



2014/16161

27-3-2014

GRIF

13-6-2014

Provinciale Staten

provincie limburg



Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	27 MAART 2014
CASnr.	
ID.	

Cluster STR
Faxnummer (043) 389 71 05
Ons kenmerk 2014/14142
Bijlage(n) 1

Behandeld G.H.G. Waeijen
Doorkiesnummer (043) 389 89 98
Uw kenmerk
Maastricht 25 maart 2014

Onderwerp**VERZONDEN 27 MAART 2014**

Statenvoorstel: "De toekomst van Maastricht Aachen Airport"

Geachte Staten,

Bijgaand treft u het Statenvoorstel "De toekomst van Maastricht Aachen Airport" aan. De volgende bijlagen zijn bij het Statenvoorstel gevoegd.

- Bijlage 1: Acties sinds juni 2013
- Bijlage 2: Bevindingen Jansen & van der Meer (oktober 2013)
- Bijlage 3: Brief directie MAA en vakbonden (maart 2013)
- Bijlage 4: Samenvatting van het ondernemingsplan HBLM 2014/15-2018/19;
- Bijlage 9: Het economisch en maatschappelijk belang van Maastricht Aachen Airport (Etil februari 2014)
- Bijlage 11: Brief intentie bijdrage regio
- Bijlage 12: Fiche uitvoeringskader MAA
- Bijlage 13: brieven van LED en LIOF

Bijlagen 5, 6, 7, 8, 10 en 14 bevatten vertrouwelijk verstrekte bedrijfsgegevens en strategische bedrijfsinformatie. Om die reden hebben wij ten aanzien van deze bijlagen geheimhouding ex artikel 25 lid 2 en 4 Provinciewet jo. artikel 10 WOB opgelegd. De genoemde bijlagen liggen daarom voor de leden van uw Staten vanaf vrijdag 28 maart 2014 tot en met 16 mei 2014 vertrouwelijk ter inzage bij de Griffie. Vrijwel alle gegevens uit de vertrouwelijke bijlagen zijn geaggregeerd in het Statenvoorstel weergegeven.

2014/14130

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 (0)43 389 99 99
Fax + 31 (0)43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN –nummer: NL08RABO0132575728
Bereikbaar via: Lijn 1 (richting De Heeg)
BIC-code: RABONL2U



Het betreft specifiek de volgende bijlagen:

- Bijlage 5: Ondernemingsplan 2014/15 – 2018/19 NV Holding Businesspark Luchthaven Maastricht (MAA, maart 2014).
- Bijlage 6: Maastricht Aachen Airport second opinion capex (Deerns, december 2013)
- Bijlage 7: Maastricht Aachen Airport, Analyse onderbouwing verkoop erfpacht en grond (Deloitte, december 2013).
- Bijlage 8 : Wat krijgt de Provincie voor € 1 ?
- Bijlage 10: Maastricht Aachen Airport Financiële doorrekeningen (Deloitte, maart 2014).
- Bijlage 14: Memo kwartaalmeting per 31 december 2013 (Deloitte, maart 2014).

Deze bijlagen zijn vertrouwelijk omdat er in de bijlagen vertrouwelijk bedrijfsgegevens staan en vanwege het feit dat er strategische bedrijfsinformatie wordt gepresenteerd. Vrijwel alle gegevens uit de vertrouwelijke bijlagen zijn geaggregeerd in het Statenvoorstel weergegeven.

De behandeling van het Statenvoorstel was oorspronkelijk voorzien in uw vergadering van 7 februari 2014 om zodoende tijdig duidelijkheid te verkrijgen over de inzet die de Provincie kiest ten aanzien van de toekomst van Maastricht Aachen Airport (MAA). Op 16 december 2013 zijn wij geïnformeerd dat Ryanair had besloten om het aantal bestemmingen op MAA in 2014 terug te brengen. Dit was voor ons aanleiding om een aantal aannames die de basis vormen van de scenario's die we aan uw Staten willen voorleggen, te herijken. Deze extra inspanningen hebben geleid tot een uitstel van de besluitvorming over de toekomst van MAA. Wij achten 16 mei 2014 de uiterste datum voor de behandeling van het voorliggend Statenvoorstel gelet op de toezegging dat de Provincie tot 1 juli 2014 bijdraagt aan de NEDAB-kosten (zie Statenbesluit d.d. 21 juni 2013). Voor alle belanghebbenden moet tijdig duidelijk zijn of MAA na 1 juli 2014 nog een toekomst heeft. Gelet op de urgentie is uitstel van besluitvorming tot behandeling van de Voorjaarsnota 2014 en de tweede tranche structuurversterking niet wenselijk.

De Statencommissie EBD heeft op 28 februari 2014 besloten dat, voorafgaande aan de behandeling van het Statenvoorstel in PS, er drie commissievergaderingen plaatsvinden waarin de toekomst van MAA aan de orde wordt gesteld:

1. een informerende/beeldvormende Commissievergadering op 4 april 2014;
2. een opinievormende /sonderende Commissievergadering op 11 april 2014 (is op 17 maart verplaatst naar 10 april 2014);
3. een besluitvormende Commissievergadering op 17/18 april 2014.

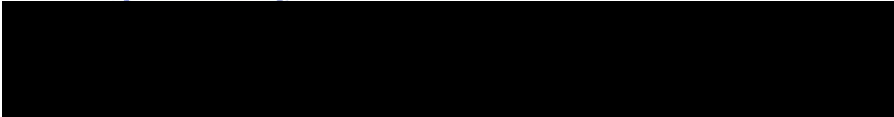
Tijdens de informerende Statencommissie EBD op 4 april 2014 zullen drie presentaties verzorgd worden:

1. toelichting op het rapport "het economisch en maatschappelijk belang van Maastricht Aachen Airport" (de heer H. Kasper, wetenschappelijk directeur E'til). Dit rapport treft u aan als bijlage 9 bij het Statenvoorstel;
2. toelichting op het Ondernemingsplan 2014/15 – 2018/19 NV HBLM (de heer S. Heijmans, CEO van MAA BV). De samenvatting van het Ondernemingsplan treft u aan als bijlage 3 bij het Statenvoorstel;
3. toelichting op de financiële aspecten van de verschillende varianten, opties en scenario's uit het Statenvoorstel (de heer K. Pluijmakers, senior manager Deloitte Consulting).

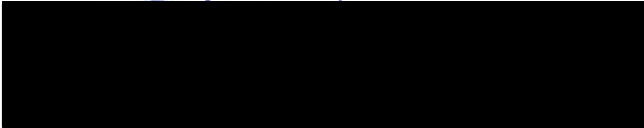


Wij hebben gezien de planning, in afwijking van de gebruikelijke gang van zaken, zowel de sonderende notitie als het Statenvoorstel bijgevoegd. Wij zullen indien de bespreking van de sonderende notitie wezenlijke nieuwe inzichten oplevert, het Statenvoorstel hierop alsdan aanpassen.

Gedeputeerde Staten van Limburg



voorzitter



secretaris



Statenvoorstel – 1 minuut versie

No: G-14-008

1 Onderwerp

De toekomst van Maastricht Aachen Airport

2 Aanleiding (aankruisen)

☐ Uitvoering motie

☒ Nakomen toezegging van GS

☐ Uitvoering beleid conform programmabegroting

☐ Vaste afspraak tussen GS en PS

☒ Vervolg op voorstel Een duurzame toekomst voor Maastricht Aachen Airport (G-13-017-01)

☐ Nieuw beleid in verband met

3 Bevoegdheid

Autonomoos beleid; kerntaak regionale economie en mobiliteit

4 Voorstel aan Provinciale Staten

1. Kennis te nemen van de voorliggende nota.
2. In te stemmen met de keuze voor de voorkeursoptie (inclusief passagiers), scenario 4.
3. Uw wensen en bedenkingen kenbaar te maken ten aanzien van de overname van de aandelen NV Holding Businesspark Luchthaven Maastricht (HBLM) voor €1,- (mits voldaan aan de voorwaarden genoemd onder punt 7) alsmede ten aanzien van de oprichting van (twee of drie) vennootschappen welke zullen ontstaan ten gevolge van de ontvlechting en de dientengevolge herinrichting van de juridische structuur.
4. Een bestemmingsreserve NEDAB ad € 30 miljoen te vormen ten behoeve van de vergoeding van NEDAB-kosten (zijnde de kosten voor Niet Economische Diensten van Algemeen Belang, zoals security en brandweer) voor de komende 10 jaar conform bijgevoegd instellingsbesluit. De voeding van deze reserve vindt plaats middels een onttrekking aan de Immunisatiereserve ad € 8 miljoen (2014 en 2015), waarna dekking van het restant ad € 22 miljoen in gelijke tranches plaatsvindt in 8 jaren ten laste van de reguliere begrotingsruimte, zijnde € 2,75 miljoen per jaar (2016-2023). De bijdrage is niet revolverend (categorie 1: "PS akkoord, inhoudelijk en financieel"). De jaarlijkse werkelijke NEDAB-kosten zullen aan deze bestemmingsreserve onttrokken kunnen worden tot en met 30 juni 2024.
5. Het verstrekken van een bijdrage aan MAA BV voor achterstallig onderhoud en investeringen van € 15.535.000 die als niet revolverend kan worden aangemerkt (categorie 1: "PS akkoord, inhoudelijk en financieel"). Deze verstrekking activeren als "bijdrage aan activa van derden". De geactiveerde "bijdrage aan activa van derden" afschrijven in 10 gelijke bedragen van € 1.553.500,- per jaar. De jaarlijkse afschrijving wordt ten laste van de reguliere begrotingsruimte gebracht. In verband met de nieuwe richtsnoeren inzake steunverlening aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen uit maart 2014, gaan wij bezien op welke wijze deze middelen staatssteunproof toegekend kunnen worden.

6. Een principebesluit te nemen voor de overige verwachte investeringen ad € 15 miljoen (categorie 4: "PS spreekt intentie uit, financieel wordt niets besloten"). Investeringsaanvragen worden in de toekomst beoordeeld op basis van overlegde businesscases waarbij tevens de verkoopopbrengsten uit niet-cruciaal vastgoed zullen worden betrokken.
7. GS op te dragen het daarheen te leiden dat de rijksinvesteringsbijdrage behouden blijft voor MAA en dat de intenties zoals die uitgesproken zijn in de brieven van de regio én MAA en de vakbonden geëffectueerd worden en geven opdracht tot afwikkeling van het vervolgproces (zoals beschreven in hoofdstuk 4, Paragraaf 4.3).
8. Kennis te nemen van het voornemen van Gedeputeerde Staten om, indien naar het oordeel van Gedeputeerde Staten de intenties in onvoldoende mate gerealiseerd zijn en/of de rijksinvesteringsbijdrage niet behouden blijft voor MAA, eventueel een nieuw voorstel omtrent de toekomst van MAA aan Provinciale Staten voor te leggen waarbij in ieder geval vooralsnog de maandelijke bijdrage in de NEDAB-kosten ook na 1 juli 2014 wordt gecontinueerd.

5 Argumenten

Provinciale Staten hebben Gedeputeerde Staten op 21 juni 2013 de opdracht gegeven om uiterlijk 1 juli 2014 met een voorstel te komen voor een duurzame toekomst van MAA waarbij meerdere scenario's zijn uitgewerkt. Uit het onderzoek dat de afgelopen maanden is verricht, blijkt dat het sluitingsscenario ingrijpende consequenties heeft voor de regionale economie en het vestigingsklimaat. Van de overige scenario's die zijn onderzocht, biedt één scenario uitzicht op een rendabele exploitatie en is kansrijk voor het involveren van marktpartijen. Randvoorwaarden voor dit scenario zijn dat de Provincie het aandelenpakket van de huidige eigenaren overneemt en in de periode 1 juli 2014 – 30 juni 2024 jaarlijks gemiddeld € 3 miljoen bijdraagt in de kosten voor Niet Economische Diensten van Algemeen Belang (NEDAB) en jaarlijks gemiddeld € 1,55 miljoen investeert in de luchthaveninfrastructuur die in handen van de Provincie komt.

6 Kosten en dekking

Uw Staten worden gevraagd in te stemmen met:

1. Het vormen van een Bestemmingsreserve NEDAB ad € 30 miljoen ten behoeve van de vergoeding van NEDAB-kosten (zijnde de kosten voor Niet Economische Diensten van Algemeen Belang, zoals security en brandweer) voor de komende 10 jaar conform bijgevoegd instellingsbesluit. De voeding van deze reserve vindt plaats middels een onttrekking aan de Immunisatiereserve ad € 8 miljoen (2014 en 2015), waarna dekking van het restant ad € 22 miljoen in gelijke tranches plaatsvindt in 8 jaren ten laste van de reguliere begrotingsruimte, zijnde € 2,75 miljoen per jaar (2016-2023). De bijdrage is niet revolverend (categorie 1: "PS akkoord, inhoudelijk en financieel"). De jaarlijkse werkelijke NEDAB-kosten zullen aan deze bestemmingsreserve onttrokken worden tot en met 30 juni 2024.
2. Het verstrekken van een bijdrage aan MAA BV (na ontvlechting B.V. Luchthavenbedrijf met de Provincie als 100% aandeelhouder) voor achterstallig onderhoud en investeringen van € 15.535.000,- die als niet revolverend kan worden aangemerkt (categorie 1: "PS akkoord, inhoudelijk en financieel"). Deze verstrekking activeren als "bijdrage aan activa van derden". De geactiveerde "bijdrage aan activa van derden" afschrijven in 10 gelijke bedragen van € 1.553.500,- per jaar.

De jaarlijkse afschrijving wordt ten laste van de reguliere begrotingsruimte gebracht. In verband met de nieuwe richtsnoeren inzake steunverlening aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen uit maart 2014, gaan wij bezien op welke wijze deze middelen staatssteunproof toegekend kunnen worden..

