

# **Maastricht Aachen Airport Beoordeling Statenvoorstel**

*Michel Brouwers  
April 2014*

E: [mail@michelbrouwers.com](mailto:mail@michelbrouwers.com)  
W: [www.michelbrouwers.com](http://www.michelbrouwers.com)

## Inhoudsopgave

Beoordeling Statenvoorstel .....	3
De insteek .....	3
Het plan.....	3
Het financiële plaatje .....	4
Het ondernemingsplan .....	5
Het E,til onderzoek .....	6
Directe werkgelegenheid.....	7
Indirecte werkgelegenheid .....	7
Werkgelegenheid in perspectief.....	8
Bruto regionaal product (BRP) .....	9
Uw besluit .....	10
Legaal advies .....	10
Bedrijfseconomische analyse .....	10
Sectoranalyse .....	11
Exploitatie.....	12
Alternatief scenario .....	13

## **Beoordeling Statenvoorstel**

### **Woord vooraf**

Zoals u waarschijnlijk weet, heb ik eerder dit jaar (in januari 2014) al eens een ‘rapport’ geschreven waarin ik op hoofdlijnen de problemen analyseerde en opties voor de toekomst uiteenzette (het rapport heette: Maastricht Aachen Airport – Analyse en Opties). Dit rapport is destijds verstuurd aan de fractievoorzitters in de Provinciale Staten en aan de Gedeputeerde belast met de portefeuille waartoe de luchthaven hoort.

Inmiddels zijn we een paar maanden verder en hebben de Gedeputeerde Staten een Statenvoorstel met de titel ‘De toekomst van Maastricht Aachen Airport’ (kenmerk 2014/14142) ingediend dat (o.a.) op 16 mei 2014 zal worden besproken en ter stemming worden voorgelegd. Ik heb gemeend dit Statenvoorstel te moeten beoordelen.<sup>1</sup>

### **De insteek**

Ik heb het vermoeden, mede afgaande op hoe dat de sluiting van de luchthaven wordt onderbouwd en op de manier dat de vragen van de SP zijn beantwoord, dat GS zich vanaf het begin niet de vraag hebben gesteld *Moeten we de luchthaven openhouden?* maar *Wat moeten we doen om de luchthaven open te houden?*.

Vervolgens zijn er “vliegvelddeskundigen en externe bureaus” gevraagd om te helpen die vraag te beantwoorden. Wat me opvalt, is dat het (voor mij, vanuit hier in ieder geval) niet na te gaan is wat er met die deskundigen op welke manier is besproken. Er wordt meermaals gerefereerd aan de mening van de deskundigen als zijnde de waarheid, terwijl voor mij niet na te gaan is of de achterliggende analyse hout snijdt. Bovendien geldt ook hier: iedere deskundige heeft weer een andere mening. Als je de juiste vraag, krijg je de juiste antwoorden.

Doordat er vanaf het begin vanuit een standpunt wordt gewerkt, vindt u dan ook weinig kritische noten terug in het voorstel, alhoewel u wel wordt gewezen op risico’s dat het voorgestelde scenario met zich meebrengt. Andere scenario’s, zoals het sluiten van de luchthaven, worden hoogstens afgedaan op basis van de argumenten die juist dienen om het voorkeursscenario te onderbouwen.

### **Het plan**

Het voorgestelde scenario is minutieus uitgewerkt. Er wordt zelfs al rekening gehouden met de toestemming voor staatssteun die van de Europese Commissie noodzakelijk is. De ontvlechting van de BV’s lijkt me functioneel en daarmee zinvol. De transitieperiode van twee jaar, de benodigde werkzaamheden en de termijn van tien jaar worden voldoende

---

<sup>1</sup> ik beschik alleen over het publieke document. Mogelijk dat de verwijzing naar pagina’s daardoor niet overeenkomt met de paginanummering in uw versie. Mijn versie van het document staat hier: <http://www.michelbrouwers.com/wp-content/uploads/2014/04/Statenvoorstel-De-Toekomst-van-MAA.pdf>

onderbouwd (lijken dan wel vanzelfsprekend noodzakelijk). Ook is het financiële plaatje op hoofdlijnen duidelijk uitgewerkt.

### Het financiële plaatje

Dat er gewerkt wordt met een 0-variant is handig, maar geeft ook een zwakte aan. Het vertelt me dat het lastig is om een duidelijk beeld te vormen waar dat het met de luchthaven heengaat. Door daarnaast het rooskleurigere scenario van MAA zelf te plaatsen, wordt de indruk gewekt dat de 0-variant het *worst case* scenario is, maar dat u er mag vanuit gaan dat er rek naar boven toe (winst) is.

Onwaarschijnlijk is dit niet, maar waarschijnlijk ook niet. We kunnen het niet weten. Misschien verliest MAA zijn grootste vrachtklant (CargoLux) of staakt Ryanair ook de resterende vluchten. Aan de andere kant, dit is het risico dat bij ondernemerschap hoort en dat u als Provincie mede gaat dragen. Mochten de resultaten onder de 0-variant terechtkomen, dan is het niet onwaarschijnlijk dat de exploitant u zal benaderen voor meer steun.<sup>2</sup>

Het overzicht van de opbrengsten en kosten voor de 0-variant op pagina 89 van het Statenvoorstel vertelt me dat de luchthaven zelf 9,2 miljoen aan opbrengsten uit de markt weet te halen. Het overgrote deel, 5,2 miljoen (57%) komt uit overslag van goederen en verwerken van passagiers, 1,8 miljoen (20%) uit het gebruik van de baan en 1,7 miljoen (18%) uit de opbrengsten van verhuur en concessies voor omliggende terrein / gebouwen. De rest is een sluitpost.

