

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
18 december 2007	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
V&W/DGTL-2007/12088	-
Onderwerp	
Twente Airport	

Geachte voorzitter,

Tijdens de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat is mij de vraag gesteld om, mede namens mijn ambtsgenoot van Financiën, middels een brief in te gaan op de mogelijkheden van continuering van chartervluchten op de luchthaven Twente. Hierbij zal ook worden ingegaan op de risico's met betrekking tot staatssteunproblematiek. Middels deze brief wil ik, mede namens de Minister van Financiën, antwoord geven op deze vraag.

Achtergrond

Op dit moment is de luchthaven Twente een militaire luchthaven waar, afhankelijk van het seizoen, één tot drie dagen per week chartervluchten plaatsvinden. Op 31 december 2007 verlaat Defensie de huidige militaire luchthaven Twente, waardoor het defensie terrein vrijkomt en de infrastructuur en diensten die vereist zijn voor het veilig uitvoeren van commerciële luchtvaart verdwijnen.

Het Gemeenschappelijk Ontwikkelingsbedrijf (GOB) is gevraagd om de mogelijkheden van ontwikkeling van het defensie terrein te onderzoeken waarbij de mogelijkheden van een doorstart van de luchthaven als burgerluchthaven eveneens worden onderzocht.

Om te beoordelen of een overgang naar een civiele luchthaven aan de orde kan zijn, is het noodzakelijk om te weten of de luchthaven op termijn rendabel kan zijn. Hiervoor is het opstellen van business-case een noodzakelijke eerste stap. Ondanks het naderend vertrek van Defensie heeft het GOB in samenwerking met de regio nog geen business-case afgerond op basis waarvan een definitief besluit kan worden genomen over de toekomst van de luchthaven.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

Besluit voor de interim periode na 1 januari 2008

Er ontstaat een interim periode tussen het vertrek van defensie en de besluitvorming en eventuele implementatie van de gebiedsontwikkeling. Voor deze interim periode heeft het GOB verschillende scenario's uitgewerkt, variërend van sluiting van het vliegveld tot een openstelling voor commercieel vliegverkeer voor vijf dagen per week.

Het ministerieel opdrachtgeversberaad voor het GOB (de ministers van Financiën, V&W EZ, Defensie, VROM, LNV) heeft deze scenario's beoordeeld en geconcludeerd dat extra investeringen in infrastructuur en diensten niet te verantwoorden zijn voordat er zicht is op commerciële haalbaarheid en beleidsmatige wenselijkheid van commerciële luchtvaart. Bij deze beoordeling heeft ook het aspect van staatssteun zwaar gewogen. Gedurende de interim periode blijft de luchthaven open voor klein zakelijk en recreatief vliegverkeer (general aviation), zodat geen onomkeerbare situatie ontstaat die een eventuele doorstart op Twente in de weg staat.

Reactie

De vraag van uw Kamer over de continuering van chartervluchten met een investering uit de Rijksmiddelen moet ondermeer worden beschouwd in het licht van de overwegingen die naar voren zijn gebracht bij het besluit over interim periode.

Navraag bij het GOB, de ministeries van Financiën en Defensie en de landsadvocaat leert het volgende:

- Er is op dit moment nog geen business-case die zicht geeft op de commerciële haalbaarheid van commerciële luchtvaart op de langere termijn. Het GOB voert momenteel gesprekken met potentiële exploitanten. Buiten een mondelinge toezegging dat er interesse is, zijn er tot op heden nog geen concrete, op schrift gestelde, voorstellen voor exploitatie.
- De ontmanteling van de complete vliegbasis is al geruime tijd geleden door Defensie in gang gezet. Er zijn daarbij conform afspraken met de huidige afhandelaar, Enschede Airport Twente, en de gemeente nog geen onomkeerbare stappen genomen die de taakuitvoering tot 31 december 2007 (accommoderen civiel luchtverkeer) in gevaar brengen.
In het kader van de voorgenomen sluiting is echter geen rekening gehouden met instandhouding van de platformfuncties na 1 januari 2008, zijn hiervoor noodzakelijke budgetten niet voorzien en is benodigd personeel niet beschikbaar. Bovendien is een deel van het aanwezige materieel niet vervangen waardoor o.a. de zend/ontvanginstallaties ten behoeve van torenverkeersleiding en sneeuw- en ijsbestrijdingsmaterieel het einde hebben bereikt van de operationele en technische levensduur.
- Het extra openstellen voor commerciële luchtvaart, ook voor een periode van één jaar vraagt om substantiële investeringen. De kosten spitsen zich toe op de personele component en een investering in materieel.
Extra openstelling voor commerciële luchtvaart kan uit veiligheidsoverwegingen niet los worden gezien van de aanwezigheid van een exploitant. De exploitant is