3. Voor de overige verwachte investeringen € 15 miljoen wordt thans slechts een principebesluit genomen (categorie 4: "PS spreekt intentie uit, financieel wordt niets besloten").



Statenvoorstel

No: G-14-008

1 Onderwerp

De toekomst van Maastricht Aachen Airport

2 Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat

Op 21 juni 2013 hebben Provinciale Staten besloten een subsidie te verstrekken van maximaal € 4,5 miljoen aan MAA BV voor de periode juli 2013 - juni 2014. Ons College heeft de opdracht gekregen om in die periode naar een duurzame toekomst voor Maastricht Aachen Airport (MAA) te zoeken. Daartoe dienden drie scenario's nader onderzocht te worden.

Met dit voorstel beoogt Gedeputeerde Staten invulling te geven aan deze toezegging.

3 Bevoegdheid

Autonomo beleid; kerntaak regionale economie en mobiliteit

4 Voorstel aan Provinciale Staten

1. Kennis te nemen van de voorliggende nota.
2. In te stemmen met de keuze voor de voorkeursoptie (inclusief passagiers), scenario 4.
3. Uw wensen en bedenkingen kenbaar te maken ten aanzien van de overname van de aandelen NV Holding Businesspark Luchthaven Maastricht (HBLM) voor €1,- (mits voldaan aan de voorwaarden genoemd onder punt 7) alsmede ten aanzien van de oprichting van (twee of drie) vennootschappen welke zullen ontstaan ten gevolge van de ontvlechting en de dientengevolge herinrichting van de juridische structuur.
4. Een bestemmingsreserve NEDAB ad € 30 miljoen te vormen ten behoeve van de vergoeding van NEDAB-kosten (zijnde de kosten voor Niet Economische Diensten van Algemeen Belang, zoals security en brandweer) voor de komende 10 jaar conform bijgevoegd instellingsbesluit. De voeding van deze reserve vindt plaats middels een onttrekking aan de Immunisatiereserve ad 8 miljoen (2014 en 2015), waarna dekking van het restant ad € 22 miljoen in gelijke tranches plaatsvindt in 8 jaren ten laste van de reguliere begrotingsruimte, zijnde € 2,75 miljoen per jaar (2016-2023). De bijdrage is niet revolverend (categorie 1: "PS akkoord, inhoudelijk en financieel"). De jaarlijkse werkelijke NEDAB-kosten zullen aan deze bestemmingsreserve onttrokken kunnen worden tot en met 30 juni 2024.
5. Het verstrekken van een bijdrage aan MAA BV voor achterstallig onderhoud en investeringen van € 15.535.000 die als niet revolverend kan worden aangemerkt (categorie 1: "PS akkoord, inhoudelijk en financieel"). Deze verstrekking activeren als "bijdrage aan activa van derden". De geactiveerde "bijdrage aan activa van derden" afschrijven in 10 gelijke bedragen van € 1.553.500,- per jaar. De jaarlijkse afschrijving wordt ten laste van de reguliere begrotingsruimte gebracht. In verband met de nieuwe richtsnoeren inzake steunverlening aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen uit maart 2014, gaan wij bezien op welke wijze deze middelen staatssteunproof toegekend kunnen worden.

6. Een principebesluit te nemen voor de overige verwachte investeringen ad € 15 miljoen (categorie 4: "PS spreekt intentie uit, financieel wordt niets besloten"). Investeringsaanvragen worden in de toekomst beoordeeld op basis van overlegde businesscases waarbij tevens de verkoopopbrengsten uit niet-cruciaal vastgoed zullen worden betrokken.
7. GS op te dragen het daarheen te leiden dat de rijksinvesteringsbijdrage behouden blijft voor MAA en dat de intenties zoals die uitgesproken zijn in de brieven van de regio én MAA en de vakbonden geëffectueerd worden en geven opdracht tot afwikkeling van het vervolgproces (zoals beschreven in hoofdstuk 4, Paragraaf 4.3).
8. Kennis te nemen van het voornemen van Gedeputeerde Staten om, indien naar het oordeel van Gedeputeerde Staten de intenties in onvoldoende mate gerealiseerd zijn en/of de rijksinvesteringsbijdrage niet behouden blijft voor MAA, eventueel een nieuw voorstel omtrent de toekomst van MAA aan Provinciale Staten voor te leggen waarbij in ieder geval vooralsnog de maandelijkse bijdrage in de NEDAB-kosten ook na 1 juli 2014 wordt gecontinueerd.

5 Toelichting / kernargumenten/onderbouwing

Samenvatting

Uw Staten hebben op 21 juni 2013 een dreigend faillissement van MAA voorkomen door een bijdrage ad € 4,5 miljoen te verstrekken. Met deze bijdrage is de tijd gekocht die nodig is om een nieuw duurzaam perspectief voor MAA te onderzoeken. Uw Staten hebben ons College daarbij de opdracht gegeven om een aantal scenario's uit te werken, waaronder het sluiten van MAA.

Wij hebben verschillende scenario's onderzocht. Zonder uitputtend te zijn: het sluiten van de luchthaven, een luchthaven met alleen vracht of met alleen passagiers, een luchthaven die in handen blijft van marktpartijen of een luchthaven waarbij de Provincie eigenaar wordt van de publieke infrastructuur en een marktpartij zorg draagt voor de exploitatie, een luchthaven waar de Provincie alleen bijdraagt in de kosten van de veiligheid en brandweer of een luchthaven waar de Provincie alleen investeert in de infrastructuur. Wij hebben ons laten adviseren door vliegvelddeskundigen en externe bureaus en wij zijn in gesprek geweest met diverse stakeholders. Op basis van het onderzoek dat wij in opdracht van uw Staten de afgelopen maanden hebben verricht, komen wij samenvattend tot de volgende conclusies en keuzes i.c. voorstellen aan uw Staten:

1. De luchthaven MAA is van belang voor een sterk leef -en vestigingsklimaat en heeft relevante sociaal-economische effecten op de schaal van Limburg.
2. In de visie van ons College vereist een duurzame toekomst van MAA ook een commitment van publieke en marktpartijen (luchthavenexploitanten), elk vanuit hun eigen kwaliteiten en verantwoordelijkheden, gericht op een gezonde groei binnen de huidige geluidsruimte en milieuvergunning.
3. MAA kan niet uitsluitend op eigen benen staan en heeft zonder substantiële steun van de overheid geen toekomstperspectief. Dat geldt overigens voor vrijwel alle regionale luchthavens in Europa.

4. Gelet op de sociaal-economische effecten van MAA kiezen wij voor het open houden van de luchthaven MAA waarbij alle vervoerssegmenten bediend worden. Wij stellen daarom voor het aandelenpakket HBLM per 1 juli 2014 voor € 1 over te nemen. Deze aankoop betekent een verplichting en verantwoordelijkheid voor de langere termijn. Aan de andere kant verwerft de Provincie vastgoed en aandelen in een bedrijventerrein en strategische gronden aan de A2 met potentiële opbrengstwaarde.
5. Vanuit het publieke belang (vestigingsklimaat en werkgelegenheid) neemt de Provincie de verantwoordelijkheid om de luchthaven gereed te maken voor groei en exploitatie door marktpartijen (zijnde exploitanten / huurders van de luchthaveninfrastructuur). Door middel van het voorgestelde financiële commitment gaan wij er van uit dat de toekomst van de luchthaven voor minimaal 10 jaar zeker is gesteld. Het provinciale oogmerk is er op gericht om ook voor de tijd hierna de continuïteit te doen borgen. Dit perspectief is noodzakelijk om enerzijds nieuwe marktpartijen te vinden en anderzijds de bedrijven die nu afhankelijk zijn van de start- en landingsbaan zekerheid te bieden en tot investeringen te bewegen.
6. De provinciale bijdrage vindt plaats in het publiek domein en dient staatssteunproof te zijn. Wij verwachten ook van de werknemers en van de regio een financiële bijdrage om MAA in de lucht te houden. Tevens is het noodzakelijk dat het Ministerie van Milieu en Infrastructuur er mee instemt dat de reeds in 2001 toegekende investeringsmiddelen worden ingezet voor luchtzijdige investeringen. Vanuit deze uitgangspunten draagt de Provincie de komende 10 jaar bij in:
 - a. de luchthavengebonden infrastructuur die in eigen bezit komt. Op korte termijn gaat het om investeringen in achterstallig onderhoud die noodzakelijk zijn om de luchthaven open te houden (ruim € 15,5 miljoen). Verdere uitbreidingsinvesteringen om de marktpositie van MAA verder te versterken (revolving fonds € 15 miljoen) worden pas gedaan, wanneer de exploitant(en) geselecteerd is(zijn) en de Provincie de investeringskosten helemaal of gedeeltelijk kan doorberekenen aan deze exploitant(en). Investeringsaanvragen worden beoordeeld op basis van concrete businesscases;
 - b. de zogenaamde NEDAB kosten (€ 30 miljoen).
7. Door middel van concessieverlening aan een of meer marktpartijen kunnen winsten die gegenereerd worden deels terugvloeien naar de Provincie. Daarnaast vallen er middelen vrij door de verkoop van vastgoed dat niet cruciaal is voor de toekomst van MAA. Zowel deze middelen als de concessie-inkomsten kunnen gebruikt worden om de toekomst van MAA ook na 2023 veilig te stellen.
8. Wij stellen een vennootschappelijke herstructurering voor die wordt doorgevoerd door een aan te stellen interim-manager en die moet leiden tot kostenverlaging en versterking van de commerciële focus. Tevens zal de juridische structuur worden aangepast.
9. Wij willen tot een ontvlechting van de huidige Holding overgaan waarbij de Provincie zich concentreert op publieke zaken en marktpartijen de commerciële exploitatie van de luchthaven voor hun rekening nemen. Wij stellen daarom voor:
 - a. een splitsing aan te brengen in het luchthavenbedrijf en een vastgoedbedrijf waar het niet cruciaal vastgoed is ondergebracht dat te zijner tijd mogelijk vervreemd wordt;
 - b. binnen het luchthavenbedrijf een splitsing aan te brengen tussen de luchthavengebonden infrastructuur (publieke taak) en de exploitatie van de luchthaven (taak marktpartijen).

10. Zoals eerder gesteld, moet het financieel commitment van de Provincie leiden tot een duurzame toekomst van MAA voor ten minste 10 jaar. Door investeringen en goed onderhoud ligt er een infrastructuur die toekomstbestendig is. Indien binnen twee jaar blijkt dat, ondanks de vennootschappelijke herstructurering, de investeringen en de bijdragen in de NEDAB-kosten, er geen marktpartij te vinden is voor de exploitatie van de luchthaven, zal overwogen worden te stoppen met de reguliere passagiersvluchten en als Provincie een beherende rol te gaan vervullen. Dit om verdere financiële risico's te voorkomen en inzet van publieke middelen terug te brengen.

Inleiding

Provinciale Staten hebben op 21 juni 2013 besloten een subsidie te verstrekken van maximaal € 4,5 miljoen als bijdrage in de kosten voor Niet Economische Diensten van Algemeen Belang van de luchthaven, de zogenaamde NEDAB-kosten voor de periode juli 2013 - juni 2014. Ons College heeft de opdracht gekregen om in die periode naar een duurzame toekomst voor MAA te zoeken. Daartoe dienden drie scenario's nader onderzocht te worden:

1. Scenario 1. Sluiten.
Dit scenario kan realiteit worden indien bij de navolgende scenario's een beroep op de Provincie gedaan wordt dat voor uw Staten niet acceptabel zou blijken.
2. Scenario 2. Bijdrage in de kosten van niet-economische activiteiten.
In dit scenario levert de Provincie via een subsidie structureel een bijdrage in de NEDAB-kosten. De Provincie kan de bijdrage in de kosten van niet-commerciële activiteiten verstrekken aan zowel de huidige eigenaar/exploitant als een nieuwe eigenaar/exploitant.
3. Scenario 3. Provincie eigenaar publieke infrastructuur.
In scenario 3 draagt de Provincie zorg voor de ontwikkeling, de instandhouding en het beheer van de luchthaveninfrastructuur. Via een concessieovereenkomst wordt de infrastructuur ter beschikking gesteld aan een exploitant. De exploitant richt zich op de exploitatie en marketing van de luchthaven en is verantwoordelijk voor het zo goed mogelijk benutten en ontwikkelen van de luchthaven.

De afgelopen maanden zijn onze inspanningen onder meer gericht geweest op:

- a. het sluiten van overeenkomsten met de huidige aandeelhouders, die garanderen dat de provinciale bijdrage goed wordt aangewend en dat de Provincie desgewenst het aandelenpakket kan overnemen en het volledige eigendom verwerft (herstructureringsovereenkomst, overeenkomst tot aandelenoverdracht en overdracht aandelen NV ALTMAA);
- b. het in standhouden van luchthaven MAA en het nakomen van verplichtingen (subsidieverlening, cashmanagement en investerings- en herstelplan);
- c. het doorlichten van MAA op mogelijkheden voor het behalen van betere resultaten en het in de markt zetten van MAA (consultatiefase en marktorientatie).

In bijlage 1 ("Acties sinds juni 2013") staat samengevat wat deze inspanningen inhouden en hebben opgeleverd.