De luchthaven maakt zo'n 12 miljoen aan kosten, die vermeerderd met de afschrijvingen ("Depreciation") en verminderd met de "Release subsidies" (ik neem aan dat dit de verrekenpost is voor de verstrekte subsidies voor de infrastructuur) en vermeerderd met "Financial Income and Expenses" uitkomen op  $12,1 + 3,0 - 1,7 + 0,6 = 14$  miljoen euro. Hier gaat straks nog zo'n 0,5 miljoen vanaf (personeelskosten). Hiermee komen we (grof gerekend) aan het tekort van zo'n 4,5 miljoen euro per jaar.

Mijn bevindingen:

- de opbrengsten zijn niet voldoende om de operationele kosten te dekken, laat staan om daarbij de kapitaalkosten te kunnen voldoen
- de opbrengsten dekken momenteel zelfs niet de loonkosten ("Contract Staff (security)" en "Wage, Salaries and Social security costs"), maar zullen dat na de reductie van 0,5 miljoen net wel doen
- als we uitgaan van de opbrengsten en kosten volgens het ondernemingsplan (pagina 90), dan zou volgens het scenario dat MAA denkt dat reëel is het tekort op termijn teruglopen naar zo'n 3 miljoen. De 'winst' van 1,5 miljoen zal vervolgens met de exploitant moeten worden gedeeld

---

<sup>2</sup> Let wel: de exploitant zal een minimaal rendement willen halen. Een 0-variant scenario zal dan ook niet voldoende zijn voor de exploitant

- van alle kosten wordt 68% gedekt (9,2/13,5 miljoen), de rest moet worden gesubsidieerd
- de luchthaven zou pas kostendekkend zijn als het resultaat in het scenario van het ondernemingsplan twee keer overtroffen wordt (of 3x ten opzichte van de 0-variant)

Dan nog dit:

- het is me niet helemaal duidelijk hoe dat de jaarlijkse bijdrage van 3 miljoen aan operationele kosten (“brandweer, security”) worden ‘omgeslagen’ op de posten van de resultatenrekening. Worden die 3 miljoen daadwerkelijk aangewend om één op één de kosten van brandweer en security te dekken en of gaan er straks alsnog mogelijk problemen met de Europese Commissie komen wanneer dit niet zo blijkt te zijn?
- er zal ook een risico kleven aan de 15 miljoen die voor investeringen gereserveerd gaan worden. Die investeringen zullen, net als de 1,55 miljoen, weer opnieuw aan de Europese Commissie moeten worden voorgelegd. Het kan dus zijn dat de luchthaven straks hierdoor weer knel komt te zitten.

Voor zover ik heb kunnen nagaan, zijn dit de bedragen die bij een 0-variant de komende tien jaar in de luchthaven worden gestoken:

- Provincie:  $(3 + 1,55) \times 10 + 15 = 60,5$  miljoen
- Gemeenten:  $0,6 \times 10 = 6$  miljoen
- Rijk: 10 miljoen (reeds toegezegd in eerdere bijdrage)
- Totaal: 76,5 miljoen

Na het afketsen van de Oost-Westbaan zijn er door Rijk en Provincie rond de eeuwwisseling in totaal 45,4 miljoen aan investeringssubsidies toegekend, waarvan als ik me niet vergis alleen nog de 10 miljoen van het Rijk over is (zie boven). Het overgebleven deel van de Provincie is in de bedrijfsvoering gaan zitten totdat er vorig jaar een extra 4,5 miljoen is uitgetrokken om de blijvende tekorten op te vangen. De totale bijdrage van de gemeenschap in de periode 2000-2023 komt daarmee uit op 116,4 miljoen.

### **Het ondernemingsplan**

Wat me bevalt aan het ondernemersplan zijn de geformuleerde doelstellingen en de SWOT analyse. Wat me opvalt is de brede inzet van de luchthaven, dat zowel low cost / charter passagiersvervoer wil doen, vracht wil overslaan, een fixed base operation (FBO) voor general aviation (GA, zakenvliegtuigjes) wil ontwikkelen en denkt te kunnen profiteren van de ontwikkelingen van de Maintenance Boulevard (ook wel MRO, Maintenance, Repair & Overhaul, genoemd).

Wat me minder bevalt is het antwoord op de hoe-vraag: hoe gaat MAA doen? Misschien dat u een versie van het plan hebt gezien waarin dit verder is uitgewerkt.

Bij zowel passagiers als vracht worden onder het kopje “Strategie om deze ambitie waar te maken” vijf punten genoemd waar MAA zich op focust. Bij ieder staan vier punten die al een

tijd worden geprobeerd en volgens mij niet echt tot (overtuigend) resultaat leiden (bij passagiers: low cost carriers binden, zakelijke dagrandverbindingen); bij vracht: continueer de groei van export volumes [...], focus [...] op de niches perishables en hightech). Nieuw voor mij zijn de FBO en de vacuum cooling faciliteit.

Ter verdediging van MAA kan wel gesteld worden dat de toekomst in die sector zeker niet altijd gemakkelijk te voorspellen is. Aan de andere kant zeggen de cijfers die genoemd worden daardoor ook niet zoveel. Bijv.: 410.000 one way passagiers. Als Ryanair terugkomt (uitbreidt), waarschijnlijk wel, anders misschien niet. Of dat Ryanair terugkomt, is zover ik weet nu niet te voorzien.

