

Vergaderjaar 2008–2009

**31 700 IXB**

## **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Financiën (IXB) voor het jaar 2009**

**Nr. 11**

### **BRIEF VAN DE MINISTERS VAN FINANCIËN EN VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 november 2008

Graag willen wij u op de hoogte stellen van het besluit van het ministerieel opdrachtgeversberaad tot behoud van de luchthaven Twente door in te zetten op een permanente openstelling van de luchthaven. In deze brief zal tevens worden ingegaan op de consequenties voor de interim-exploitatie en de lopende gebiedsontwikkeling.

#### **Het Aldersadvies in relatie tot de luchthaven Twente**

In de kabinetsreactie op het Aldersadvies heeft het kabinet bevestigd dat de uitkomst van de Alderstafel alleen mogelijk is als het Rijk de mogelijkheid creëert voor accommodatie van het niet-Schiphol gebonden verkeer op regionale luchthavens. Het gaat hierbij volgens huidige inzichten van de luchtvaartsector om 70 000 vliegtuigbewegingen tot en met 2020.

De luchthaven Twente is voorzien van een goede luchthaven-infrastructuur en heeft een flinke (militaire) geluidsruimte. Daarnaast is het grondgebied dat bij de luchthaven hoort van aanzienlijke omvang waardoor andere ruimtelijke ontwikkelingen tot op heden op redelijke afstand van de luchthaven zijn gebleven. Dit is een combinatie die zich niet vaak voordoet en in de toekomst niet gemakkelijk te creëren zal zijn.

Deze strategische waarde van Twente wordt, zeker gezien de ambitie ten aanzien van de capaciteit op regionale luchthavens, door het Ministerieel Opdrachtgeversberaad onderkend. Het belang van het behoud van de luchthaven Twente voor de lange termijn wordt door concrete interesse van de markt hiervoor onderstreept.

Het Ministerieel Opdrachtgeversberaad heeft daarom op voorstel van de minister van Verkeer en Waterstaat besloten tot behoud van de luchthaven Twente door in te zetten op permanente openstelling. De luchthaven Twente wordt daarmee een luchthaven van nationale betekenis. Om dit te bewerkstelligen zullen op korte termijn gesprekken worden

gevoerd met marktpartijen die interesse hebben getoond in een langdurige exploitatie van de luchthaven Twente.

### **Interim-fase**

Op 17 juni 2008 heeft de minister van Financiën op verzoek van het MOB een aanbestedingsprocedure gestart voor de tijdelijke exploitatie van de luchthaven Twente. In een brief aan uw kamer (31 200 IXB, nr. 37) bent u op de hoogte gesteld van de resultaten van de aanbesteding.

De laagste inschrijving lag ruim boven het beschikbare budget. De minister van Financiën heeft u hierover per brief gemeld dat hij het niet verantwoord acht de financiële bijdrage vanuit het Rijk op te hogen. Extra investeringen hebben een negatieve invloed op de lange termijn business-case en verhogen het risico op staatssteun en strijdigheid met het aanbestedingsrecht (zie bijlage). De procedure is derhalve beëindigd; de opdracht is niet gegund.

Na de aanbestedingsprocedure zijn enkele verkennende gesprekken gevoerd tussen het Gemeenschappelijk Ontwikkelingsbedrijf (GOB), het ministerie van Financiën en Maastricht Aachen Airport (MAA, de «laagste inschrijver») om alsnog te onderzoeken of de tijdelijke exploitatie binnen het beschikbare budget zou kunnen worden gerealiseerd. De minister van Financiën heeft in een brief aan uw kamer gemeld dat deze verkenningen niet tot andere inzichten hebben geleid. Om die reden heeft de minister van Financiën geconcludeerd dat het niet zinvol is de onderhandelingsprocedure met MAA te starten.

De verdere inrichting van de interimfase is in het MOB besproken. Een interimperiode met commerciële luchtvaart had voornamelijk als doel om het ontwikkelingsmodel mét luchthaven tot gelijkwaardige variant te maken in het planontwikkelingsproces. Nu een voorkeur is uitgesproken voor het behoud van de luchthaven Twente, is in essentie ook de ratio van een interimexploitatie ontvallen.

Mede in het licht van voornoemd besluit tot permanente openstelling van de luchthaven Twente heeft het Ministerieel Opdrachtgeversberaad besloten niet verder te gaan met de exploitatie van de luchthaven gedurende de interimfase.

### **Vervolgproces**

Er is veel waardering voor het gebiedsontwikkelingsproces dat door het Gemeenschappelijk ontwikkelingsbedrijf (GOB) in samenwerking met de regio is opgezet.

Het GOB werkt in opdracht van het Rijk in samenwerking met de provincie Overijssel en de gemeente Enschede aan een lange termijn gebiedsontwikkeling van de luchthaven Twente en omgeving. Die samenwerking vindt op dit moment plaats in de projectorganisatie Vliegwiél Twente Maatschappij i.o. (VTM).