Op 17 september 2013 heeft de portefeuillehouder aan uw Staten meegedeeld dat ons College er naar streeft om in februari 2014 in de vergadering van uw Staten de toekomst van MAA aan de orde te stellen om zodoende tijdig duidelijkheid te verkrijgen over de inzet die de Provincie kiest ten aanzien van de toekomst van MAA. Per brief van 6 november 2013 is aan deze mededeling toegevoegd dat op basis van de uitkomsten van de consultatiefase en marktorientatie ons College tot het inzicht is gekomen dat zowel scenario 2 als scenario 3 onvoldoende soelaas bieden om een duurzame toekomst voor de luchthaven veilig te stellen en is de verwachting uitgesproken dat de weg naar een duurzame toekomst zal bestaan uit een combinatie van scenario 2 en 3 (in het vervolg scenario 4). Op 16 december 2013 zijn wij geïnformeerd dat Ryanair heeft besloten om het aantal bestemmingen op MAA in 2014 terug te brengen. Dit is voor ons aanleiding geweest om een aantal aannames die de basis vormen van de scenario's die we aan uw Staten willen voorleggen, te herijken. Dat heeft onder meer tot gevolg gehad dat niet alleen het Ondernemingsplan opnieuw is doorgerekend, maar ook studies ten aanzien van de werkgelegenheid en de financiële merites zijn nogmaals tegen het licht gehouden. Deze extra inspanningen hebben geleid tot een uitstel van de besluitvorming over de toekomst van MAA. Wij achten 16 mei 2014 de uiterste datum voor de behandeling van het voorliggend Statenvoorstel gezien de toezegging dat de Provincie tot 1 juli 2014 bijdraagt aan de NEDAB-kosten. Voor alle belanghebbenden moet tijdig duidelijk zijn of MAA na 1 juli 2014 nog een toekomst heeft. Gelet op de urgentie is uitstel van besluitvorming tot behandeling van de Voorjaarsnota 2014 en de tweede tranche structuurversterkende projecten niet wenselijk.

In voorliggende nota worden aan uw Staten de uitkomsten van de studies en gesprekken met stakeholders gepresenteerd. Zoals toegezegd zijn verschillende scenario's uitgewerkt en worden aan uw Staten voorstellen voorgelegd die de toekomst van MAA bepalen. Als planhorizon voor de financiële dekking van een duurzame toekomst voor MAA hebben wij 10 jaar gekozen. Nog verder financieel in de toekomst kijken achten wij realistisch noch wenselijk.

Hoofdstuk 1 beschrijft het Ondernemingsplan MAA. Dit plan geeft de ambitie voor de komende jaren weer inclusief de strategie om deze ambitie te realiseren. Het economisch en maatschappelijk belang van MAA is in hoofdstuk 2 samengevat. In hoofdstuk 3 zijn de verschillende scenario's uitgewerkt. In hoofdstuk 4 vindt u een beschrijving van het voorkeursscenario van ons College. De financiële dekking van dit scenario treft u aan in hoofdstuk 5.

Hoofdstuk 1. Ondernemingsplan MAA

In april 2013 hebben wij aan het luchtvaartadviesbureau Intervistas opdracht gegeven ons te adviseren over een nieuw duurzaam perspectief voor MAA. Zoals in de PS-nota uit juni 2013 staat beschreven komt Intervistas onder meer tot de volgende conclusies:

- de huidige operatie en bedrijfsvoering bieden onvoldoende basis voor een rendabele exploitatie van de luchthaven. Ingrijpende ombuigingen zijn noodzakelijk en er zijn mogelijkheden om de kosten omlaag te brengen en inkomsten te verhogen;
- ontvlechting is noodzakelijk. De ontwikkeling van vastgoed en gronden vereist aandacht die niet aan de kernactiviteiten van het luchthavenbedrijf besteed kan worden;
- er is perspectief op een rendabele businesscase.

In september 2013 hebben wij de opdracht gegeven aan de heren Jansen & van der Meer¹ om de mogelijkheden om kosten te besparen en inkomsten te verhogen te onderzoeken. Ook is de vraag gesteld hoeveel er jaarlijks vanuit de Provincie bijgedragen moet worden (zowel in de exploitatie als in de investeringen) om in de zwarte cijfers te geraken en om de luchthaven kansrijk in de markt te zetten. Op basis van dossieronderzoek en een quick scan van de organisatie hebben de heren Jansen en van der Meer samengevat de volgende voorwaarden gesteld voor een positief exploitatieresultaat en exploitatie door een marktpartij:

1. er dient een reorganisatie bij MAA doorgevoerd te worden die onder meer moet leiden tot een kostenbesparing van ten minste € 0,5 miljoen per jaar;
2. het blijvende tekort van MAA bedraagt de komende 5 à 10 jaar ca. € 3 miljoen per jaar. Bezien moet worden in hoeverre de benodigde structurele provinciale bijdrage in de NEDAB-kosten dit tekort kan dekken;
3. daarnaast dient de Provincie te investeren in achterstallig onderhoud in materialen, gebouwen en start- en landingsbaan; deze investeringen bedragen ca. € 10 miljoen²;
4. naast het achterstallig onderhoud moeten door de Provincie investeringen gedaan worden om een sterkere marktpositie voor MAA te realiseren. Deze investeringen bedragen ca. € 20 miljoen. Als gevolg van deze investeringen zullen de opbrengsten in de toekomst toenemen;
5. de dekking voor de investeringen die noodzakelijk zijn om de luchthaven-infrastructuur op orde te brengen en in stand te houden, kan deels verkregen worden uit het afstoten van vastgoed en gronden die niet direct van belang zijn voor het exploiteren van de luchthaven. De opbrengst van de verkoop van de kapitaalgoederen wordt geraamd op € 15 miljoen³.

De bevindingen van de heren Jansen & van der Meer is bijgevoegd (bijlage 2). Indien aan de gestelde voorwaarden wordt voldaan, dan stellen de heren Jansen & van der Meer vanuit hun ervaring en expertise, dat met een zekerheid grenzende waarschijnlijkheid er marktpartijen te vinden zijn die de luchthaven op commerciële basis willen exploiteren. Ook Intervistas is er van overtuigd dat indien de kosten naar beneden worden gebracht, de Provincie bijdraagt in de NEDAB kosten én de investeringen in de publieke infrastructuur voor haar rekening neemt, MAA met succes in de markt gezet kan worden⁴.

De directie van NV Holding Businesspark Luchthaven Maastricht (HBLM) heeft het Ondernemingsplan 2014/15-2018/19⁵ opgesteld. Als kader voor dit plan geldt het volgende:

1. de kosten dienen (op termijn) structureel omlaag te worden gebracht met ten minste € 0,5 miljoen per jaar;

¹ De heren F. van der Meer en J. Jansen zijn luchthavenspecialisten met meer dan 25 jaar operationele, financiële en managementervaring (luchthavens van onder andere Athene, Cyprus, New York, Schiphol, Den Helder, Lelystad en Weeze).

² De investeringen zijn aan een verdiepend onderzoek onderworpen (Deerns Airport System Consultants) en zijn bijgesteld. Zie tabel aan het einde van hoofdstuk 1 en zie bijlage 6 die vertrouwelijk ter inzage ligt bij de Griffie.

³ De potentiële opbrengst van kapitaalgoederen zijn aan een verdiepend onderzoek onderworpen (Deloitte Real Estate) en zijn bijgesteld. Zie tabel aan het einde van hoofdstuk 1 en zie bijlage 7 die vertrouwelijk ter inzage ligt bij de Griffie.

⁴ Intervistas is een luchtvaartadviesbureau dat wereldwijd opereert met vestigingen in Canada, de Verenigde Staten, Groot-Brittannië en Nederland.. Onze adviseur, dhr. H. Möhrmann, is Executive Vice President van Intervistas en projectmanager geweest voor onder meer de luchthavens JFK New York, Jordanië, Mexico, Moldavië, Kosovo, Macedonië en Twente.

⁵ HBLM werkt met gebroken boekjaren die lopen van 1 april – 30 maart.

2. het ondernemingsplan beschrijft de ambitie en de strategie om deze ambitie waar te maken inclusief de omvang van de noodzakelijke investeringen;
3. bij de vervoersprognoses dient gewaakt te worden voor optimistische ramingen. Naast deze prognoses worden ook de financiële consequenties doorgerekend indien de passagiers en vracht op het niveau 2013/14 blijven, waarbij tevens rekening wordt gehouden met het vertrek van de Ryanair-basis met ingang van 1 april 2014 (0-variant);
4. het plan dient een planhorizon van 5 jaar te omvatten (2014/15 - 2018/19). Voorspellingen voor de vervoersontwikkelingen in de periode 2018/19 – 2023/24 zijn niet verantwoord. Voor deze periode wordt uitgegaan van stabilisering van de resultaten in 2018/2019. Voor het investeringsplan dient er wel een inschatting gemaakt te worden voor de hele 10 jaar.

De hoofdlijnen van het ondernemingsplan zijn als volgt. De luchthaven verwacht binnen 5 jaar:

- een volume te bereiken van ca. 410.000 passagiers per jaar;
- een vrachtvolume van ca. 105.000 ton op jaarbasis;
- de ingebruikname van de nieuwe vracht terminal in 2015/16 voor de afhandeling getruckte luchtvracht;
- een uitbreiding van Maintenance Repair en Overhaul (MRO) activiteiten te faciliteren. Naast verhoging van de omzet van deze MRO bedrijven genereert dit ook extra inkomsten aan landingsgelden, huurinkomsten en parkeergelden van vliegtuigen;
- een General Aviation "Fixed Based Operator"⁶ concessie uitgegeven te hebben om de groei van het zakelijke General Aviation-segment verder te stimuleren;
- een positieve EBITDA⁷ te behalen (inclusief vergoeding NEDAB van de Provincie).

De strategie om deze groeidoelstelling te bereiken is als volgt omschreven:

In de passagiersmarkt:

1. Faciliteer de groei van (low-cost) carriers op MAA;
2. Genereer een toename van het charter verkeer door de juiste combinaties carrier / touroperator / bestemming te vinden;
3. Faciliteer een regionale carrier gericht op de zakelijke markt met thuisbasis MAA (connectivity);
4. Maximaliseer daarbij de non-aeronautical omzet (retail, parkeren);
5. Faciliteer een Fixed Base Operation (FBO) voor General Aviation.

In de cargo markt:

1. Vergroot de afhandelingscapaciteit door de ingebruikname van de nieuwe Cargo terminal II voor de getruckte luchtvracht;
2. Focus, naast general cargo, op de niches perishables⁸ en hightech;

⁶ Een Fixed Based Operator voor General Aviation is een concessienemer die de afhandeling van General Aviation traffic (klein vliegverkeer) verzorgt op een luchthaven, hierbij kan gedacht worden aan fueling, verhuur, parkeren v , onderhoud vlieg instructies van kleine vliegtuigen.

⁷ EBITDA staat voor Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization . De Nederlandse vertaling is verdiensten voor aftrek van interest, belastingen, afschrijvingen op activa en aflossingen op leningen.

⁸ Perishables zijn verse producten zoals bloemen, groenten en fruit.

3. Investeer in een state-of the art vacuum cooling faciliteit. Hierdoor kan een bewerking aan de geïmporteerde bloemen en groenten worden toegevoegd waardoor de marge op de overslag kan worden verhoogd;
4. Faciliteer c.q. acquireer een connectie met het verre oosten (voor hightech);
5. Continueer de groei van export volumes op MAA .

Conform afspraak is er taakstellend een kostenreductie van € 0,5 miljoen per jaar voorzien. Het streven van het management van MAA is om de personeelskosten te reduceren en de besparingen te realiseren in boekjaar 2014/15 voor 40%, in boekjaar 2015/16 voor 80% en 100% in boekjaar 2016/17. De reductie wordt bereikt door versobering van de cao van MAA/MHS en door het geleidelijk reduceren c.q. verjongen van het personeelbestand. In het licht van de financiële situatie van het bedrijf heeft er sinds boekjaar 2012/13 geen cao salarisbijstelling plaatsgevonden. De directie van MAA en de vakbonden hebben inmiddels de intentie uitgesproken om de voorgestelde kostenreductie te realiseren (zie bijlage 3).

Op ons verzoek is ook een zogenaamd '0-variant' doorgerekend. Gezien de opdracht om een duurzame toekomst voor MAA te onderzoeken, achten wij het verstandig om in de berekeningen uit te gaan van een variant waarbij geen groei optreedt in de vervoersvolumes. Wij gaan er overigens van uit dat, mede gelet op de investeringen in de infrastructuur, de herstructurering en ontvlechting die wij willen doorvoeren, er wél groei zal plaatsvinden. De winst die alsdan optreedt zullen wij via een (of meerdere) concessieovereenkomst(en) deels laten terugvloeien naar de Provincie.

De 0-variant ziet er als volgt uit:

- het passagiersvervoer in 2013/14 bedraagt 410.000. Gelet op de (tijdelijke) opheffing van de Ryanair basis, wordt verwacht dat het vervoersvolume in 2014/15 terugloopt tot 235.000 passagiers. Voor de 0-variant wordt dit vervoersvolume de komende 10 jaar constant verondersteld.
- het vrachtvolume in 2013/14 bedraagt 75.000 ton. In de 0-variant groeit dit volume de komende 10 jaar niet.

De samenvatting van het Ondernemingsplan is bijgevoegd (bijlage 4). Het gehele Ondernemingsplan ligt vertrouwelijk ter informatie bij de Griffie (bijlage 5). Het plan is vertrouwelijk omdat het concurrentiegevoelige bedrijfsinformatie bevat die onder meer betrekking heeft op potentiële klanten.

Wij hebben aan Deloitte Consulting gevraagd het Ondernemingsplan door te rekenen door de hardheid van de verschillende ramingen te verifiëren, de trends te analyseren en de risico's te duiden. De beschrijving van de scenario's in hoofdstuk 3 zijn gebaseerd op de berekeningen en analyses van Deloitte.