Voor vracht is er een “ambitie verwerkt” in de cijfers. Het gaat bijvoorbeeld om twee extra vrachtluchten met een A330F in 2016/17. Betreft dit een toezegging of is dit eerder een verwachting? Daarbij: extra vracht zou ook wel eens extra manuren kunnen kosten. Aangezien we eerder hebben gezien dat alle opbrengsten (nu nog) in loonkosten opgaan, wat is dan de bijdrage aan het bedrijfsresultaat? Ik wil hiermee alleen maar zeggen: de cijfers moeten in het bedrijfseconomische geheel worden gezien.

Verder wil ik nog een paar punten uit de SWOT analyse aanhalen:

- bij de zwakten wordt melding gemaakt van de lengte van de baan voor een Boeing 747F. Aangezien er zowel Boeing 747-400F als 747-800F (nieuw toestel, grotere cargoruimte) op de luchthaven landen vermoed ik dat de baan dan tekort is voor toestellen die volledig geladen zijn. Alleen de grootste klant van MAA (CargoLux) vliegt momenteel met die vliegtuigen. Zou die zwakte daardoor in een bedreiging kunnen omslaan of betekent dit dat de luchthaven gehinderd wordt in het aantrekken van nieuwe klanten / meer tonnen vracht? Zijn investeringen (uit die 15 miljoen bijvoorbeeld) hiervoor gewenst?
- bij de bedreigingen staat dat er concurrentie (is?) van Midden-Oosten carriers op NAI perishable market (SPL). Aangezien zowel Turkish Airlines als Royal Jordanian Airlines uit die regio komen, wat betekent deze bedreiging dan?

Het document geeft weinig inzicht in hoe de luchthaven zijn gestelde ambities denkt te bereiken.

### **Het E,til onderzoek**

Het is goed dat er een onderzoek wordt gedaan om het effect op werkgelegenheid en het Bruto Regionaal Product (BRP) inzichtelijk te krijgen. Ik wil er enerzijds kritisch naar kijken en anderzijds duiding aan geven.

Het probleem is in deze alleen dat:

- er geen volledige rapportage is, de informatie daardoor alleen in beknopte vorm beschikbaar is en ik de toelichting bij de presentatie niet zal bijwonen. Ik zal alleen de

optie van de 0-variant met passagiersvervoer, die ter beoordeling voorligt, bekijken (in het rapport is dit de optie PVG-St oftewel 1A, zie pagina 94 van het Statenvoorstel)

- in het rapport grotendeels de bronvermeldingen ontbreken en dat sommige bronnen niet publiek toegankelijk of na te gaan zijn. Dit doet afbreuk aan de waarde van de getallen: het zijn op zichzelf staande ‘waarheden’ die niet te doorgronden zijn.

#### *Directe werkgelegenheid*

De directe werkgelegenheid van de luchthaven is 275 FTE, waarmee de loonkosten per werknemer (ruw) uitkomen op 33.215 euro (9,1 miljoen / 275). Om kostendekkend te zijn zou een werknemer (uitgaande van een verlies van 4,8 miljoen) maximaal 15.571 euro mogen kosten dan wel zou het aantal FTE teruggebracht moeten worden naar 146 (of een combinatie van loonkostenverlaging en FTE reductie).

Wat niet kan worden vastgesteld is de efficiëntie van de inzet van werknemers. Hoe worden werknemers ingezet, als we rekening houden met de variabiliteit van de activiteit over een dag (passagiers, vracht) en over het jaar (passagiers: winter en zomerseizoen)? De luchthaven is 7 dagen per week 17 uur per dag open (van 6:00 tot 23:00). Hoeveel procent van een (ploegen)dienst gaat daarmee verloren door inactiviteit?

#### *Indirecte werkgelegenheid*

##### De maintenance boulevard:

Het betreft 325 FTE's. De groei van het aantal FTE's is op basis van de uitbreidingsplannen van de bedrijven en neem ik ter kennis aan.

##### Forwarders & trucking:

Het betreft 200 FTE's. Ik heb zelf geprobeerd om met een grove schatting het aantal chauffeurs in FTE te berekenen dat mogelijk nodig is om goederen te vervoeren. Maar al dat schatten zegt niets. Iemand zal het moeten specificeren, zodat we ons er een voorstelling van kunnen maken.

##### Overig:

Het betreft 200 FTE's. Zonder specificatie zegt dit niets.

Er zijn nog een paar andere zaken die me niet duidelijk zijn:

- Over de definitie van een FTE. Als iemand een half jaar fulltime bij MAA werkt (bijvoorbeeld tijdens het zomerseizoen) en een ander een heel jaar, ook fulltime, wordt dit dan als 2 FTE's berekend of als 1,5 FTE? Voor de impact op de werkgelegenheid heeft alleen die 1,5 FTE waarde (betreffende persoon zou immers een half jaar ergens anders kunnen werken). Een FTE zou ongeveer gelijk moeten staan aan 46 weken x 40 uur = 1840 uur per jaar of wat de CAO anders voorschrijft.

