

Vergaderjaar 2008–2009

31 700 IXB

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

Nr. 8

BRIEF VAN DE MINISTER VAN FINANCIËN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 oktober 2008

Zoals aangekondigd in mijn antwoorden op de gestelde vragen door uw Kamer (Kamerstuk 31 700 IXB, nr. 4), zijn na de aanbestedingsprocedure drie verkennende gesprekken gevoerd tussen Maastricht Aachen Airport (MAA, de «laagste» bieder) enerzijds en het Gemeenschappelijk Ontwikkelingsbedrijf en het Ministerie van Financiën anderzijds. Daarbij is verkend of er ruimte bestaat om alsnog binnen het beschikbare budget de tijdelijke exploitatie te realiseren.

Hoewel enkele posten aan de hoge kant werden ingeschat door MAA, hetgeen ruimte suggereerde om tot elkaar te komen, bleek het verschil tussen bieding enerzijds en het beschikbare budget anderzijds daarmee niet te overbruggen.

Eerder heb ik u de begroting van het Gemeenschappelijk Ontwikkelingsbedrijf (GOB) voor de interim-fase in reactie op uw vragen in een brief toegelicht (kamerstuk 31 200 IXB/31 200 XII, nr. 23 herdruk). Totaal is voor de exploitatie van de interim-fase ca. € 17 mln. aan kosten gebudgetteerd, met een overheidsbijdrage ad. € 12,5 mln. Dit bedrag zou met minimaal ca. € 5 mln. opgehoogd dienen te worden om exploitatie van de interim-fase te faciliteren. Twee hoofdoorzaken liggen hier aan ten grondslag:

- Ten eerste is na de aanbesteding en de aansluitende verkenning duidelijk geworden dat exploitatie substantieel duurder zal zijn dan begroot om aan de uitgevraagde vereisten te voldoen.
- Daarnaast vallen de begrote huurinkomsten (die waren geraamd op € 4,5 mln.) in de praktijk tegen. Volgens de meest recente inzichten zullen deze € 2,25 mln. bedragen. En ook dit bedrag vereist een slag om de arm gezien het tegenzittend economische tij.

Nu kan ik mij voorstellen dat het idee leeft dat beheer en verhuur los staan van de exploitatie. Echter beheer en verhuur aan de ene kant en exploitatie aan de andere kant zijn verbonden met elkaar. Vliegveld Twente is een aanmerkelijk complex van 480 hectare, met daarop ruim 600 gebouwen (totale vloeroppervlakte 150 000 m²), nutsvoorzieningen en

infrastructuur. Dit complex wordt continu beveiligd en in stand gehouden. De daaraan verbonden kosten bedragen ca € 2 mln. per jaar (€ 6 mln. voor drie jaar, zoals gemeld in mijn hierboven aangehaalde brief).

Door het kiezen voor een interim-exploitatie van het vliegveld zijn deze kosten een conditio sine qua non, omdat een in gebruik zijnd vliegveld beveiligd dient te zijn, de exploitant over goedwerkende nutsvoorzieningen dient te beschikken en de aanwezige infrastructuur aan minimale eisen dient te voldoen voor de passagiers en de vliegtuigen. Bij directe verkoop van het gebied zouden deze kosten niet gemaakt behoeven te worden. Om dit inzichtelijk te maken heb ik gewerkt met een totale begroting. De eerder begrote verhuurinkomsten van ca € 4,5 mln waren nodig om de totale begroting rond te krijgen. Nu deze huurinkomsten tegenvallen ontstaat een op te vullen budgettaire gat van ca. € 2,25 mln.

Ik acht het als minister van Financiën niet verantwoord de financiële bijdrage voor deze opdracht met voornoemde bedragen op te hogen. Deze bedragen drukken substantieel negatief op de lange termijn business case en rechtvaardigen deze investering niet. Een extra bijdrage vanuit de regio is evenmin te verwachten. Het verhogen van het budget zou bovendien staatssteunrechtelijk problematisch zijn. Ook aanbestedingsrechtelijk zou dit problemen kunnen opleveren.

Om die reden heb ik geconcludeerd dat het niet zinvol is om de onderhandelingenprocedure met MAA te starten. Ik zal het MOB adviseren niet tot exploitatie van de interim-fase over te gaan en te bespreken welke consequenties dit heeft voor het vervolgproces.¹ Uw kamer zal op korte termijn op de hoogte worden gebracht van de resultaten van dit MOB.

De minister van Financiën,
W. J. Bos

¹ 31 oktober '08.