overgedragen aan het Franse beursgenoteerde bedrijf Egis (via een, grotendeels geheime, concessieovereenkomst voor 25 jaar - zie verder). Deze creëerde daarop de NV LEM Antwerpen als nieuwe juridische entiteit om de exploitatie van Deurne te verzekeren. Deze privatisering heeft echter geen enkel soelaas gebracht en de exploitatie blijft structureel verlieslatend. Dit blijkt overduidelijk uit de jongste jaarrekening van de vennootschap, die in juli werd neergelegd.<sup>4</sup> Hierin staat inderdaad dat het gecumuleerde verlies na minder dan 1,5 jaar effectieve exploitatie is opgelopen tot 994.402€. Bovendien blijkt dat het maatschappelijk kapitaal onder het toegelaten minimum is gezakt. De commissaris-bedrijfsrevisor stelt dan ook vragen bij de continuïteit van de vennootschap en stelt dat “de veronderstelling (van continuïteit) slechts verantwoord is in de mate dat de vennootschap verder op de financiële steun van haar aandeelhouders kan rekenen en/of beroep kan worden gedaan op andere financieringsbronnen”.<sup>5</sup> Of het beursgenoteerde Egis blijvend bereid zal gevonden worden om zijn armlastige dochter LEM Antwerpen het hoofd boven water te houden is nog maar de vraag. Want ook in 2016 gaat de NV met zekerheid in de rode cijfers, al was het maar omwille van de grote put aan onbetaalde facturen, die het faillissement van VLM (zie verder) nalaat. Wie er wel jaarlijks klaarstaat met een gulle subsidiëring is de Vlaamse belastingbetaler. Zo kreeg de LEM Antwerpen over 2015 van de Vlaamse Regering meer dan 3,5 miljoen € toegestopt, zoals blijkt uit onderstaand uittreksel uit de jaarrekening:

<sup>3</sup> LOM = Luchthaven OntwikkelingsMaatschappij = overheid; LEM = Luchthaven ExploitatieMaatschappij = private partner

<sup>4</sup> Zie balanscentrale van de Nationale Bank <https://cri.nbb.be/>, naam onderneming = LEM Antwerpen

<sup>5</sup> Zie Verslag van de Commissaris aan de Algemene Vergadering van de Vennootschap, als bijlage bij de jaarrekening

Nr.	BE 0536.616.371	VOL 5.10
-----	-----------------	----------

#### BEDRIJFSRESULTATEN

##### BEDRIJFSOPBRENGSTEN

**Andere bedrijfsopbrengsten**  
Exploitatiesubsidies en vanwege de overheid ontvangen  
compenserende bedragen

Codes	Boekjaar	Vorig boekjaar
740	3.570.370	781.964

Voor 2016 is alvast nog eens 3.990.000 € in de begroting ingeschreven<sup>6</sup>. Daartegenover staat wel dat de Vlaamse Regering, door het aanhoudende verlies van de LEM Antwerpen, voorlopig niet moet rekenen op belangrijke inkomsten in de vorm van concessievergoedingen (aangezien deze voor een groot stuk gerelateerd zijn aan de winstgevendheid van de uitbater - zie verder). Dit was nochtans één van de uitgangspunten bij de privatisering en toewijzing aan Egis. Dit brengt ons bij het volgende punt.

#### **De concessieovereenkomst, die de financiële transfers tussen de Vlaamse overheid (LOM) en de exploitant (LEM) regelt blijft tot op vandaag grotendeels geheim. Wat heeft de Vlaamse Regering te verbergen?**

Toen de Vlaamse Regering (toentertijd Minister Crevits) in 2011 een internationale aanbesteding uitschreef voor het verlenen van een concessie voor de uitbating van de luchthavens Deurne en Oostende, diende zich slecht één kandidaat aan: het Franse Egis. Ondanks deze ongunstige situatie startte Crevits toch met de onderhandelingen en deze werden finaal afgerond in 2013 met de ondertekening van een 25-jarige concessieovereenkomst (voor de exploitatie van zowel Deurne als Oostende)<sup>7</sup>. Onmiddellijk vragen verschillende Vlaamse parlementsleden om inzage in het contract, maar dat wordt hen geweigerd, wegens commercieel geheim<sup>8</sup>. Zij richten zich dan maar tot het Rekenhof. Dat komt in december 2013 met een eerste doorlichting. De conclusies zijn snoeihard: de concessieovereenkomst is gebaseerd op discutabele groeiprognoses en de hele constructie zal de belastingbetaler finaal meer gaan kosten<sup>9</sup>. Opnieuw vraagt het Vlaams Parlement inzage in de overeenkomst en dit wordt deze keer door Voorzitter Peumans toegestaan, mits de parlementsleden absolute confidentialiteit garanderen (op straffe van inhouding van hun parlementaire wedde).

