



2013/28104

14-5-2013

GRIF

31-7-2013

Provinciale Staten

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	14 MEI 2013
CASnr.	
ID.	

Orgtype SI
 Faxnummer
 Ons kenmerk 2013/21806
 Bijlage(n) 1

Behandeld P.M.E. Habets
 Doorkiesnummer 043 - 389 7250
 Uw kenmerk
 Maastricht 14 mei 2013

Onderwerp
 Maastricht Aachen Airport

VERZONDEN 14 MEI 2013

Geachte Staten,

met deze brief berichten wij u over de actuele stand van zaken bij Maastricht Aachen Airport en de betrokkenheid en rol tot dusver van de Provincie hierbij. Een feitenrelaas is als bijlage toegevoegd.

aanleiding

Op 1 mei 2013 heeft de NV Holding Businesspark Luchthaven Maastricht (HBLM) de jaarstukken over het boekjaar 2011/2012 gedeponneerd. In deze jaarstukken¹ is een bericht van de Directie opgenomen. Daarin vermeldt de Directie dat de ontwikkeling van de luchthaven niet conform verwachting verloopt en het exploitatietekort van de luchthaven aanhoudt. Als belangrijkste oorzaak noemt men de terugval in de vrachttactiviteiten (25 %) als gevolg van het huidige economische klimaat. Ook verwacht de Directie liquiditeitsproblemen in het komende jaar tenzij Rijk en Provincie en andere overheden in de regio bereid zijn de luchthaven financieel te ondersteunen. Daarbij merkt men op dat inmiddels aan zowel Rijk als Provincie gevraagd is om middelen uit de investeringsbijdrage, die in het kader van de beëindiging van de subsidierelatie tussen Staat (2001) en Provincie (2002) aan de luchthaven zijn toegekend, te mogen gebruiken voor de exploitatie-uitgaven. Wij hebben inmiddels tijdelijk onder stringente voorwaarden deze toestemming gegeven.

¹ "Financial report 2011/12, NV Holding Businesspark Luchthaven Maastricht", goedgekeurd in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders op 26 april 2013



achtergrond

Op 1 februari 2002 hebben Provinciale Staten besloten tot toekenning van een eenmalige afkopsom voor toekomstige exploitatietekorten van € 2,7 mln. en een investeringsbijdrage voor luchtzijdige investeringen van € 10,5 mln.² Tevens is daarbij GS gemandateerd tot verder uitwerking. In juni 2002 heeft de Provincie de overeenkomst "Beëindiging subsidierelatie Provincie Limburg – nv luchthaven maastricht" gesloten³ en de bijdragen feitelijk verstrekt. Eind 2001 heeft het Rijk een vergelijkbare overeenkomst gesloten (eenmalige afkopsom van € 2,7 mln. en een investeringsbijdrage van € 32,3 mln.). Aan deze overeenkomsten is een investeringsprogramma verbonden van luchtzijdige investeringen die in de periode 2001-2008 feitelijk geïnvesteerd moeten worden.

In 2004 is de luchthaven geprivatiseerd. De aandelen zijn overgenomen door het consortium Omniport DuraVermeer B.V. Ook de rechten en plichten uit de overeenkomst zijn daarbij overgenomen en is de investeringstermijn verlengd met 2 jaar (t/m 2010)⁴. De voormalige eigenaren van de luchthaven (Provincie, Rijk, LIOF en gemeenten in de regio) hebben het juridisch eigendom van de ondergrond van de luchthaven behouden. Het economisch eigendom is via een langjarige erfpachtovereenkomst aan HBLM gegeven.

In 2009 heeft de Directie vanwege de achterblijvende ontwikkeling van de luchthaven Rijk en Provincie gevraagd om de investeringstermijn van de investeringsbijdrage met 5 jaar te verlengen (t/m 2015). De investeringstermijn valt daarmee samen met de eindtijd ten aanzien van een eventuele restitutieplicht zoals die in het oorspronkelijke contract is vastgelegd. Ook heeft de luchthaven instemming gevraagd met wijziging van het investeringsprogramma om daarmee in te kunnen spelen op een aantal marktontwikkelingen (meer focus op vracht). Tenslotte heeft de luchthaven gevraagd in te stemmen met het zogenaamde 'Herstelplan'. Dit is een plan dat aangeeft op welke wijze voldoende middelen worden vrijgemaakt om het overeengekomen investeringsprogramma binnen de verlengde investeringstermijn uit te voeren. Zowel Rijk als Provincie hebben ingestemd met het verzoek tot verlenging van de investeringstermijn, het gewijzigde investeringsprogramma en het Herstelplan. Om de voortgang van het Herstelplan en het investeringsprogramma adequaat te kunnen monitoren rapporteert de luchthaven sindsdien per kwartaal aan het Rijk en de Provincie.