- Hoeveel van de waarde die de FTE's leveren vloeit terug naar Limburgse bedrijven (als winst) en Limburgse werknemers (als loon)? Met andere woorden: hoeveel van de  $275 + 200 + 200 = 675$  FTE's zijn inderdaad Limburgs? Het zou 'raar' zijn om MAA open te houden op basis van werkgelegenheid als a.) de FTE's niet uit Limburg komen en b.) ze hun inkomen vervolgens besteden buiten de provincie. Misschien dat hier meer inzicht in kan worden verschaft. Ook zou dan de subsidiebehoefte deels bij andere overheden kenbaar gemaakt kunnen worden.
- De getruckte vracht heeft in principe geen luchthaven nodig (ik neem aan dat hiervoor wel de faciliteiten worden gedeeld en ze als zodanig bij elkaar horen). Misschien dat de getruckte vracht als een apart onderdeel opgevoerd moet worden.

#### Buiten luchthavengebied:

De indirect achterwaartse werkgelegenheid zou 175-250 FTE's betreffen. Ze is vastgesteld op basis van zogenaamde multipliers, die generiek zijn opgesteld. Ze kijken niet naar MAA, maar wel naar factoren in de luchtvaartsector in het algemeen en factoren die voor Limburg in zijn algemeen gelden. Vervolgens worden die twee (hoofd)factoren (en mogelijk subfactoren) aan elkaar gekoppeld. Het hangt van de nauwkeurigheid van de 'inputs' af of dat er ook iets uitkomt wat uiteindelijk de werkelijkheid beschrijft. Stel dat Noord-Brabant dezelfde multiplier zou hebben als Limburg, dan zou de analyse voor Eindhoven Airport mogelijk eenzelfde resultaat opleveren, terwijl de luchthavens verschillen (dit ter illustratie).

De indirect voorwaartse werkgelegenheid geeft het aantal FTE weer dat door inkomende passagiers (lijndiensten, charter, general aviation) wordt gecreëerd. Volgens onderzoek van MAA zelf bestaat het 'toerisme' uit 85% uitgaand verkeer en 15% inkomende verkeer.

Het zou kunnen dat op pagina 128-131 de indirect voorwaartse werkgelegenheid inderdaad overeenkomt met de werkelijkheid en dat er dus 150-175 FTE's gecreëerd worden. Ik heb wel twee bedenkingen:

- met een (slechts) meerdaags evenement als de TEFAF en de seizoensschommelingen in overweging nemend, zijn dit de FTE's per jaar of zijn dit het aantal banen dat fulltime voor een kortere periode van het jaar betrokken is bij het 'verzorgen' van de inkomende gasten? Zie ook mijn eerdere opmerking over de definitie van een FTE.
- het is een asymmetrisch vergelijk: 85% van de passagiers, waarvan  $1/3^e$  Limburger, vertrekt uit de regio om zijn hier verdiende inkomen elders te besteden. Moeten we dat dan ook niet kwantificeren en afzetten tegen het effect van het inkomend verkeer, in de zin dat de luchthaven mensen juist stimuleert om bijvoorbeeld weekendjes naar het buitenland te gaan in plaats van in de provincie te blijven?

#### *Werkgelegenheid in perspectief*

Als er bij sluiting tussen de 625 en 700 banen verdwijnen, dan zou het arbeidsvolume in arbeidsjaren, gebruikmakend van cijfers van het CBS met 2011 als basis, afnemen met  $700 / 425.100 = 0,16\%$ . Daarbij wordt in het rapport melding gemaakt van het feit dat 60 – 68% van



de werknemers volgens het CBS binnen een jaar een nieuwe baan vindt (of dat getal voor Limburg ook geldt is de vraag). Dan zou na het eerste jaar een afname van het arbeidsvolume resteren van  $(700 - 0,6 \times 700) / 425.100 = 0,07\%$ .

#### *Bruto regionaal product (BRP)*

De bijdrage van MAA aan het BRP is afgerond 100 miljoen per jaar, waarbij me niet duidelijk is hoe dat bedrag tot stand is gekomen. Volgens het CBS lag het ‘inkomen’ van Limburg, afhankelijk van de gebruikte methodiek, tussen de 32 miljard (Toegevoegde Waarde, Bruto tegen Basisprijzen) en 36 miljard (BBP tegen marktprijzen) in 2011.<sup>3</sup> In percentages draagt MAA dan bij aan het regionaal ‘inkomen’ voor  $100 / 32.000 = 0,3\%$ . Na faillissement zou dat  $50 / 32.000 = 0,15\%$  zijn. Het maximale verlies zou daarmee 0,15% zijn.

Wat ik me afvraag:

- kan in de berekening van de afname van het BRP rekening gehouden worden met het positieve (tegenovergestelde) effect van de werkloosheidsuitkering die de meeste werknemers zullen ontvangen?<sup>4</sup>

#### **Concluderend**

Als de cijfers van E,til kloppen, dan zou 0,15% van het regionaal inkomen verloren gaan bij het sluiten van MAA en de werkgelegenheid in het eerste jaar met 0,16% dalen. De vraag blijft in hoeverre de FTE cijfers die berekend zijn de werkelijkheid benaderen.

De kosten voor de komende tien jaar bedragen 76,5 miljoen euro om de luchthaven open te houden, waarmee niet alleen voorgenoemde werkgelegenheid wordt in stand gehouden, maar er ook een onbepaalde bijdrage is aan de ‘bereikbaarheid’ en het ‘vestigingsklimaat’.