Voor de gewone burger blijven de contractuele geldstromen over en weer tussen Egis(LEM) en de Vlaamse overheid(LOM) echter grotendeels geheim. Ook is het tot nog toe niet helemaal duidelijk of, door wie, en onder welke voorwaarden de overeenkomst eventueel vroegtijdig kan opgezegd worden. Het enige wat we weten is publiek gemaakt via parlementaire vragen of kan afgeleid worden uit ministeriële begrotingsnota's<sup>10</sup>. Zo wordt o.a. duidelijk dat er een totaal onevenwicht bestaat tussen de minimale vergoeding die door Egis aan de belastingbetaler verschuldigd is (concessievergoeding, voor een stuk gerelateerd aan de groei en winstgevendheid van de concessiehouder<sup>11</sup>) en de substantiële sommen, die de Vlaamse overheid jaarlijks naar de exploitant doorschuift (exploitatie- en

<sup>6</sup> Zie documenten Vlaams Parlement, Schriftelijke Vraag nr. 1561 van 13 september 2016

<sup>7</sup> Door omstandigheden zal Egis echter pas in oktober 2014 formeel het roer in Deurne en Oostende overnemen

<sup>8</sup> Zij moeten het stellen met de verklaring van Crevits dat contract marktconform is en dat Egis de enige valabele kandidaat is

<sup>9</sup> Zie documenten Vlaams Parlement, Stuk nr. 40, ingediend op 12 december 2013

<sup>10</sup> Zie voetnoot 6 en Verslag 15 nr. 7-H, ingediend op 8 december 2016

<sup>11</sup> Voor 2016 en 2017 zijn resp. 222.000 en 228.000 € begroot.

investeringsubsidie, terbeschikkingstelling statutair personeel). Correcte informatie aangaande de berekening van deze geldstromen is nochtans cruciaal indien men objectief wil beoordelen of de concessiehouder Egis zijn werk naar behoren doet en of de doelstellingen die destijds bij de privatisering werden geformuleerd, effectief gerealiseerd worden. Burgerplatform Vliegerplein heeft er dan ook herhaaldelijk bij de betrokken Vlaamse autoriteiten op aangedrongen om de inhoud van de concessieovereenkomst publiek te maken. Na finale weigering door de beroepsinstantie inzake openbaarheid van bestuur en hergebruik van overheidsinformatie hebben wij dan ook in november een officieel verzoekschrift tot nietigverklaring ingediend bij de Raad van State. Wij roepen de Vlaamse Regering op om het arrest van de Raad van State niet af te wachten en onverwijld de volledige concessieovereenkomst, inclusief de opzeggingsvoorwaarden, openbaar te maken.

### **Het nieuwe bedrijfsmodel en de omslag van zaken- naar toeristische luchthaven heeft niet geleid tot enige structurele verbetering**

De luchthaven Deurne profileerde zich in het verleden als een typische zakenluchthaven, noodzakelijk voor de Antwerpse bedrijfswereld. Hierin kwam verandering met het aantreden van de nieuwe Vlaamse Regering, die in het regeerakkoord voor Deurne ook een rol als toeristische onthaalinfrastructuur heeft weggelegd<sup>12</sup>.

Uitbater Egis startte dan ook in april 2015 met het aantrekken van Jetair Fly (nu TUI) en het aanbieden van geregelde toeristische vluchten naar Berlijn, Barcelona, Malaga, Alicante, Mallorca en Milaan, aangevuld in de zomer met partyvluchten naar Ibiza. De vluchten naar Berlijn en Milaan werden ondertussen afgeschaft wegens te lage bezettingsgraad, maar in 2016 werden nieuwe bestemmingen naar Rome, Murcia, Skopje (Kroatië) en Nador (Marokko) gelanceerd. Tegelijk werd geprobeerd om toch ook nog een aantal nieuwe lijnvluchten aan te trekken, maar alle zakelijke bestemmingen naar Londen Southend, Caen, Genève, Birmingham, Hamburg en Southampton werden na enkele weken/maanden alweer afgevoerd, opnieuw wegens gebrek aan passagiers. Zo bleef enkel de traditionele lijnvlucht van CityJet naar London City over. Finaal blijven er in Deurne na bijna dertig jaar aanmodderen dus maar 2 operatoren meer over: TUI en Cityjets (zie ook bijlage 4: overzicht gestarte en opnieuw afgevoerde lijnen sinds 1990).