In april⁵ en november⁶ 2010 is in de Statencommissie voor het Economisch Domein gediscussieerd over de toekomst van de regionale luchthaven en de rol en positie van de Provincie hierin, mede naar aanleiding van de resultaten van het onderzoek van Roland Berger Strategy Consultants dat op initiatief en in opdracht van de Provincie is uitgevoerd⁷. In maart 2011 is dit dossier geparkeerd vanwege de

² Statenstuk F392-1; PS, 1 februari 2002

³ overeenkomst 'Beëindiging subsidierelatie Provincie Limburg – NV Luchthaven Maastricht', d.d. 20 juni 2002

⁴ addendum op de overeenkomst 'Beëindiging subsidierelatie Provincie Limburg – NV Luchthaven Maastricht' d.d. 14 juli 2004.

⁵ sonderende notitie "Maastricht Aachen Airport- herijking provinciaal beleid", Statencommissie voor het Economisch Domein, 23 april 2010 (GS-brief, d.d. 23 februari 2010)

⁶ "Beantwoording schriftelijke vragen 'MAA Herijking Provinciaal beleid' uit SCED van 23 april 2010", Statencommissie voor het Economisch Domein, 05 november 2010 (GS-brief, d.d. 2 november 2010)

⁷ "Terugblik en vooruitzien voor Maastricht Aachen Airport, Achtergronddocument PS", Roland Berger Strategy Consultants, 20 januari 2010



verkiezingen voor Provinciale Staten. Op 20 september 2011 hebben wij uw Staten middels een informerende notitie⁸ geïnformeerd dat wij geen initiatief meer nemen in dit dossier.

In december 2011 meldt de luchthaven dat vanwege de aanhoudende crisis er een tijdelijk liquiditeitsstekort ontstaat. De Directie verzoekt de Provincie om tijdelijk toe te staan dat middelen uit de investeringsbijdrage voor exploitatie worden ingezet. Het overeengekomen Herstelplan biedt daartoe ruimte en daarnaast was er reëel vooruitzicht op verbetering van de liquiditeitspositie. Het onthouden van instemming had onherroepelijk tot ernstige problemen geleid. Op 24 januari 2012 hebben wij vertrouwelijk besloten om instemming te verlenen. Deze instemming is onder voorwaarden verleend tot 1 april 2013.

actualiteit

In de voortgangsrapportage over het derde kwartaal van 2012⁹ heeft de luchthaven gewezen op de aanhoudende liquiditeitsproblemen. De Directie voorziet dat zij in de komende 12 maanden genoodzaakt is om provinciale middelen uit het Herstelplan te blijven gebruiken voor de exploitatie. Zij vraagt hiervoor wederom toestemming. Op 19 maart 2013 hebben wij vertrouwelijk toestemming tot 1 april 2014 verleend. Daaraan hebben wij als voorwaarden verbonden dat er zekerheden gesteld worden voor de in te zetten provinciale middelen en dat er een nieuw ondernemingsplan wordt opgesteld. De Directie en eigenaren van de luchthaven hebben ingestemd met de gestelde voorwaarden.

