



**Statencommissie**

Economie, Bestuur en Duurzaamheid

**CONCEPTVERSLAG van de vergadering van de Statencommissie Economie, Bestuur en Duurzaamheid – 4 april 2014**

**Aanwezig:** Roefs (voorzitter) en de leden Van den Akker, Bosch, Bosman (v.a. 09.37 uur), Bus, Frische (tot 11.58 uur), Heijmans, Van Helvert, Krabbendam, Leppers (tot 12.13 uur), Moison, Pennings (v.a. 09.47 uur), Prevoo (tot 11.59 uur), Sturtz, Van Wageningen en Wijnands

**Aanwezig namens GS:** Gedeputeerde Beurskens

**Ambtelijk aanwezig:** de heer Waeijen, bestuurlijk strateeg Provincie Limburg

**Externe deskundigen:** de heer H. Kasper, wetenschappelijk directeur E'til, de heer J. Tindemans, bestuursvoorzitter MAA, de heer S. Heijmans, CEO MAA BV en de heer K. Pluijmakers, senior manager Deloitte Consulting

**Aanwezig namens de Griffie:** commissiegriffier Dreezen, commissiemedewerker Schulkens

**Afgemeld:** De leden Fijnje, P.G. Janssen, Mackus, Uringa

**Afwezig:** De leden De Beer, R. Janssen, Van der Steen, Van der Velden

**1. Opening van de vergadering**

De **voorzitter** opent de commissievergadering om 09.33 uur en heet alle aanwezigen van harte welkom en verwelkomt in het bijzonder de vele belangstellenden op de publieke tribune.

Tijdens de vergadering van vandaag wordt de commissie geïnformeerd over het economische en maatschappelijke belang van Maastricht Aachen Airport, MAA, het ondernemingsplan en de financiële aspecten. Op donderdagavond 10 april a.s. volgt de sonderende commissievergadering, waarna op 18 april in de reguliere commissievergadering de inhoudelijke behandeling plaatsvindt. Provinciale Staten nemen op 16 mei een besluit inzake.

**2. Toelichting op het rapport 'Het economisch en maatschappelijk belang van Maastricht Aachen Airport' door dhr. H. Kasper, wetenschappelijk directeur E'til**

**Ambtelijk** (Waeijen) wordt voorafgaande aan de toelichting door de heer Kasper toegelicht dat de presentaties van vandaag zijn gebaseerd op de opdracht van 21 juni 2013 van PS aan GS. In deze opdracht wordt het college verzocht een duurzame toekomst voor MAA te onderzoeken en drie scenario's te presenteren, die met name zijn gericht op de rol van de Provincie in het geheel.

Scenario 1 betekent dat de Provincie niets doet, hetgeen tot faillissement van het MAA zal leiden. Scenario 2 betreft een bijdrage van de Provincie aan de NEDAP-kosten.

Scenario 3 betekent dat de Provincie in de infrastructuur investeert en deze zal beheren.

Hier is een vierde scenario aan toegevoegd, want in november werd al duidelijk dat scenario 2 en 3 geen soelaas bieden voor de toekomst. Het vierde scenario betreft een combinatie van 2 en 3.

De **SP** (Prevoo) verwijst naar de beantwoording van de schriftelijke vragen van de SP, waarin wordt vermeld dat het vierde scenario samenwerking met andere Euregionale luchthavens betreft. De fractie betreurt dat dit scenario ontbreekt, ondanks de harde toezegging door de gedeputeerde.

De heer **Waeijen** bevestigt dat met de omliggende luchthavens is gesproken. Het resultaat van deze besprekingen is opgenomen in een bijlage bij het voorstel.

Naast de rol voor de Provincie zijn vijf opties onderzocht ten aanzien van het vervoer dat geaccommodeerd kan worden op het MAA, uitgaande van de huidige activiteiten. Drie opties zijn onmiddellijk afgevallen vanwege het ontbreken van perspectief. De overige twee opties, continueren van de huidige luchthaven (de voorkeursvariant) en een terugvaloptie, een luchthaven zonder passagiers, zijn nader onderzocht. Daarnaast zijn twee varianten binnen die twee opties onderzocht, namelijk een variant die gebaseerd is op het inzicht van de huidige directie in de toekomst van vervoer en een nulvariant (zonder groei).

Er is extern advies ingehuurd om de gevolgen van het sluitingsscenario te onderzoeken, evenals de scenario's volgens het ondernemingsplan met en zonder passagiers / met en zonder groei.

De heer **Kasper** gaat in op het economische en maatschappelijke belang van het MAA in termen van werkgelegenheid en bijdrage aan het bruto regionaal product voor de Provincie voor de komende tien jaar.

Er worden twee varianten gehanteerd: groei conform het ondernemingsplan en een nulvariant op basis van de situatie in 2014, een met passagiers en een zonder passagiers. De gehanteerde invalshoeken zijn werkgelegenheid en de bijdrage aan het bruto regionaal product. Er heeft een enquête plaatsgevonden binnen het bedrijfsleven en er zijn veel gesprekken gevoerd. Rapportages over andere vliegvelden zijn niet representatief of bruikbaar voor MAA, omdat MAA niet vergelijkbaar is met deze vliegvelden. De directe effecten en de toegevoegde waarde van de werkgelegenheid in directe relatie tot het passagiers- en vrachtvervoer op de luchthaven, evenals de indirecte effecten op de werkgelegenheid bij andere van het vliegveld afhankelijke bedrijven in de omgeving zijn betrokken bij het onderzoek. De geïndiceerde werkgelegenheid betreft bestedingen van werknemers die direct of indirect werkzaam zijn voor de luchthaven, maar de gevolgen hiervoor kunnen niet geconcretiseerd worden. Tien procent van de Limburgse bedrijven en een zesde van de Zuid-Limburgse bedrijven genereren omzet dankzij de luchthaven. Dit vanwege het imago van een internationale vestiging en als cluster voor de combinatie van passagiers, vracht, onderhoud en onderwijs. Over 2013 schat men de directe en indirecte werkgelegenheid tussen 1.300 en 1.500 fte. De bijdrage aan het bruto regionaal product bedraagt tussen negentig en honderd miljoen euro. Sluiting van de luchthaven leidt tot een verlies van 625 tot 700 fte.

