

Ootmarsum, 20 september 2011.

Geachte leden van Provinciale Staten

Recentelijk hebben de leden van de gemeenteraad van Enschede nadere stukken ontvangen m.b.t. de zoektocht naar een exploitant voor luchthaven Twente. Het gaat daarbij om de concept aanvraag (RFP) en concept concessievergoeding. Uit deze stukken blijkt dat eerdere beloften die aan u gedaan zijn met voeten getreden worden. In deze brief lichten wij een aantal daarvan toe.

Glijdende schaal 1: Overheid betaalt mee

Een belangrijk politiek uitgangspunt is altijd geweest dat de overheid niet meebetaalt aan de exploitatie van een luchthaven. Dit uitgangspunt was eigenlijk al losgelaten. Eerder is nl. 16,5 miljoen euro toegezegd aan medefinanciering, voor investeringen in:

- Veiligheidsvoorzieningen, zoals verlichting, instrument landingssystemen e.d.
- Wegen
- Taxibanen en opstelplaatsen
- Veiligheidsdienst en brandweer (RFF)
- Baanverbetering/verzwaring/verlenging.

(bron: presentatie van ADT op Bidders conference May 3rd 2011).

In de nieuwe stukken wordt aangegeven dat het vliegveld 'om niet' ter beschikking wordt gesteld. Door de kosten voor het gebied voor haar rekening te nemen betaalt de overheid volop mee aan de exploitatie. Vooralsnog wordt de toekomstige exploitant de luchthaven de eerste 8 jaar gratis ter beschikking gesteld. Terwijl hij al wel zelf bedrijventerrein mag gaan uitgeven en exploiteren. Vervolgens betaalt hij, na 8 jaar gratis gebruik, maar € 500.000 per jaar en 'een percentage van zijn omzet'. Over dit laatste moet nog onderhandeld worden.

Maar iedereen die de andere kleinere regionale luchthavens in Nederland en in de rest van Europa volgt (en ook de geschiedenis van luchthaven Twente kent) weet dat over 8 jaar bij tegenvallende resultaten de overheid geen andere keuze heeft om door te gaan met geen of een veel te lage huur. Er is dan geen weg terug. Overigens betaalt de overheid zelfs bij de genoemde € 500.000 per jaar al mee. De grond is voor € 30 miljoen gekocht waarvan circa de helft voor de luchthaven bestemd is. Bij een rente van 4% van € 15 miljoen, zou de huur al € 600.000 per jaar moeten bedragen. En dit is dan alleen de rente over de grond. Er is absoluut geen sprake van terugbetaling van de voorinvesteringen (de historische kosten) wat altijd voorgehouden is. Die voorinvesteringen zijn ook tientallen miljoenen euro's. De concessie is over een periode van 49 jaar (!).

Glijdende schaal 2: startbaanverlenging

In de discussie over de luchthaven werd u altijd verteld dat er een baan van 3.000 meter ligt. Dit was onwaar; er ligt een baan van 2.400 meter met twee veiligheidszones van ieder 300 meter. Nu wordt dit toegegeven:

Glijdende schalen

in het document "Information Memorandum" worden mogelijke exploitanten aangegeven dat er een baan ligt van 2.400 meter, met de mogelijkheid van verlenging tot 2.700 meter.

Zelfs verlenging tot 3.000 meter wordt niet uitgesloten. (blz. 35). Ondanks alle toezeggingen dat er van een startbaanverlenging geen sprake is, gaat er nu dus toch grond aangekocht worden om de baan in zuidelijke richting te verleggen met 300 meter. Daarvoor worden de financiële middelen beschikbaar gesteld. Zie 'glijdende schaal 1'.

Glijdende schaal 3: luchthaven gerelateerde bedrijven

Gemeente Enschede is voornemens ontheffing te verlenen voor de vestiging van een 'Veiligheidscentrum inclusief brandweeroefencentrum'. Dit is in tegenstrijd met de afspraak dat op het vliegveldterrein alleen bedrijven zouden komen die verbonden zijn met de luchtvaart. Daar is hier geen sprake van. Op deze wijze wordt het vliegveldterrein een zeer groot extra bedrijventerrein, terwijl in Twente tot 2030 al meer dan genoeg bedrijventerrein voorhanden is. Zo is nu in Borne een oefencentrum voor de brandweer, dat met het vliegveldplan dreigt te verdwijnen, terwijl het juist de bedoeling is om niet de bedrijvigheid uit heel Twente naar het vliegveld te zuigen (geen 'kannibalisme'). Daarnaast zijn er in Nederland meerdere grote publieke en private oefencentra waar zonder meer geoefend kan worden en die allen een noodlijdend bestaan hebben.

Glijdende schaal 4: geen spa de grond in.

Het bovengenoemde plan voor een veiligheidscentrum is ook strijdig met de belofte van de bestuurders dat er 'geen spa de grond ingaat' voordat er een exploitant gevonden is. Die is er niet en dus kan er nu nog niet vooruit gelopen worden in een dergelijke inrichting van het terrein. Deze wordt aangekondigd als 'tijdelijk' maar ook dit zal een glijdende schaal zijn: de investeringen in gebouwen etc. kunnen nooit bedoeld zijn voor 2 jaar.

