

## / Notitie

Aan : Colleges van B&W en GS  
Van : Dagelijks Bestuur ADT  
Cc : Leden Algemeen Bestuur ADT  
Datum : 8 februari 2013

Onderwerp : Waarom geen biedingen?

### **Waarom geen biedingen?**

Om de vraag "Waarom zijn er geen biedingen uitgebracht" voor de ontwikkeling en exploitatie van Luchthaven Twente te kunnen beantwoorden, worden in deze notitie de feiten en omstandigheden weergegeven. Daarnaast wordt de context geschetst waar de partijen en Luchthaven Twente mee te maken hebben.

Allereerst is aan de gekwalificeerde partijen open gevraagd naar de reden dat zij geen bod hebben uitgebracht, voor zover dit niet reeds was gemeld. ADT heeft in die contacten bewust geen redenen of onderwerpen aangedragen, om te voorkomen dat de vragen richting zouden geven aan de antwoorden. Op die manier zijn de belangrijkste redenen genoemd. Verder hebben ook de consultatiegesprekken (vier rondes) informatie opgeleverd over de kijk van de partijen op deze aanbesteding.

In deze notitie wordt de informatie die van de partijen is verkregen en de context waar partijen en de luchthaven mee te maken hebben, met elkaar in verband gebracht.

De resultaten zijn besproken door de Tenderboard. Hun reactie is in deze notitie opgenomen.

Deze notitie is als volgt opgebouwd:

1. Overzicht en beschrijving gekwalificeerde partijen
2. Consultatiefase
3. Waarom geen bieding: reactie van partijen
4. Geheimhouding
5. Context
6. Overwegingen Tenderboard

## **1. Overzicht en beschrijving gekwalificeerde partijen**

*Het aanbestedingsproces is gestart met 19 partijen die zich hebben laten registreren voor deelname aan de prekwalificatie (zie bijlage 1).*

*In de prekwalificatie fase zijn voorwaarden voor participatie aan de aanbesteding geformuleerd. Er is sprake geweest van een selectie op:*

- voldoende eigen vermogen
- bewezen en voldoende ervaring in het exploiteren van luchthavens en
- bewezen en voldoende ervaring in het ontwikkelen van een bedrijventerrein.

*Op basis van deze criteria hebben zich drie (consortia van) grote internationaal opererende partijen gekwalificeerd voor de aanbesteding van Luchthaven Twente. De gekwalificeerde partijen worden hieronder nader beschreven.*

### ***Egis (Frankrijk) en Imtech (Nederland)***

Consortium van twee ondernemingen.

1. Egis is voor 75% een dochteronderneming van het "Caisse des Dépôts" (Franse overheid). De onderneming richt zich op het uitvoeren van werken betreffende infrastructuur, urban development, gebouwen, industrie, water, energie en milieu. Het bedrijf is actief in projectontwikkeling en -financiering van tolwegen, havens en luchthavens.  
Het bedrijf behaalde in 2010 een geconsolideerde omzet van circa € 800 miljoen.  
Egis beheert 11 luchthavens wereldwijd, met een leidende rol in de exploitatie en ontwikkeling van de platforms en een jaarlijkse afhandeling van 13 miljoen passagiers en 200.000 ton vracht. Egis heeft ervaring met de ontwikkeling en exploitatie van bedrijventerreinen, waaronder 7 havens (Flinders Ports) in Australië.
2. Imtech is een beursgenoteerde onderneming. Het bedrijf is gespecialiseerd in integrale en multidisciplinaire totaaloplossingen voor bedrijfsprocessen. Het bedrijf heeft een omzet van circa € 4,5 miljard in 2010.  
Imtech biedt oplossingen die bijdragen aan een duurzame samenleving, bijvoorbeeld 'groene' technologie en technische oplossingen op het gebied van energie, milieu, water en mobiliteit.

### ***Ictas (Turkije)***

Consortium van drie ondernemingen uit een private holding.

1. Een bouwonderneming actief in constructie, toerisme, energie, industrie, real-estate ontwikkeling en infrastructuur. Naast de exploitatie van luchthavens houdt deze onderneming zich bezig met het bouwen en financieren van luchthavens, energiecentrales, irrigatiesystemen, havens, infrastructuur, woningen, ziekenhuizen en hotels.
2. Een exploitant en investeerder in infrastructuurprojecten.
3. Een exploitant en investeerder in het toeristische segment.