Deze evolutie vertaalde zich ook in de passagiersaantallen, maar het effect bleek niet duurzaam: vanaf april 2015 namen de passagiersaantallen toe, maar in 2016 namen de aantallen maand na maand opnieuw af, ondanks het aanbod van nieuwe toeristische bestemmingen (zie grafiek hierboven). Dit brengt ons terug tot het fundamentele en structurele probleem van de luchthaven: het (veel) te kleine doelgebied of “catchment area”. Het aanbieden van toeristische vluchten heeft wel geleid tot het aantrekken van een ruimer geografisch publiek (voor een groot stuk ook uit Zuid-Nederland, getuige de verschillende Nederlandse nummerplaten die men op de luchthavenparking kan tellen), maar het stovuurkje lijkt uitgedoofd en er is geen sprake van een duurzame kentering.

<sup>12</sup> Regeerakkoord Vlaamse Regering 2014-2019 van 24 juli 2014

### **Toekomstvooruitzichten zijn dan ook weinig rooskleurig**

De luchthaven laat niet na regelmatig het ene zegebulletin na het andere uit te sturen, maar de waarheid is dat ook voor 2017 de toekomst er allesbehalve rooskleurig uitziet. Naast de algemene bedrijfseconomische tendensen, zoals hierboven geschetst, spelen er nog andere externe factoren in het nadeel van de luchthaven:

- Overname van VLM door “vliegchinesees” nog niet van de grond  
Op 22 juni 2016 werd VLM Airlines failliet verklaard. In september maakten de curatoren van het failliete VLM bekend dat ze een principeakkoord met een Chinese overnemer “*met voldoende financiële armslag*” hadden gesloten. Blijkt dat achter de hele constructie enkele obscure Chinese investeerders uit Hong Kong schuilgaan, die via een nieuw opgerichte maar volstrekt ondergekapitaliseerde vennootschap SHS Antwerp Aviation een deal met de curatoren gesloten hebben<sup>13</sup>. Wat deze “vliegchinezers” juist met “VLM Newco” van plan zijn is niet duidelijk. Laat staat dat er een degelijk business plan voorligt. In die omstandigheden is het niet verwonderlijk dat de aflevering van een luchtvaartlicentie (AOC) door de federale luchtvaartautoriteiten nog even op zich laat wachten. Zelfs mocht die in 2017 nog toegekend worden, dan blijft het twijfelachtig of VLM Newco enige kans op slagen maakt. Enerzijds blijft het hogergenoemde structurele probleem van de “catchment area” rond Antwerpen. Deze is sowieso te klein om rendabele lijnvluchten te organiseren met zakenvliegtuigen met 50 zitjes, zoals de Fokker 50's van VLM<sup>14</sup>. Bovendien zijn deze turboprop-toestellen ruim 20 jaar oud. De modernisering van de vloot dringt zich dan ook op, maar het is zeer de vraag of de Chinese investeerders met genoeg geld over de brug zullen komen om de ondergekapitaliseerde VLM Newco van de nodige fondsen te voorzien. Ondertussen draaien de 5 Fokkers, die nu werkloos op de tarmac staan, brullend tweewekelijkse toertjes rond de luchthaven om de motoren operationeel te houden. Met alle geluidsoverlast en kerosinegeur voor de omwonenden.
- Juridische onzekerheid i.v.m. staatsteun aan LEM  
De overdracht door de Vlaamse Regering van de commerciële activiteiten van de luchthaven aan een nieuwe LEM-vennootschap (LOM-LEM-structuur) is nog steeds niet goedgekeurd door de Europese Commissie. Deze heeft namelijk te kennen gegeven dat deze overdracht mogelijkerwijze als staatssteun kan aangemerkt worden<sup>15</sup>, met als eventuele gevolg dat alle tot nog toe aan de NV LEM Antwerpen verleende subsidies moeten teruggevorderd worden. Ook de commissaris-revisor van de NV heeft dit prangende probleem onderkend en drukt hierover formeel zijn bezorgdheid uit in zijn verslag bij de jongste jaarrekening<sup>16</sup>. Ondertussen heeft de Vlaamse Regering nog steeds geen officiële notificatie/goedkeuringsaanvraag bij de Commissie ingediend, waarschijnlijk omdat ze de bui voelt hangen. Naar verluidt zouden de NV en de Vlaamse Regering wel in een addendum bij de concessieovereenkomst afgesproken hebben, dat ze in geval van blijvende onzekerheid of negatief besluit van de Commissie in gemeen overleg het concessiecontract kunnen beëindigen<sup>17</sup>.