Het gaat bij MAA om een regionale luchthaven van nationaal belang, zowel qua passagiers als vracht. Het MAA is geen traditionele hub, maar faciliteert wel veel charters, een low cost carrier en een cluster van onderhoud, reparatie en inspectie op de Maastrichtse maintenance boulevard. De opleidingscomponent van Leeuwenborgh met luchtvaarttechniek zorgt voor veel gekwalificeerd personeel. De gevlogen luchtvracht vindt plaats met full freight carriers; er wordt meer gelost dan geladen en de lading betreft met name producten met een hoge toegevoegde waarde. Het heeft een belangrijke functie in de supply chain voor aanvoer van onderdelen en vervoer van producten. De omliggende Euregio luchthavens focussen vooral op passagiersvervoer. De luchthaven kent 325 fte in de directe sfeer en daaromheen indirect ruim 700 fte. Men schat bij de toeleveranciers de werkgelegenheid tussen 150 en 275 fte, gebaseerd op gegevens van het CBS en input- en outputtabellen. De overige gerelateerde werkgelegenheid wordt geschat tussen de honderd en 175 fte. Voor 2013 ligt de totale werkgelegenheid rondom en samenhangend met de luchthaven tussen 1.325 en 1.475 fte. Wat betreft 2014 komt dit lager uit, namelijk 75 tot honderd fte minder vanwege minder passagiers en minder vluchten.

De bijdrage aan het regionaal product is vijf miljoen euro lager. Deze vooronderstellingen zijn gehanteerd bij het onderzoek. De berekeningen zijn gedaan voor de komende tien jaar, terwijl het ondernemingsplan uitgaat van vijf jaar. Ten aanzien van het vrachtvervoer is men uitgegaan van de nulvariant en een stijging naar ruim 105.000 ton. Bij de ontwikkeling van de maintenance boulevard is aangesloten bij het ondernemingsplan met een groei naar 450 fte vanaf de huidige 300.

De vraag is wat er gebeurt in geval van sluiting. In dat geval zal het luchthavencluster verdwijnen, evenals een groot deel van de maintenance boulevard. De truckers en forwarders verplaatsen hun activiteiten en als gevolg hiervan zullen de inkomsten van bezoekers en toeristen wegvallen. Vijftig procent van de werknemers zal naar verwachting een nieuwe baan vinden. Voor 2014 leidt dit tot een werkgelegenheid van 1.250 en 1.375 fte. Echter, in het scenario mét passagiers en groei ligt dit getal tussen de 1.625 en 1.775 fte; in het scenario met een stabiel aantal passagiers bedraagt dit tussen 1.400 en 1.525 fte. In het groeiscenario zonder passagiers ligt dit tussen 1.325 en 1.475 fte en in de terugval variant zonder passagiers tussen 1.225 en 1.350 fte. Bij sluiting gaat men uit van 625 tot 675 fte die een nieuwe baan vinden. Na 10 jaar komt men uit op een aantal tussen 15.000 en 17.000 fte in het voorkeursscenario.

Uit het onderzoek naar de gevolgen voor het bedrijfsleven blijkt dat een beperkt aantal bedrijven positieve gevolgen verwacht van sluiting van de luchthaven, zoals betere bereikbaarheid van het bedrijf en minder geluidhinder, minder milieuoverlast en daarmee ook minder hinder voor stiltegebieden.

Twintig procent van de bedrijven verwacht negatieve gevolgen, zoals minder omzet, minder klanten, minder werkgelegenheid en een negatieve invloed op het vestigingsklimaat.

De gesprekken en de enquête tonen een cluster van winstgevende bedrijven rondom vliegtuigonderhoud en opleidingen. Voor een aantal bedrijven vormt het vliegveld een noodzakelijk onderdeel van de multimodale logistieke keten. Het sluiten van de luchthaven leidt tot het wegvallen van TEFAF, MECC, minder overnachtingen, desinvesteringen, minder werkgelegenheid et cetera.

### 3. Vragenronde

De **VVD** (Van den Akker) vraagt hoe het natuurlijke groeipatroon bij andere luchthavens, zoals Leipzig en Luik, zich ontwikkelt.

De heer **Kasper** heeft - conform opdracht - aangesloten bij het groeipatroon in het ondernemingsplan van de luchthaven. Schattingen van IATA over het internationale vervoer zijn enigszins optimistischer dan in de berekeningen zijn meegenomen.

De **SP** (Prevoo) vraagt of een samenwerking met luchthavens in de omgeving onderdeel uitmaakt van de onderzoeksvraag.

De heer **Kasper** antwoordt dat dit niet het geval is.

De **SP** (Prevoo) vraagt of de schattingen van aantal fte geconcretiseerd kunnen worden, want er wordt - zijns inziens - te veel uitgegaan van aannames. Tijdig vòòr de Statenbehandeling dient een concrete lijst overgelegd te worden van het aantal medewerkers per onderneming.

De heer **Kasper** bevestigt deze mogelijkheid voor de directe werkgelegenheid, maar niet voor de indirecte werkgelegenheid. Voor de gehanteerde schattingen is men uitgegaan van een aantal studies en gegevens van E'til gebaseerd op het vestigingenregister in Limburg. Het is vanwege privacyaspecten niet toegestaan om exact aan te geven hoeveel mensen bij de bedrijven werken. Wel is het mogelijk om toestemming te vragen aan een aantal bedrijven om de exacte cijfers te mogen vermelden.

De **SP** (Prevoo) vraagt of de ondervraagde bedrijven zijn bevraagd naar alternatieve logistieke oplossingen indien de luchthaven zou worden gesloten.