De gezamenlijke jaarlijkse omzet van de ondernemingen uit deze holding bedroeg in 2010 circa € 220 mln.

Ictas heeft ervaring met de exploitatie van terminals op een luchthaven met circa 22 miljoen passagiers en ervaring met vastgoedontwikkeling- en exploitatie, onder andere in de directe omgeving van luchthaven Antalya.

### ***Schiphol Group***

De Schiphol Group is voor 70% eigendom van de Nederlandse staat, 20% van de gemeente Amsterdam en ruim 2,2% van de gemeente Rotterdam. De overige 8 procent zijn sinds 2008 in handen van Aéroports de Paris.

1. De Schiphol Group is eigenaar en exploitant van Amsterdam Airport Schiphol.
2. Daarnaast is de onderneming in Nederland eigenaar en exploitant van de regionale luchthavens Rotterdam The Hague Airport en Lelystad Airport;
3. Ook bezit de Schiphol Group 51% van de aandelen in Eindhoven Airport.
4. De Schiphol Group is direct en indirect actief in verschillende werelddelen, waaronder Europa, Noord-Amerika, Australië en Indonesië.

De omzet van de Schiphol Group bedroeg in 2010 circa € 1,2 miljard.

De Schiphol Group heeft ervaring met de integrale ontwikkeling van aviation en non-aviation activiteiten. Amsterdam Airport Schiphol kent een netwerk met meer dan 300 bestemmingen. De ervaring met de ontwikkeling van bedrijventerreinen blijkt uit het totale vloeroppervlak van de businessparks in eigendom van de Schiphol Group, dat in 2010 circa 570.000 m<sup>2</sup> bedroeg.

## **2. Consultatiefase**

*In de consultatiefase heeft ADT overleggen georganiseerd met de drie gekwalificeerde partijen. In deze overleggen is gesproken over de voorwaarden in de concept Request for Proposal (RFP) en de concept Concessieovereenkomst en de ideeën voor de luchthaven. Verder zijn toelichtingen gegeven over de procedures en inhoud van het Luchthavenbesluit, de staatssteuntoets en het bestemmingsplan en was er gelegenheid tot het stellen van vragen.*

*Doel van de consultatiefase was in de eerste plaats de informatie-uitwisseling tussen ADT en de gekwalificeerde partijen om duidelijkheid te krijgen over de voorwaarden in de concept RFP en de concept concessieovereenkomst en zodoende de inschrijvingen te kunnen optimaliseren.*

*De gekwalificeerde partijen hadden vanaf 30 augustus 2011 toegang tot de digitale dataroom van ADT, waarin relevante documenten in het kader van de aanbesteding van Luchthaven Twente zijn opgenomen. Deze dataroom kent twee onderdelen:*

- 1. Generieke informatie: achtergrondinformatie, waaronder de structuurvisies, de Kadernota, technische informatie over de luchthaven en informatie over de aanbesteding*
- 2. Contractinformatie: de (concept) Request for Proposal en de concept Concessieovereenkomst zoals vastgesteld door de gemeenteraad van Enschede en Provinciale Staten van Overijssel. De documenten in deel 2 van de data room betreffen de juridische kaders voor de aanbesteding.*

*Deel 1 van de dataroom is gedurende de consultatiefase voortdurend geactualiseerd met nieuwe informatie op basis van nieuwe onderzoeken (o.a. Flora en faunaonderzoeken) en nieuwe documenten in het kader van de publiekrechtelijke procedures (o.a. MER notitie reikwijdte en detailniveau), uitgevoerd door ADT.*

*Deel 2 van de dataroom is gevuld na vaststelling van de RFP consultatiefase en de concessieovereenkomst consultatiefase door de Gemeenteraad van Enschede en Provinciale Staten van Overijssel in augustus 2011. Voorafgaand aan de vaststelling van deze stukken zijn Raad en Staten in besloten commissievergaderingen nader geïnformeerd over de inhoud van deze documenten.*

*Deze contractinformatie is geactualiseerd op 1 augustus 2012, bij aanvang van de biedingenfase, met de RFP biedingenfase en de concessieovereenkomst biedingenfase. Dit, nadat deze documenten door Raad en Staten in april 2012 zijn besproken en vastgesteld.*

*Bij de start van de consultatiefase is een doorlooptijd en planning voor de bijeenkomsten opgesteld. Bij het plannen van de bijeenkomsten is rekening gehouden met de beschikbaarheid van de gekwalificeerde partijen. De doorlooptijd van de consultatierondes, zoals hieronder opgenomen, wijkt op onderdelen dan ook af van de oorspronkelijke planning.*

### **Eerste consultatieronde**

In de eerste consultatieronde (september 2011) heeft het aanbestedingsteam elk van de gekwalificeerde partijen bezocht en een toelichting gegeven op het project Luchthaven Twente. In dat kader zijn onder andere toegelicht de planning, de publiekrechtelijke procedures, de verkeersprognoses en het valuation model van Luchthaven Twente.