<sup>13</sup> Zie ons persbericht van 15 september 2016. Ondertussen werd het kapitaal opgetrokken tot 5 miljoen €

<sup>14</sup> Voor een rendabele exploitatie is volgens luchtvaarteconomen vandaag een bezettingsgraad van min. 75% nodig. Dit betekent dat elke vlucht die vanuit Antwerpen vertrekt minimum 38 passagiers aan boord moet hebben. Die zijn er gewoon niet.

<sup>15</sup> Antwoord van de Europese Commissie d.d. 09/09/2014 op de pre-notificatie, ingediend door de Vlaamse Regering

<sup>16</sup> Zie voetnoot 5

<sup>17</sup> Zie documenten Vlaams Parlement, Schriftelijke Vraag nr. 685 van 19 februari 2016

## CONCLUSIE

De overdracht van de exploitatie van de luchthaven Deurne aan een privé-partner en de omslag van een zakelijke naar een toeristische luchthaven, hebben niet tot een structurele kentering geleid. Integendeel, de passagiersaantallen gaan de laatste maanden opnieuw gestaag achteruit, en de privé-uitbater blijft de verliezen opstapelen. Het Rekenhof krijgt gelijk en de rooskleurig voorgestelde groeiprognoses worden niet ingelost<sup>18</sup>. Men moet zich dan ook steeds meer de vraag stellen of de luchthaven Deurne vandaag nog wel echt bedrijfseconomisch relevant is.

In deze context, en ondanks de gulle subsidiëring, heeft de Vlaamse Regering geen enkel uitzicht op enige return onder de vorm van concessievergoedingen. Dit was nochtans de achterliggende hoofddoelstelling bij de privatisering. Bovendien hangt er een zwaard van Damocles boven het dossier en bestaat er een reële mogelijkheid dat alle aan de NV LEM Antwerpen toegekende subsidiestromen zullen moeten teruggevorderd worden.

Wij roepen de Vlaamse Regering dan ook op, nu de contractuele mogelijkheid zich voordoet, om onverwijld en definitief een einde te maken aan de concessieovereenkomst met Egis.

Tevens roepen wij de Vlaamse Regering op om zo spoedig mogelijk samen met ons en andere stakeholders rond de tafel te zitten om concrete plannen uit te bouwen voor een alternatieve en maatschappelijk en stedenbouwkundig verantwoorde invulling van de luchthaventerreinen, met behoud van werkgelegenheid, leefruimte en duurzaamheid.