Het is niet helemaal duidelijk hoe MAA zich gaat ontwikkelen in de luchtvaartsector. De plannen lijken geen nieuwe denkrichting te bevatten. Verder is er vooralsnog het risico op afkeuren van toekomstige staatssteun en onduidelijkheid over de exploitant.

---

<sup>3</sup> Het BRP is niet per se gelijk aan de Toegevoegde Waarde en het BBP. Ik verwacht echter dat het totale BRP in dezelfde contreien zal uitkomen (bij E,til zullen ze dit kunnen berekenen).

<sup>4</sup> ik veronderstel dat in deze rekenmethode de lonen niet als inkomsten maar intermediaire kosten zijn genomen; ik vermoed dat de loonkosten daarin niet gecompenseerd kunnen worden door uitkeringen. Wat is het effect van uitkeringen op het ‘BRP’ als het op een andere manier (BBP) wordt berekend?

## **Uw besluit**

Als het plan van GS een gedegen indruk op u maakt of u deelt de visie van GS, dan kunt u er zeker van zijn dat de invulling ervan in ieder geval goed is voorbereid en uitgewerkt, met nog wat losse eindjes daargelaten (zoals ook aangegeven in het Statenvoorstel):

- er wordt melding gemaakt van het feit dat er goedkeuring van Europese Commissie nodig is voor de 1,55 miljoen aan investeringsbijdrage
- er is nog geen exploitant en er zijn dus ook nog geen concrete afspraken. Mocht een exploitant niet gevonden worden, dan gaat de luchthaven in eigen beheer verder, wat (dan) nog uitwerking behoeft
- er is nog geen goedkeuring van het Rijk voor het later aanbesteden van de resterende 10 miljoen subsidie (en onduidelijk of dat daar voorwaarden aan worden gesteld)

Ik denk dat uit voorgaande hoofdstuk wel blijkt dat ik in uw positie geen afweging zou kunnen maken. Het zijn niet alleen de onbeantwoorde vragen die me een ongemakkelijk gevoel geven, maar ook de betwistbare objectiviteit van de adviezen. Aangezien het MAA dossier een lange historie kent, zou ik dan ook elders advies willen inwinnen. Ik schets hieronder de soorten adviezen die mogelijk helpen om tot een beslissing te komen.

## **Legaal advies**

Ieder plan staat of valt uiteindelijk met mogelijke afkeuring door de Europese Commissie. Onlangs (februari 2014) heeft de Europese Commissie de regels voor staatssteun aan (regionale) luchthavens aangepast<sup>5</sup>, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen operationele steun (brandweer en beveiliging) en investeringen (infrastructuur). Het Statenvoorstel maakt hier reeds melding van en stelt dat de operationele steun niet-economisch is én mag. Ik denk dat het van belang is zeker te weten dat die 3 miljoen inderdaad in zijn geheel niet-economisch zijn. Voor die 15 miljoen eenmalige steun moet eveneens worden bekeken wat wel en niet kan, om zo niet in een situatie terecht te komen dat toekomstige investeringen alsnog tegengehouden gaan worden.

## **Bedrijfseconomische analyse**

Als een bedrijf een ander bedrijf overneemt, dan worden er accountants (en bankiers / consultants) langs gestuurd om de boeken te bekijken en zo vast te stellen hoe het bedrijf functioneert en of dat er geen onregelmatigheden zijn, die later als lijken uit de kast vallen. U staat nu voor de keuze iets te kopen op basis van cijfers die u van de luchthaven krijgt en zelf moet interpreteren.

---

<sup>5</sup> De aanpassing vindt u in volgende persbericht: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-14-172\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-172_en.htm). De gehele regelgeving staat hier: [http://ec.europa.eu/competition/sectors/transport/legislation\\_air\\_state\\_aid.html](http://ec.europa.eu/competition/sectors/transport/legislation_air_state_aid.html)

Opmerking: het Statenvoorstel maakt melding van bijlagen die vertrouwelijke bedrijfsgegevens zouden bevatten en dus niet voor mij toegankelijk zijn. Mogelijk dat onderstaande daarmee al overbodig is.

Mijn advies zou zijn om:

- een gerenommeerde accountantskantoor met ervaring in de luchtvaartsector in te huren
- om minstens een globaal onderzoek te doen naar de boekhouding (Verlies/Winst-rekening, balans en kasstromen) en de samenstelling van het personeelsbestand
- en dat bedrijf u te laten adviseren over de grote kosten- en opbrengstenposten en hoe die:
  - zich over de laatste jaren hebben ontwikkeld
  - zich mogelijk verhouden tot de kosten van andere luchthavens
  - per afzonderlijke onderdeel van MAA verdeeld zijn
- die u inzicht kan verschaffen in het aantal werknemers (FTE) per bedrijfsonderdeel en daarbij op hoofdlijnen hun functie, de aard van hun betrekking (tijdelijk, vast) en loonkosten
- dit kantoor u laten wijzen op mogelijke meevallers / tegenvallers of onregelmatigheden

### **Sectoranalyse**

Tot op heden is feitelijk gesteld dat de nieuwe exploitant de toekomst bepaalt. De gedachte is volgende: als er maar genoeg kosten voor rekening van de Provincie worden genomen, dan zal er uiteindelijk winst overblijven voor de exploitant. De nieuwe exploitant zou zo kundig moeten zijn, dat de luchthaven uiteindelijk minder verlies draait (subsidie vraagt).