De heer **Kasper** meldt dat in het onderzoek is betrokken van welke luchthavens bedrijven nu gebruik maken voor passagiers en vrachtvervoer. Hierbij wordt als alternatieve luchthavens genoemd Schiphol, Düsseldorf, Brussel, Frankfurt en soms Eindhoven.

De **SP** (Prevoo) meldt dat bij het besluit voor privatisering van de luchthaven in 2004 werd uitgegaan van een rooskleurige toekomst. Spreker vraagt zich af of het zinvol zou kunnen zijn om de rapporten van tien jaar geleden te relateren aan de huidige situatie om na te gaan hoe deze ontwikkeling in tien jaar is verlopen.

De heer **Kasper** meldt dat dit voor hem geen onderdeel was van de opdracht.

De **SP** (Prevoo) vraagt of aangetoond kan worden wat de capaciteit van de luchthaven zou zijn als deze voor honderd procent zou functioneren en welk percentage van de volledige capaciteit de afgelopen tien jaar is gebruikt.

De heer **Kasper** antwoordt dat dit niet is onderzocht. Dit betreft specifieke bedrijfsvoering.

De **Universele Seniorenpartij** (Leppers) vraagt een gedetailleerd overzicht van het formatieschema en de bijbehorende loonklassen vanwege de voorgestelde bezuiniging van € 600.000,= op personeelskosten.

De heer **Kasper** kan dit vanwege privacyaspecten niet beschikbaar stellen. Men heeft gerekend met een gemiddelde loonsom en met de toegevoegde waarde als bijdrage aan het bruto regionaal product. In de jaarrekening van de luchthaven zijn de loonkosten van de luchthaven te traceren.

Het **CDA** (Van Helvert) informeert naar de gevolgen voor de technische beroepen in Limburg wanneer die belangrijke opleiding zou wegvallen na sluiting van de luchthaven.

De heer **Kasper** meldt dat veel ROC-studenten vanuit de studierichting luchthaventechniek een baan vinden op de maintenance boulevard of bij andere luchthavens in de regio. De verworven competenties, zoals gestructureerd denken en heel nauwkeurig werken, komen ook in de procesindustrie van pas. Bij sluiting vallen ook deze studenten weg.

Het **CDA** (Van Helvert) informeert naar de gevolgen van het wegvallen van de luchthaven voor het beleid van de Provincie ten aanzien van de kennisas, de economie, quality of life en infrastructuur.

De heer **Kasper** meldt dat de luchthaven van groot belang is in het kader van het vestigingsklimaat en het aantrekken van kenniswerkers. De gevolgen voor het realiseren van plannen rond campussen en in het kader van de kennisas zijn niet onderzocht.

Het **CDA** (Frische) vraagt naar de differentiatie in passagiersstromen. De fractie is met name geïnteresseerd in de verhouding en ontwikkeling tussen charters en low cost carriers. Afggevraagd wordt hoe verantwoorde besluiten met een meerjarenperspectief kunnen worden genomen als de verschillen zo groot zijn en binnen een paar maanden kunnen veranderen. De fractie vraagt zich af in hoeverre externe factoren hierbij een rol spelen, zoals het invoeren van een luchthaventax?

De heer **Kasper** stelt voor dat de heer Heijmans op deze vraag ingaat. (\* *agendapunt 4*)

**D66** (Van Wageningen) vraagt of de algemene economische visie om enkel te investeren in levensvatbare sectoren door de heer Kasper wordt ondersteund.

De heer **Kasper** antwoordt dat deze vraag buiten de scope van de opdracht ligt.

**D66** (Van Wageningen) vraagt of de heer Kasper behoefte heeft gehad aan het doorrekenen van meerdere scenario's, zoals het verder uitbouwen van de werkgelegenheid, de maintenance boulevard en onderwijs.

De heer **Kasper** heeft deze behoefte niet gehad. Hij heeft zich beperkt tot de ontvangen opdracht.

**D66** (Van Wageningen) vraagt of de economische effecten van inkomende en uitgaande passagiers en vracht betrokken zijn in het onderzoek.

De heer **Kasper** vraagt zich af of de causaliteit tussen oorzaak en gevolg van deze effecten aan een luchthaven mag worden toegeschreven of dat wellicht ook de gevolgen van het gebruik van de A2 hierbij betrokken moeten worden. Deze effecten dienen - zijns inziens - buiten de discussie te blijven.

**50PLUS** (Wijnands) vraagt naar een toelichting op het geconstateerde verschil tussen MAA met andere luchthavens in de regio.

De heer **Kasper** meldt dat het bij MAA met name gaat over het relatief grote deel vrachtvervoer, want dit zorgt voor grotere multipliers dan personenvervoer, waar de overige luchthavens zich op richten.

**50PLUS** (Wijnands) is geïnteresseerd in een toelichting op de bestedingen van de TEFAF-bezoekers indien de luchthaven gesloten zou worden en vraagt zich af waarom ook MECC en TEFAF zouden verdwijnen.

De heer **Kasper** meldt dat het grootste deel van de koopkrachtige bezoekers per vliegtuig naar Maastricht komt. Door het sluiten van de luchthaven wordt het minder aantrekkelijk om naar Maastricht te komen, want dan moeten zij elders in de regio landen, hetgeen tot extra reistijd en minder comfort leidt. Voor het internationale karakter en de aantrekkelijkheid van een manifestatie en fairs in de regio is een lokaal vliegveld van groot belang. Als deze groep bezoekers wegvalt, zal dat een negatief effect op de bezoekersaantallen van de betreffende evenementen leiden.

De **SP** (Prevo) constateert dat TEFAF 65.000 bezoekers trekt, waarvan 600 van het vliegveld gebruik maken. De fractie betwijfelt of het hiervoor nodig is om de luchthaven open te houden.

De heer **Kasper** stelt de commissie voor dit aspect met TEFAF en MECC te bespreken. Het kleine aantal bezoekers uit het topsegment betreft echter wel de feitelijke kopers, ook al gaat het slechts om één of twee procent van het totale aantal bezoekers.