Einde persdossier

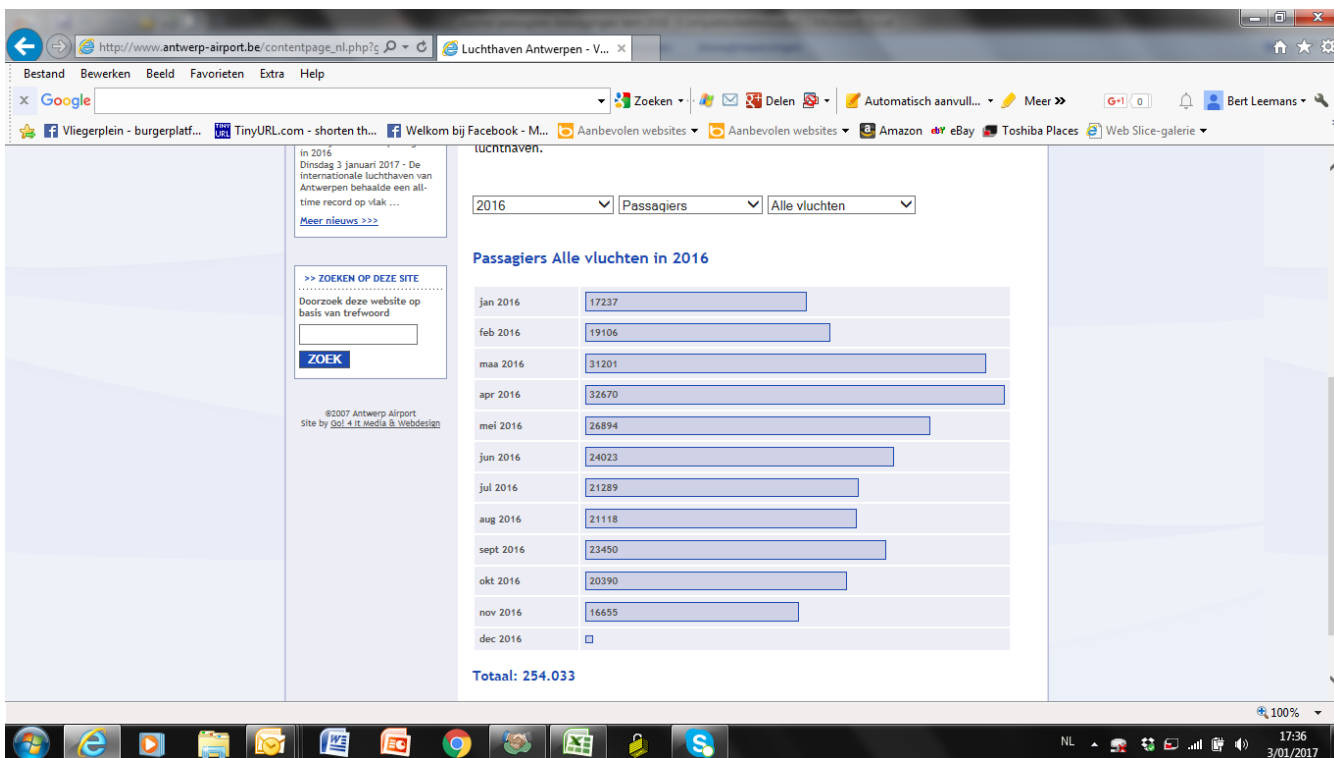
Voor verdere toelichting kan U ons contacteren via  
Piet De Roeck 0476/86 00 31 of  
Bert Leemans 0476/520 577