In de eerste consultatieronde hebben de gekwalificeerde partijen vragen gesteld over o.a. de tenderprocedure, de brandweervoorziening, de verkeersleiding, de verkeersprognoses en het valuation model. Er zijn geen wijzigingen voorgesteld in de concept RFP en de concept Concessieovereenkomst.

### **Tweede consultatieronde**

In de tweede consultatieronde (oktober – november 2011) is een webinar (seminar via het Web) georganiseerd en heeft een bezichtiging van het luchthaventerrein plaatsgevonden.

Door middel van het webinar zijn de gekwalificeerde partijen op afstand (via internetverbinding) geïnformeerd over de eisen en ambities van ADT op het gebied van een duurzame ontwikkeling van de luchthaven. Tevens konden partijen (anoniem) vragen stellen.

De casehandlers van Egis/Imtech en van de Schiphol Group hebben de luchthaven ter plaatse bezichtigd. De 'bezichtiging' van het luchthaventerrein door de casehandlers van Ictas is verzorgd aan de hand van een videopresentatie tijdens consultatieronde drie. Dit in verband met de beperkte capaciteit van de betreffende casehandlers in die periode.

In de tweede consultatieronde hebben de gekwalificeerde partijen naar aanleiding van de bezichtiging van de luchthaven vragen gesteld over het luchthaventerrein en de voorzieningen (o.a. toegangsweg, ILS-systeem, brandstofvoorziening, voorwaarden aan de positionering van de terminal). Naar aanleiding van het webinar hebben de gekwalificeerde partijen doorgevraagd op de duurzaamheidseisen uit de RFP. Ook in de tweede consultatieronde zijn geen wijzigingen voorgesteld in de concept RFP en de concept Concessieovereenkomst.

Aan het eind van deze consultatieronde heeft de Schiphol Group laten weten af te zien van het uitbrengen van een bod (zie ook onder reactie van partijen). Mede op basis van advies van de Tenderboard is er voor gekozen hierover tijdens de aanbestedingsperiode geen mededelingen te doen (zie ook onderdeel geheimhouding).

### ***Derde consultatieronde***

In de *derde consultatieronde* (december 2011 – april 2012) heeft een verdiepend gesprek plaatsgevonden met de consortia Egis/Imtech en Ictas over de stand van zaken in de publiekrechtelijke procedures (o.a. voortgang staatssteunmelding, Troned, Leisure en luchthavenbesluit). De informatie die beschikbaar kwam, is ook in deze fase met alle drie de partijen gedeeld. Het betrof onder andere vragen over de brandstofvoorziening. Naar aanleiding van deze vraag is contact gezocht met het militaire brandstof depot in Markelo en hebben de partijen een informatiebrochure ontvangen.

Eén van beide partijen heeft in deze consultatieronde, in verband met de beperkte capaciteit, de suggestie gedaan om een tegemoetkoming in de kosten bij het opstellen van een aanbieding. De andere partij heeft om eenzelfde reden de suggestie gedaan de bidingentermijn te verlengen. Beide verzoeken zijn gehonoreerd; de verliezende bidders zouden elk een vergoeding van € 100.000 krijgen bij een serieuze bieding. En de bidingentermijn is van 6 naar 16 weken verlengd.

### ***Vierde consultatieronde***

In de vierde consultatiefase (medio april - juli 2012) zijn alle drie de gekwalificeerde partijen, vanwege het uitstellen van de start van de bidingenfase, geïnformeerd over de vastgestelde aanbestedingsdocumenten, de planning van de aanbestedingsprocedure, de voortgang in het staatssteundossier en de procedures voor de aanvraag van het Luchthavenbesluit.

Tijdens de vierde consultatieronde heeft één van de partijen aangegeven op dat moment actief op zoek te zijn naar een regionale investeringspartner.