Ook het Rijk is onlangs gevraagd om tijdelijke inzet van middelen uit de investeringsbijdrage. Vooralsnog geeft het Rijk geen gehoor aan dit verzoek. Wij betreuren dat zeer omdat een dergelijke opstelling niet bijdraagt aan het vinden van een structurele oplossing voor het voortbestaan van de regionale luchthaven. Tijdelijke toestemming geeft de benodigde tijd en ruimte wel. Wij blijven bij het Rijk aandringen op een constructieve opstelling in dit dossier. Temeer omdat het Rijk het belang van Maastricht Aachen Airport onderkent door haar aan te merken als luchthaven van nationaal belang.¹⁰

Sinds december 2012 zijn er informerende gesprekken geweest met de luchthaven en belanghebbenden. Daarin heeft de Directie toegelicht dat als gevolg van de aanhoudende ongunstige economische situatie er nog nauwelijks tekenen van herstel zijn in de vrachtsector. Het passagiersvervoer ontwikkelt zich daarentegen wel gunstig, maar de bijdrage daarvan aan het rendement is nog beperkt. De Directie heeft daarin ook aangegeven dat zij voor een duurzaam toekomstperspectief ondersteuning vanuit de overheid onontbeerlijk acht.

In deze informerende gesprekken heeft de Provincie tot dusver geen enkele toezegging gedaan. Er is nadrukkelijk en continu op gewezen dat de primaire verantwoordelijkheid voor de continuïteit bij de huidige eigenaar van de luchthaven ligt. Dat komt tot uiting in de voorwaarden die wij gesteld hebben bij het toestaan van het tijdelijk inzetten van middelen uit de investeringsbijdrage voor exploitatie doeleinden.

⁸ "Stand van zaken dossier Maastricht Aachen Airport" informerende notitie voor de Statencommissie Economie en Bestuur d.d. 20 september 2012

⁹ 'Rapportage Investeringsbijdrage per 30 september 2012', d.d. 9 januari 2013 (vertrouwelijk)

¹⁰ Luchtvaartnota "Een concurrerende en duurzame luchtvaart voor een sterke economie", brief minister Verkeer en Waterstaat, 17 april 2009 (Kamerstuk 31936-1)



De inzet van het College is er wel op gericht om de luchthaven in stand te houden. Wij achten Maastricht Aachen Airport van groot belang voor de regionaal economische ontwikkeling van Limburg. Wij denken en werken actief mee aan het ontwikkelen van een duurzaam toekomstperspectief. Wat de rol en positie van de Provincie Limburg en andere belanghebbenden daarin mogelijk zal zijn, is op dit moment onderwerp van onderzoek.

Wij zullen uw Staten hierover blijven informeren en consulteren.


voorzitter,


secretaris,

Feitenrelaas vanaf 2002 over de investeringsbijdrage van de Provincie aan Maastricht Aachen Airport (MAA)

Achtergrond

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (destijds Verkeer en Waterstaat) en de Provincie Limburg hebben NV Holding Luchthaven Maastricht (MAA) in 2002 in de vorm van een overeenkomst een Investeringsbijdrage toegekend voor luchtzijdige investeringen op de luchthaven Maastricht Aachen Airport. De toekenning van de Investeringsbijdrage was een rechtstreeks gevolg van de beslissing van het Kabinet om geen Oostwestbaan aan te leggen.

In het totaal heeft de NV Luchthaven Maastricht EUR 42,9 mln ontvangen in verband met de beëindiging van de subsidierelaties met de Provincie Limburg en de Staat en € 2,5 mln in verband met maatregelen in het kader van Externe Veiligheid. Van dit totale bedrag van € 45,4 mln is circa € 10,5 mln van de Provincie afkomstig.

Tot en met 31 december 2012 is van het totale bedrag circa € 30,7 mln besteed. Voor 1 oktober 2015 dient er nog circa € 14,7 mln geïnvesteerd te worden aan afgesproken luchtzijdige investeringen. Het provinciale deel hierin bedraagt circa € 3,4 miljoen

- **1 februari 2002**

Middels Statenvoorstel F-392-1 zijn Gedeputeerde Staten door PS gemandateerd om de toekenning van deze investeringsbijdrage uit te werken in een contract.