**GroenLinks** (Krabbendam) vraagt of de Provincie heeft gevraagd om een krimpscenario door te rekenen.

De heer **Kasper** heeft deze opdracht niet gekregen en dat geldt ook voor het scenario om de luchthaven open te houden ten behoeve van de maintenance boulevard en de opleidingen.

**GroenLinks** (Krabbendam) vraagt of het juist is dat de economische spin off met name ten goede komt aan Zuid-Limburg en dat Noord- en Midden-Limburg met name worden bediend door Schiphol.

De heer **Kasper** merkt op dat het percentage bedrijven in Zuid-Limburg dat van de luchthaven gebruik maakt, groter is dan in het noorden of midden. Van welke luchthavens deze bedrijven dan wel gebruik maken, zou nader onderzocht moeten worden.

**GroenLinks** (Krabbendam) verzoekt alsnog de zestien gedetailleerde vragen uit de enquête met de antwoorden die niet worden betrokken in het onderzoek, ter beschikking te stellen.

De heer **Kasper** is hier graag toe bereid en zal de informatie op korte termijn aan GS ter beschikking stellen.

**GroenLinks** (Krabbendam) constateert dat 274 van de 1.309 bedrijven hebben gereageerd op de enquête. Bijna tachtig procent heeft niet gereageerd. Spreker informeert naar een conclusie op deze respons.

De heer **Kasper** meldt dat een respons van vijf tot tien procent normaal is bij een internetenquête. Het gerealiseerde responspercentage getuigt van veel betrokkenheid van bedrijven bij het onderwerp.

**GroenLinks** (Krabbendam) vraagt of het klopt dat tien procent van de respondenten belang heeft bij de luchthaven.

De heer **Kasper** meldt dat op basis van een steekproef het algemene beeld wordt herleid.

**GroenLinks** (Krabbendam) vraagt naar een overzicht van de bedrijven die al dan niet hebben gereageerd.

De heer **Kasper** kan een aantal bedrijven melden, maar de gedragscode van marktonderzoekers verbiedt openbaarmaking van namen van bedrijven die hebben gereageerd.

De **PvdA** (Heijmans) vraagt een toelichting op de constatering dat tien procent van de Zuid-Limburgse bedrijven dankzij MAA omzet genereert. De fractie zou graag willen weten welke bedrijven dit betreft.

De heer **Kasper** wil deze toelichting graag geven, indien GS hiermee akkoord gaat.

De **SP** (Bus) vraagt of de steekproef is gerelateerd aan de totale populatie of dat het gaat om een select aantal bedrijven dat heeft geantwoord.

De heer **Kasper** bevestigt dat de steekproef is hervogen naar de drie COROP-gebieden in Limburg en de grootte van bedrijven. Alle bedrijfstakken zijn hierin vertegenwoordigd.

**GroenLinks** (Krabbendam) vraagt om hoeveel tonnen vracht het jaarlijks gaat en wil weten of deze producten bijdragen aan de economie of dat het hierbij enkel doorvoer en overslag betreft.

De heer **Kasper** heeft geen inzicht in de inkoop van bedrijven. Hoe meer gedetailleerd de vragen zijn, hoe lager de respons wordt. Deze vragen dienen individueel met bedrijven besproken te worden; dat ligt echter buiten de opdracht.

**GroenLinks** (Krabbendam) vraagt of het voornamelijk gaat om overslag en doorvoer.

De heer **Kasper** kan hier geen antwoord op geven.

**GroenLinks** (Krabbendam) vraagt in hoeverre de werkgelegenheid bij forwarding en trucking verloren gaat indien de luchthaven gesloten wordt en vraagt zich af of deze werkgelegenheid verplaatst zal worden naar andere regionale luchthavens.

De heer **Kasper** antwoordt dat deze informatie niet uit de schriftelijke antwoorden kan worden afgeleid. Uit gesprekken met een aantal ondernemers in de vervoerssector blijkt dat verplaatsing naar Luik mogelijk is, mits de chauffeurs meegaan. Anderen melden dat vervoer vanuit het buitenland niet mogelijk is. Op basis hiervan zijn schattingen gemaakt.

**GroenLinks** (Krabbendam) vraagt of de overige vragen, die de fractie schriftelijk zal indienen, vòòr maandag 7 april beantwoord kunnen worden.

De heer **Kasper** zegt toe deze vragen te beantwoorden.

De **PvdA** (Pennings) constateert verschil in werkgelegenheid tussen de nulvariant en de nieuwe varianten. Dit verschil ligt tussen 175 en 300 arbeidsplaatsen.

De heer **Kasper** bevestigt deze orde van grootte.

De **PvdA** (Pennings) meldt dat verondersteld wordt dat vijftig procent van de werknemers van MAA elders een nieuwe baan vindt. Hij vraagt of de cijfers door twee gedeeld worden.

De heer **Kasper** ondersteunt deze aanname.

De **PvdA** (Pennings) constateert dat het dus om vijftig procent van het fte gaat bij de keuze voor investeringen in varianten met wel en geen passagiers. Hij vraagt of uitgaande van de toeristen het met name Limburgse reizigers betreft die op vakantie gaan.

De heer **Kasper** antwoordt dat het gaat om passagiers vanuit MAA naar elders. Deze zijn afkomstig uit de Euregio.

De **PvdA** (Pennings) constateert dat het effect van de toeristen op de werkgelegenheid in de toeristische sector minimaal is.

De heer **Kasper** meldt dat het bij de uitgaande stroom met name gaat om mensen die in de regio wonen.

De **PvLD** (Bosman) vraagt waarop de verwachte groei vanaf 2015 gebaseerd. Zijn vraag is gerelateerd aan de concurrentie van vliegveld Eindhoven.

De heer **Kasper** verwijst voor de beantwoording hiervan naar de heer Heijmans.