### ***Start bidingenfase, 1 augustus 2012***

De drie gekwalificeerde partijen hebben aan het eind van de consultatiefase een uitnodiging voor de bidingenfase ontvangen met de definitieve aanbestedingsstukken (RFP bidingenfase en concessieovereenkomst bidingenfase), zoals vastgesteld door de gemeenteraad van Enschede en Provinciale Staten van Overijssel.

### **3. Waarom geen bieding: reactie van partijen**

*Voor elk van de gekwalificeerde partijen is beschreven wat de motivering is om geen bod uit te brengen. Deze motivering is opgetekend aan de hand van feitelijke uitspraken van de gekwalificeerde partijen.*

#### ***Egis en Imtech***

De vertegenwoordiger van het consortium heeft mondeling aangegeven dat Egis zich terug trekt uit Nederland. De reden daarvan is het verleggen van de focus van het bedrijf naar Brazilië. Hier heeft het bedrijf in de zomer van 2012 een luchthavenconcessie verworven, waarvan de omvang van de 1<sup>e</sup> fase \$ 700 miljoen is. Verder gaf Egis aan te kampen met schaarse deskundigheid.

In de schriftelijke toelichting op de beslissing om geen bod uit te brengen gaf het consortium verder aan dat dit gebaseerd is op de onzekerheid over het toekomstige luchtverkeer en de opbrengsten. Daarnaast gaf het consortium aan dat zij geen mogelijkheid zagen om een betrouwbaar en financieerbaar plan voor het project op te zetten en andere potentiële investeerders aan te trekken dan de twee consortiumpartners.

#### ***Ictas***

In een mondelinge toelichting verklaarde de casehandler van Ictas dat de directie van Ictas heeft besloten af te zien van een bieding omdat Luchthaven Twente een relatief klein project is. Grotere projecten hebben op dit moment voorrang. Dit vanwege beperkte capaciteit.

#### ***Schiphol Group***

De directie van de Schiphol Group heeft schriftelijk aangegeven af te zien van het uitbrengen van een bod en gebruikt daarvoor de volgende argumenten (citaat). "De Schiphol Group is na het bestuderen van de informatie uit de consultatierondes en na de gevoerde gesprekken tot de conclusie gekomen dat er geen geloof is in de businesscase, zoals voorgesteld door ADT. Daarnaast heb ik met u besproken dat het doorgaan van Schiphol Group in de tenderprocedure op gespannen voet staat met onze bemoeienis met Lelystad Airport".

Gedurende het consultatieproces gaven de leden van het casehandlerteam aan van mening te zijn dat er een goed valuation model ten grondslag ligt aan de ontwikkeling van Luchthaven Twente.

*Over de positie van de Schiphol Group ten opzichte van Luchthaven Twente kan het volgende worden opgemerkt. De keuze van de Schiphol Group om de betrokkenheid bij Luchthaven Twente te beëindigen en zich volledig te richten op Luchthaven Lelystad kwam vast te staan in november 2011 (zie verder bij "Context"). In die periode was het onzeker of en zo ja binnen welke tijd Luchthaven Lelystad kon worden ontwikkeld. De Schiphol Group hield daarom ook altijd de optie Twente open. Ook in de periode na de tweede consultatie (vanaf december 2011) was het nog onzeker of de Luchthaven Lelystad aan alle voorwaarden kon voldoen om als overloopvluchthaven voor Schiphol te kunnen dienen. Pas in de zomer van 2012 werd duidelijk dat er een technisch model kon worden ontwikkeld waarmee de vliegbewegingen naar Lelystad (in relatie met Schiphol) konden worden geacommodeerd.*



#### **4. Geheimhouding**

Gedurende de gehele voorgaande fase in de aanbesteding heeft ADT gewerkt volgens een operationeel informatieprotocol dat in de vergadering van het dagelijks bestuur van ADT op 14 juli 2011 is vastgesteld. Daarnaast is er ook een operationeel protocol opgesteld ten behoeve van het operationele proces gedurende de consultatiefase.

In beide protocollen is vastgelegd dat over het verloop van de aanbesteding tussentijds geen mededelingen worden gedaan. Dit is geheel volgens wat bij grote aanbestedingsprocedures te doen gebruikelijk is. Immers het gaat altijd om concurrentiegevoelige informatie die op een oneigenlijke manier de aanbesteding kan beïnvloeden.

