



Persbericht
Voor onmiddellijke publicatie
Luxemburg, 16 december 2014

Door de EU gefinancierde investeringen in luchthavens bieden weinig waar voor hun geld, aldus EU-controleurs

Uit een vandaag gepubliceerd speciaal verslag van de Europese Rekenkamer (ERK) blijkt dat de door de EU gefinancierde investeringen in luchthavens niet de verwachte resultaten hebben opgeleverd en dat de kosten-batenverhouding slecht is. Doordat adequate planningen en ramingen ontbraken, lagen sommige van de gefinancierde luchthavens te dicht bij elkaar terwijl een aantal van de constructieprojecten te grootschalig waren gelet op het betrokken aantal vliegtuigen en passagiers, aldus EU-controleurs.

Georg Pufan, het verantwoordelijke ERK-lid, zei het volgende: *"We constateerden dat een aantal luchthavens op de lange termijn niet winstgevend was, dat sommige werden onderbenut en dat andere geheel niet werden benut. Naar verwachting zal het luchtverkeer in Europa tegen 2030 bijna verdubbelen. Wil Europa aan deze extra vraag kunnen voldoen, dan moeten zowel de Commissie als de lidstaten de wijze waarop zij in onze luchthavens investeren, verbeteren door alleen de winstgevende te financieren waar echt behoefte bestaat aan investeringen."*

De EU-controleurs onderzochten investeringsprojecten bij twintig luchthavens – in Estland, Griekenland, Italië, Polen en Spanje – die tussen 2000 en 2013 meer dan 600 miljoen euro aan EU-geld hadden ontvangen. De controleurs constateerden dat slechts de helft van deze luchthavens de behoefte aan door de EU gefinancierde investeringen kon aantonen, dat de gefinancierde infrastructuur vaak werd onderbenut en dat ongeveer 38 miljoen euro was geïnvesteerd in infrastructuur die geheel niet werd benut.

Slechts bij de helft van de gecontroleerde luchthavens namen de passagiersaantallen toe, terwijl in de luchtverkeersprognoses voor meer dan de helft ervan de stijgingen aanzienlijk werden overschat. Zo waren er in Córdoba in 2013 minder dan 7 000 reizigers terwijl de prognose 179 000 was. Daarnaast was er voor de meeste luchthavens weinig bewijs dat de klantenservice was verbeterd of dat sociaaleconomische voordelen, zoals schepping van werkgelegenheid, waren opgetreden.

Zeven van de luchthavens, met name die met minder dan 100 000 passagiers per jaar, zijn niet financieel zelfvoorzienend en zullen het moeilijk krijgen om te blijven functioneren zonder aanvullend overheidsgeld. Zo vielen de inkomsten van Kastoria in Griekenland ten belope van 176 000 euro in 2005-2012 in het niet bij de 7,7 miljoen euro die het kostte om de luchthaven in die periode open te houden. De controleurs concludeerden ook dat de investering van 16,5 miljoen euro in de uitbreiding van de start- en landingsbaan op deze luchthaven die nog nooit is gebruikt door het soort vliegtuig waarvoor de uitbreiding was aangelegd, niet kan worden beschouwd als een doeltreffende besteding van openbare middelen.

De controleurs stelden vast dat er bij de meest gecontroleerde luchthavens vertraging was opgetreden bij de aanleg en de oplevering van de infrastructuur; gemiddeld beliep de vertraging bijna twee jaar. Bijna de helft van de luchthavens had te maken met kostenoverschrijdingen, waardoor de lidstaten bijna 100 miljoen euro meer moesten uitgegeven uit hun nationale begrotingen dan oorspronkelijk begroot.

De EU-controleurs constateerden dat de financiering niet goed gecoördineerd werd door de lidstaten; zo beschikten Estland, Griekenland, Italië en Spanje niet over een strategisch luchthavenontwikkelingsplan voor de lange termijn. Bovendien hield de Commissie onvoldoende toezicht op de financiering; zij weet in het algemeen niet welke luchthavens financiering ontvangen of hoeveel. Daardoor heeft zij geen volledig beeld van alle EU-investeringen in luchthavens en zijn haar mogelijkheden om toezicht te houden en te waarborgen dat het beleid naar behoren wordt opgezet en uitgevoerd, beperkt.