Aan Deerns Airport System Consultants hebben wij een verdiepend onderzoek gevraagd ten aanzien van het investeringsplan. Alle investeringsposten zijn gevalideerd op noodzaak, prijs en prioritering van de investeringen. Er is een onderscheid gemaakt tussen de noodzakelijke onderhouds-investeringen en investeringen die gedaan kunnen worden indien marktpartijen zich melden. Het rapport van Deerns ligt vertrouwelijk ter inzage bij de Griffie (bijlage 6). Het rapport is vertrouwelijk omdat het rapport prijsinformatie verschaft aan potentiële leveranciers.

Aan Deloitte Real Estate Advisory hebben wij verzocht om de geraamde opbrengst van het vastgoed dat kan dienen ter dekking van het investeringsprogramma te verifiëren (bijlage 7). Tevens hebben wij een onderzoek verricht naar (contractuele) verplichtingen van substantiële omvang van OMDV⁹ of HBLM die voor rekening en risico kunnen komen van de Provincie als nieuwe eigenaar. Het overzicht van bezittingen, schulden en verplichtingen is samengevat in de bijlage 'Wat krijgt de Provincie voor € 1' en ligt vertrouwelijk ter informatie bij de Griffie (bijlage 8). Beide rapporten zijn vertrouwelijk omdat het enerzijds prijsinzicht geeft aan potentiële kopers van het vastgoed en anderzijds strategische bedrijfsinformatie bevat.

De uitkomsten van de onderzoeken die zijn uitgevoerd naar de benodigde bijdragen, investeringen en opbrengsten uit vastgoed laten, vergeleken met de ramingen van de heren Jansen en van der Meer, het volgende beeld zien:

Raming	Quick scan door Jansen & van der Meer	Verdiepend onderzoek Deloitte en Deerns. Bedragen uit Ondernemingsplan MAA, 0-variant voorkeursoptie (= MAA inclusief passagiers)
NEDAB bijdrage	€ 30 mln./10 jaar	Totaal € 30 mln. /10 jaar Uitgesplitst naar jaren: 2014 –2015: € 8 mln. 2016 - 2024: € 22 mln.
Noodzakelijk (achterstallig) onderhoud	€ 10 mln. / 10 jaar	€ 15.535.000/ 10 jaar voorkeursoptie (incl. passagiers). Indien per juli 2016 wordt besloten dat MAA een vrachtluchthaven wordt, dan bedragen de investeringen € 13,335 mln.
Uitbreidingsinvesteringen	€ 20 mln. / 10 jaar	€ 15 mln. /10 jaar
Opbrengst niet noodzakelijk vastgoed	€ 15 mln.	€ 8 mln. + PM

In het vervolg van voorliggende nota wordt met de bedragen uit het Ondernemingsplan MAA en de verdiepende onderzoeken gewerkt. De uitsplitsing die wij hebben aangegeven voor de jaren 2014/15 en 2016/24 en de verwijzing naar een vrachtluchthaven, zullen in hoofdstuk 3 en 4 nader worden toegelicht.

⁹ OMDV = Omniport-DuraVermeer is de holdingmaatschappij die 100% van de aandelen bezit in de NV HBLM (Holding Businesspark Luchthaven Maastricht; zie figuur 1 paragraaf 4.2)

Hoofdstuk 2. Het maatschappelijk en economisch belang van MAA

Wij hebben Etil de opdracht gegeven om onafhankelijk en wetenschappelijk verantwoord het maatschappelijk en economisch belang van MAA te onderzoeken. Vooral de bijdrage aan de werkgelegenheid en het Bruto Regionaal Product (BRP) is in kaart gebracht.

Twee varianten voor de komende tien jaar zijn daarbij uitgewerkt:

- Ondernemingsplan MAA met passagiers en zonder passagiers;
- 0-variant (= huidige vervoersomvang luchthaven).

Daarnaast is onderzocht wat de sluiting van MAA betekent. De volledige rapportage van Etil is bijgevoegd (bijlage 9). De belangrijkste bevindingen van Etil zijn als volgt:

- in 2013 genereert 10% van de Limburgse bedrijven en 16% van de Zuid-Limburgse bedrijven omzet dankzij MAA;
- de luchthaven is belangrijk als factor in imago van internationale vestigingsplaats/regio en als cluster voor passagiersvervoer, vrachtovervoer, vliegtuigonderhoud en luchtvaarttechniek;
- de (in)directe werkgelegenheid als gevolg van MAA bedraagt in 2013 1.325 á 1.475 fte; het aantal arbeidsplaatsen bedraagt ca. 1,2 x het aantal fte of ca. 1.590 á 1.770 arbeidsplaatsen;
- de bijdrage aan het BRP van Limburg in 2013 is € 91 á € 101 miljoen;

Hoofdstuk 3: Scenario's, opties en varianten

Uw Staten heeft verzocht om 3 scenario's uit te werken: sluiting luchthaven, bijdrage in NEDAB-kosten en investeren in infrastructuur. In hoofdstuk 3 komen niet alleen deze scenario's aan de orde, maar ook andere opties en varianten.

Scenario's

De scenario's gaan in op de *rol* die de provincie in de toekomst wil gaan spelen en de wijze waarop de mogelijke *subsidiëring* in de toekomst zal plaatsvinden door de Provincie. Naast het sluitingsscenario (scenario 1; Provincie geen rol en bijdrage) hebben PS gevraagd om ook het scenario uit te werken waarbij de Provincie bijdraagt in de kosten van niet economische activiteiten (=scenario 2) of de Provincie eigenaar wordt van de publieke infrastructuur (=scenario 3). Zoals de portefeuillehouder in de brief d.d. 6 november 2013 heeft meegedeeld hebben wij ook een scenario uitgewerkt dat een combinatie is van de vorige twee scenario's (=scenario 4).

Opties

Er is een aantal opties uitgewerkt die de *aard van de activiteiten* van de toekomstige luchthaven beschrijven. Deze opties hebben te maken met welke combinatie van activiteiten (passagiers, vracht, general aviation en MRO-vluchten) de luchthaven wordt voortgezet.

In de sonderende notitie hebben wij vijf opties beschreven. In dit Statenvoorstel diepen wij twee opties verder uit, die zowel maatschappelijk als financieel verdedigbaar zijn. De voorkeursoptie komt neer op de voortzetting van de huidige luchthaven mét passagiers: de luchthaven is daarbij ook de komende periode gericht is op het accommoderen van passagiers, vracht, general aviation en MRO. De terugvaloptie is exclusief passagiers en behelst een luchthaven die gericht is op het accommoderen van vracht, general aviation en MRO.

Varianten

De varianten beschrijven een variatie in de toekomstige vervoersprognoses. In het Ondernemingsplan MAA zijn op ons verzoek twee varianten doorgerekend: de variant Ondernemingsplan MAA waarin de directie van MAA haar ambitie neerlegt voor de komende periode en groei prognosticeert en de 0-variant waarin de omvang van de activiteiten op het huidige niveau blijft.

A Scenario 1. Sluiting

Indien uw Staten besluiten de aandelen van de NV HBLM niet te kopen en vanaf 1 juli 2014 geen bijdrage aan MAA te verstrekken, zal binnen enkele maanden het sluitingsscenario actueel worden. Bij sluiting van de luchthaven zal niet ogenblikkelijk het gehele verlies aan werkgelegenheid en BRP optreden omdat in eerste instantie de economische gevolgen gaan optreden bij de bedrijven die direct afhankelijk zijn van de aanwezigheid van een in gebruik zijnde landingsbaan. Op de korte en middellange termijn zal zich dit echter ook doorzetten naar bedrijven die niet direct afhankelijk zijn van de landingsbaan, omdat de functie van het luchtvaartcluster steeds verder afneemt en daarmee de noodzaak om in de omgeving van MAA gevestigd te zijn.

Uit het onderzoek van Etil blijkt dat bij sluiting van de luchthaven 625 á 700 fte (750 á 840 arbeidsplaatsen) van de werkgelegenheid in 2014 (na sluiting van de basis van Ryanair per 1 april 2014) voor Limburg verloren gaan. Uitgangspunt hierbij is dat circa 50% van de ontslagen werknemers binnen een jaar een nieuwe baan weet te vinden. Het verlies aan de jaarlijkse bijdrage in het BRP is bij sluiting berekend op € 43 á 48 miljoen. Voor de periode 2014 - 2024 wordt het cumulatieve verlies aan arbeidsjaren in het sluitingsscenario geraamd op 6.500 á 7.500 en het cumulatieve verlies aan BRP wordt geraamd op € 470 á 530 miljoen. Naast de effecten op de werkgelegenheid en het BRP zal sluiting effecten hebben op de kwaliteit van het vestigingsklimaat.

Uit de enquête die Etil gehouden heeft onder het Limburgse bedrijfsleven blijkt onder meer dat:

- 20% van de bedrijven in Zuid-Limburg negatieve gevolgen zal ondervinden bij sluiting van MAA;
- 76% van de bedrijven in Zuid-Limburg van mening is dat sluiting van MAA negatieve gevolgen heeft voor het vestigingsklimaat;
- 1% van de bedrijven positieve effecten verwacht van het sluiten van de luchthaven.

In het geval van beëindiging van de luchthavenactiviteiten kunnen de gronden (170 ha.) op een alternatieve wijze aangewend worden (bijvoorbeeld natuur, bedrijventerrein of agrarisch).

De opbrengstwaarde van deze gronden is afhankelijk van de bestemming die deze gronden alsdan krijgen. Hierbij dient wel rekening te worden gehouden met amoverings- en saneringskosten.

Ten aanzien van de milieueffecten blijkt uit de Etil-rapportage dat het aantal klachten over MAA sinds 2005/2006 fors is afgenomen. Ook het aantal klagers is gedaald. MAA heeft op basis van het aanwijzingsbesluit geluidsruimte voor 29.995 vliegtuigbewegingen groot verkeer en 20.000 vliegtuigbewegingen voor klein verkeer. Momenteel vult MAA van deze ruimte 19.000 vliegtuigbewegingen voor grootverkeer in en 6.000 vliegtuigbewegingen voor klein verkeer.

MAA heeft nog voldoende ontwikkelingsmogelijkheden binnen de aangewezen gebruiksruimte. Deze gebruiksruimte wordt door de ontwikkeling van steeds stillere en schonere vliegtuigmotoren in principe groter. Als gevolg van economische en technische vervangstermijnen van vliegtuigen duurt het vaak nog geruime tijd alvorens luchtvaartmaatschappijen al hun toestellen vervangen hebben. Op korte termijn kunnen hiervan dan ook geen grote effecten verwacht worden. Alle milieueffecten van MAA zijn meegenomen in het gewijzigde aanwijzingsbesluit van medio 2012 en derhalve gebaseerd op actuele milieugegevens.

B Varianten, opties en scenario's.

In deze paragraaf beschrijven wij de bedrijfseconomische aspecten van verschillende varianten, opties en scenario's. Als eerste komt aan de orde de variant waarbij uitgegaan wordt van de groeiprognozes uit het Ondernemingsplan. Binnen deze variant wordt gezien of de optie waarbij alle vervoerssegmenten bediend worden bedrijfseconomisch haalbaar is met ondersteuning van de Provincie in de NEDAB-kosten en/of infrastructuur (de zogenaamde scenario's). Vervolgens wordt de variant beschouwd waarbij er geen groei is (0-variant). Ook binnen deze variant worden twee opties doorgerekend (met en zonder passagiers) en subsidie-scenario's.

Samengevat:

<i>Varianten</i>	<i>Opties</i>	<i>Scenario's</i>
1. Variant Ondernemingsplan	1.A. Incl. passagiers	} NEDAB en/of Infra
	1.B. Excl. passagiers	
2. 0-variant	2.A. Incl. passagiers	
	2.B. Excl. passagiers	

Wij hebben de opties inclusief passagiers (1.A en 2.A) als voorkeursoptie benoemd omdat deze optie de meeste maatschappelijke voordelen biedt. De optie zonder passagiers is de terugvaloptie. Wij hebben deze laatste doorgerekend voor die situatie waarbij er geen exploitant / huurder te vinden is voor de terminal. De Provincie zal in die situatie de inbreng van publieke middelen beperken, financiële risico's terugbrengen en in een beheerdersrol terecht komen.

Een duurzame toekomst voor MAA definiëren wij hierbij als bedrijfseconomisch verantwoord en financieel sluitend. De analyses hebben betrekking op de luchthaven activiteiten en de vastgoedactiviteiten die verband houden met de verhuur van panden in de nabijheid van de luchthaven. Met eventuele kasstromen in relatie tot het bedrijventerrein (NV Land Development Aviation Valley Maastricht, waarin MAA een 40% belang heeft), is geen rekening gehouden. Ook met opbrengsten van eventuele verkopen van niet cruciaal vastgoed is nog geen rekening gehouden. Het Ondernemingsplan MAA heeft een scope van 5 jaar. Wij zijn van 10 jaar uitgegaan waarbij wij de vervoersvolumes in de laatste 5 jaar constant hebben verondersteld. Een uitgebreide analyse is terug te vinden in de rapportage van Deloitte uit maart 2014 (bijlage 10) die vanwege de strategische bedrijfsinformatie vertrouwelijk ter inzage ligt bij de Griffie.

In de berekeningen wordt uitgegaan van kasstromen. Een positieve kasstroom na 10 jaar is nodig om een businesscase te ontwikkelen die aantrekkelijk is voor marktpartijen / exploitanten. Door middel van een concessieovereenkomst (huurovereenkomst van de infrastructuur inclusief terminal) worden middelen teruggestuurd naar de Provincie. Deze middelen zijn nodig om ook additionele investeringen te doen in de infrastructuur zoals de upgradering van de terminal en om middelen te reserveren voor de periode vanaf 2023. Er is rekening gehouden met een bezuiniging op de exploitatie van € 0,5 miljoen per jaar. In de berekeningen wordt in het voorkeurscenario (met passagiers) uitgegaan van een bijdrage vanuit de regio van € 0,6 miljoen per jaar gedurende 10 jaar (zie bijgevoegde brief waarin de regio de intentie uit spreekt (bijlage 11). De regio heeft als voorwaarde aan hun bijdrage verbonden dat de luchthaven MAA passagiers blijft vervoeren.