Zo zou bijvoorbeeld bekendmaking van het feit dat één van de partijen zich teruggetrokken heeft een negatieve impact kunnen hebben op de concurrentie tussen de overige partijen en het proces verstoren. Niettemin heeft het dagelijks bestuur, nadat de Schiphol Group heeft aangegeven niet te zullen bieden, een advies gevraagd aan de Tenderboard.

De Tenderboard heeft aangegeven dat een bericht van terugtrekking niet betekent dat de betreffende gekwalificeerde partij zich niet kan bedenken en alsnog van zijn recht op inschrijving gebruik wenst te maken. Publicatie van de terugtrekking zou dan een onnodig voldongen feit creëren. Om die reden heeft de Tenderboard het advies gegeven om het beëindigen van de deelname van de Schiphol Group niet actief bekend te maken. Vandaar ook dat het dagelijks bestuur van ADT, in lijn met het informatieprotocol in haar communicatie wat betreft de partijen altijd gesproken heeft over 'drie geprekwalificeerde partijen', hetgeen tot het einde van de biedingsfase (de inschrijving zelf) ook het geval is.

Met de vaststelling van voorliggende notitie ('Waarom geen biedingen?'), eindigt de toepassing van de beide hiervoor genoemde protocollen.

## 5. Context

*In dit hoofdstuk zijn de motiveringen van de gekwalificeerde partijen om geen bod uit te brengen op het project Luchthaven Twente in de context geplaatst waarbinnen deze partijen opereren en hun afwegingen maken.*

### **Nationaal beleid**

Met betrekking tot het argument van de Schiphol Group dat de ontwikkeling en exploitatie van Luchthaven Twente op gespannen voet staat met de betrokkenheid van de Schiphol Group bij de ontwikkeling van luchthaven Lelystad, speelt het nationale beleid een factor van betekenis.

- *Alderstafel, oktober 2008*

De Alderstafel Schiphol brengt een advies uit over de toekomst van Schiphol en de regio voor de middellange termijn (tot en met 2020). Daarin wordt geadviseerd dat de inzet van regionale luchthavens noodzakelijk is om de groei van het aantal vliegtuigbewegingen van Schiphol te accommoderen.

Bestuurders van VTM i.o. (de voorganger van ADT) hebben een aantal keren contact gehad met dhr. Alders. In die contacten hebben de bestuurders aangegeven dat Luchthaven Twente een rol kan spelen als één van die regionale luchthavens in het opvangen van niet-mainportgebonden vluchten en de argumenten daarvoor gewisseld. Belangrijke voordelen van Twente zijn de beschikbaarheid van de start- en landingsbaan van drie kilometer en de ruimte in het luchtruim. Dat heeft echter niet geleid tot het aanwijzen van Luchthaven Twente voor die overloop. Luchthaven Twente is wél opgenomen in de Luchtvaartnota 2009 als luchthaven van nationale betekenis.

- *Luchtvaartnota, april 2009*

Het kabinetsbeleid is, naar aanleiding van het Aldersadvies, er op gericht om voor de nationale capaciteitsvraag van in totaal 580.000 vliegtuigbewegingen ruimte te scheppen. Op advies van de Alderstafel wordt deze ruimte gezocht door 70.000 niet-mainportgebonden vliegtuigbewegingen op de regionale luchthavens Eindhoven en Lelystad te accommoderen.

Twente wordt benoemd als één van de zes luchthavens van nationale betekenis, naast Eindhoven, Lelystad, Rotterdam, Maastricht en Eelde. Deze luchthavens hebben een functie voor de internationale bereikbaarheid en (groot) handelsverkeer.

Daarmee ontstond de politiek-bestuurlijke basis voor het Rijk om de ontwikkeling van Luchthaven Twente te faciliteren. In de bestuurlijke en ambtelijke gesprekken met het Rijk, met name met het ministerie van I&M, is altijd de bereidheid gebleken de nodige werkzaamheden te verrichten die tot de verantwoordelijkheid van het Rijk behoren.

- *Actualisatie Luchtvaartnota, januari 2011*

Het rijk zet in op een nieuw luchtruimontwerp, mede omdat voor Luchthaven Lelystad knelpunten zijn gesignaleerd bij de inpassing van de luchthavenontwikkeling na 2015. Daarna kan de Alderstafel Lelystad haar definitieve advies uitbrengen. Indien zou blijken dat op Eindhoven en Lelystad samen geen 70.000 extra vliegtuigbewegingen te realiseren zijn, wordt bezien of andere luchthavens van nationale betekenis een rol kunnen spelen in de nationale capaciteitsopgave, zoals geduid in de Luchtvaartnota.

In deze periode hebben bestuurders opnieuw contacten gehad met dhr. Alders om de voordelen en kansen van Twente onder de aandacht te brengen. Daarnaast hebben bestuurders contact onderhouden met de verantwoordelijk portefeuillehouders in Eindhoven, de provincie Noord-Brabant en Lelystad.

- *Motie Tweede Kamer met betrekking tot Lelystad, 15 november 2011*

De Tweede Kamer neemt op 15 november 2011 de motie van de leden Koopmans en De Caluwé aan, waarin de regering wordt verzocht om "als grootste aandeelhouder de Schiphol Group op te roepen, de noodzakelijke investeringen in Lelystad voor het openstellen in gang te zetten, zodat uiterlijk per 1 januari 2015 de benodigde baanverlenging en infrastructuur gerealiseerd zijn." Deze motie komt voort uit de Alders afspraken, waarin is vastgelegd dat Lelystad en Eindhoven de overloop van Schiphol moeten kunnen opnemen. Kort daarna heeft de Schiphol Group aangegeven af te zien van het uitbrengen van een bod op de ontwikkeling en exploitatie van Luchthaven Twente.

- *Luchtruimvisie, september 2012*

De Luchtruimvisie voorziet in een nieuw luchtruimontwerp, waarbinnen ruimte is gecreëerd voor de groei van mainport Schiphol. De Luchtruimvisie maakt een luchtzijdige inpassing van Luchthaven Lelystad mogelijk. Zij het dat tijdens de pieken van de Schiphol-operatie beperkingen worden gesteld aan de slotuitgifte voor Luchthaven Lelystad. Maar buiten die pieken blijkt voldoende capaciteit gerealiseerd te kunnen worden voor een ontwikkeling van de eerste tranche naar maximaal 25.000 vliegtuigbewegingen.

De Luchtruimvisie voorziet in de inpassing van de groei van Luchthaven Twente bij een positieve uitkomst van de aanbesteding. De luchtruimvisie biedt geen beperkingen voor Luchthaven Twente.

### **Concurrentie met andere (internationale) luchthavenprojecten**

De ontwikkeling van luchthaven Twente staat niet op zichzelf maar moet concurreren met andere (internationale) luchthavenprojecten. De volgende factoren spelen daarin een rol:

- De gunstigere economische groeivoorzichten in opkomende economieën (BRIC landen, met name Brazilië) en Turkije ten opzichte van de matige economische groeiverwachtingen in Nederland.
  - *Uit cijfers van brancheorganisatie Airports Council International (ACI) die in november 2012 bekend werden, blijkt dat het aantal passagiers stabiel is. Op de luchthavens in de EU-landen nam het passagiersvervoer met 0,1 procent toe.*
  - *Buiten de EU groeide het passagiersvervoer met 8,7 procent.*
- De omvang van het project Luchthaven Twente is relatief klein op wereldschaal. *In Brazilië, Turkije, Rusland, India en Indonesië staan belangrijke en omvangrijke luchthavenprojecten op stapel. De luchthavenprojecten in deze landen hebben een investeringsomvang van minimaal enkele honderden miljoenen Euro's tot enkele miljarden. Het project Luchthaven Twente heeft met deze grote luchthavenprojecten moeten concurreren voor wat betreft de beschikbare ontwikkelingscapaciteit (menskracht) en middelen van de gekwalificeerde partijen.*
- De ontwikkeling van luchthaven Lelystad.  
*De groei van Schiphol maakt een uitplaatsing van een flink aantal (70.000) vluchten noodzakelijk. Het Rijk heeft er voor gekozen om die vluchten te verdelen tussen de Luchthavens Eindhoven en Lelystad. Deze keus voor de ontwikkeling van Luchthaven Lelystad, die nog geruime tijd zal duren, beïnvloedt de marktcondities voor de ontwikkeling van Luchthaven Twente. (zie ook de tekst over Lelystad hiervóór). In de verkeersprognoses voor Luchthaven Twente is geen rekening gehouden met een eventuele overloop van Schiphol, er is uitgegaan van de eigen catchment area.*

### **De luchtvaartmarkt van Luchthaven Twente**

In de motiveringen voor het niet uitbrengen van een bieding hebben de gekwalificeerde partijen ook de volgende opmerking geplaatst bij het valuation model:

- Het ontbreken van een in de praktijk bewezen luchtvaartmarkt is een handicap ten opzichte van projecten met een bestaand verkeersvolume van enkele miljoenen passagiers.

## **6. Overwegingen Tenderboard**

*Op 11 januari 2013 heeft een bijeenkomst met de Tenderboard plaatsgevonden, waarin een eerdere versie van deze notitie is besproken.*

*De reflectie van de leden van de Tenderboard op de inhoud van deze notitie is verwoord in dit hoofdstuk.*

De Tenderboard neemt notie van het beeld dat geschetst wordt in de voorgaande hoofdstukken. De Tenderboard heeft zelf geen contact gehad met de drie partijen en kan daardoor geen ander oordeel geven over hun redenen, maar heeft de volgende aanvullende opmerkingen:

1. De Tenderboard constateert dat de gekozen aanpak voor de analyse in deze notitie zich in hoofdzaak richt op de geuite redenen van de drie bidders en hun context. De Tenderboard vraagt zich af of er nog achterliggende redenen zijn die nu niet genoemd zijn. De Tenderboard stelt tegelijk vast dat uit de gesprekken met de bidders tijdens de consultatieronden in elk geval niet is gebleken dat zulks het geval is. Mogelijk kunnen de redenen die destijds zijn genoemd door geïnteresseerden die zich uiteindelijk niet hebben aangemeld, eveneens aanvullend inzicht geven.
2. De Tenderboard stelt vast dat er serieuze kwalificatie-eisen rond ervaring, omzet en eigen vermogen zijn gehanteerd. Als deze eisen lager zouden zijn geweest, dan had dat mogelijk kunnen leiden tot kwalificatie van kleinere partijen die wellicht een bod hadden uitgebracht. In dat geval echter had alsnog goed gekeken moeten worden of een dergelijke partij voldoende expertise en financiële sterkte had om tot gunning over te gaan.
3. De Tenderboard heeft eerder van ADT begrepen dat de betrokkenheid van de Schiphol Group bij Luchthaven Lelystad de doorslaggevende reden is geweest voor haar beslissing zich terug te trekken.

4. De groei van Schiphol maakt een uitplaatsing van een flink aantal vluchten noodzakelijk. Het Rijk heeft in de luchtvaartnota ervoor gekozen deze vluchten in eerste instantie te verdelen tussen de luchthavens Eindhoven en Lelystad. In november 2011 werd de staatssecretaris opgeroepen maximale druk op Schiphol te zetten om versneld in Lelystad te investeren. De Tenderboard veronderstelt dat deze versnelling de marktcondities voor de ontwikkeling van luchthaven Twente mogelijk heeft beïnvloed; ook maakte deze beslissing het voor Schiphol kennelijk (politiek) vrijwel onmogelijk te blijven deelnemen aan de tender voor Twente.
5. De Tenderboard constateert dat zich een aantal verzwarende omstandigheden voordoen, voortvloeiend uit de huidige economische recessie, die niet zijn genoemd door de partijen, maar die de businesscase wel beïnvloeden:
  - Het verkrijgen van financiering is op dit moment lastig.
  - Het rendabel ontwikkelen van een (luchthavengerelateerd) bedrijventerrein is moeilijker geworden.
  - De groei van het aantal passagiers in Europa is afgenomen
6. De Tenderboard stelt vast dat de eisen op het vlak van duurzaamheid en werkgelegenheid door de partijen niet zijn genoemd als reden om niet te bieden. In de consultatiefase met de partijen is niet gebleken dat deze eisen op zichzelf een belemmering zouden zijn.

## **Bijlage 1. Geregistreeerde partijen RFQ**

Onderstaande partijen hebben zich geregistreerd bij ADT voor de RFQ.

- Arcadis
- Bayair B.V.
- Limak Yatirim
- Egis Projects
- Rodaeco / Blue Air
- Van der lande
- Celebi Aviation Holding
- Heijmans
- Ballast Nedam Infra Noord Oost b.v.
- ICTAS
- PARCOS ZONA FRANCA, S.A. / Paul Retail BV
- Vinci
- Dura Vermeer / Maastricht Aachen Airport
- Boon Edam
- FMO
- SEW Infrastructure
- Schiphol Group
- Menzies Aviation (EMEA) bv
- Imtech