

Vergaderjaar 2013–2014

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 167

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 december 2013

In de eerste termijn van de begrotingsbehandeling van Infrastructuur en Milieu op 5 november 2013 heeft Kamerlid Van Tongeren een vraag gesteld over bijdragen aan lokale luchthavens (Handelingen II 2013/14, nr. 19, behandeling begroting Infrastructuur en Milieu. Naar aanleiding daarvan heb ik toegezegd om voor het AO Luchtvaart van 18 december 2013 schriftelijk te reageren op deze vraag door voor de luchthavens waarvoor het Rijk bevoegd gezag is inzage te geven in de (investerings-)bijdragen van het Rijk en de provincies ten behoeve van deze luchthavens. Met deze brief vul ik deze toezegging in.

Vraag

Ik ontvang graag een overzicht van alle rijks- en provincieuitgaven van belastinggeld aan lokale luchthavens.

Antwoord

De algemene beleidslijn voor wat betreft rijksbijdragen voor luchthavens is sinds eind jaren negentig dat het Rijk niet rechtstreeks participeert in luchthavens, geen investeringen financiert en niet aan de exploitatie bijdraagt. De nota Regionale luchthavenstrategie (RELUS-nota, Kamerstuk 25 230, nr. 2, p. 74) gaat uit van een marktgerichte benadering. Dat betekent dat de vraag of een luchthaven levensvatbaar is, wordt overgelaten aan de betreffende marktpartijen. In 2001 is in overeenkomsten vastgelegd dat de toen nog bestaande subsidierelatie tussen het Rijk en sommige regionale luchthavens zou worden beëindigd door middel van een afkoop van de rijksbijdrage in de toekomstige exploitatietekorten. Ook zijn afspraken gemaakt over investeringsbijdragen om die luchthavens met een goed perspectief aan publieke en private partijen in de regio over te doen.

Uiteraard zijn er specifieke omstandigheden denkbaar waarbij door het Rijk, steeds eenmalig en onderbouwd, van deze lijn kan worden afgeweken. Te denken is bijvoorbeeld aan een bijdrage gedurende de opstartfase van een nieuwe luchthaven (zoals nu bij Twente). Afwijkingen van de algemene beleidslijn zullen altijd in goed overleg met uw Kamer geschieden.

De provincies hebben een eigen verantwoordelijkheid ten aanzien van hun beleidslijn om al dan niet financieel bij te dragen aan luchthavens; zij maken hierin een eigen afweging. Vanzelfsprekend hebben ook zij rekening te houden met Europese en nationale regelgeving hieromtrent.

Onderstaand geef ik aan welke (investerings)bijdragen door het Rijk zijn gedaan dan wel – onder voorwaarden – zijn toegezegd voor de luchthavens die onder bevoegd gezag van het Rijk vallen. Ook heb ik navraag gedaan bij provincies welke specifieke bijdragen zij aan die luchthavens verstrekken dan wel hebben toegezegd. Ook die informatie is hieronder opgenomen. Tot slot geef ik aan wanneer er afspraken zijn gemaakt over de betreffende bijdragen. Ik heb daarbij alleen gekeken naar bijdragen vanaf 2001; het jaar waarin de overeenkomsten zijn gesloten met enkele luchthavens ter beëindiging van de subsidierelatie.

Schiphol

- Er zijn geen investerings- of exploitatiebijdragen verleend door het Rijk en de provincie. Het Rijk is wel aandeelhouder van Schiphol.

Lelystad

- Er zijn geen investerings- of exploitatiebijdragen verleend door het Rijk en de provincie.

Eindhoven

- Eindhoven is een militaire basis. Voor de bijdragen door het Rijk verwijs ik u naar de begroting van de Minister van Defensie.

Rotterdam

- Er zijn geen investerings- of exploitatiebijdragen verleend door het Rijk en de provincie.

Eelde

Rijk

- Eenmalige afkoop van de rijksbijdrage in de toekomstige exploitatiekortingen (2001): € 4,3 miljoen.
- Investeringsbijdrage voor de renovatie van het riolerings- en drainagestelsel van de luchthaven (2001): € 2,7 miljoen.
- Investeringsbijdrage voor de uitbreiding van de start- en landingsbaan (2003): € 18,6 miljoen.

Provincie Groningen en provincie Drenthe:

- Jaarlijkse storting in het kapitaal van de vennootschap (agiosstorting). De bijdrage is conform de afspraak die met het Rijk in 2003 is gemaakt bij de aandelenoverdracht. Het betreft de afkoop van de regionale bijdrage in de toekomstige exploitatiekortingen, in 10 jaarlijkse

termijnen over de periode 2003 – 2012 voor een jaarlijks bedrag per provincie van € 0,3 miljoen.