---

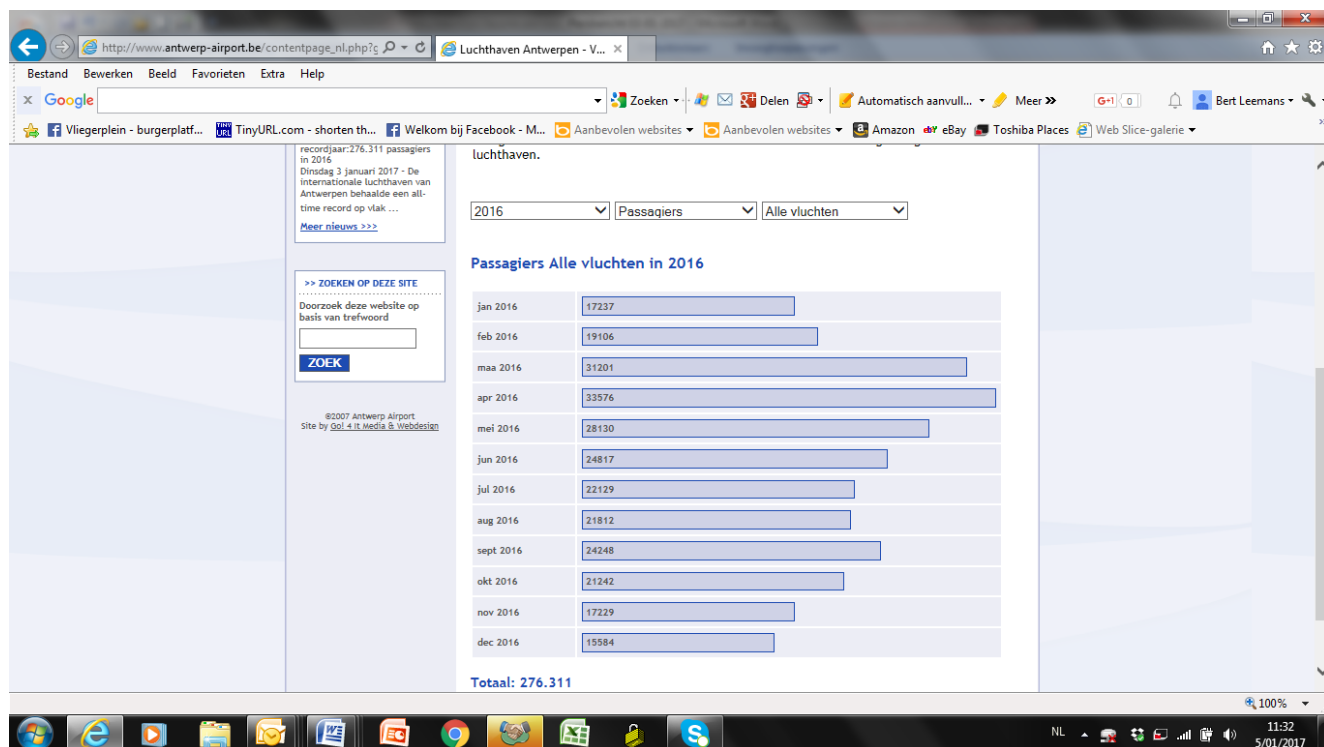
<sup>18</sup> Zie voetnoot 9

## Bijlagen

Bijlage 1: screenshot passagiersaantallen luchthaven Deurne gemaakt op 03/01/2017



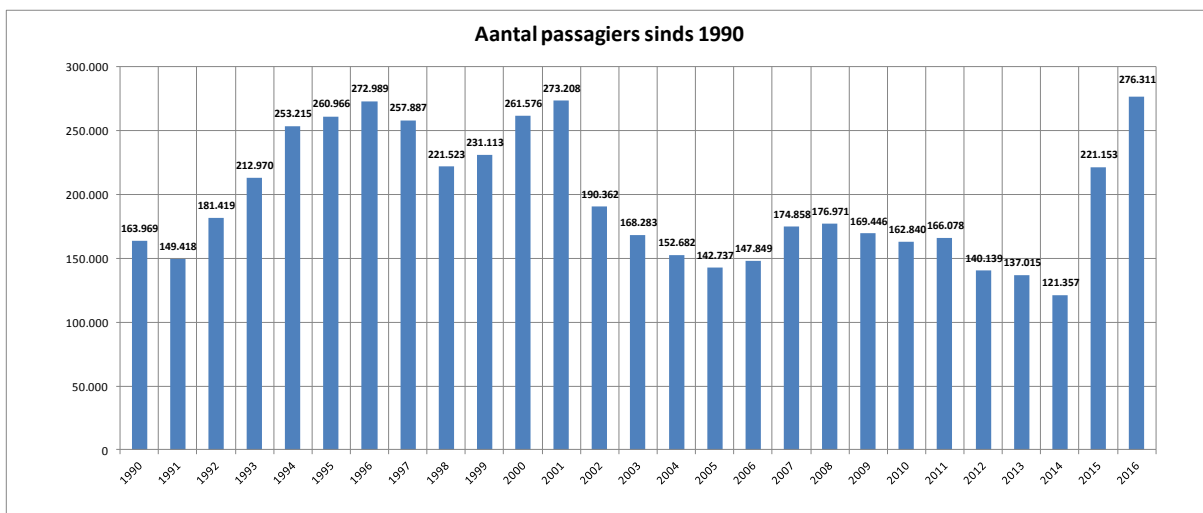
Bijlage 2: screenshot aangepaste passagiersaantallen luchthaven Deurne gemaakt op 05/01/2017







Bijlage 3: jaarlijks aantal passagiers sinds 1990



Bijlage 4: overzicht gestarte en opnieuw afgevoerde lijnen sinds 1990

Lijn van en naar Antwerpen	Operator	Jaar oprichting	Jaar afschaffing
Hannover	VLM	1995	1995
Eindhoven	VLM	1996	1996
Nice	VLM	1996	1996
München (via Rotterdam)	VLM	1996	1997
Genève	VLM	1999	2002
Manchester	VLM	2002	2003
Praag	Discovery Travel	2004	2005
Manchester	CityJet	2006	2012
Frankfurt	VLM	2009	2009
Manchester	BMI	2012	2013
Londen Southend	Flybe	2014	2015
Genève	VLM - Chailair	2015	2016
Hamburg	VLM - Chailair	2015	2016
Southampton	VLM - Chailair	2015	2016
Birmingham	VLM	2015	2016
Milaan	Jetair Fly-TUI	2015	2015
Berlijn	Jetair Fly-TUI	2015	2016
Caen	Chailair	2016	2016