De uitspraak/toezegging 'geen spa de grond ingaat' is beeldspraak, maar mag zo worden verstaan dat geen kosten zullen worden gemaakt voordat overeenstemming is verkregen met een exploitant.

Glijdende schaal 5: werkgelegenheid

Eén van de meest belangrijke doelen is het vergroten van de werkgelegenheid, waarbij maar liefst 2.700 banen in het vooruitzicht gesteld zijn:

- 2.150 nieuwe banen, waarvan 1.650 luchthavendeel en 550 wonen, werken en leisure;
- 550 banen als gevolg van verdringing elders in Twente.

(bron memo aan PS van 08.06.2010)

Echter, in de nu aan de Raad toegezonden stukken worden er aan de te realiseren werkgelegenheid geen concrete doelen gesteld en zelfs een minimum eis ontbreekt. Het blijft allemaal bij woorden en vage afspraken.

Glijdende schaal 6: spelregels aanpassen tijdens het spel

ADT heeft aangegeven de namen van de drie geïnteresseerde partijen niet vrij te geven ondanks dat dit ondubbelzinnig aangekondigd was. (paragraaf 9.2 van de RFQ). De motivatie:

Glijdende schalen

"in overleg met de inschrijvers is inmiddels afgesproken dat geen uitvoering wordt gegeven aan deze paragraaf en dat derhalve van publicatie van de namen wordt afgezien. Reden hiervoor is dat de betrokken partijen het ongewenst vinden dat er in dit stadium van de procedure namen openbaar worden gemaakt, alsmede dat een van de inschrijvers heeft aangegeven dat hij bij het voortijdig openbaar maken overweegt om zich alsnog terug te trekken uit de aanbesteding. (Bron: brief ADT aan A.J.G.A. Graas van 7 september 2011)

Deze aanpassing aan vooraf vastgestelde spelregels is strijdig met de afspraak dat er niet onderhandeld zou worden; deze voorwaarden waren vooraf ook bij alle partijen bekend.

Een dergelijk wijziging is een duidelijk voorbeeld van het proces dat bij alle andere vliegvelden goed te zien is. Exploitanten bepalen in hoge mate wat er gebeurt en welke voorwaarden ze wel of niet accepteren. Bestuurders en zeker democratische organen als PS en Raad komen buitenspel te staan.

Glijdende schaal 7: van dialoog naar consultatiefase, 'geen middel maar doel'

De missie van ADT is:

"Het transformeren van het huidige luchthaventerrein tot een vliegwiel voor een economisch sterker en duurzamer Twente". Daarbij is de luchthaven geen doel op zich, maar een middel om de gewenste doelen op het gebied van economische structuurversterking en duurzaamheid te bereiken.

In de brief van College van B en W aan de Gemeenteraad Enschede van 7 september jl. blijkt duidelijk dat de luchthaven wel degelijk een doel op zich geworden is:

Door tijdens de consultatiefase overleg te voeren met de deelnemers wordt voorkomen dat voorwaarden worden gesteld die voor marktpartijen onaanvaardbaar zijn waardoor zij geen (passende) aanbiedingen zullen doen.

In de kadernota is sprake van een dialoofase: het bespreken van de aanvraag met alle aanbieders en zondig nadere toelichting geven. Een consultatiefase gaat duidelijk veel verder, want er moet dus 'een passende aanbieding' gemaakt kunnen worden. Alleen passend voor wie? Voor de aanbieder of de opdrachtgever en tot welke prijs?

Uit de voorbeelden blijkt dat er maar één doel is: zorgen dat er een exploitant komt. Daartoe worden voorafgaand aan de feitelijke aanvraag al vergaande concessies gedaan die niet in overeenstemming zijn met de politiek vastgelegde afspraken.

De vraag is dan: tot wanneer kunnen er nog wijzigingen op verzoek van de meerderheid van Gemeenteraad en PS doorgevoerd worden? Uit de op dit moment beschikbare informatie blijkt dat het in feite nu al niet meer kan (tenzij het geen wezenlijke veranderingen zijn). Op 23 september 2011 begint de 'dialoofase' en dan zijn de concept aanvraag en de concept concessieovereenkomst noch door de raad, noch door de staten behandeld en zeker niet goedgekeurd.

Hierdoor wordt de raad en de staten hun positie ontnomen om stukken van B&W of van het college van GS goed te keuren voordat deze gebruikt/uitgevoerd gaan worden.

Glijdende schalen

Glijdende schaal 8: exploitanten worden geconsulteerd zonder instemming van Provinciale Staten en Gemeenteraad

Op het moment dat de concept aanvraag en de concept concessieovereenkomst door PS en Gemeenteraad goedgekeurd zijn, is er een mandaat voor de ADT om de aanbieders de concepten toe te sturen en eerst dan kan het overleg gestart worden over bijvoorbeeld de uitleg van bepaalde passages.