De **voorzitter** verzoekt aanvullende vragen vandaag schriftelijk in te dienen voor 15.00 uur bij de griffie, waarna de antwoorden dinsdag 8 april beschikbaar komen.

#### **4. Toelichting op het Ondernemingsplan 2014/15-2018/19 NV HBLM (NV Holding Businesspark Luchthaven Maastricht) door dhr. J. Tindemans en dhr. S. Heijmans, CEO MAA BV**

De heer **Tindemans** geeft een toelichting op de (historische) ontwikkeling van de luchthaven. De door de rechter opgelegde nachtsluiting in 1995 leidde er toe dat de express carriers die in Maastricht begonnen zijn, moesten uitwijken naar Keulen (FedEx, UPS), Brussel en Luik (TNT). In 1999 is besloten om geen noordwestbaan aan te leggen, maar om op deze grond een bedrijventerrein te realiseren.

Na privatisering van de luchthaven naar OmDV, OmniportDuraVermeer kwam de meerderheid van de aandelen in handen van het Engelse Omniport en was 0,16 procent eigendom van DuraVermeer.

In 2007 was het bestemmingsplan voor het bedrijventerrein en de luchthaven gereed en in 2009 is men begonnen met de verkoop van kavels. In 2012 werd een definitieve vergunning (aanwijzing) verkregen, die reeds in 2002 was aangevraagd. Deze vergunning maakt jaarlijks 250.000 ton gevlogen vracht en anderhalf miljoen passagiers mogelijk. In 2013 heeft PS een bijdrage geleverd aan een duurzame oplossing.

Per 1 januari 2014 is de Luchtvaartwet omgezet in de Wet Luchtvaart. Dat betekent dat de vergunning/aanwijzing op dezelfde datum is omgezet in een omzettingsbesluit, maar de geluidscontour is hetzelfde gebleven. Dit besluit moet binnen een jaar omgezet worden in een nieuw luchthavenbesluit. Dit besluit geldt dan als nieuwe vergunning. Dit traject zal nu gaan starten.

De heer **Heijmans** geeft een toelichting op het ondernemingsplan en de organisatiestructuur van de Holding. Het aantal passagiers is met twintig procent gegroeid vanwege de geopende basis van Ryanair die deze 30 maart jl. echter heeft verlaten.

De gevlogen luchtvrachtmarkt is sterk hersteld van de crisis en is met zes procent gegroeid. De groei van de getruckte vracht lag boven dertig procent, met onder andere lijndienstvrachtwagens van Lufthansa, KLM, Martinair op Schiphol en Air France Cargo. Deze groei zet door in 2014. De aanwijzing maakt een verdubbeling van het grote commerciële vervoer mogelijk.

Leeuwenborgh Opleidingen Maastricht biedt de grootste opleidingscapaciteit voor MBO vliegtuigtechniek in de Benelux.

Op MAA wordt met 140 fte gewerkt, zijnde 38 op de luchthaven en 102 in het afhandelingsbedrijf. Ryanair vliegt vanaf deze zomer nog acht bestemmingen in plaats van achttien, Transavia vliegt charters op drie bestemmingen en Corendon twee vluchten in de zomer. Cargolux is nog steeds de grootste klant en vervoert met name bloemen en Turkish Cargo wordt ook steeds groter. Met Royal Jordanian is onlangs een nieuw contract gesloten. West Atlantic is de enige expresvracht op de luchthaven.

Tachtig procent van de omzet is vrachtgerelateerd, maar voor de regio is het passagiersvervoer belangrijker. Men acht een groei naar de situatie in het afgelopen jaar met een half miljoen passagiers haalbaar, mede vanwege het verwachte herstel van de basis door Ryanair over twee jaar.

Het ontwikkelen van een regionale basis door een lokale airline is van groot belang voor de passagiersgroei. Als Maastricht Airlines destijds was geslaagd, zou dat anderhalf miljoen passagiers hebben opgeleverd. Daarom wordt er naar gestreefd dit initiatief opnieuw te ontwikkelen. Hiervoor heeft zich inmiddels al een aantal kandidaten aangemeld. De traditionele charterreizen bestaan bijna niet meer en worden steeds meer vervangen door het hybride model, low cost versus charter. Hoog yieldende traffic is mogelijk, maar de marges worden met name bepaald door low cost carriers. In de prognose wordt bij de yield (conservatief) uitgegaan van de situatie in dit jaar. Uit onderzoek onder passagiers blijkt dat men volledig voldoet aan de wensen met dichtbij parkeren, winkels et cetera. Een cosmetische upgrade van de terminal, meer bestemmingen en free Wi-Fi zijn wensen die nog vervuld moeten worden. Het ondernemingsplan kent een nulsce­nario, maar de presentatie gaat uit van het plan met groeiambities. Voor passagiers denkt men terug te keren naar 410.000 tot 415.000 per jaar, mede vanwege de toekomstplannen van Ryanair.

De vertrekkende passagiers zijn voor vijftig procent uit Nederland afkomstig, 26 procent uit België en twintig procent uit Duitsland. Het resterende vier procent reizigers komen uit Luxemburg en Frankrijk. Ryanair dient gefaciliteerd te worden op lage prijzen. De toegevoegde waarde zit op retail- en parkeeropbrengsten en inkomend toerisme.

Spreker is overtuigd van het belang van een regionale airline die Zuid-Limburg en de Euregio connectivity biedt met een hub naar Amsterdam, München of Frankfurt. Hij adviseert PS exposanten en galeriehouders van TEFAF te bevragen op de gevolgen van het sluiten van MAA.

De groei van vracht van 80.000 ton naar 105.000 ton in de planperiode is mogelijk en is tevens de omzetdriver. Dat kan leiden tot een positieve EBITDA. Dit betekent een groei van dertig procent en met één grote klant is deze groei al gerealiseerd.

MAA is in de Luchtvaartnota van nationaal belang verklaard en daarom dient men de tweede cargohub na Schiphol in Nederland te worden. De markt is gelimiteerd o.a. door de baanlengte, waardoor vrachtvliegtuigen niet volledig geladen kunnen worden, door de nachtsluiting en het ontbreken van een pijpleiding. De via de luchthaven vervoerde producten (general cargo) betreffen bloemen, groenten, high tech, textiel en live stock. Snelheid en kwaliteit van afhandeling voor alle typen vliegtuigen en vergunningen voor allerlei producten vormen een belangrijke factor. Men wil zo snel mogelijk beginnen met de nieuwe cargoterminal. MAA blijft focussen op vracht en passagiers, het faciliteren van general aviation, maintenance. Het onderscheid zit met name in de vrachtmarkt. Door investeringen van de Provincie wordt de werkgelegenheid in de regio behouden.

## **5. Vragenronde**

De **PvLD** (Bosman) constateert dat de luchthaven Eindhoven in het eerste kwartaal 2014 al meer passagiers vervoert dan MAA in de toekomst op jaarbasis. Hij vraagt zich af wat MAA heeft te bieden om dat aantal te behalen.

De heer **Heijmans** antwoordt dat zijn ambities hoger liggen dan enkel terugkeren naar het huidige niveau.

De **PvLD** (Bosman) vraagt of gezien de regionale concurrentie het resultaat achter zal blijven bij de benodigde inspanningen.

De heer **Heijmans** antwoordt ontkennend. Hij gaat ervan uit dat 410.000 passagiers tegen een hogere yield gerealiseerd kunnen worden, maar MAA is vooral een vrachtluchthaven en de investeringen zijn dus ook met name vrachtgerelateerd.

De **PvdA** (Pennings) vraagt of MAA kan functioneren als vrachtmiegveld zonder passagiers, maar met een keer per jaar de bezoekers van TEFAF.

De heer **Heijmans** bevestigt deze mogelijkheid.

De heer **Tindemans** wijst er op, dat er dan wel een probleem ontstaat met de luchtverkeersleiding en andere ondersteunende diensten.

De **PvdA** (Pennings) is enthousiast over MAA, qua vrachtluchthaven, maar ziet weinig verschil tussen de constatering in het rapport van vier jaar geleden en nu. Hij heeft het gevoel dat het oude businessplan weer tevoorschijn is gehaald, terwijl passagiers worden gedreven door financiële aspecten. Zij hebben op zich geen binding met het miegveld.

De heer **Heijmans** merkt op dat de situatie nu niet wezenlijk anders is, demografisch en qua marktpropositie, dan vier jaar geleden.

De **PvdA** (Pennings) had eigenlijk een nieuwe visie verwacht.

De heer **Heijmans** meldt dat luchthavens als MAA worden gedreven door low costs carriers. Dit zijn de partijen die fors uitbreiden. Daarnaast zijn andere ontwikkelingen mogelijk, maar deze zijn niet verwerkt in het businessplan. De ambitie reikt verder dan hierin is opgenomen.

**GroenLinks** (Krabbendam) verzoekt de schriftelijke vragen van de vragen uiterlijk op dinsdag 8 april te beantwoorden.

**GroenLinks** (Krabbendam) vraagt of het bij MAA met name over overslag van goederen gaat.

De heer **Heijmans** meldt dat dit voor geheel Nederland - als doorvoerland - geldt. Op het gebied van high tech bestaat wel een binding met Limburg, met name vanwege high tech regio's zoals Venlo. General cargo gaat de grens over.

**GroenLinks** (Krabbendam) vraagt een toelichting op het feit dat MAA bij de tonnen gewogen luchtvracht 'een kleine speler' is ten opzichte van andere spelers.

De heer **Heijmans** meldt dat MAA een bescheiden speler is, zij het met enorme groeikansen.

**GroenLinks** (Krabbendam) refereert aan een publicatie in 2009 en een uitspraak hierin van de heer Tindemans over het belang van een groot aantal passagiers. De terugvaloptie van de Provincie, een vrachtluchthaven zonder passagiers lijkt hem dus geen levensvatbare optie te zijn.

De heer **Tindemans** meent dat dat dit in 2001/2002 van belang was vanwege de hoge bijdrage per passagier, maar dat geldt niet meer in deze tijd van een low costs markt. Een regionale luchthaven moet het zoeken in 'niches' als luchtvracht, onderhoud en general aviation.

**GroenLinks** (Krabbendam) meent dat als de verwachtingen in het businessplan niet blijken te kloppen gezien de onvoorspelbaarheid van een aantal ontwikkelingen, de Provincie om financiële bijstand gevraagd zal worden.

De heer **Heijmans** gaat ervan uit dat dit niet nodig is.

**D66** (Van Wageningen) vraagt of een luchthaven gericht op de maintenance boulevard en het cluster er omheen, levensvatbaar is.



De heer **Heijmans** meldt dat dan de kosten versus inkomsten niet in balans met elkaar staan, omdat men alle luchthavenfaciliteiten nodig heeft.

**D66** (Van Wageningen) vraagt naar de definitie van directe werkgelegenheid.

De heer **Kasper** meldt dat directe werkgelegenheid het cluster met 325 fte betreft, Maastricht Handling Services, de luchtvaartmaatschappijen, diensten als luchtverkeersleiding, douane en toeleveranciers op het terrein en winkels.

De **PVV** (Sturtz) juicht de verwachte groei van vracht en passagiers toe, maar vraagt naar de mogelijke hindernissen.

De heer **Heijmans** antwoordt dat investeringen in baanonderhoud en infrastructuur noodzakelijk zijn, evenals in marketing. Spreker verwijst naar onderzoeken inzake re-positionering in de passagiersmarkt en ontwikkelingen in social media.

Het **CDA** (Frische) vraagt in hoeverre het besluit van Ryanair om terug te keren, afhankelijk is van het besluit dat nu moet worden genomen. Hij vraagt of eventueel andere low costs carriers in staat en bereid om naar Maastricht te komen.

De heer **Heijmans** bevestigt dat hierover gesprekken met andere low costs carriers plaatsvinden. De enige voorwaarde die Ryanair stelt, betreft het feit dat de luchthaven open moet blijven.

Het **CDA** (Van Helvert) vraagt of als MAA sluit, Luik verder zal uitbreiden waardoor de overlast zal blijven bestaan.

De heer **Heijmans** ontkent de veronderstelde een-op-een relatie met Luik. Het is niet bekend waar de klanten van MAA naar toe gaan als MAA zou sluiten.

De **SP** (Prevo) constateert dat in het businessplan wordt gesproken over een 'loonoffer' van de medewerkers. Hier is geen verdere toelichting op gegeven. Spreker vraagt zich af wat dit betekent voor het aantal fte's als medewerkers hier niet toe bereid blijken te zijn. Voorts vraagt de SP of een dergelijk 'loonoffer' ook voor het management en de directie geldt.

De heer **Heijmans** bevestigt dat het loonoffer ook voor het management en de directie geldt. Het loonoffer is besproken met de bonden en hiertoe is een convenant afgesloten. Het betreft een harde besparing van € 200.000,- op primaire en secundaire arbeidsvoorwaarden. Ook natuurlijk verloop en goedkopere medewerkers ter vervanging van degenen die met pensioen gaan, zal bijdragen aan het realiseren van deze taakstelling. Er vallen geen ontslagen. Men vindt deze maatregelen wel verdedigbaar in het kader van de algemene bezuinigingen.

De heer **Tindemans** vult aan dat het enerzijds gaat om het inleveren van loon en anderzijds het opgeven van vrije dagen, waarmee het natuurlijke verloop gedeeltelijk kan worden opgevangen.

De **SP** (Prevo) vraagt hoe de optimistische toekomstbeelden zich verhouden tot de 'rode cijfers' van de afgelopen jaren. De fractie vraagt zich voorts af waarom niet kan worden samengewerkt met collega's-luchthavens in de Euregio.

De heer **Heijmans** is niet van mening dat in het ondernemingsplan een gouden toekomst wordt geschetst. Inclusief NEDAP-kosten en een conservatieve schatting van de groei, qua passagiers, en meer ambitie voor de vracht wordt wel een zwarte EBITDA verwacht. Hij is ervan overtuigd dat het plan haalbaar is, rekening houdend met het verwachte marktherstel en de lopende gesprekken met partijen die ertoe kunnen leiden dat de ambities en groei sneller gerealiseerd worden dan nu verwacht. Overigens wordt negentig procent van de regionale luchthavens structureel met overheidsgeld ondersteund. Samenwerking met collega's blijkt onmogelijk te zijn vanwege hevige onderlinge concurrentie en weinig mogelijkheden.

**GroenLinks** (Krabbendam) vraagt of het klopt dat er te veel met overheidsgeld gesteunde luchthavens in West-Europa bestaan.

De heer **Heijmans** is het hier niet mee eens en dat geldt blijkbaar ook voor al die overheden die luchthavens ondersteunen. Het gaat met name om de toegevoegde waarde van de luchthavens voor de regio.

De **SP** (Bus) vraagt hoe zeker het is dat Ryanair terugkeert naar MAA.

De heer **Heijmans** meldt dat het gaat om een onderbouwde verwachting. IATA geeft aan dat de komende vijf tot zes jaar de burgerluchtvaart in Europa met dertig procent zal groeien; daar moet luchtvaartcapaciteit tegenover staan.

De **VVD** (Van den Akker) constateert dat geen sprake is van een gelijk speelveld in Europa. In dat opzicht is in 2004 een weeffout ontstaan door privatisering van de luchthaven. De VVD vraagt wat de toegevoegde waarde van de passagiersluchtvaart is en waarom MAA interessant is voor deze sector.

De heer **Tindemans** meldt dat de plannen dateren van 2002. Op dat moment bestond in Nederland, UK en Duitsland de trend om luchthavens op afstand van de overheid te plaatsen; dat is echter uitsluitend geconcretiseerd ten aanzien van MAA. Deze trend eindigde daarna heel snel. De belangrijkste oorzaak van het ongelijke speelveld is de opkomst van low costs carriers; die situatie leidt nu tot andere keuzes.

De heer **Heijmans** meldt dat de ambitie wel bestaat om een passagiersluchthaven te worden, maar niet expliciet is opgenomen in het ondernemingsplan, omdat dit uitgaat van herstel van de situatie van het afgelopen jaar. Met de 'bijna komst' van Maastricht Airlines was men op de goede weg en dat blijft een ambitie voor de toekomst.

#### **6. Toelichting op de financiële aspecten van de verschillende varianten, opties en scenario's uit het Statenvoorstel door dhr. K. Pluijmakers, senior manager Deloitte Consulting**

**Deloitte** (Pluijmakers) geeft een toelichting op de financiële aspecten aan de hand van vijf slides. Deze betreffen de financiële doorrekening van het bedrijfsplan van MAA en de nulvariant (zonder groei), waarbij het businessplan leidend is, en dus wordt uitgegaan van groei in vracht en passagiers. Tevens is hierbij uitgegaan van de gegevens van MAA. Mede omdat Deloitte betrokken is geweest bij diverse onderzoeken van onder andere externe partijen, beschikt de accountant over een goed inzicht in het bedrijf. Het businessplan gaat uit van vijf jaar, maar de berekening heeft plaatsgevonden over tien jaar. De incidentele opbrengsten van de groep zijn genegeerd. De uitkomsten 2013/2014 tot en met februari lopen in lijn met hetgeen is voorspeld op basis van dezelfde cijfers van MAA aan het begin van de huidige subsidieperiode van 1 juni 2013. De doorrekeningen kunnen daarom als plausibel worden beschouwd. De getoonde plaatjes betreffen een tienjaarsperiode en in alle plaatjes blijft de operationele kasstroom negatief. Noodzakelijke investeringen leiden tot een bepaalde financieringsbehoefte. Ten aanzien van de rol van de Provincie is een aantal scenario's gecombineerd, want alleen investeringen of alleen de NEDAP-kosten financieren leidt niet tot een sluitende business case over de tienjaarsperiode. Daarom is de bijdrage van de regio Zuid-Limburg toegevoegd, maar deze hangt een-op-een samen met de passagiersluchtvaart. Het totale overschot of tekort is een resultaat van deze berekening.

Variant 1.a: de ambitie uit het businessplan, uitgaande van een passagiersniveau terug op het niveau 2013/2014 en een vrachtontwikkeling naar 105.000 ton. De bijpassende investeringen zijn doorgerekend. De tweede variant betreft de nulvariant, waarbij het aantal passagiers daalt vanwege het vertrek van Ryanair en de vracht op het niveau van 2013/2014 blijft. Het totaalplaatje geeft een negatieve kasstroom van 23 miljoen euro aan, noodzakelijke investeringen voor 16,5 miljoen euro en dan resteert een benodigd bedrag van 14 miljoen euro. De bijdrage van 16,5 miljoen euro investeringen wordt weggestreept en met dertig miljoen euro NEDAP voor tien jaar en de bijdrage van de regio van zes miljoen euro is sprake van een positief verschil van 12,7 miljoen euro.

Met deze bijdragen blijft in de business case geld over, maar wat hiermee gaat gebeuren, hangt samen met het vinden van een concessiehouder voor het vervolg. De nulvariant geeft een negatieve kasstroom van 35 miljoen euro aan met vijftien miljoen euro aan investeringen, de NEDAP en de bijdrage van de regio toont een positief resultaat voor de tienjaarsperiode. Als zes miljoen euro als bijdrage van de regio

wordt weggestreept, dan verdient men 2,2 miljoen euro aan de investeringen en komt men negatief uit. De optie zonder passagiers is bedrijfseconomisch niet haalbaar.

## 7. Vragenronde

**D66** (Van Wageningen) constateert dat de regionale toezeggingen nog niet 'hard' zijn.

**Deloitte** (Pluijmakers) meldt dat bij het ontbreken van passagiers en het realiseren van het ondernemingsplan nog steeds een positieve business case ontstaat na tien jaar. Bij het nulsценario heeft men de zes miljoen euro hard nodig.

De **VVD** (Van den Akker) informeert naar de concrete stand van zaken van het businessplan in het kader van de regionale bijdrage van zes miljoen euro. Er zal een nadere beoordeling plaatsvinden van het businessplan. De VVD vraagt in hoeverre dit voldoet aan het nieuwe richtsnoer van de Europese Commissie wat betreft staatssteun. Afgevraagd wordt of dit plan met vijftien miljoen euro voor de infrastructuur verenigbaar is met de interne markt en dit inmiddels is uitgezocht.

**Deloitte** (Pluijmakers) antwoordt dat het aspect van staatssteun niet betrokken is bij het onderzoek. GS zijn bezig dit nader uit te zoeken. Op basis van de oude richtlijnen was dit model geen probleem.

Gedeputeerde **Beurskens** heeft gestreefd naar zoveel mogelijk zekerheid en het betrekken van de invandieneffecten, de bijdragen van het bedrijf en de regio. Het bedrag van zes miljoen euro is besproken door de gemeentelijke colleges, maar vanwege de gemeenteraadsverkiezingen zijn hier geen besluiten over genomen, alhoewel er wel vier handtekeningen zijn geplaatst. De gedeputeerde is er van overtuigd dat de regio na het voeren van bestuurlijke gesprekken het geld beschikbaar zal stellen. De aanpak is staatssteunproef, maar deze casus zal actief aan de Europese Commissie in Brussel worden voorgelegd.

De **VVD** (Van den Akker) vraagt of de regio Aachen ook bereid is bij te dragen. Ook wil de fractie graag weten of de gehanteerde termijn van tien jaar, lopend tot 2024, te maken heeft met het feit dat na deze periode geen sprake meer mag zijn van structurele staatssteun.

Gedeputeerde **Beurskens** meldt dat Aachen heeft meebetaald aan de lichtreclame, maar hij is zeker bereid om Aachen te polsen voor financiële steun. De staatssteun staat hier los van.

**GroenLinks** (Krabbendam) constateert ook passagiersstromen vanuit Belgisch Limburg en Duitsland. Hij stelt de gedeputeerde voor ook België te benaderen.

De **PvdA** (Pennings) refereert aan de uitkomsten van variant 1.a. Het verschil tussen de uitgaven en inkomsten bedraagt uiteindelijk 12,7 miljoen euro positief, maar los van de provinciale bijdrage wordt dit bereikt door zes miljoen euro van de gemeenten. Bij 1.b. zonder passagiers, is de bijdrage van de gemeenten nihil en het verschil bedraagt 9,6 miljoen euro. Spreker vraagt of dit betekent dat er dus zes miljoen euro belastinggeld vanuit de gemeenten extra geïnvesteerd moet worden om een positief verschil van drie miljoen euro tussen beide varianten te kunnen realiseren.

**Deloitte** (Pluijmakers) meldt dat het gaat om de netto inkomsten van meer passagiers. Dit blijkt heel weinig te zijn omdat 200.000 of 300.000 passagiers tot hogere NEDAP-kosten leiden. De conclusie die de heer Pennings trekt, is correct, maar dat heeft ermee te maken dat de vracht leidend is.

**D66** (Van Wageningen) informeert naar de reden van extra investeringen.

**Deloitte** (Pluijmakers) antwoordt dat deze noodzakelijk zijn voor het wegwerken van achterstallig onderhoud en de update van de passagiersterminal.

## 8. Rondvraag/sluiting

De voorzitter constateert dat er geen vragen meer zijn en sluit de vergadering om 12.29 uur. Schriftelijke vragen dienen vandaag voor 15.00 uur bij de Griffie ingediend te worden, zodat de beantwoording op 8 april beschikbaar kan zijn.

De commissiegriffier,

De voorzitter,

C. Dreezen

L. Roefs