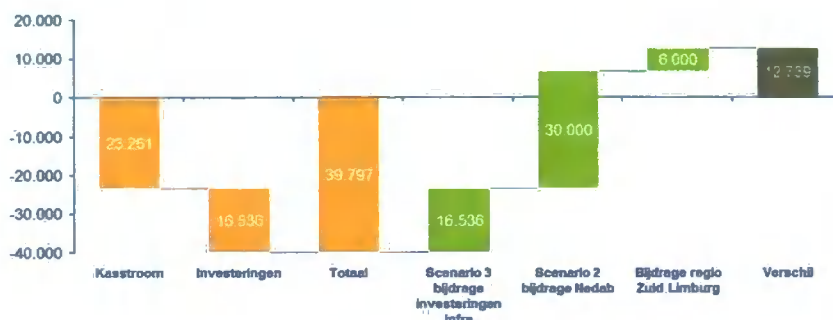
Wij hebben de financiële voorstellen die aan uw Staten worden voorgelegd geënt op 2.A; het voorkeurscenario waarbij voorzichtigheidshalve wordt uitgegaan van geen groei (0-variant). Waarbij wij nogmaals willen aantekenen dat groei nodig is om te investeren in bijvoorbeeld het upgraden van de terminal of om te reserveren voor investeringen na 2023. Indien de vervoersontwikkelingen positiever zijn dan beschreven in de 0-variant dan kunnen de middelen die via de concessie-vergoeding en/of de verkoop van niet-cruciaal vastgoed terugvloeien naar de Provincie gereserveerd worden voor bijvoorbeeld het de volledige baanrenovatie die in 2023/24 voorzien wordt (kosten ca. € 6,4 miljoen). In de berekeningen is met deze grootscheepse ingreep en investering geen rekening gehouden omdat de baanrenovatie in de tijd samen valt met het moment van hernieuwde besluitvorming door Provinciale Staten.

De vier genoemde opties worden hieronder nader beschreven in het perspectief van de door uw Staten gewenste scenario's alsmede het door GS toegevoegde scenario 4.

1.A. Variant Ondernemingsplan MAA - Voorkeursoptie (inclusief passagiers).

Uitgangspunten: voor de financiële doorrekening wordt er van uitgegaan dat de komende 10 jaar het passagiersvervoer groeit tot het niveau van 2013/2014 (circa 410.000 passagiers). Het vrachtvervoer groeit tot 105.000 ton. Door de hogere vervoersaantallen en kilo's nemen de opbrengsten toe voor parkeren, landingsrechten, maar vooral ook voor de handling van vracht. De Provincie draagt € 30 miljoen bij in de NEDAB-kosten en € 16,5 miljoen in de investeringen waarvan € 1 miljoen ten behoeve van de uitbreidingsinvesteringen (nieuwe cargoloods). Deze laatste genoemde investering wordt pas gepleegd op basis van een concrete businesscase en onder zakelijke condities.

Voorkeursoptie, inclusief passagiers



In bovenstaande figuur zijn de verschillen weergegeven voor de totale subsidieperiode van 10 jaar. Hieruit blijkt dat de totale negatieve kasstroom uit operationele activiteiten ruim € 23 miljoen bedraagt. De totale NEDAB subsidie (scenario 2) inclusief de regionale bijdrage corrigeert dit volledig. Echter financiering van de investeringen via deze bijdragen is bij dit scenario niet volledig mogelijk.

De investeringen zijn € 1 miljoen hoger dan in de 0-variant (zie 2 A) aangezien voor de vrachtafhandeling vanaf 2015/16 de nieuwe cargoloods in gebruik moet worden genomen met als gevolg extra investeringen in afhandeling equipment. Met alleen subsidiëring van de infrastructuur (scenario 3) raakt de luchthaven in deze variant niet uit de rode cijfers. De totale negatieve operationele kasstroom blijft immers bestaan, wat leidt tot faillissement van de luchthaven. De combinatie van scenario 2 en 3, waarbij de investeringen én NEDAB worden gesubsidieerd door de Provincie en de regio (= scenario 4) biedt perspectief voor MAA. Over de 10 – jaar periode resteert immers € 12,7 miljoen overschot. Via een concessieovereenkomst zal de Provincie een deel van de ondernemingswinst terug ontvangen en zoals eerder beschreven reserveren voor vervolginvesteringen.

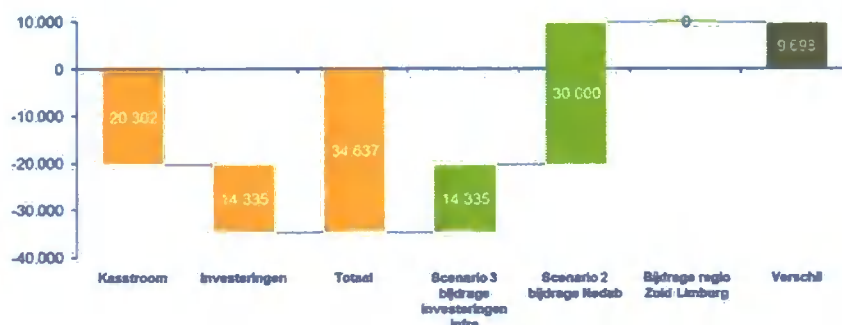
1.B. Variant Ondernemingsplan MAA - Terugvaloptie (exclusief passagiers).

Uitgangspunten: de terugvaloptie kan actueel worden indien er na twee jaar geen exploitant voor de luchthaven gevonden is. De Provincie kan dan besluiten de inzet van publieke middelen en de financiële risico's te beperken en het passagiersvervoer af te bouwen. Naast vracht, MRO-vluchten blijft alleen general aviation gehandhaafd. MAA heeft ingeschat welke effecten dit met zich meebrengt op personeel en materieel gebied, zowel in de exploitatie als in de investeringen. De Provincie draagt nog steeds € 30 miljoen bij in de NEDAB-kosten omdat deze kosten gerelateerd zijn aan het in gebruik houden van de luchthaven als publieke infrastructuur. Ook draagt de Provincie voor € 14,3 miljoen bij in de investeringen. De regionale bijdrage ad € 6 miljoen vervalt, omdat er geen geregeld passagiersvervoer meer zal zijn.

Zonder passagiers verdwijnen aan de inkomstenkant parkeerinkomsten en landingsgelden, evenals afhandelingsopbrengsten. De winkels in de terminal verdwijnen, evenals de autoverhuurbedrijven, waardoor huurinkomsten afnemen en de concessie inkomsten lager worden.

Op personeel vlak verdwijnt baliepersoneel. Er hoeft minder inhuur plaats te vinden voor security. Kosten van schoonmaak van de terminal verminderen ook. De kosten van het baanonderhoud en brandweer blijven redelijk constant. Er hoeft minder geïnvesteerd te worden in materieel (beperkt) en renovatie van de terminal.

Terugvaloptie, exclusief passagiers



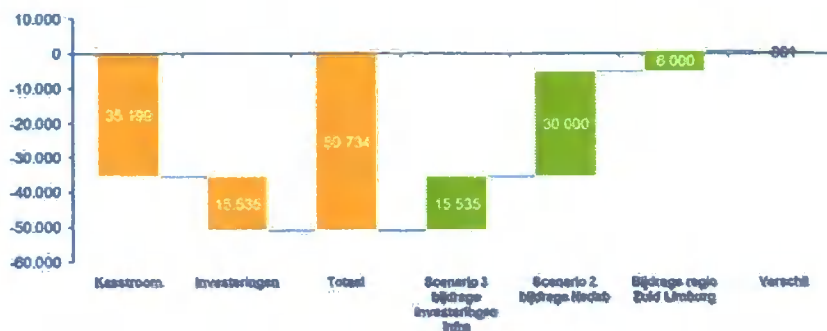
In bovenstaande figuur zijn de verschillen weergegeven voor de totale subsidieperiode van 10 jaar. Hieruit blijkt dat de totale negatieve kasstroom uit operationele activiteiten ruim € 20 miljoen bedraagt. De totale NEDAB-subsidie (scenario 2) corrigeert dit volledig.

Met alleen subsidiëring van de infrastructuur (scenario 3) raakt MAA ook niet uit de rode cijfers. De totale negatieve operationele kasstroom blijft immers bestaan, wat leidt tot faillissement van de luchthaven. De combinatie van scenario 2 en 3, waarbij zowel de investeringen én NEDAB worden gesubsidieerd door de provincie (= scenario 4) biedt perspectief voor de luchthaven. Over de 10 – jaar periode resteert immers € 9,7 miljoen overschot. Via een concessieovereenkomst zal de Provincie een deel van de ondernemingswinst terug kunnen ontvangen.

2.A. 0-Variant - Voorkeursoptie (inclusief passagiers).

Uitgangspunten: het passagiersvervoer in 2013/14 bedraagt 410.000. Gelet op de (tijdelijke) opheffing van de Ryanair basis, wordt verwacht dat het vervoersvolume in 2014/15 terugloopt tot 235.000 passagiers. Voor de 0-variant wordt dit vervoersvolume de komende 10 jaar constant verondersteld. Voor de financiële doorrekening wordt er van uitgegaan dat de komende 10 jaar het vrachtvolume ook niet groeit en 75.000 ton per jaar bedraagt (niveau 2012/13). De Provincie draagt € 30 miljoen bij in de NEDAB-kosten en € 15.535.000 in de investeringen.

Voorkeursoptie, inclusief passagiers



In bovenstaande figuur zijn de verschillen weergegeven voor de totale subsidieperiode van 10 jaar. Hieruit blijkt dat de totale negatieve kasstroom uit operationele activiteiten ruim € 35 miljoen bedraagt. De totale NEDAB subsidie (scenario 2) inclusief bijdrage uit de regio corrigeert dit volledig. Het is echter niet mogelijk om hiermee tevens de noodzakelijke investeringen te financieren. Met alleen subsidiëring van de infrastructuur (scenario 3) raakt de luchthaven niet uit de rode cijfers. De totale negatieve operationele kasstroom blijft immers bestaan, wat leidt tot faillissement van de luchthaven.

In scenario 4, waarbij zowel de investeringen én de NEDAB-kosten volledig worden gesubsidieerd door de Provincie en de regio, komt de luchthaven net uit de rode cijfers.

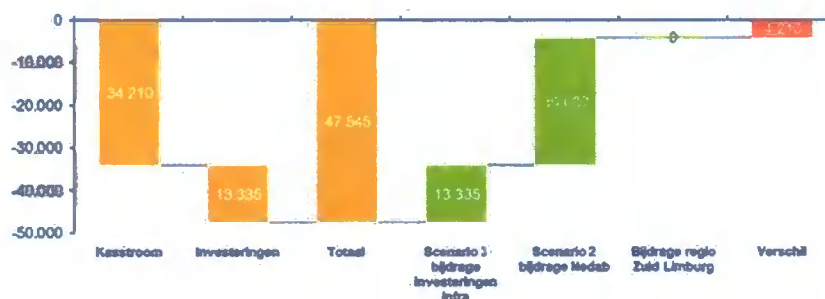
Wij hanteren scenario 4 (een bijdrage in zowel de NEDAB als de infrastructuur) met de 0-groei variant bij een luchthaven mét passagiers (2A) als uitgangspunt voor de voorstellen die wij aan uw Staten voorleggen. Dit leidt volgens ons College tot de beste garantie op een duurzame luchthaven. Indien de groei van de vervoersvolumes hoger is dan in deze variant is verondersteld (en daar gaan wij van uit), dan gaat de noodzakelijke winst ontstaan die het voor marktpartijen aantrekkelijk maakt om in MAA te investeren en MAA te exploiteren. Eventuele overwinsten willen wij door middel van concessieovereenkomsten terug laten vloeien naar de Provincie. De investeringen die wij doen zijn investeringen in onze eigen infrastructuur BV (zie hoofdstuk 4).

Indien de vervoersvolumes de komende jaren nog lager uitvallen dan in de 0-variant, dan kan de Provincie interveniëren door de terugvaloptie uit de kast te halen (zie onder punt 2.B). Een andere mogelijkheid is om onvoorziene negatieve kasstromen af te dekken door middelen uit de verkoop van niet-cruciaal vastgoed (zie hoofdstuk 4). Tevens kunnen de middelen die de gemeenten in Zuid-Limburg in de NV ALTMAA hebben gelaten, ad ca. € 200.000, gebruikt worden voor het veiligstellen van een duurzame toekomst voor MAA (zie bijlage 1, paragraaf 3).

2.B. 0-Variant - Terugvaloptie (exclusief passagiers).

Uitgangspunten: de terugvaloptie kan actueel worden indien er na twee jaar geen exploitant voor de luchthaven gevonden is. De Provincie kan dan besluiten de financiële risico's te beperken, het passagiersvervoer af te bouwen en een beheerderrol te gaan vervullen. Naast vracht, MRO-vluchten blijft alleen general aviation gehandhaafd. Bij variant 1.B is toegelicht welke opbrengsten en kosten dan wegvallen. Voor de financiële doorrekening wordt er van uitgegaan dat de komende 10 jaar het vrachtvolume niet groeit en 75.000 ton per jaar bedraagt (niveau 2012/13). De Provincie draagt € 30 miljoen bij in de NEDAB-kosten en € 13,3 miljoen in de investeringen.