- **20 juni 2002**

Op 20 juni 2002 heeft de ondertekening van het contract waarin de afspraken over de investeringsbijdrage zijn vastgelegd ondertekend door de Provincie en NV Luchthaven Maastricht

- **27 augustus 2002**

Brief van GS aan de leden van PS over de uitwerking van de toekenning van de investeringsbijdrage en de verliesafkoop. Als bijlage was hierbij onder meer de ondertekende overeenkomst van 20 juni 2002, toegevoegd

- **25 juni 2004**

In de PS vergadering van 25 juni 2004 is in een Statenvoorstel over de privatisering van NV Luchthaven Maastricht door PS ingestemd met de voorstellen tot aanpassing van het afkoopcontract. Dit addendum is op 14 juli 2004 door Maastricht Aachen Airport B.V. ondertekend en op 15 juli 2004 door de Provincie

- **16 januari 2009**

Ontvangst van het door de Provincie gevraagde herstelplan van MAA in het kader van de investeringsbijdrage. Zie ook bij 13 februari 2009

- **13 februari 2009**

In het Statenvoorstel inzake "Ontwerpbesluit tot deelname in en financiering van de ontwikkeling van het bedrijventerrein Maastricht Aachen Airport" is melding gemaakt van het feit dat Holding Businesspark Luchthaven Maastricht (HBLM) proactief gronden aangekocht heeft om de ontwikkeling van het naastgelegen bedrijventerrein BMAA Oost (Aviation Valley) op te starten. Deze aankopen waren noodzakelijk om belangrijke percelen in eigendom te verwerven voordat speculanten een positie konden innemen. Met de aankoop van gronden is de ontwikkeling van het bedrijventerrein kunnen starten. Dat heeft een positief effect op de ontwikkelpotenties van de luchthaven.

Deze gronden zijn echter aangekocht met de gelden uit de investeringsbijdrage, die door Rijk

en Provincie in 2001 zijn toegekend aan MAA voor investeringen in luchtzijdige infrastructuur. Volgens de contractafspraken had HBLM voor de grondaankopen vooraf toestemming moeten vragen aan Rijk en Provincie. Na de constatering is door de Provincie geëist dat het restant van de investeringsbijdrage zo spoedig mogelijk hersteld zou worden conform het contract. (Door het tijdsbestek tussen het schrijven van de nota voor PS en de behandeling in PS kon in deze nota nog niet gemeld worden dat het herstelplan al op 16 januari 2013 was ontvangen)

- **16 juli 2009**
Ontvangst aangepast herstelplan van MAA
- **19 januari 2010**
Instemming door GS met door MAA aangeleverde aangepaste herstelplan. Met deze instemming is GS binnen de door PS in 2002 vastgestelde uitgangspunten gebleven.
- **23 april 2010**
In de Statencommissie Economisch Domein is een nota besproken met als onderwerp "Maastricht Aachen Airport – herijking provinciaal beleid". Leidraad hierin was het onderzoek van Roland Berger waaruit bleek dat de exploitatie van de geprivatiseerde luchthaven, mede als gevolg van de hoge vaste lasten, slechts een kleine kans heeft op overleving. Roland Berger heeft toen een voorstel gedaan om de luchthaveninfrastructuur te deprivatiseren en deze vervolgens te verhuren aan een luchthavenexploitant. In deze nota is aangegeven dat Provincie en Rijk in 2001 de exploitatiebijdrage aan de luchthaven hebben beëindigd (door middel van een eenmalige afkoopsom) en een investeringsbijdrage hebben toegekend. Dhr. Hessels heeft verder aangegeven dat er gewerkt wordt aan een accountantsrapport dat exact aangeeft wat met de investeringsbijdrage is gebeurd. In deze commissievergadering zijn door de fracties zowel vragen aangeboden alsmede aanvullend gesteld
- **5 november 2010**
In de Statencommissie Economisch Domein zijn de op 23 april aangeboden en gestelde vragen beantwoord. Bij het antwoord op vraag 6 is aan de commissie een overzicht verstrekt van de verantwoording van de investeringsbijdrage tot en met 2009. (gecontroleerd door PwC, 20 juli 2010). Op dat moment was er € 27.739.470,00 euro van de investeringsbijdrage besteed.
- **29 maart 2011**
Instemming door GS met verzoek van NV Holding Businesspark Luchthaven Maastricht (NV HBLM) om de periode waarin de luchtzijdige investeringen afgerond moesten zijn te verlengen van 31 januari 2010 tot 1 december 2015. In dit verband is zowel door de Provincie als het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (I & M) een aanvulling en wijziging op de oorspronkelijke overeenkomst afgegeven. De portefeuillehouder is door GS gemandateerd tot verdere afwikkeling en afstemming met het Ministerie van Infrastructuur & Milieu. Daar het een aanpassing betrof van lopende afspraken en reeds toegekende en uitgekeerde middelen. In de oorspronkelijke overeenkomst, die GS met mandaat van PS heeft opgesteld, is in artikel 22 opgenomen dat de overeenkomst aangevuld of gewijzigd kan worden door een schriftelijk stuk dat door alle partijen ondertekend is. In het kader van dit artikel heeft deze aanvulling en wijziging plaatsgevonden. Verder bleef de aangepaste looptijd binnen de oorspronkelijke looptijd van een eventuele restitutieplicht waardoor eventuele risico's afgedekt bleven.
- **21 juli 2011**
Ondertekening van aanvulling en wijziging van de overeenkomst door dhr. Verheijen
- **20 september 2011**
Informerende notitie van GS aan de Statencommissie voor Economie en Bestuur met betrekking