De vraag die blijft hangen, is of dat het probleem van MAA nu door gebrekkige bedrijfsvoering van de exploitant (Omniport) is veroorzaakt of door de omgeving (de markt) waarin die moest werken. Een sectoranalyse zou u antwoorden moeten kunnen geven op vragen die u niet in het ondernemingsplan bent tegengekomen.

Mijn advies zou zijn om:

- een luchtvaarteconoom (/ bureau) van buiten de provincie in te huren
- om een diepgaand onderzoek te doen naar de rol van MAA in de internationale luchtvaartsector en als regionale luchthaven
- die daarbij verschillende scenario's uitwerkt voor alle de vier de bedrijfsonderdelen (passagiers, vracht, maintenance boulevard, general aviation) op het gebied van omzet (prijzen, afzet) en de ontwikkeling van de grote kostenposten
  - met een uitsplitsing naar type vracht en soort passagiers
  - met een uitsplitsing naar de functie voor de provincie en voor andere regio's (regionale passagiers/vracht versus niet regionaal)
  - met een gevoel voor de te verwachten kosten en opbrengsten (en dus winst- / verliesgevendheid)
  - hierbij zou een risico- / SWOT analyse kunnen horen
- die ook kijkt naar scenario's anders dan het openhouden of sluiten alleen zoals:

- gedeeltelijk of geheel verplaatsen van de activiteiten naar Luik of Eindhoven (of elders)
- bekijken wat de mogelijkheden / benodigdheden zijn om alleen de maintenance boulevard open te houden
- die uiteindelijk met een (aantal) aanbeveling(en) komt op basis van de scenario's

### **Exploitatie**

Ook de keuze van de exploitant vraagt volgens mij nog invulling. Een paar vragen ter illustratie:

- Wat is de verwachte verdeelsleutel van de winst tussen exploitant en Provincie?
- Voor hoeveel jaar moet de exploitant zich minimaal binden?
- Hoe ziet exploitatie in eigen beheer eruit?

Ik raad ten eerste aan om:

- de sectoranalyse te laten uitvoeren, omdat u zonder die analyse geen enkel zicht heeft op waar het met de bedrijfsresultaten heengaat. Het bedrijf blijft afhankelijk van de sector
- uit te zoeken om hoeveel FTE's het nu precies gaat

## Alternatief scenario

Ik heb in mijn vorige rapport (in januari) al een aantal scenario's beschreven. Met de informatie die ik in de daarop volgende maanden heb vergaard, wil ik één van die scenario's hieronder uitwerken en u ter overweging meegeven.<sup>6</sup>

Ten eerste, ik ben van mening dat een publiek bedrijf een publieke functie moet hebben. Het moet voor de gemeenschap in de provincie iets toevoegen en / of deel uitmaken van het kerntakenpakket van de Provincie. Daarbij ben ik van mening dat de Provincie uiterst kritisch moet zijn en niet zomaar selectief bedrijven moet gaan subsidiëren op basis van aannames die niet te toetsen zijn (vestigingsklimaat) dan wel een solide basis missen (bereikbaarheid).

Ten tweede, hieruit voortvloeiend zou de Provincie dan ook niet mogen discrimineren tussen werknemers van verschillende bedrijven: een werknemer bij de luchthaven zou geen voorkeursbehandeling mogen krijgen ten opzichte van werknemers bij andere bedrijven, tenzij er een overduidelijke publieke noodzaak is om dat te doen.<sup>7</sup>

Ten derde, ik ben niet overtuigd van de publieke functie van alle functionele bedrijfssonderdelen, t.w. regulier passagiersvervoer, general aviation, vrachtvervoer, de maintenance boulevard en het bedrijventerrein (vastgoed). Ik licht dit eerst toe alvorens verder te gaan.

### *Regulier passagiersvervoer*

- de zogenaamde zakelijke dagrandverbinding naar Schiphol is al geprobeerd en kent sterke concurrentie van de trein, waarbij de reisduur met de trein niet veel langer is, de frequentie vele malen hoger en de prijs concurrerend dan wel zelfs lager; het is bijna ondoenbaar om zo'n dagrandverbinding ongesubsidieerd op te zetten
- low cost carriers: MAA zal altijd als laatste in de rij staan omdat de eigen markt te klein is; zijn er vliegtuigen over, dan kan het lukken. De bezettingsgraad blijft op vele vluchten achter omdat er te weinig mensen reizen. Bovendien komen die reizigers maar voor 1/3 uit de regio, terwijl die regio wel volledig voor het openhouden gaat betalen. Ook is de stroom reizigers van Limburg vandaan, waardoor indirecte werkgelegenheid elders wordt gecreëerd
- chartervluchten: ook hier betreft het vliegtuigen die maar voor een deel met Limburgers gevuld zijn (de vluchten gaan via Schiphol en Groningen naar MAA; zie ook het kaartje met de herkomst van passagiers op pagina 127) en wordt indirecte werkgelegenheid elders gecreëerd
- er is een overvloed aan concurrerende luchthavens die voor Limburgers per weg en trein te bereiken zijn

---

<sup>6</sup> ook al ziet u niets in een ander scenario, vraag ik u toch om in ieder geval de argumentatie te beschouwen

<sup>7</sup> ter overweging: alleen al bij Vodafone / Ericsson zijn er de afgelopen tien jaar zo'n honderd banen verdwenen

### *General aviation*

- gedurende het overgrote deel van het jaar is het GA deel van de activiteiten relatief klein. Alleen tijdens de TEFAF is er twee dagen topdrukke en een paar dagen meer verkeer<sup>8</sup>