Maastricht

Rijk¹

- Eenmalige afkoop van de rijksbijdrage in de toekomstige exploitatietekorten (2001): € 2,7 miljoen.
- Investeringsbijdrage voor luchtzijdige investeringen (2001): € 32,4 miljoen.
- Subsidie baandrempelverplaatsing in het kader van externe veiligheidsmaatregelen (2005): € 2,5 miljoen.

Provincie Limburg

- Eenmalige afkoop van de regionale bijdrage in de toekomstige exploitatietekorten (2002²): € 2,7 miljoen.
- Investeringsbijdrage (2002): € 10,5 miljoen³.
- Bijdrage in de kosten voor Niet Economische Diensten van Algemeen Belang (NEDAB) van de luchthaven, zoals security en brandweer (2013): € 4,5 miljoen.

Twente

Rijk

- Investeringsbijdrage voor luchtzijdige investeringen (2007): € 3,0 miljoen, vrijgemaakt op verzoek van de Tweede Kamer⁴. Hiervan is € 1,2 miljoen besteed en zal € 1,8 miljoen beschikbaar worden gesteld aan de toekomstige exploitant⁵.
- Bijdrage in de exploitatie van luchtverkeersleiding op de luchthaven (2013): € 4,6 miljoen onder voorwaarden⁶.
- Bijdrage om participatiemaatschappij PPM Oost te laten participeren in de op te richten luchthavenonderneming (2013): € 2,5 miljoen onder voorwaarden⁷.

Provincie Overijssel

- Investeringsbijdrage voor luchtzijdige investeringen (2009): er zal € 11,4 miljoen beschikbaar worden gesteld aan de toekomstige exploitant⁸.

¹ Bedragen verstrekt op grond van de overeenkomst «Beëindiging subsidierelatie Staat – NV Luchthaven Maastricht» uit 2001.

² Afkoopsom en investeringsbijdrage verstrekt op grond van de overeenkomst « Beëindiging subsidierelatie « Provincie Limburg – NV Luchthaven Maastricht» in 2002.

³ De provincie Limburg heeft in 2012 en 2013 onder voorwaarden ingestemd met het tijdelijk aanwenden van de op dat moment nog resterende provinciale investeringsbijdrage (circa € 3,8 miljoen euro) voor de exploitatie van de luchthaven) in de periode tot april 2014. De provinciale investeringsbijdrage zal uiteindelijk gebruikt moeten worden voor het doel waarvoor deze bij toekenning bestemd is.

⁴ Amendement van het lid Koopmans (Kamerstuk 31 200 XII, nr. 60).

⁵ De resterende € 1,8 miljoen maakt onderdeel uit van de in totaal € 16,2 miljoen aan financiële middelen, die door Rijk (€ 1,8 miljoen), provincie Overijssel (€ 11,4 miljoen) en gemeente Enschede (€ 3 miljoen) aan de toekomstige exploitant ter beschikking worden gesteld.

⁶ Kamerstuk 31 936, nr. 141

⁷ Kamerstuk 31 936, nr. 141

⁸ Zie voetnoot 5.

- Bijdrage om participatiemaatschappij PPM Oost te laten participeren in de op te richten luchthavenonderneming (2013): € 1,25 miljoen onder voorwaarden.

Bonaire (Caribisch Nederland)

Rijk

- Investeringsbijdrage voor de uitvoering van het masterplan⁹, gericht op het wegwerken van de bestaande tekortkomingen ten aanzien de minimale internationale regels voor de vliegveiligheid van de International Civil Aviation Organization (ICAO): fase 1 (2008) € 13,2 miljoen, fase 2 (2012) € 17,5 miljoen.

Sint Eustatius (Caribisch Nederland)

Rijk

- Investeringsbijdrage voor de uitvoering van het masterplan, gericht op het wegwerken van de bestaande tekortkomingen ten aanzien de minimale internationale regels voor de vliegveiligheid van de ICAO (2012): € 3,75 miljoen.

Saba (Caribisch Nederland)

Rijk

- Investeringsbijdrage voor de uitvoering van het masterplan, gericht op het wegwerken van de bestaande tekortkomingen ten aanzien de minimale internationale regels voor de vliegveiligheid International van de ICAO (2012): € 3,5 miljoen.

Bonaire, Sint Eustatius en Saba (Caribisch Nederland)

Rijk

- Bijdrage voor kosten voorbereiding, aanbesteding en toezicht op de uitvoering van de masterplannen (2012): € 2,1 miljoen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld

⁹ Voortvloeiend uit de staatkundige hervorming van 10-10-2010, moeten de drie luchthavens op de eilanden Bonaire, Saba en St. Eustatius voldoen aan de minimale internationale regelgeving voor de vliegveiligheid (ICAO) die Nederland onderschrijft. De masterplannen geven een overzicht van de beschikbare faciliteiten en infrastructuur en de tekortkomingen ten aanzien van de internationale regelgeving. Met uitvoering van de masterplannen worden de tekortkomingen weggewerkt.