

Kleef kijkt toe terwijl Airport Weeze floreert

Patstelling in gevecht om de aandelen

[Achtergrond](#) - 8 september 2008 - Auteur: Jonathan Witteman

Airport Weeze in het Duitse Kleef bloeit als nooit tevoren, maar ondertussen is Kleef zelf veroordeeld tot een plek aan de zijlijn. De lokale overheid wenst een groter belang in de luchthaven, maar eigenaar Herman Buurman weigert toe te geven.

Het is een economisch succesverhaal van het type lelijk-eendje-wordt-mooie-zwaan. Airport Weeze, jarenlang het zorgenkindje van de Noordrijn-Westfaalse economie, is het afgelopen jaar de snelst groeiende luchthaven van Duitsland geworden.

Dit jaar alleen al verwacht het Kleefse vliegveld, net over de grens bij het Limburgse Bergen 1,6 miljoen reizigers, bijna een verdubbeling ten opzichte van 2007. De helft van de toeristen komt uit Nederland, vooral uit het nabij gelegen Gelderland. Binnen enkele jaren moet het aantal reizigers zich uitbreiden naar drie miljoen per jaar, evenveel als Eindhoven en Rotterdam Airport samen. Sinds de invoering van de vliegtaks in Nederland is het voor veel Nederlanders voordeliger om vanuit Duitsland te vliegen.

Herman Buurman

Maar achter de schermen rommelt het. 99,93 procent van de aandelen van Airport Weeze is in handen van de Nederlandse zakenman Herman Buurman. Het district Kreis Kleef moet het doen met slechts 0,04 procent. En dus grijpt het district naast een in potentie zeer lucratieve inkomstenbron.

Eerdere pogingen van de Kreis Kleef om een meerderheidsbelang in Airport Weeze te verwerven liepen steeds stuk. Begin 2007 leek Kleef dicht bij een compromis toen het met steun van de Noordrijn-Westfaalse regering en CDU-kopstukken als Ronald Pofalla een bod uitbracht van 17 miljoen euro voor 49 procent van de aandelen. Ondanks eerdere toezeggingen zette Buurman op het allerlaatste moment alsnog de hakken in het zand.

“Belachelijk laag voor een dergelijk groot aandeel”, noemde de Ubbergse ondernemer het aanbod. Sindsdien bevindt de zaak zich volgens een Kreiswoordvoerder in een patstelling.

Meevallers

Belangrijkste reden voor het afketsen van de deal was de plotselinge rugwind voor de luchthaven. Leek het einde in 2006 nog nabij toen het gerechtshof in Münster de vergunning dreigde te vernietigen wegens schending van de milieunormen, in februari 2007 werd bepaald dat tegen die beslissing beroep kon worden aangetekend. Tijdens het beroep mocht Weeze gewoon weer open.

De opluchting sloeg om in euforie toen prijsvechter Ryanair prompt besloot om Airport Weeze tot een van zijn belangrijkste bases te maken. Een jaar later vliegt Ryanair inmiddels op 33 bestemmingen, waaronder Mallorca, Londen, Berlijn en Marrakesh.

Die onverwachte meevallers gaven het vliegveld een luxepositie. “We zijn niet meer zo geïnteresseerd in investeringen van de overheid”, zegt Airport Weeze-directeur Ludger van Bebber. “We kunnen het nu op eigen kracht. Bovendien zou inmenging van de overheid alleen maar onze mogelijkheden beperken.”

Hard gelag

Kleef laat het er echter niet bij zitten. Het Kleefse districtshoofd Wolfgang Spreen (CDU), die zich alleen schriftelijk wil uitlaten over de kwestie, laat weten dat het voornemen om een meerderheidsbelang te verwerven onverminderd overeind blijft. Maar zolang Buurman niet op de aanbiedingen van de Kreis ingaat, kan men weinig beginnen.

Het is een hard gelag voor Kleef. De lokale overheid behoevde het vliegveld meermaals voor een faillissement. Van een lening van zestien miljoen euro in 2004 bleek later 4 miljoen te zijn doorgesluisd naar Buurmans noodlijdende prijsstunter V Bird, die niet lang daarna failliet ging. De Duitse luchtvaartmaatschappij Lufthansa schat de bijdragen van de overheid door de jaren heen op 50 miljoen euro.

Miljoenenverliezen

Het vliegveld stond na de overname door Buurman in 2001 jarenlang in een kwade reuk door zijn banden met de Nederlandse zakenmannen Erik de Vlieger en Willem Endstra. Dat de luchthaven desondanks de juridische kwesties rond de vergunning wist te overleven, lag vooral aan het feit dat Kleef en de deelstaat Noordrijn-Westfalen garant stonden.

De maandelijkse verliezen werden begin 2007 nog becijferd op 400 duizend euro, die Buurman afgezien van de overheidsleningen uit eigen zak bekostigde. Schattingen over de totale verliezen van Airport Weeze lopen uiteen van 30 tot 50

miljoen euro. Van Bebber houdt het op 15 tot 20 miljoen.

Risico's

Werner Kühlkamp van de Industrie- und Handelskammer Niederrhein heeft er wel begrip voor dat Buurman sinds het succes de boot afhoudt. „Buurman heeft al die jaren de verliezen moeten dragen, nu kan hij eindelijk profiteren. Dat zou ik in zijn plaats ook doen.”

Maar de machtspositie van Buurman brengt ook risico's met zich mee, zegt Kühlkamp. “Het wordt gevaarlijk wanneer een luchthaven volledig in private handen is. Niet alleen de belangen van Buurman staan op het spel, maar ook de arbeidsplaatsen in de regio.”

Wantrouwen

Roland Katzy, fractievoorzitter van de plaatselijke SPD, is minder begripvol. “Buurman heeft steeds weer geprobeerd om de overheid te chanteren. Als ik dan en dan geen financiële steun van jullie krijg, dan moet ik bepaalde delen van de luchthaven afstoten.”

“Voor ons is het een moeilijke situatie. We hebben weinig vertrouwen in Herman Buurman. Sinds een jaar is er wat meer rust gekomen, maar de terughoudendheid ten aanzien van Buurman blijft.”

Vergunning

Wat rest is nog de kwestie van de vergunning in verband met de milieunormen. Het rechtsbesluit over de toekomst van Airport Weeze was al in juni verwacht, maar is nog altijd niet gevallen. Mocht de vergunning worden ingetrokken, dan heeft Kleef een scenario paraat, zegt Katzy.

Tot die tijd kan Kleef weinig aan de situatie veranderen, vreest Kühlkamp. “De leningen aan de Kreis moeten worden terugbetaald in 2010. Zolang Buurman daaraan voldoet is het een volstrekt normale gang van zaken. Juridisch kan Kleef hem nergens toe dwingen. Ze kunnen alleen een nieuw aanbod doen en hopen dat hij toehapt.”

Artikel:

<https://www.duitslandinstituut.nl/artikel/3009/kleef-kijkt-toe-terwijl-airport-weeze-floreert>