Terugvaloptie exclusief passagiers



In bovenstaande figuur zijn de verschillen weergegeven voor de totale subsidieperiode van 10 jaar. Hieruit blijkt dat de totale negatieve kasstroom uit operationele activiteiten ruim € 34 miljoen bedraagt. De totale NEDAB subsidie (scenario 2) corrigeert dit niet. Daarnaast kunnen noodzakelijke investeringen in het scenario dat alleen de NEDAB kosten worden gefinancierd niet worden verricht. Met alleen subsidiëring van de infrastructuur (scenario 3) raakt de luchthaven niet uit de rode cijfers. De totale negatieve operationele kasstroom blijft immers bestaan, wat leidt tot faillissement van de luchthaven.

Ook in scenario 4, waarbij zowel de investeringen én NEDAB volledig worden gesubsidieerd door de provincie komt de luchthaven niet uit de rode cijfers. Over de 10 – jaar periode resteert immers € 4,2 miljoen tekort. De totale overheidsbijdrage is geringer dan bij de voorkeursoptie en ook de bijdrage in de investeringen zijn minder dan in de voorkeursoptie mét passagiers.

Samenvatting

Er zijn meerdere scenario's, opties en varianten doorgerekend. Voor de scenario's (rol Provincie) blijkt dat alleen scenario 4, waarin structurele subsidiëring van de NEDAB-kosten plus de investeringen door Provincie en regio, perspectief biedt op positieve kasstromen. Ten aanzien van de opties (soort luchthaven, aard van de activiteiten) gaat vanwege de maatschappelijke effecten en de inzet vanuit de regio, de voorkeur uit naar een luchthaven inclusief passagiersvervoer. Het open houden van de luchthaven in kleinere vorm is vanwege negatieve maatschappelijke- en financiële effecten geen alternatief. Ten aanzien van de varianten gaan wij uit van de 0-variant om vanuit een status quo voldoende reserves in te bouwen en om marktpartijen voor MAA te interesseren. Indien de vervoersontwikkeling beter zijn dan verwacht dan zullen overwinsten via concessieovereenkomsten deels terugvloeien naar de Provincie.

Hoofdstuk 4. Uitwerking voorkeursscenario

Het uitwerken van het voorkeursscenario, een luchthaven met passagiers waarbij de NEDAB-kosten en de investeringen worden gesubsidieerd (heeft plaatsgevonden in lijn met het door uw Staten op 21 juni 2013 vastgestelde Uitvoeringskader 'Sturing in Samenwerking' en de daarin opgenomen menukaart (5 stappen of afwegingen/keuzen; zie bijlage 12). Dat heeft geleid tot een iteratief proces waarbij het beoogd publiek belang, de keuze en motivatie van de te nemen rol alsmede de gewenste en voorgenomen wijze van sturing (in combinatie met de financiële toets) is afgewogen, aangescherpt en gevormd. In onderstaande beschrijving van het voorkeursscenario worden al deze aspecten – en de op basis daarvan voorgestelde instrumenten (vennootschappen) – nader geduid en toegelicht.

Bij de voorgestelde vormgeving en beheer is verder rekening gehouden met de provinciale uitgangspunten van 'corporate governance'. Van belang is dat de Provincie de voorgestelde samenwerking in voldoende mate kan sturen, beheersen en daarop toezicht kan houden.

Het voorkeursscenario is erop gericht dat de overheid vanuit het publiek belang de verantwoordelijkheid neemt om de luchthaven gereed te maken voor exploitatie door marktpartijen. Dat betekent dat er in dit scenario vooralsnog alleen die investeringen worden gedaan die strikt noodzakelijk zijn. Vervolginvesteringen vinden alleen plaats, indien marktpartijen zich aandienen die de luchthaven willen exploiteren en daarmee eveneens risicodragend willen investeren. Zoals eerder vermeld (hoofdstuk 1) zijn de door ons geraadpleegde deskundigen er van verzekerd dat deze marktpartijen te vinden zijn, mits aan een aantal voorwaarden wordt voldaan.

Het publieke belang is evident en door uw Staten onderschreven: leef-en vestigingsklimaat, werkgelegenheid en bereikbaarheid. Daarmee is de luchthaven een onderdeel van de regionale identiteit. Doel van de publieke betrokkenheid is om de regionale functie van de luchthaven in stand te houden en te versterken. De Provincie Limburg concentreert zich op publieke zaken, zij wil en zal geen (blijvende) rol spelen in de commerciële exploitatie van de luchthaven.

De beoogde eindsituatie wordt in stappen gerealiseerd. In eerste instantie neemt de regionale overheid de hele luchthaven (inclusief het vastgoed) in eigendom. Aankoop van de luchthaven betekent een verplichting en verantwoordelijkheid voor de lange termijn. De commerciële exploitatie van de luchthaven moet echter – zo snel als mogelijk en verantwoord is – weer in handen van marktpartijen komen. Daartoe wordt meteen na afronding van de aankoop begonnen met de sanering en herstructurering om de (commerciële) luchthavenactiviteiten geschikt te maken voor exploitatie door marktpartijen. Tegelijkertijd wordt de ontvlechting van de luchthaven voorbereid.

Deze ontvlechting behelst twee splitsingen, namelijk een splitsing van de bestaande onderneming in een luchthavenbedrijf en een vastgoedbedrijf. En vervolgens een scheiding van de infrastructuur (landingsbaan, loodsen, terminal, strategische gronden, etc.) en de exploitatie van de luchthaven (vracht- en passagiersafhandeling, werven nieuwe luchtvaartmaatschappijen, etc.).

De Provincie behoudt vanuit het publieke belang het eigendom van de infrastructuur. De commerciële exploitatie wordt via openbare aanbesteding in concessie gegeven aan marktpartijen tegen een (marktconforme) vergoeding, die een rendabele exploitatie mogelijk maakt.

4.1 Onderbouwing van de ontvlechting

De ontvlechting leidt ertoe dat onderscheid wordt gemaakt in sturing en financiële betrokkenheid van de Provincie naar gelang het publieke belang en de publieke verantwoordelijkheid.

Van overwegend publieke verantwoordelijkheid en belang is sprake bij de infrastructuur van de luchthaven inclusief de noodzakelijke luchthavenvergunningen en niet-economische diensten van algemeen belang zoals veiligheid en brandweer. Andere activiteiten op en rond de luchthaven vormen geen overwegend publieke verantwoordelijkheid. Dit geldt voor de ontwikkeling en exploitatie van vastgoed nabij de luchthaven. Dit geldt evenzeer en nog nadrukkelijker voor de eigenlijke exploitatie van de luchthaven door middel van landingsgelden, afhandeling van vracht en passagiers, parkeeropbrengsten, exploitatie van winkels in de terminal e.d. Hoewel dergelijke activiteiten geen overwegend publieke verantwoordelijkheid vormen, zijn ze wel dienstig aan publieke belangen. Bij ontwikkeling en exploitatie van vastgoed nabij het vliegveld bestaat het publieke belang uit sturing op ruimtelijke ontwikkelingen om te voorkomen dat deze conflicterend zijn met de strategische ontwikkeling van de luchthaven. Bij de exploitatie van de luchthaven betreft het publieke belang het duurzaam veiligstellen van regionale werkgelegenheid, bereikbaarheid en vestigingsklimaat.

De verschillen in publiek belang en publieke verantwoordelijkheid worden vertaald in sturingsinstrumentarium en financiële betrokkenheid. Waar sprake is van een dominant publieke verantwoordelijkheid en publiek belang (de infrastructuur van de luchthaven c.a.), worden de activiteiten juridisch gescheiden van andere activiteiten en ondergebracht in een besloten vennootschap met de Provincie als enig aandeelhouder.

De exploitatie van de luchthaven als zodanig is geen overwegend publieke verantwoordelijkheid en komt daarom voor rekening en risico van (een consortium van) marktpartijen. Het publieke belang bij de exploitatie betreft de levensvatbaarheid van de luchthaven. De Provincie waarborgt dit publieke belang door een zodanige prijsstelling bij de concessieverlening dat een rendabele exploitatie mogelijk is én door de voorwaarden die aan de concessie zullen worden gesteld.

Bij de ontvlechting gaat het niet alleen om een splitsing binnen het luchthavenbedrijf maar ook om een splitsing tussen het luchthavenbedrijf en het vastgoedbedrijf. In het vastgoedbedrijf wordt het vastgoed ondergebracht dat niet cruciaal is voor de luchthaveninfrastructuur. Er is geen sprake van een overwegend publiek belang. Wij streven er naar dat de Provincie op termijn delen van het vastgoed vervreemdt of dat andere partijen participeren in het vastgoedbedrijf. In dit licht heeft een besloten vennootschap de voorkeur. De Provincie is hiervan vooralsnog enig aandeelhouder.

Samengevat:

	Publieke verant- woordelijkheid	Publiek belang	sturingsinstrumentarium
BV Luchthavenbedrijf	Niet marktconform te exploiteren; publieke infrastructuur	Vestigingsklimaat Werkgelegenheid Bereikbaarheid	Provincie 100% aandeelhouder BV
Exploitatie luchthaven	Marktconform te exploiteren	Werkgelegenheid Bereikbaarheid Vestigingsklimaat	Concessieverlening - prijs - concessievoorwaarden
BV Vastgoed	Marktconform te exploiteren	Sturing ruimtelijke ontwikkeling	Vooralsnog Provincie 100% aandeelhouder BV

4.2. *Mijlpalen*

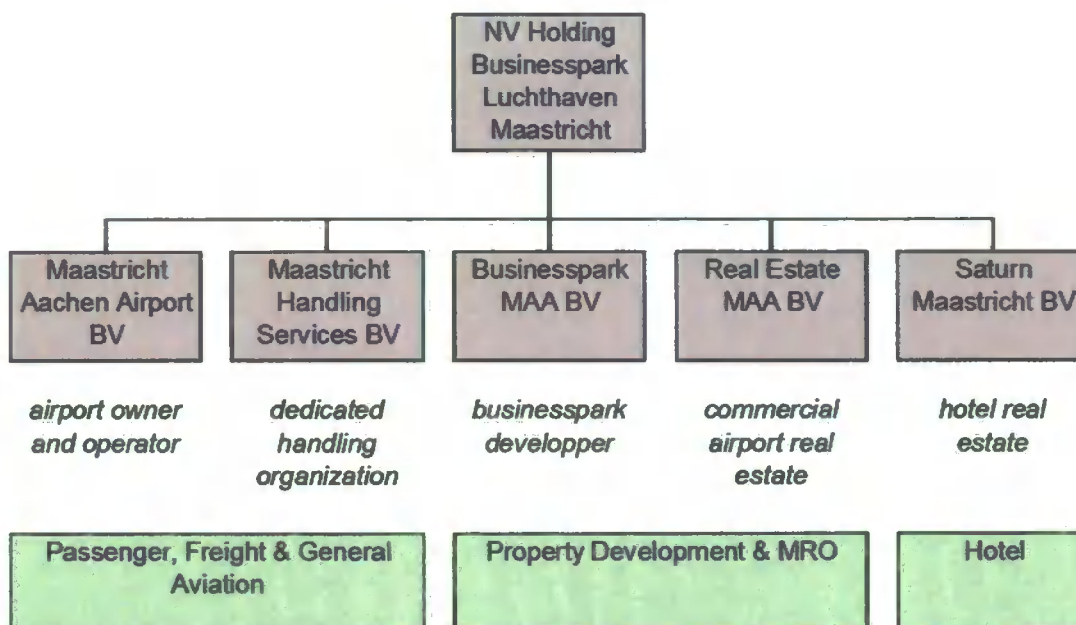
In het voorkeur scenario kunnen vier mijlpalen worden onderscheiden: aankoop, herstructurering, ontvlechting en concessieverlening. Het is onze ambitie om deze stappen – zo snel als mogelijk én verantwoord is – te doorlopen. Wij zijn echter afhankelijk van de medewerking van instanties als de Europese Commissie en de Belastingdienst, maar zeker ook van de ontwikkelingen in de economie en in de markt.

De belangrijkste aspecten van de vier mijlpalen worden hierna kort toegelicht; in de bijlagen vindt u meer uitgebreide informatie.

1) Aankoop luchthaven

De eerste stap bestaat uit het verwerven van het eigendom van de luchthaven. Daarmee zal de Provincie tijdelijk volledig verantwoordelijk zijn voor zowel de infrastructuur als de exploitatie van de luchthaven. Eigendom biedt de beste basis om de structuur en governance zodanig in te richten dat de sturing en borging van de publieke belangen maximaal zijn. De ervaringen uit het verleden onderstrepen de noodzaak hiertoe. Aankoop is ook noodzakelijk, omdat duidelijk is dat huidige eigenaren niet verder kunnen en willen investeren en exploiteren. De luchthaven is verliesgevend en er is nu geen rendement te behalen op investeringen. Dit beeld komt overeen met regionale luchthavens elders in Europa die niet zonder steun vanuit de overheid kunnen.

De bestaande juridische structuur is gevisualiseerd in figuur 1.



De Provincie heeft een Overeenkomst tot aandelenoverdracht gesloten met de huidige eigenaren. In essentie is sprake van een onherroepelijk aanbod aan de Provincie Limburg tot koop van aandelen voor de symbolische prijs van € 1,- onder voorwaarde van goedkeuring van Provinciale Staten.

In de Overeenkomst wordt aan de Provincie de keuze gelaten tussen het verwerven van de aandelen OMDV BV of de aandelen van NV Holding Businesspark Luchthaven Maastricht (NV HBLM). Verwerving van de aandelen NV HBLM heeft vanuit juridisch en fiscaal perspectief de voorkeur. Daarmee wordt de Provincie indirect aandeelhouder van alle onderliggende vennootschappen.

