

## Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

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

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

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

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2013/159344

**Uw kenmerk**  
2013Z13510

Datum 14 augustus 2013  
Betreft Kamervragen van het lid Bashir (SP) inzake  
levensvatbaarheid van regionale luchthavens  
(ingezonden 27 juni 2013)

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik de vragen gesteld door het lid Bashir (SP) over uitspraken van econoom Philippe Boucher over de levensvatbaarheid van regionale luchthavens (ingezonden 27 juni 2013).

**Vraag 1**

Wat is uw reactie op de uitspraken van econoom Philippe Boucher over dat veel regionale luchthavens niet levensvatbaar zijn?

**Antwoord 1**

In de Luchtvaartnota is de marktgerichte benadering uiteengezet die het rijk voor de luchtvaart, en voor de luchthavens in het bijzonder, volgt. Deze benadering gaat uit van een interesse van marktpartijen voor de exploitatie van luchthavens en betrokkenheid van de regio in verband met de betekenis van de luchthavens voor de regionale en ruimtelijk-economische ontwikkeling.

Reeds in de nota Regionale luchthavenstrategie is de positie van regionale luchthavens uiteengezet: "Naar juridische maatstaven zijn de regionale luchthavens ondernemingen." (Tweede Kamer, 1996-1997, 25230, nr. 2, p. 74). Dit betekent dat elke luchthaven marktconform moet handelen en zelf verantwoordelijk is voor zijn continuïteit.

Een marktgerichte benadering betekent dat de vraag of een luchthaven levensvatbaar is, wordt overgelaten aan de betreffende marktpartijen. Zij zijn hiervoor verantwoordelijk en dragen ook het risico. Indien marktpartijen voldoende vertrouwen hebben in de business case om de luchthaven te exploiteren, dan is er voor een overheid geen aanleiding om daar anders tegen aan te kijken.

Uiteraard moet dat vertrouwen wel voldoende onderbouwd zijn: anders is een luchthavenbesluit en de daarin opgenomen beperkingen aan gebieden rondom de luchthaven niet gerechtvaardigd. Daarom laat ik – voor zover ik bevoegd gezag ben over de betreffende luchthaven – de economische onderbouwing van een luchthaven altijd toetsen in de procedure om te komen tot een luchthavenbesluit.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2013/159344

#### Vraag 2

Deelt u de mening dat het economisch niet rendabel is om als overheid veel geld te investeren in regionale luchthavens, die zonder deze steun niet kunnen overleven? Zo ja, heeft dit gevolgen voor uw beleid? Zo nee, waarom deelt u deze mening niet?

#### Antwoord 2

In zijn algemeenheid ben ik er geen voorstander van om als rijksoverheid structureel bij te dragen aan luchthavens die zonder deze steun niet kunnen overleven. Uiteindelijk moet een regionale luchthaven een positieve bijdrage kunnen leveren aan de regionale economie. De algemene beleidslijn is sinds eind jaren negentig dan ook dat het rijk niet rechtstreeks participeert in luchthavens, geen investeringen financiert en niet aan de exploitatie bijdraagt. Uiteraard zijn er specifieke omstandigheden denkbaar waarbij, steeds eenmalig en onderbouwd, van deze lijn kan worden afgeweken. Te denken is bijvoorbeeld bij de overgang van een situatie van exploitatiesteun naar een situatie zonder steun (zoals bij Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport) danwel tijdelijk in de opstartfase van een nieuwe luchthaven (zoals bij Twente Airport). Afwijkingen van de algemene regel zullen altijd in goed overleg met uw Kamer geschieden.

Voorts stelt uiteraard de (Europese) regelgeving grenzen aan staatssteun vanuit de mededinging en zijn er specifieke Europese richtsnoeren voor staatssteun aan luchthavens. Deze zijn randvoorwaardelijk voor iedere vorm van overheidssteun. De richtsnoeren worden overigens op dit moment herzien.

#### Vraag 3

In hoeverre klopt het dat van de regionale luchthavens alleen Eindhoven en Rotterdam rendabele luchthavens zijn? Kunt u dit onderbouwen?

#### Antwoord 3

Het klopt dat de luchthavens van Eindhoven en Rotterdam goed floreren. Ik ga daarbij af op de omvang van het aantal afgehandelde passagiers. Of dit zich ook vertaalt in een winstgevende operatie, is voor mij evenwel lastig te duiden. Luchthavens rapporteren hun financiële resultaten aan hun aandeelhouders. Er is geen verplichting om deze aan mij te rapporteren. Dat past ook niet in een beleid waarin het exploiteren van luchthavens wordt gezien als een economisch zelfstandige activiteit.

#### Vraag 4

In hoeverre vindt u het verstandig dat provincies onrendabele luchthavens als Eelde en Twente financieel blijven ondersteunen?

#### Antwoord 4

De vraag of het verstandig is dat provincies luchthavens financieel blijven ondersteunen, is niet aan mij om te beantwoorden. Provincies moeten hierin een eigen afweging maken.

Vraag 5

Klopt het dat Ryanair forse kortingen aangeboden krijgt op Nederlandse regionale luchthavens? Zo ja, acht u het wenselijk dat de Nederlandse overheid dit bedrijf sponsort, ook gezien de dubieuze reputatie op het gebied van personeel en veiligheid? Zo nee, waaruit blijkt dit?

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2013/159344

Antwoord 5

De exploitant van een luchthaven is vrij om – binnen de spelregels van vrije mededinging – afspraken te maken met de luchtvaartmaatschappijen die de luchthaven willen aandoen. De overheid, ook niet als publieke aandeelhouder van de luchthaven, heeft daar geen bemoeienis mee.

Indien een andere marktpartij van mening is dat de afspraken tussen een luchthaven en een luchtvaartmaatschappij niet stroken met de belangen van deze andere marktpartij, dan kan deze zich wenden tot de Autoriteit Consument en Markt (ACM). Deze ziet toe op het handhaven van eerlijke concurrentie.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld