



24.6.2010

## MEDEDELING AAN DE LEDEN

Betreft: Verzoekschrift 0550/2008, ingediend door Stewart Dalton (Britse nationaliteit), over bezwaren tegen de plannen om Sheffield City Airport te sluiten

### 1. Samenvatting van het verzoekschrift

Indiener heeft ernstige bezwaren tegen de plannen om de luchthaven van Sheffield, Sheffield City Airport, te sluiten, omdat een dergelijke maatregel de ontwikkeling van Sheffield zou belemmeren en Sheffield dan de grootste stad in de EU zonder luchthaven zou worden. Indiener verklaart dat de luchthaven, die gebouwd is met financiële steun van de EU, momenteel het eigendom is van Peel Holdings. Indiener legt uit dat Peel Holdings ook eigenaar is van het RAF-vliegveld in Finningley en van plan is dit vliegveld als commerciële luchthaven te heropenen. Volgens indiener is de commerciële exploitatie van de luchthaven van Sheffield in 1998 van start gegaan en in 2002 weer gestaakt, ondanks het feit dat niet werd verwacht dat de luchthaven binnen tien jaar winstgevend zou zijn. Indiener betwist de beweringen van Peel Holdings dat het verlies lijdt op de luchthaven en is van mening dat de sluiting van de luchthaven van Sheffield uitsluitend voordelig zou zijn voor vastgoedontwikkelaars. Indiener verzoekt het Europees Parlement deze zaak in behandeling te nemen.

### 2. Ontvankelijkheid

Ontvankelijk verklaard op 2 oktober 2008. De Commissie is om inlichtingen verzocht (artikel 202, lid 6, van het Reglement).

### 3. Antwoord van de Commissie, ontvangen op 20 maart 2009.

Indiener voert aan dat de sluiting van Sheffield City Airport de ontwikkeling van Sheffield zou belemmeren en Sheffield dan de grootste stad in de EU zonder luchthaven zou worden.

Indiener verklaart dat de luchthaven momenteel het eigendom is van Peel Holdings, dat tevens eigenaar is van Robin Hood Airport Doncaster Sheffield, die zich bevindt op het terrein van de voormalige RAF-luchthaven bij Finningley (gelegen tussen de steden Sheffield en Doncaster in South Yorkshire), die in 2005 is geopend als internationale luchthaven<sup>1</sup>. Volgens indiener is de commerciële exploitatie van Sheffield City Airport in 1998 van start gegaan en in 2002 weer gestaakt, ondanks het feit dat niet werd verwacht dat de luchthaven binnen tien jaar winstgevend zou zijn. Indiener betwist de beweringen van Peel Holdings dat het verlies lijdt en is van mening dat de sluiting van Sheffield City Airport uitsluitend voordelig zou zijn voor vastgoedontwikkelaars.

Sheffield City Airport was een zeer kleine luchthaven. Eurostat beschikt niet over statistieken van de passagiersaantallen voor de luchthaven, hoewel lidstaten verplicht zijn deze voor elke luchthaven met meer dan 15 000 passagiers per jaar aan Eurostat mee te delen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 437/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 27 februari 2003 betreffende de statistische registratie van het passagiers-, vracht- en postvervoer door de lucht<sup>2</sup>.

In dit verband heeft de Commissie opgemerkt dat in de communautaire richtsnoeren voor de financiering van luchthavens uit 2005 wordt verwezen naar onderzoeken waarin wordt geconcludeerd dat een luchthaven tussen 500 000 en 1 500 000 passagiers per jaar nodig heeft om kostendekkend te zijn<sup>3</sup>. Van Sheffield City Airport, met zijn startbaan van ongeveer 1 200 m en minder dan 15 000 passagiers per jaar, kan daarom worden verwacht dat deze verliesgevend is, en de beweringen van de eigenaar dat de luchthaven niet rendabel is, zijn daarom hoogstwaarschijnlijk juist. Niettemin is het uiteindelijk aan de lokale overheid om te bepalen of er behoefte bestaat aan een uitbreiding van de vervoersinfrastructuur.

De Europese Commissie begrijpt het standpunt van indiener en het belang van luchthavens voor de burger en voor de concurrentiekracht van de plaatselijke economie volkomen. De Commissie wil ook het belang van de ontwikkeling van de luchthavencapaciteit in Europa onderstrepen. Het is echter aan de lidstaten om te kiezen hoe zij hun vervoerssystemen organiseren. Hierbij moeten zij rekening houden met de concurrentie tussen luchthavens en de financiële levensvatbaarheid van luchthavenondernemingen. De Gemeenschap, die weliswaar bijdraagt aan de ontwikkeling van een geïntegreerd vervoersbeleid in overeenstemming met de beginselen van evenredigheid en subsidiariteit, kan op dit gebied niet tussenbeide komen.

In de situatie die in het verzoekschrift wordt beschreven, kan geen inbreuk op communautaire wetgeving worden geconstateerd.

#### **4. Antwoord van de Commissie, ontvangen op 24 juni 2010.**

Na onderzoek van de laatste toevoegingen aan de door indieners overgelegde bewijsstukken komt de Commissie tot het volgende oordeel:

Het verzoekschrift heeft betrekking op een zeer kleine luchthaven (Sheffield City Airport), die zoals indieners zelf zeggen, al sinds 2002 feitelijk voor alle commerciële verkeer is gesloten.

<sup>1</sup> Het passagiersverkeer via deze luchthaven bedroeg in 2007 ongeveer 1,1 miljoen reizigers.

<sup>2</sup> PB L 66 van 11.3.2003, blz. 1.

<sup>3</sup> PB C 312 van 9.12.2005, blz. 11, lid 72.

Daarom gaat het hier niet om het openhouden van een bestaande luchthaven, maar om het heropenen van een gesloten luchthaven. In beide gevallen zou dit buiten de bevoegdheden van de Europese Commissie vallen.

De startbaan van Sheffield City Airport is zo kort dat zelfs kleine turbopropvliegtuigen (met propellers) voor regionale vluchten er geen gebruik van zouden kunnen maken. Indieners geven aan dat één bepaald type turbopropvliegtuig, de Dash 8 Q-400, er wel gebruik van zou kunnen maken (waarbij wordt opgemerkt dat dat alleen mogelijk is met enkele ladingsbeperkingen, zoals vliegen met minder brandstof of minder passagiers). Om de gedachten te bepalen: de enige startbaan van Sheffield City Airport is 1 211 meter lang en 30 meter breed, terwijl een typische “goedkope” luchthaven al een startbaan heeft die 2 500 meter lang en 45 meter breed is.

De stad Sheffield is goed bereikbaar vanaf twee efficiënte luchthavens: Robin Hood Airport Doncaster Sheffield, op 46 km (44 minuten reistijd), en de hub van Manchester, op 90 km (75 minuten). [*Afstanden en reistijden zoals aangegeven in [www.viamichelin.com](http://www.viamichelin.com)*]. Robin Hood Airport heeft meer dan één miljoen passagiers per jaar en vanuit die luchthaven worden veertig bestemmingen bediend, terwijl Manchester, een van de grootste luchthavens in het Verenigd Koninkrijk, meer dan 22 miljoen passagiers per jaar heeft en meer dan tweehonderd bestemmingen over de hele wereld telt.

Krachtens de regels voor TEN-T is het bouwen van een nieuwe luchthaven gewoonlijk alleen gerechtvaardigd, als er binnen een straal van honderd kilometer geen andere luchthavens zijn.

De studie die in opdracht van de gemeente Sheffield door York Aviation is uitgevoerd (en die door indieners is overgelegd als bewijsstuk), geeft op veel plaatsen duidelijk aan dat Sheffield City Airport niet levensvatbaar is. Ook dient te worden opgemerkt dat alle luchtvaartmaatschappijen die voor de studie zijn benaderd, hebben verklaard dat ze geen belangstelling hebben (en niet in staat zijn) om op Sheffield City Airport te vliegen.

Gezien het feit dat de eigenaar van Sheffield City Airport tevens eigenaar is van Robin Hood Airport, lijkt het vanuit commercieel en vervoerstechnisch standpunt uit gezien logisch dat de activiteiten op laatstgenoemde luchthaven worden geconcentreerd. Omdat Robin Hood Airport een voormalige militaire basis is, heeft deze een bijzonder grote startbaan van 2 893 x 60 meter. Bovendien is die luchthaven voorzien van een *category III Instrument Landing System (ILS)*, waardoor ook bij zeer slecht zicht activiteiten mogelijk zijn.

Al het bovenstaande in aanmerking nemend, is de Commissie niet van plan verdere stappen te ondernemen.