Naar verwachting kan met de Belastingdienst worden overeengekomen dat de aankoop zonder fiscale heffing plaats vindt. Op korte termijn zal daartoe overleg met de Belastingdienst worden gestart. In dat overleg zullen tevens afspraken worden gemaakt over de fiscale positie van de luchthaven ten aanzien van de vennootschaps-, omzet- en overdrachtsbelasting met als doel om voor de periode, dat de Provincie als eigenaar en exploitant fungeert, duidelijkheid te verkrijgen over de fiscale (on)mogelijkheden.

2) Herstructurering

Na afronding van de aankoop zal de onderneming geherstructureerd worden om de (commerciële) luchthavenactiviteiten geschikt te maken voor exploitatie door marktpartijen.

a. Reorganisatie

De bevindingen uit de consultatiefase en marktorientatie zullen geëffectueerd moeten worden. Dit houdt onder meer in een reorganisatie en heronderhandeling van een aantal contracten wat moet leiden tot kostenverlaging, versterking van de commerciële focus en actieve marketing die leidt tot groei van passagiers- en vrachtvervoer.

Daarnaast moet zorg worden gedragen voor het uitvoeren van het Ondernemingsplan.

De Provincie zal – als eigenaar – een interimmanager benoemen. Wij gaan er van uit dat een eventueel interim-management ca. 1 á 2 jaar duurt. Het interim-management is verder 'onder toezicht' van de Provincie als enig aandeelhouder verantwoordelijk voor de complete bedrijfsvoering. De voorbereidingen van de ontvlechting en de aanbesteding van de concessie zal de Provincie zelf ter hand nemen.

Bij het bepalen van de salariering van ter zake kundig interim-management zal het bepaalde in de Beleidsregel topbeloningen provincie Limburg 2013 als uitgangspunt worden gehanteerd. Inmiddels is gebleken dat de relevante markt om gekwalificeerde bestuurders met 'luchthaven-expertise' op het grensvlak publiek-privaat aan te trekken, beperkt is. Indien wij ons genoodzaakt zien om op basis van artikel 6 lid 4 van de Beleidsregel af te wijken, dan zullen wij uw Staten hierover informeren.

b. Aanpassen juridische structuur

Een tweede onderdeel van de herstructurering is het aanpassen van de juridische structuur aan het publieke belang en de Nederlandse governance normen. Vooral de bepalingen van NV HBLM zijn bij de privatisering in 2004 op Engelse leest geschoeid. Leidraad voor de aanpassing van de juridische structuur is 'het Uitvoeringskader sturing in samenwerking' dat door uw Staten op 21 juni 2013 is vastgesteld.

c. Noodzakelijke Investerings

Derde en laatste onderdeel van de herstructurering is het uitvoeren van investeringen, die geen uitstel dulden in het licht van de continuïteit en veiligheid van de exploitatie van de luchthaven. Het betreft onder meer onderhoud en vervanging van materieel, platform, start- en landingsbaan en terminal tot een bedrag van € 15.535.000,-. Het publieke belang van de Provincie bij een levensvatbare luchthaven laat onverlet dat de investeringen kwalificeren als staatssteun. Vastgesteld is dat in voorkomend geval melding bij de Europese Commissie in Brussel voorgeschreven is.

3) Ontvlechting

Ontvlechting van de huidige ondernemingsstructuur vormt het kernelement in dit voorkeurscenario. De luchthaven is op dit moment te beschouwen als een portfolio bestaande uit luchthavenactiviteiten, de ontwikkeling van het bedrijvenpark en de exploitatie en beheer van grond en vastgoed. Doel van de ontvlechting is om de verantwoordelijkheden en belangen rond de luchthaven te vertalen in een structuur die enerzijds het publieke belang maximaal waarborgt en anderzijds marktpartijen toelaat op die activiteiten die geen overwegend publiek belang dienen.

De ontvlechting betreft twee splitsingen die min of meer gelijktijdig worden uitgevoerd. Ten eerste de splitsing van de bestaande onderneming in een luchthavenbedrijf en een vastgoedbedrijf. In het luchthavenbedrijf worden alle mensen, middelen en vastgoed ondergebracht die cruciaal zijn voor een luchthaven. Alle zaken die niet cruciaal zijn voor het luchthavenbedrijf worden ofwel (op termijn) verkocht ofwel ondergebracht in het vastgoedbedrijf. Voorbeelden zijn gronden via het belang dat de luchthaven houdt in het bedrijventerrein AviationValley, gebouwen en delen van de A2-zone.

De tweede splitsing betreft, zoals eerder beschreven, het luchthavenbedrijf zelf en leidt tot ontvlechting van eigendom en exploitatie. De Provincie behoudt het eigendom van de infrastructuur en geeft de exploitatie via concessie in handen van marktpartijen. De concessievergoeding wordt marktconform vastgesteld, het is vervolgens aan de commerciële partijen om door middel van een doelmatige bedrijfsvoering gericht op continuïteit en groei voldoende rendement te maken.

De ontvlechting leidt ertoe dat in de juridische structuur én governance onderscheid kan worden gemaakt naar gelang het publieke belang.

a. Het vastgoedbedrijf

In het vastgoedbedrijf is geen sprake van een overwegend publieke verantwoordelijkheid, wel van een afgeleid publiek belang bij ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van de luchthaven. Dit betekent dat de Provincie in beginsel geen overwegende sturing hoeft te hebben. Bij aanvang is de Provincie weliswaar enig aandeelhouder in het vastgoedbedrijf, maar het streven is er op gericht ook andere (markt)partijen toe te laten.

Door verkoop van delen van het aandelenpakket in het vastgoedbedrijf, maar ook door vervreemding van het vastgoed, kunnen opbrengsten worden gegenereerd voor de financiering van de investeringen die noodzakelijk zijn om de luchthaveninfrastructuur op orde te brengen en in stand te houden. Op basis van de huidige inzichten vertegenwoordigen de vastgoedcomponenten die de Provincie verwerft via het aandelenpakket NV HBLM een zekere (over)waarde. In bijlage 8 'Wat krijgt de provincie voor € 1- ' staat de waarde van de vastgoedcomponenten beschreven.

Om alle opties rond het vastgoedbedrijf open te houden en gegeven het niet overwegend publieke belang heeft de rechtsvorm van een besloten vennootschap voor het vastgoedbedrijf de voorkeur. De Provincie kan in deze vennootschap meer op afstand opereren, sturing vindt plaats via de aandeelhoudersrelatie. De inrichting van de governance kan een wat lichtere vorm krijgen in zoverre dat de directie de nodige bevoegdheden heeft, eventueel maar niet noodzakelijk onder het toezicht van een Raad van Commissarissen.

De vastgoedvennootschap moet in principe in staat zijn om in de dekking van de eigen exploitatiekosten én investeringen te voorzien. Ten aanzien van het huidige belang van de Provincie in NV/CV LDAVM¹⁰ zal worden onderzocht of onderbrenging ervan in het vastgoedbedrijf wenselijk en vanuit fiscaal perspectief mogelijk is.

¹⁰ LDAVM = NV Land Development Aviation Valley Maastricht (het bedrijvenpark dat bij de luchthaven in ontwikkeling is). De Provincie heeft reeds een 40% aandelenbelang in NV LDAVM. Daarnaast heeft de Provincie aan NV LDAVM een hypothecaire geldlening verstrekt ad. € 16 mln. Met de aankoop van de NV HBLM verwerft de Provincie nogmaals een 40% belang waardoor het totale belang van de Provincie in LDAVM 80% wordt.

b. Het luchthaveninfrastructuurbedrijf

De tweede ontvlechting betreft het ontkoppelen van de exploitatie van de luchthaven en de instandhouding en ontwikkeling van de luchthaveninfrastructuur. Daarmee wordt in de juridische structuur en governance tot uitdrukking gebracht dat conform de Europese denkwijze exploitatie van luchthavens een economische activiteit is én dat het investeren in het up-to-date houden van de luchthaveninfrastructuur vanwege zijn lange investeringshorizon en maatschappelijke opbrengsten een activiteit voor het publieke domein is. Tegenover deze overheidsinvesteringen in de infrastructuur kan, voor zover het niet investeringen in achterstallig onderhoud betreft, een concessievergoeding gevraagd worden.

Vanwege de overwegend publieke verantwoordelijkheid bij de infrastructuur van de luchthaven wil de Provincie maximale sturing hebben. Eigendom biedt daartoe de beste garantie. Vanwege het specifieke risicoprofiel wordt het eigendom van de luchthaveninfrastructuur ondergebracht in een besloten vennootschap met de Provincie Limburg als enig aandeelhouder.

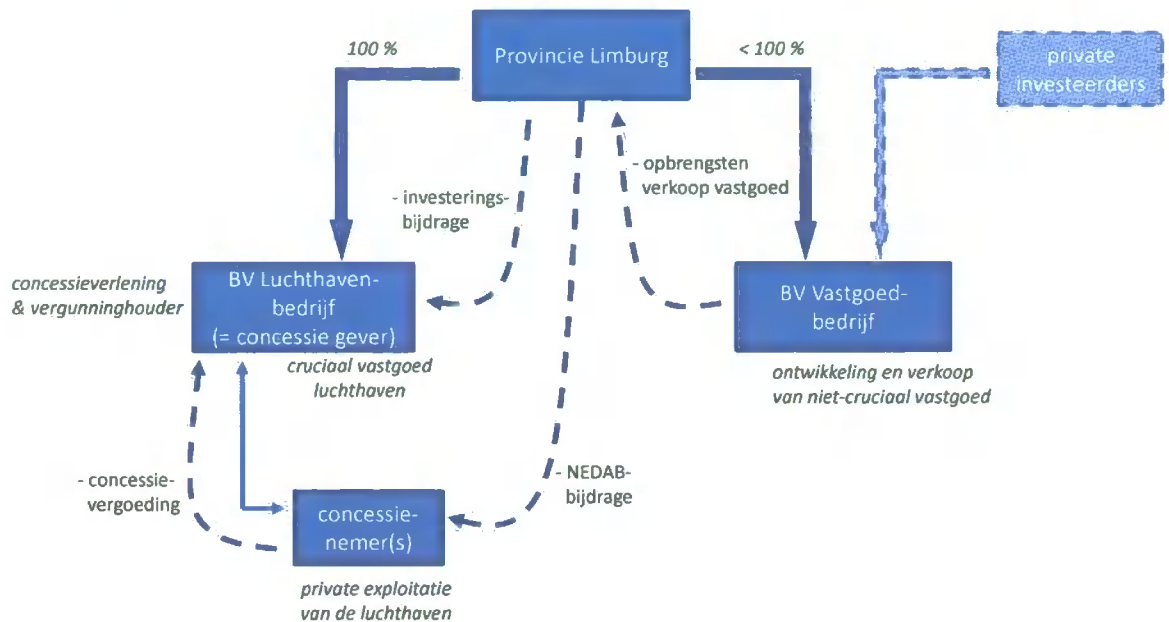
De vennootschap wordt verder ingericht in overeenstemming met het Uitvoeringskader "Sturing in samenwerking". De Provincie neemt een actieve aandeelhoudersrol op zich. Alle belangrijke besluiten van de directie moeten ter goedkeuring worden voorgelegd aan de aandeelhouder. De directeursrol zal na de ontvlechtingen en uitgifte van de concessie(s) voornamelijk zijn gericht op controle en beheer van de concessieovereenkomst en de daarin gemaakte resultaatafspraken.

Gezien de specifieke taak van de Raad van Commissarissen (RvC) en het feit dat de Provincie niet is toegerust om de werkgeversrol op zich te nemen, is het instellen van een RvC raadzaam. In het profiel wordt in ieder geval kennis op het gebied van luchthavens, vastgoed en financiën verankerd. Indien voor een RvC wordt gekozen, zal de rol van de commissarissen een enigszins beperkte zijn, uiteraard met respectering van de wettelijke kaders, en vooral gericht op ondersteuning en toetsing van de directie. Een en ander gezien de dominante rol van de Provincie als aandeelhouder in het luchthavenbedrijf.

c. De luchthavenexploitatie

De exploitatie van de luchthaven wordt via aanbesteding in concessie gegeven aan marktpartijen. De concessievoorwaarden maken effectieve sturing en optimale borging van het publieke belang van de Provincie mogelijk. De concessievoorwaarden zullen sterk kwaliteit- en resultaatgericht worden geformuleerd. De concessievergoeding biedt de Provincie verdere sturingsmogelijkheden om duurzaam redement, kwaliteit en groei te faciliteren; bijv. door de vergoeding te splitsen in een vast en een variabel gedeelte gekoppeld aan omzet en/of resultaat.

De ontvlechting is gevisualiseerd in figuur 2.



Na uw besluitvorming ten principale zal in overleg met experts op juridisch, notarieel en fiscaal gebied een transitieplan worden opgesteld en uitgerold om de juridische structuur na koop van de aandelen van NV HBLM (figuur 1) om te bouwen naar de juridische structuur na ontvlechtingen (figuur 2). In het transitieplan wordt tevens onderzocht of het tussenschuiven van een holdingvennootschap tussen de Provincie én de beide besloten vennootschappen raadzaam is.

Verantwoording afleggen

Bij verantwoording afleggen gaat het om: a) de verantwoording die de vennootschappen aan Gedeputeerde Staten (als aandeelhouder) moeten afleggen en b) de verantwoording die door Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten wordt afgelegd.

Ad a). De (voorgestelde) vennootschappen leggen verantwoording af aan de aandeelhouders door de jaarrekening en de bestemming van het resultaat in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders ter vaststelling voor te leggen. Daarnaast kunnen Gedeputeerde Staten bij het verantwoordingsproces gebruik maken van hun aandeelhoudersbevoegdheden zoals het recht op inlichtingen van het bestuur/commissarissen of het beoordelen van tussentijdse rapportages.