tot de stand van zaken van het dossier Maastricht Aachen Airport. Hierin wordt onder meer de actuele stand van zaken vermeld over de aanpassing die heeft plaatsgevonden in de overeenkomst met MAA inzake de investeringsbijdrage.

- **24 januari 2012**

Instemming van GS met het verzoek van NV HBLM d.d. 7 december 2011 om middelen die bestemd zijn voor het verrichten van luchtzijdige investeringen tijdelijk te mogen inzetten voor het afdekken van exploitatieverliezen a.g.v. de gewijzigde marktomstandigheden. Deze instemming is onder voorwaarden verleend tot 1 april 2013

- **19 maart 2013**

Instemming van GS met het verlengen tot 1 april 2014 van de toestemming om de middelen die bestemd zijn voor het verrichten van luchtzijdige investeringen tijdelijk, onder voorwaarden, te mogen inzetten voor het afdekken van exploitatieverliezen. Dit naar aanleiding van de op 14 januari 2013 ontvangen voortgangsrapportage van NV HBLM over het derde kwartaal van 2012. Hieraan is door GS onder meer de voorwaarde verbonden om een stil pandrecht te vestigen op het aandeel van BPMAA (dochter van NV HBLM) in het bedrijventerrein Aviation Valley. Daar dit juridisch moeilijk te realiseren bleek, is er gekeken naar de vestiging van een tweede recht van hypotheek op eigendom van NV HBLM. Ook dit bleek qua onderliggende waarde niet datgene te zijn waar de Provincie naar op zoek is. Daarom is er op 8 mei jl. naar aanvullende zekerheden gevraagd op andere eigendommen van NV HBLM. Deze moeten voor donderdag 16 mei om 18.00 uur bij de notaris gepasseerd zijn. Hiermee wordt ook voorkomen dat de aandeelhouders eventueel zaken zouden kunnen verkopen zonder dat de Provincie hierin gekend is..

Bij bovenstaande wijzigingsverzoeken heeft GS uitsluitend ingestemd met wijzigingen die aansluiten op het mandaat dat GS in februari 2002 van PS heeft gekregen m.b.t. de verstrekte investeringsbijdrage. De financiële randvoorwaarden zoals die door de Staten zijn vastgesteld, zijn hierbij ongewijzigd gebleven. Middels het recht van Hypotheek op gronden van Maastricht Aachen Airport heeft de Provincie in 2004 zekerheid gekregen voor de beschikbaar gestelde € 10,5 miljoen. In mei 2006 is door de Provincie afstand gedaan van dit recht van hypotheek omdat de luchthaven inmiddels verkocht was en de garantiestelling van de beschikbaar gestelde middelen inmiddels geregeld was in het aandelen(ver)koopcontract onder meer via een zogenaamde "moedergarantie" van de koper van de luchthaven. Bij het GS besluit van maart 2013 is de voorwaarde om stil pandrecht te vestigen op het bezit van de NV HBLM-dochter Businesspark MAA BV in het bedrijventerrein Aviation Valley en de beschreven vervolgstappen hierop, als extra zekerheid toegevoegd als onderpand het nog resterende provinciale aandeel in de nog te besteden middelen van de investeringsbijdrage. Voor zover het pandrecht ontoereikend blijkt i.v.m. de gewenste zekerheidsstelling zal gezocht worden naar alternatieven.