### *Vracht*

- ik betwijfel ten eerste dat de goederen die op de luchthaven worden overgeslagen een schakel vormen in de *supply chain* van Limburgse bedrijven, waar bijvoorbeeld grondstoffen worden verwerkt tot eindfabricaten, dan wel dat er een specifieke groep consumenten in de regio is die op deze manier bediend wordt
- de economische toegevoegde waarde vindt plaats bij de overslag en het vervoeren van de goederen. Dit zijn beiden geen activiteiten die specifiek een publieke zaak dienen
- ik heb geen reden om aan te nemen dat deze activiteiten alleen uitgevoerd kunnen worden in Limburg en dat als het vrachtdeel niet meer zou bestaan er onherstelbare schade aan de economie zou ontstaan (als zoiets al kan)
- de luchthaven werkt vanaf een smalle basis met drie vaste vrachtbedrijven; in de praktijk is de groei bescheiden en onstabiel gebleken. De basisopbrengsten (tijdens goede jaren) zijn te laag, waardoor tijdens iedere nieuwe economische crisis er weer een niet op te vangen gat valt

### *Maintenance Boulevard / MRO*

- de werkzaamheden die hier plaatsvinden dienen geen publieke zaak, echter de aanliggende school en de aard van de werkzaamheden zijn dusdanig sectorspecifiek dat hier wel sprake is van een specifieke toegevoegde waarde die niet zomaar ergens anders kan worden overgenomen. Bovendien lijken de bedrijven winstgevend te zijn

### *Bedrijventerrein / vastgoed*

- heeft geen publieke functie, noch een functie voor de luchthaven; levert alleen winst op in goede tijden en ellende in slechte tijden. Andere tak van sport en daarom een onnodig risico voor de luchthaven / Provincie

Ten vierde, als gevolg moeten de drie steunpilaren waarop het Statenvoorstel rust in een ander licht worden gezien:

- Werkgelegenheid: er is voor mij geen reden aan te nemen dat a.) de werknemers aan de luchthaven werkzaamheden verrichten die van een publiek belang zijn en daarmee een speciale status zouden rechtvaardigen, dan wel b.) dat het ontslag van deze medewerkers een andere impact op de economie zou hebben dan bij het ontslag van medewerkers van andere failliete bedrijven. Als de luchthaven wordt gekocht met dit doel, dan wordt in principe een werkgelegenheidsproject gecreëerd met als toegevoegde waarde de

---

<sup>8</sup> ter overweging: in België wordt jaarlijks de Grote Prijs Formule 1 in Spa-Francorchamps georganiseerd. De zakenvliegtuigjes landen dan op de luchthaven van Luik en de passagiers worden middels taxi's en helikopters naar het circuit vervoerd. Deze afstand is 1,5x die van Luik naar het MECC (het circuit ligt ook nog eens niet aan de snelweg).

transportfunctie van de luchthaven (en niet andersom). De vraag is dan welk volgend bedrijf in aanmerking komt voor steun onder dezelfde voorwaarden of waarom reeds failliete bedrijven niet van soortgelijke steun konden profiteren

- Bereikbaarheid: het lijkt er op dat de bedrijven die de luchthaven graag willen behouden, er zelf niet aan gaan bijdragen dan wel dat ze te weinig reizen om dat mogelijk te maken. Verder zijn er zoveel manieren (auto, bus, trein) om in Limburg te reizen, en zoveel luchthavens in de buurt, dat een luchthaven daardoor niet noodzakelijk blijkt
- Kwaliteit vestigingsklimaat: dit argument heb ik nog nergens onderbouwd gezien, behalve met argumenten in de trant van: zonder luchthaven geen goed vestigingsklimaat / de bedrijven vinden dat. Ik vind dit argument uiterst dubieus, aangezien er te weinig gereisd wordt en de bestemmingen die men zegt nodig te hebben voor een goed klimaat niet bediend worden

Welnu, het probleem is volgende: de enige echte toegevoegde waarde (met vooruitzicht op groei) voor de regio zit in de maintenance boulevard (plus de school en andere omliggende bedrijven), maar die gebruikt de luchthaven zo weinig dat er ook weinig opbrengsten uit voortkomen. Aan de ander kant zijn de loonkosten momenteel de grootste kostenpost en die zouden misschien omlaag kunnen.

Ik stel volgende scenario voor:

- zet de luchthaven in afgeslankte vorm voort op basis van de activiteiten die aan de maintenance boulevard / MRO plaatsvinden
- sluit het passagiers- en vrachtdeel (zie verderop)
- bekijk de mogelijkheid voor evenement (TEFAF) gerelateerde general aviation op deze MRO luchthaven
- verkoop het vastgoed
- subsidieer het overgebleven onderdeel

Onder voorwaarde dat:

- het te subsidiëren bedrag ‘aanzienlijk’ wordt teruggebracht

De luchthaven wordt daarmee feitelijk een industrieterrein met MRO bedrijven, een school en een landingsbaan met luchtzijdige parkeerplaatsen, waarbij de Provincie dichterbij zijn publieke rol blijft en zorgt voor een degelijke infrastructuur én niet de rol van eigenaar / ondernemer van de bedrijven op het industrieterrein op zich neemt.