Komen daaruit wezenlijke wijzigingen dat is het vanzelfsprekend dat de ADT terug gaat naar de Raad en Staten en vraagt of de wijzigingen toelaatbaar zijn.

Het resultaat kan zijn dat de wijzigingen akkoord zijn of verworpen worden. In beide gevallen heeft de ADT een nieuw mandaat nodig om de definitieve documenten uit te sturen.

En dan is het aan de markt om wel of niet een passende aanbieding te maken of om voorbehouden te maken op bepaalde aspecten.

Het is niet aanvaardbaar te beginnen met de consultatie/onderhandelingen vóór de gemeenteraad en staten geconsulteerd zijn.

Tot slot

De glijdende schalen zijn duidelijk; de politiek wordt stap voor stap in een proces gedwongen waarbij geen terugkeer meer mogelijk is. Nu al zou het handhaven van de stelling dat de overheid niet meebetaalt voor een aantal bestuurders en wellicht partijen gezichtsverlies beteken. Een natuurlijke reactie is dus om criteria aan te passen en het proces zo in te richten dat iedere stap te klein is om echt de stekker er uit te trekken.

Het gaat om tientallen miljoenen gemeenschapsgeld, met een grote kans op een mislukking (een kwakkelend vliegveld waar steeds weer financiële injecties nodig zullen zijn).

Als betrokken burgers kunnen wij niets anders doen dan u op dit proces te wijzen.

Het is aan u om te beslissen tot waar u in dit proces meegaat en hoe recht uw rug is.

Hoogachtend,

Nol Graas
Voorzitter VOLT-Twente

Mede namens:

- Bewonersbelangen Groot Driene, mevrouw J. van Brakel
- Stichting Hart van Twente, de heer A. Bos,
- Stichting Alternatieven Vliegveld Twente, de heer M. Essers,
- Stichting Lonneker Land, de heer D. Feil,

Bijlage: Financiële positie Regionale Luchthavens
Lelystad en Maastricht Aachen Airport

Bijlage: Financiële positie situaties Regionale Luchthavens.

Luchthaven Lelystad

Ter informatie. Onderstaande tekst komt uit het GS bestuursakkoord van provincie Flevoland. Deze – arme – provincie gaat meebetalen aan de luchthaven Lelystad (100% eigendom Schiphol). Een dergelijke afweging heeft altijd gespeeld en zal blijven spelen bij luchthaven Twente.

Luchthaven Lelystad

De luchthaven Lelystad is van belang voor de economische ontwikkeling van Flevoland en kan een belangrijke bijdrage leveren aan de groei van gevarieerde werkgelegenheid. Wij spannen ons in voor een duurzame en innovatieve groei en ontwikkeling van de luchthaven Lelystad binnen de huidige PKB. Uitgangspunt is dat de overlast voor de omgeving zoveel mogelijk wordt beperkt. Onze inzet is dat er in Flevoland geen vliegroutes over bewoond gebied worden geleid. Omdat een uitbreiding van de luchtverkeersleiding een noodzakelijke voorwaarde voor groei is, zijn wij bereid om hieraan in de aanloopperiode, op grond van een goed businessplan een van het businessplan afhankelijke incidentele financiële bijdrage te leveren (onrendabele top in de aanloopkosten). De Schiphol Groep is als eigenaar van de luchthaven primair verantwoordelijk voor het doen van investeringen in (de luchtzijdige ontwikkeling van) de luchthaven.

Luchthaven Maastricht-Aachen-Airport, MAA

Ter informatie: De provincie Limburg wil een deel van Maastricht Aachen Airport weer in handen krijgen om te voorkomen dat het verliesgevende vliegveld op termijn wordt gesloten. Dat blijkt uit een voorstel van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten. Landingsbaan, loodsen en terminal zouden weer in bezit van de provincie moeten komen. Die zijn nu eigendom van een Brits-Nederlandse combinatie van Omniport en Dura Vermeer, die zes jaar geleden het vliegveld voor vijf miljoen euro kocht van de provincie.

Zie ook onderstaande informatie over de sonderende notitie "Maastricht Aachen Airport herijking provinciaal beleid" (DOG 22406), die Gedeputeerde Staten aangeboden hebben aan de Provinciale Staten van Limburg.

Aan de basis van deze sonderende notitie lag het onderzoek uitgevoerd door Roland Berger Strategy Consultants (DOG 35134).

Uit het onderzoek komt naar voren dat de luchthaven een bijdrage kan leveren aan de realisatie van de provinciale beleidsdoelen (BBO's, Versnellingsagenda). Maar voor een gezonde toekomst is een wijziging in de financieringstructuur noodzakelijk. De instandhouding van de infrastructuur brengt hoge vaste kosten met zich mee, die zwaar drukken op de totale exploitatie.

In het huidige coalitie akkoord van GS Limburg staat één zeer vage opmerking:

We streven naar een stevig fundament voor Maastricht Aachen Airport en groei mogelijkheden voor de toekomst.