eindverantwoordelijk voor de bedrijfsvoering van de luchthaven. Verder dient hij de toegang tot het vliegegebied en het verkeer daarbinnen te regelen en erop toe te zien dat de voor Luchtverkeersleiding benodigde infrastructuur (verkeerstoren, start- en rolbanen, verlichting, leidingen/kabels) adequaat blijven functioneren. Tot slot dient de exploitant toe te zien op de beschikbaarheid en inzetbaarheid van voldoende en gekwalificeerd personeel. Er dient daarnaast waarschijnlijk luchtverkeersleiding, brandweer, bird control en meteocapaciteit te worden ingekocht. Zoals hierboven beschreven bestaat er **op dit moment** onvoldoende zekerheid over de beschikbaarheid van zo'n exploitant.

- Een gedeelte van het materieel voor de platformtaken is dusdanig verouderd dat herverdeling binnen defensie niet zinvol wordt geacht. Het grootste deel van het materieel is herbestemd voor gebruik elders in de defensie organisatie. Er dient dus voor vervanging van deze apparatuur te worden gezorgd die daarbij vanwege veiligheidsvoorschriften en normen los dient te staan van de defensie-communicatie infrastructuur. Naar verwachting zullen dit aanzienlijke kosten zijn.
- Extra uitgaven om een doorstart op korte termijn ten behoeve van chartervluchten te realiseren kan zonder deugdelijke business-case worden gezien als staatssteun. Met betrekking tot dit deel van de financiering kan zonder business-case niet met voldoende zekerheid volgehouden worden dat een particuliere eigenaar of investeerder onder vergelijkbare omstandigheden ook een dergelijk besluit zou hebben genomen. In dat geval vormt de extra financiering mogelijk een (exploitatie)steun die in principe verboden is.
De Europese Commissie heeft op grond van haar mededeling van 9 december 2005 over de financiering van luchthavens zich reeds meermalen op het standpunt gesteld dat de overheidsbijdragen aan luchthavens (bijvoorbeeld ten behoeve van de ondersteuning van de bedrijfsvoering en ten behoeve van de ombouw van een goederen- in een personenterminal) staatssteun vormt. Hierbij kan bijvoorbeeld worden verwezen naar de standpunten van de Europese Commissie inzake de regionale luchthavens zoals Flughafen Lübeck Blankensee (NN 71/2006) en Tampere Pirkkale Airport (NN 26/2007).
- Ongeacht de beschikbaarheid van voldoende financiële middelen is er naar inschatting van het GOB minimaal een half jaar respectievelijk drie kwart jaar nodig om alle voorzieningen en vergunningen te realiseren die benodigd zijn voor het veilig kunnen afhandelen van general aviation of commerciële luchtvaart op Twente.
- Het samenwerkingsverband van het GOB (namens het Rijk), de provincie Overijssel en de gemeente Enschede zullen in het eerste kwartaal van 2008 een eerste globale businesscase opleveren. Deze 'globale' businesscase bevat onder meer vier ruimtelijke modellen met financiële onderbouwing en voorstellen voor de bestendinging van de samenwerking tussen het Rijk, de provincie Overijssel en de gemeente Enschede.

Alles overwegende is een investering in Twente voor de instandhouding van de mogelijkheid tot het uitvoeren van chartervluchten op dit moment niet opportuun. In lijn met het gesprek dat de Minister van Financiën met de regio heeft gevoerd, zijn wij bereid, wanneer uit een positieve en betrouwbare business case blijkt dat de ontwikkelingswaarde van het vliegveld gebaat is bij opschaling voor chartervluchten gedurende de interimfase, om daar dan € 3mln voor te zoeken. Uiteraard onder de voorwaarde dat er geen staatsteun- en aanbestedingsrechtelijke risico's aan kleven.

Een dergelijk besluit zal, net als het besluit voor het huidige scenario, moeten worden bekrachtigd in het Ministerieel Opdrachtgevers Beraad waarin de zes betrokken ministers zijn vertegenwoordigd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings