

Vergaderjaar 2012–2013

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 143**

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 juni 2013

Hierbij informeer ik u over de laatste stand van zaken rondom de luchthaven Maastricht.

Met mijn brief van 14 mei jl.<sup>1</sup> heb ik u geïnformeerd over mijn standpunt ten aanzien van het recente verzoek van de luchthaven Maastricht om rijksmiddelen die eerder zijn toegekend in verband met de beëindiging van de subsidierelatie Staat/ NV Luchthaven Maastricht te mogen gebruiken voor de exploitatie. Ik heb hierbij aangegeven dat ik het onwenselijk vind om in dit verzoek mee te gaan en heb daarbij een aantal redenen genoemd. Voornaamste reden is dat reeds sinds eind jaren negentig het beleid is ingezet dat het Rijk geen exploitatietekorten meer subsidieert. In dit kader zijn met de luchthaven Maastricht in 2001 specifieke afspraken gemaakt. Hierbij heeft de luchthaven een eenmalige afkoopsom voor toekomstige exploitatietekorten ontvangen en daarnaast een investeringsbijdrage specifiek voor luchtzijdige investeringen om op deze manier de luchthaven met een goed perspectief aan publieke en private partijen over te kunnen doen. In 2004 is de luchthaven geprivatiseerd. Ook het staatssteunaspect en de primaire verantwoordelijkheid die ik zie voor de aandeelhouders van de luchthaven hebben een rol gespeeld in mijn besluit om het verzoek van de luchthaven af te wijzen.

*Verzoek provincie Limburg om meer tijd*

Inmiddels heeft er nader overleg plaatsgevonden tussen mijn ministerie, de directie van de Holding en de provincie Limburg waarin mijn standpunt nader is toegelicht. Van de zijde van de provincie en de luchthaven is aangegeven dat wordt gezocht naar een duurzaam toekomstperspectief voor de luchthaven. De provincie heeft voorts een dringend beroep op mij gedaan om haar de tijd te gunnen een duurzame en geoorloofde oplossing voor het behoud van de luchthavenfunctie uit te werken. De

<sup>1</sup> Kamerstuk 31 936 nr. 140

provincie vraagt daarvoor tijd. Verder vraagt zij mij om tussentijds niet over te gaan tot het terugvorderen van die delen van de investeringsbijdrage die nog niet conform de overeenkomst zijn aangewend. Ten aanzien van dit punt wil ik opmerken dat ik het beroep van de provincie om meer tijd te geven serieus in overweging neem, maar dat mijn eerdergenoemde overwegingen om niet in te stemmen hierdoor niet wijzigen. Ik vind het van belang dat de investeringsbijdrage die in 2001 aan de luchthaven Maastricht is toegekend, gebruikt wordt voor het doel waarvoor deze is bedoeld. Het gebruik van deze middelen ten behoeve van het afdekken van exploitatietekorten, ook tijdelijk, vind ik onwenselijk.

Verder ben ik nog in afwachting van de reactie van de luchthaven op mijn brief van 14 mei 2013 ten aanzien van het gebruik van de investeringsbijdrage. In deze brief heb ik de luchthaven gevraagd om aan te geven op welke manier de luchthaven de financiële problemen wil oplossen, hoe en wanneer de investeringsbijdrage verder zal worden aangewend en welke (financiële) zekerheden en garanties de luchthaven mij kan geven voor de correcte besteding van de nog niet aangewende gelden. Ik acht deze informatie onontbeerlijk om een afweging te kunnen maken inzake het verzoek van de provincie om haar meer tijd te gunnen. Ik verwacht deze informatie deze maand te ontvangen. Omtrent mijn afweging zal ik u nader informeren.

#### *Bekostiging luchtverkeersleiding*

Naast bovengenoemd verzoek om meer tijd heeft de provincie mij tevens verzocht om vooralsnog geen aanvullende maatregelen te nemen die het functioneren van regionale luchthavens, waaronder de luchthaven Maastricht, verder onder druk zouden kunnen zetten. Daarbij is het nieuw te ontwikkelen beleidskader ten aanzien van de bekostiging van de luchtverkeersleidingskosten door de provincie als voorbeeld genoemd. Het nieuwe, nog te ontwikkelen, beleidskader zal naar alle waarschijnlijkheid effect hebben op luchthavens zoals Maastricht Aachen Airport. Op dit moment is er geen sprake van kostendekkende luchtverkeersleiding op deze en andere luchthavens. Ten aanzien van dit punt is het voornemen om bedoeld beleid te evalueren reeds in de Luchtvaartnota aangekondigd, zoals ik u ook heb gemeld in mijn recente brief over de luchthaven Twente. Bij deze evaluatie wordt onder andere bezien of met het huidige beleid wordt voldaan aan de doelstelling van kostendekking van de geleverde dienstverlening per luchthaven. Ook wordt hierbij bezien of moet worden overgegaan op een systeem van lokatiegewijze kostendekking, waarbij de exploitant verantwoordelijk wordt voor kostendekkende luchtverkeersdienstverlening.

Er wordt nu gewerkt aan de vormgeving van dit nieuwe beleid en het transitiepad daarnaartoe. Hierbij zullen onder meer de rol van de exploitant bij de financiering van luchtverkeersleiding, de rol van belanghebbenden bij de luchthaven (zoals de regio), de mogelijkheden voor het verbeteren van de efficiëntie van dienstverlening en eventuele mogelijkheden van flexibilisering van het niveau van dienstverlening aan de orde komen. Rond de zomer wil ik met de regionale luchthavens in gesprek over de vormgeving van het transitiepad. Ook hierover zal ik u nog nader informeren.

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