Ik heb dit scenario op een wel heel grove manier becijferd. Zo heb ik de V&W rekening van pagina 89 van het Statenvoorstel genomen en het budget van de 0-variant voor 2014/2015 (2<sup>e</sup> kolom) aangehouden. Vervolgens heb ik met de kennis die ik van het terrein heb en verder naar eigen inzicht geschat hoeveel van iedere post in dit nieuwe scenario nog overeind blijft (3<sup>e</sup> kolom in procenten), waaruit vervolgens een bedrag rolt (4<sup>e</sup> kolom). Let wel: iedere kleine

procentuele verandering leidt meteen tot verschuivingen. Op basis van de informatie die ik heb, kan ik niet meer doen. Zie het maar als een voorzet voor een onderzoek.

Maintenance Boulevard / MRO only: ter indicatie alleen			
Getallen x1.000	0-variant 2014/2015	aandeel in resultaat (%)	bedrag
Landing fees	1.801	5%	90
Handling revenues	5.078	0%	0
Rental, long lease and concessions	1.689	80%	1.351
Other income	608	0%	0
<b>Opbrengsten</b>	<b>9.176</b>	<b>-</b>	<b>1.441</b>
Wages, salaries and social security costs	7.909	5%	395
Contract Staff (security)	1.225	15%	184
Temporary staff	84	0%	0
Maintenance	1.147	80%	918
Insurance	172	50%	86
Office costs	370	0%	0
Marketing	161	0%	0
Premises costs	707	70%	495
Advisory costs	44	0%	0
Other costs	328	50%	164
<b>Kosten</b>	<b>12.147</b>	<b>-</b>	<b>2.242</b>
Depreciation	3.035	80%	2.428
Release subsidies	-1.731	80%	-1.385
Financial income and expenses	-577	100%	-577
<b>Profit before tax</b>	<b>-4.852</b>	<b>-</b>	<b>-2.421</b>

#### Toelichting:

- er is op deze luchthaven vrijwel geen personeel meer; de luchthaven is maar op verzoek of anders “tijdens kantooruren” open
- brandweer, luchtverkeersleiding zijn minder lang aanwezig, misschien parttime indien mogelijk; vraag is of dat investeringen in en personele bezetting van brandweer verkleind kunnen worden wetende dat alleen vliegtuigen met een leeg ruim zullen landen; misschien dat de brandweer bij het korps van Beek gevoegd kan worden (als dat niet al het geval is). Verder: vluchten van buiten de Schengenzone zouden bij de Marechaussee aangemeld moeten worden (aangezien de Marechaussee, als ik me niet vergis, kantoor gaat houden bij het vliegveld, kan misschien een adhoc procedure worden uitgewerkt)
- er hoeft geen exploitant en management te worden aangesteld

#### Dan nog dit:

- de 15 miljoen die voor toekomstige investeringen gepland staan zouden komen te vervallen, echter, er zullen kosten zijn om het terrein in te richten (sloop). Let wel:
  - de Provincie zal mogelijk investeringen dan wel vervangingsinvesteringen (die niet met de afschrijvingen zijn gedekt) moeten doen. In dat geval wordt u gevraagd



om vooraf het bedrag in zijn geheel uit te geven, dat vervolgens over de jaren via de opbrengsten terugvloeit

- het zou te overwegen kunnen zijn om de investering in en de zorg voor gebouwen over te dragen aan de bedrijven (als dit niet al het geval is), waarmee zowel de kosten als opbrengsten lager worden. Mogelijk dat de Provincie dan alleen een vergoeding vraagt voor de pacht van het land zelf
- er is in dit voorstel niet gekeken naar de bijdragen die de bedrijven van de maintenance boulevard mogelijk zouden kunnen leveren
- het Instrument Landingssystemen (ILS) aan de zuidkant zou na zijn technische levensduur komen te vervallen (en uit de afschrijvingen verdwijnen)
- de toren zal op termijn mogelijk moeten worden (vervangen door een kleinere versie en) verplaatst
- afhankelijk van de bedrijfsbezetting van de luchthaven zou ook een deel van de luchtzijdige parkeerplaatsen mogelijk komen te vervallen (en uit de afschrijvingen verdwijnen)
- bij een analyse van dit voorstel moet meegewogen worden wat de daadwerkelijke afschrijvingen voor de luchthaven in de toekomst gaan zijn. Ik denk hierbij aan het mogelijk vervallen of krimpen van de post ‘Release subsidies’
- de mogelijkheid om in andere tijden (over 50 jaar bijvoorbeeld) en in andere omstandigheden opnieuw een passagiers- / vrachtluchthaven te openen blijft behouden

Waar wel nog aan gedacht kan worden is om een promotor aan te stellen die de luchthaven internationaal bij MRO bedrijven gaat aanprijzen. Zo zou ook het concept van de maintenance boulevard verder invulling krijgen en bovendien zouden de afschrijvingen voor generieke faciliteiten (landingsbaan, ILS) door meer opbrengsten gedekt worden.

Voor het passagiersdeel zit er verder niets anders op dan de luchtvaartmaatschappijen te informeren.

Voor het vrachtdeel is de vraag of dat de activiteiten mogelijk in Luik kunnen worden voortgezet. Mogelijk dat er onderhandeld kan worden over het aantal werknemers dat het afhandelingsbedrijf aldaar van MAA wil overnemen én afspraken worden gemaakt over het voortzetten van de diensten van de vrachtbedrijven die per weg vervoeren (als dat al mogelijk of zinvol is). Ook zou gekeken kunnen worden of er inventaris is / faciliteiten zijn die Luik zou kunnen overnemen.