In de gebiedsontwikkeling is tot nu toe een model mét en een model zonder luchthaven onderzocht. In de fase tot medio 2009 wil het GOB volgens planning via marktconsultaties meer zekerheid krijgen over het commitment van de marktpartijen bij de gebiedsontwikkeling. Door het besluit in het Ministerieel Opdrachtgeversberaad en de getoonde interesse uit de markt krijgt de optie mét luchthaven qua stevigheid en snelheid nu een duidelijke voorsprong op de optie zonder luchthaven. De optie zonder luchthaven blijft in het vervolg nog wel meelopen.

De ministers van Financiën en Verkeer en Waterstaat zullen voor het eind van dit jaar, na overleg met de partners in de regio en een eerste gesprek met de gegadigde exploitanten, aangeven welke consequenties het besluit van het Ministerieel Opdrachtgeversberaad heeft voor de invulling van het opdrachtgeverschap richting GOB, het bijbehorende mandaat en het lopende gebiedsontwikkelingsproces. De optie mét luchthaven wordt hierbij versneld opgepakt.

We hopen u hiermee voor dit moment voldoende op de hoogte te hebben gesteld over de aanbesteding van de interimfase en het behoud van de luchthaven Twente.

De minister van Financiën,  
W. J. Bos

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings

*Budgettaire tekort*

In de bijlage van de brief van de minister van Financiën (d.d. 6 november, Kamerstuk 31 700 IXB, nr.9) is aangegeven dat er sprake is van kostenoverschrijdingen en de tegenvallende huurinkomsten, resulterend in een budgettaire gat van € 5,31 mln. Daarbij komt dat het cijferbeeld van de exploitatie van vliegveld Twente aan voortdurende wisselingen onderhevig is. De exploitatie van de interim-fase genereert vrijwel geen inkomsten, maar wordt grotendeels mogelijk gemaakt door overheidsbijdragen. Aan zowel de kostenkant als de inkomstenkant (verhuur) is de tendens er een van verdergaande verslechtingen. De neerwaartse risico's in het cijferbeeld overheersen.

*Bijdrage aan de business-case*

De verwachting is dat de kosten van commerciële interim-exploitatie niet kunnen worden terugverdiend door de ontwikkeling en uitgifte van het gebied op lange termijn. Zo tonen de ontwikkelde grondexploitatie-modellen aan. Dit kan de aantrekkelijkheid van die lange termijn (mogelijke verkoop van de luchthaven) ernstig doen verminderen.

*Staatssteun*

De staatssteunrisico's zijn bij de oorspronkelijke aanbesteding van juli/augustus beoordeeld en aanvaardbaar geacht. De staat mag immers als zakelijk investeerder in zijn eigen grond investeren om de waarde op de lange termijn te doen verhogen. Vereist daarvoor is een redelijke verhouding tussen kosten en opbrengsten en de verwachting dat de kosten kunnen worden terugverdiend. Wanneer nu tot een flinke opwaartse bijstelling van het budget zou worden besloten, is moeilijk uit te leggen dat dit een marktconforme opstelling van de overheid als eigenaar van de grond en als investeerder zou zijn. De verwachting dat dit terug te verdienen zou zijn, neemt immers flink af, terwijl het risicoprofiel sterk is verslechterd. Een marktconforme investeerder kan bereid zijn een aanloopverlies te nemen (zoals in de aanbesteding van juli en augustus het geval was), maar zal vanuit zorgvuldig risicobeheer een grens moet trekken.

Het verder ophogen van de *overheidsbijdrage* met € 5,3 mln tot in totaal € 17,8 mln (of, na de meest recente bieding van MAA met 4,6 mln tot in totaal € 17,1 mln overheidsbijdrage). heeft waarschijnlijk negatieve invloed op het lopende onderzoek door de Europese Commissie naar vermeende staatssteun ten behoeve van het vliegveld Twente. Momenteel is aan de Europese Commissie in het kader van dit lopende onderzoek uitgelegd dat vooralsnog de tijdelijke exploitatie van het vliegveld niet gegund is. Daarom wordt geen exploitatiebijdrage betaald en is er geen sprake van staatssteun. Wordt de tijdelijke exploitatie wel gegund en een vergoeding betaald aan de exploitant, dan verandert de situatie. De Staat dient dit te melden aan de Commissie. Dit kan onder voorwaarden ertoe leiden dat het contract niet kan worden uitgevoerd (stand still).

*Aanbestedingsrecht*

Een verhoging van het budget zou tevens een aanmerkelijke wijziging in de aanbesteding impliceren, waardoor feitelijk een nieuwe procedure zou moeten worden gestart. Immers dit leidt tot dermate gewijzigde omstandigheden dat potentiële aanbieders, die eerder afzagen van een bod, nu wel geïnteresseerd zouden kunnen zijn.