Dit persbericht wil slechts de kernboodschap weergeven van het door de Europese Rekenkamer vastgestelde speciaal verslag. Het volledige verslag is te vinden op www.eca.europa.eu.

ECA Press

Damijan Fišer - Persvoorlichter

12, rue Alcide De Gasperi - L - 1615 Luxemburg

T: (+352) 4398 45410 M: +352 621 55 24

E: press@eca.europa.eu @EUAuditorsECA Youtube: [EUAuditorsECA](https://www.youtube.com/EUAuditorsECA) eca.europa.eu

Noot voor de redactie:

De speciale verslagen van de ERK worden gepubliceerd gedurende het hele jaar en geven de bevindingen weer van geselecteerde controles van specifieke EU-begrotingsterreinen of beheersthema's.

In dit speciaal verslag (nr. 21/2014), getiteld "**Door de EU gefinancierde luchthaveninfrastructuur: een slechte kosten-batenverhouding**", worden de door de EU gefinancierde investeringen in luchthaveninfrastructuur geanalyseerd en wordt onderzocht of er aantoonbaar behoefte bestond aan deze investeringen, of de bouwwerken op tijd en binnen het budget waren voltooid en of de nieuwe of opgewaardeerde infrastructuur ten volle werd benut. Bij deze controle, die tussen mei 2013 en oktober 2014 werd uitgevoerd, werd ook beoordeeld of de investeringen leidden tot hogere passagiersaantallen en een verbeterde klantenservice, en of de gefinancierde luchthavens financieel levensvatbaar waren.

De EU wees in de programmeringsperioden 2000-2013 ongeveer 4,5 miljard euro toe aan luchthaveninfrastructuur via het EFRO, het CF en het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-V). Meer dan 2,8 miljard euro was afkomstig van het EFRO en het CF, en 75 % daarvan werd geïnvesteerd in Griekenland, Italië, Polen en Spanje.

De controle was toegespitst op twintig door de EU gefinancierde luchthavens in vijf lidstaten (twee in Estland, drie in Griekenland, vijf in Italië, twee in Polen en acht in Spanje). Deze luchthavens ontvingen tijdens de programmeringsperioden 2000-2006 en 2007-2013 in totaal 666 miljoen euro aan EU-financiering uit het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) en het Cohesiefonds (CF), waarvan 460 miljoen euro werd gecontroleerd.

De conclusies van de EU-controleurs

De door de EU gefinancierde investeringen in luchthavens boden weinig waar voor hun geld. Er werden te veel luchthavens (vaak dicht in elkaars buurt) gefinancierd en in veel gevallen was de door de EU gefinancierde infrastructuur te grootschalig. Slechts de helft van de gecontroleerde luchthavens slaagde erin de passagiersaantallen te verhogen en er werd niet gemeten of niet met bewijsstukken aangetoond of de klantenservice was verbeterd.

De aanbevelingen van de EU-controleurs

- De **Commissie** moet er tijdens de programmeringsperiode 2014-2020 voor zorgen dat de lidstaten enkel EU-financiering toewijzen aan luchthaveninfrastructuur in die luchthavens die financieel levensvatbaar zijn en waarbij de investeringsbehoeften naar behoren waren beoordeeld en aangetoond. Dit zou ook onderdeel moeten uitmaken van de goedkeuring van en het toezicht op operationele programma's door de Commissie.
- De **lidstaten** moeten beschikken over coherente regionale, nationale en supranationale plannen voor luchthavenontwikkeling om overcapaciteit, dubbel werk en ongecoördineerde investeringen in luchthaveninfrastructuur te voorkomen.

De Commissie verzekert in haar antwoorden, die bij dit verslag zijn gevoegd, dat er lessen zijn getrokken uit deze ervaring. Ze volgt daarom een geheel andere aanpak in de betreffende wetgeving voor de programmeringsperiode 2014-2020.