Ad b). Een keer per jaar leggen Gedeputeerde Staten verantwoording af over het gevoerde deelnemingenbeleid. GS doen dit middels de paragraaf Verbonden Partijen in het jaarverslag van de Provincie.

4) Concessie

De vierde en laatste stap in het voorkeurscenario betreft het verlenen van concessie aan een of meer marktpartijen voor de feitelijke exploitatie van de luchthaven. In principe zal dat via een openbare Europese aanbesteding gebeuren om tot een marktconforme prijsstelling te komen.

Het streven is om uiterlijk in het voorjaar 2015 daadwerkelijk te starten met de aanbestedingsprocedure. Bij het doorlopen van de aanbestedingsprocedure laat de Provincie zich ondersteunen door een 'Raad van Advies'. De gegadigden zullen onder meer worden getoetst op aspecten als expertise, middelen en conduite/reputatie zodat continuïteit en kwaliteit van de exploitatie in redelijkheid gewaarborgd zijn. Tevens zal nadrukkelijk de optie onderzocht worden waarbij de concessienemer als investeringspartner optreedt. Alleen partijen, die in voldoende mate kwalificeren, zullen worden toegelaten tot de finale fase van de aanbestedingsprocedure. In die fase zullen partijen een bieding doen op het concessiecontract dat in opdracht van de Provincie met ondersteuning van deskundigen is opgesteld. Dit contract regelt de voorwaarden die aan de exploitatie zullen zijn verbonden, maar ook de bijdragen vanuit de overheid. De concessionaris verkrijgt gedurende de looptijd van het contract (bijvoorbeeld 10 jaar of meer) het exclusieve recht tot exploitatie van de luchthaven.

De concessionaris(sen) exploiteert de luchthaven en gebruikt de luchthaveninfrastructuur conform de in het contract voorgeschreven normen. Hieronder valt onder meer maar niet uitsluitend:

- het waarborgen van een veilige exploitatie van de luchthaven,
- het faciliteren van passagiers, airlines en vliegtuigen op de luchthaven en
- het afhandelen van bagage en cargo.
- verder kan zijn vastgelegd dat de concessionaris zorg dient te dragen voor voldoende parkeergelegenheid.

Als de concessie eenmaal is verleend zal de toezichhoudende rol bij de directie van de BV Luchthavenbedrijf komen te liggen, waarbij de Provincie zich zal gedragen als actief aandeelhouder. De exploitatiekosten van de BV Luchthavenbedrijf als zodanig (directievoering) zijn beperkt en worden in principe gedekt uit de concessievergoeding.

4.3 *Vervolgtraject*

Om de voorkeursoptie met passagiers uit te werken en de exploitatie van de luchthaven via een concessie in de markt te zetten, moeten de volgende stappen worden gezet:

1. op basis van de 0-variant moet een sluitende businesscase gerealiseerd kunnen worden (zie analyses in Hoofdstuk 3). Dat betekent allereerst dat de intentieverklaringen die door directie en vakbonden én door de regio zijn afgegeven (zie hoofdstuk 2 en 3; totaalbedrag ca. € 11 miljoen) middels harde toezeggingen tot uitvoering worden gebracht. Tevens dient de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu er mee akkoord te gaan dat, gelet op de besluiten die door uw Staten worden genomen ten aanzien van de toekomst van MAA, de resterende rijksinvesteringsbijdrage ad ca. € 10 miljoen, op een goede manier besteed wordt (zie ook bijlage 1 paragraaf 5). De eerder gestelde termijn voor het realiseren van de luchtzijdige investeringen (1 oktober 2015) moet worden losgelaten.

Indien de genoemde intentieverklaringen niet worden nagekomen of de rijksbijdrage, die reeds in 2001 is toegekend, wordt teruggeëist, ontstaat er een nieuwe situatie waarbij ons College eventueel een nieuw voorstel omtrent de toekomst van MAA aan uw Staten zal richten.

2. aankoop van de aandelen NV HBLM (toestemming van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties / BZK nodig). Wij gaan er van uit de onder punt 1. genoemde stappen (formalisieren intenties en akkoord staatssecretaris) voor 1 juli 2014 gezet zijn en dat de aandelen van de NV HBLM per die datum gekocht worden. Indien dat onverhoopt nog niet is gebeurd dan zullen wij de maandelijkse NEDAB bijdrage continueren om te voorkomen dat MAA in liquiditeitsproblemen komt. Wij zullen uw Staten informeren over de stand van zaken en ons een oordeel vormen of wij een nieuw besluit aan PS over de toekomst van MAA moeten voorleggen;
3. reorganisatie van de luchthavenorganisatie door een nog aan te stellen (interim)manager;
4. aanpassing juridische structuur;
5. ontvlechting zoals in paragraaf 4.2 staat beschreven. Deze ontvlechting zal naar schatting 1 jaar in beslag nemen;
6. doen van noodzakelijke investeringen. Deels zal het subsidiëren aan de Europese Commissie ter goedkeuring moeten worden voorgelegd;
7. opstellen concessieovereenkomst;
8. openbare aanbesteding van de luchthavenexploitatie conform de concessieovereenkomst.

Indien uw Staten voor voorkeursoptie kiezen, dan zullen zoveel mogelijk stappen parallel uitgevoerd worden. Dat neemt niet weg dat het ca. 2 jaar zal vergen voordat de structuur zoals hierboven beschreven operationeel is en een nieuwe exploitant geselecteerd is (om en nabij juli 2016). In het voorjaar 2016 moet zijn voldaan aan de volgende voorwaarden:

1. er dient – op basis, van de sinds december 2009 van kracht zijnde nieuwe Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML) – voor MAA een nieuw luchthavenbesluit genomen te zijn door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu door omzetting van het huidige aanwijzingsbesluit. Dat betekent ook dat er een levensvatbare businesscase moet liggen;
2. de reorganisatie van het luchthavenbedrijf moet zijn doorgevoerd;
3. er moet minimaal een marktpartij zijn geselecteerd met kennis en ervaring op het gebied van exploiteren van (regionale) luchthavens;

Indien niet aan deze voorwaarden is voldaan, zal om de financiële risico's van de Provincie te beperken, de terugvaloptie in beeld komen: een luchthaven zonder reguliere passagiersvluchten waardoor de inzet van publieke middelen wordt teruggebracht en verdere personele besparingen gerealiseerd worden en ook de investeringen in de infrastructuur/terminal verminderd worden.

4.4 Kansen en risico's

De voorstellen die wij aan uw Staten voorleggen ten aanzien van het provinciale financiële commitment en de splitsing in publieke infrastructuur en exploitatie door marktpartijen komen overeen met de situatie bij de meeste luchthavens in Europa (zie bijlage 1, paragraaf 7).

Het voorgestelde traject houdt kansen en risico's in. De kansen komen tot uitdrukking in een voorspoedige toekomst van MAA, meer werkgelegenheid, investeringen en lagere bijdrage van de Provincie. De economische ontwikkelingen en de daarbij horende groei in het transport zullen in belangrijke mate de toekomst van MAA bepalen. De kansen zullen zich ook manifesteren indien andere partijen gaan bijdragen en/of investeren. LED en LIOF hebben inmiddels de intentie uitgesproken om op projectbasis bij te dragen aan MAA (zie bijlage 13).

De belangrijkste risico's zijn tegenvallende vervoersontwikkelingen, het traject dat doorlopen moet worden in verband met staatssteun, de toerekening van de kosten van de luchtverkeersleiding, de goedkeuring van de staatssecretaris voor de inzet van de in het verleden toegekende rijksmiddelen voor de luchtzijdige infrastructuur en de vraag of er binnen twee jaar een exploitant wordt geselecteerd. Zoals wij in voorliggende nota hebben verwoord, vinden wij het voor een duurzaam perspectief van MAA belangrijk dat de exploitatie van de luchthaven in handen van marktpartijen komt. Wij stellen een scenario voor waarbij wij, mede op basis van de kennis en ervaringen van onze adviseurs, er van uit gaan dat marktpartijen geïnteresseerd zijn in de exploitatie van de luchthaven. Om een marktpartij te kunnen interesseren in de exploitatie van de luchthaven moet sprake zijn van een structureel en substantieel commitment van de zijde van de Provincie. In de eerste plaats doordat de Provincie nadat zij eigenaar is geworden, de noodzakelijke (achterstallige) investeringen in de luchthaveninfrastructuur doet tot een bedrag van ruim € 15,5 miljoen. In de tweede plaats door de toezegging van de Provincie om de NEDAB-kosten over de periode tot en met juni 2024 voor in totaal € 30 miljoen te subsidiëren. Voor de uitbouwfase hebben PS de intentie uitgesproken € 15 miljoen voor uitbreidingsinvesteringen te reserveren. Investeringsaanvragen worden in de toekomst beoordeeld op basis van overlegde businesscases waarbij tevens de verkoopopbrengsten uit niet-cruciaal vastgoed zullen worden betrokken. Deze investeringen, zoals het aanleggen van een platform bij de nieuwe cargoloods, zal de Provincie pas plegen op basis van concrete businesscases en onder zakelijke condities.

Per saldo kunnen in de ontwikkeling van MAA twee fasen worden onderscheiden te weten de instandhoudingsfase en de uitbouwfase.

1. de instandhoudingsfase

Deze vangt aan direct nadat de Provincie eigenaar is geworden. Deze fase bestaat eruit dat de noodzakelijke investeringen worden gedaan om de luchthaven open te houden en exploitatie door marktpartijen mogelijk blijft. De instandhoudingsfase start per 1 juli 2014 en eindigt om en nabij juli 2016. Als op die datum nog geen exploitant is geselecteerd, zal de terugvaloptie (MAA zonder het reguliere passagiersvervoer) overwogen worden.

Wij achten het cruciaal dat er voor de bedrijven en werknemers die afhankelijk zijn van de luchthaven en voor potentiële investeerders er door uw Staten duidelijkheid wordt verstrekt over het provinciale commitment voor de komende 10 jaar. Dat neemt niet weg dat indien in juni 2016 geen exploitant is geselecteerd, alsdan bezien moet worden wat het toekomstig perspectief is waaronder de exploitatie van de luchthaven kan worden voortgezet (de zogenaamde terugvaloptie). Met de koop van de aandelen NV HBLM krijgt de Provincie onder andere 170 ha. luchthaventerrein in eigendom, een aantal opstallen, 40% van het (aandelen)kapitaal in LDAVM maar ook alle verplichtingen en verantwoordelijkheden die horen bij de rol van een aandeelhouder.

2. de uitbouwfase

Deze fase is erop gericht om de omzetgroei te realiseren die noodzakelijk is om structureel positieve kasstromen te realiseren (Ondernemingsplan MAA). De financiële inbreng van de Provincie in de uitbouw-fase bestaat net als in de instandhoudingsfase uit de bijdrage in de NEDAB-kosten en de kosten van noodzakelijk onderhoud aan de concessiehouder. In de uitbouwfase moet ruimte ontstaan voor (gedeeltelijke) doorbelasting aan de concessiehouder(s). Hoeveel en wanneer kan worden doorbelast is afhankelijk van de omzetgroei, die de exploitant weet te realiseren.

In de uitbouwfase komen investeringen om de omzetgroei van vooral vracht verder te versnellen in beginsel voor rekening en risico van de exploitant. Eventueel draagt de Provincie bij op basis van concrete businesscases en onder zakelijke condities. Voor de provinciale bijdrage kan geput worden uit verkoopopbrengsten uit niet-cruciaal vastgoed. Tevens kan via uw Staten beroep worden gedaan op de reservering ad € 15 miljoen. Deze middelen zijn nodig voor uitbreidingsinvesteringen zoals het uitbreiden en upgraden van de terminal of de aanleg van platforms. Naarmate de omzet toeneemt, groeit ook de ruimte voor doorbelasting van de Provinciale kosten in NEDAB en investeringen aan de concessiehouder(s).

Hoofdstuk 5. Financiën

De slagvaardigheid die gevraagd is in deze tijd heeft de afgelopen maanden geleid tot forse inzet van middelen langs de bestaande lijnen van het coalitieakkoord. Dit heeft erin geresulteerd dat naast onze reguliere middeleninzet een aanzienlijk deel van de intensiveringsmiddelen inmiddels zijn besteed en/of bestemd. Dit heeft tot gevolg dat voor de luchthaven MAA, die zonder meer als structuurversterkend kan worden aangemerkt, geen regulier budget en geen intensiveringsmiddelen meer beschikbaar zijn en dat de uitvoering van het project vraagt om inzet van een deel van de Immunisatiereserve. Het kader waarlangs deze onttrekking dient plaats te vinden is via de Voorjaarsnota aangevuld met Amendement A1 behorende bij die Voorjaarsnota en opgenomen in de financiële spelregels zoals weergegeven in de vastgestelde begroting 2014 (paragraaf 5.3).

Voor de periode tot en met 30 juni 2014 hebben uw Staten op 21 juni 2013 besloten om een NEDAB-subsidie te verstrekken van maximaal € 4,5 miljoen waarbij ruimte is gecreëerd om een aantal scenario's verder te onderzoeken en uit te werken. Het ondersteunen van MAA middels het verstrekken van NEDAB aan MAA van € 30 miljoen voor een periode van 10 jaren, vanaf 1 juli 2014 tot en met 30 juni 2024 is onontkoombaar en vindt plaats bij veel regionale luchthavens. Deze bijdrage kan geclassificeerd worden als categorie 1: "PS akkoord, inhoudelijk en financieel". De NEDAB bijdragen worden overigens uitsluitend verstrekt ter vergoeding van kosten welke rechtstreeks samenhangen met de activiteiten die behoren tot de handhaving van de openbare orde en veiligheid van de daarmee verbonden infrastructuur en zullen jaarlijks worden afgerekend. De BTW aspecten en risico's (verrekening mogelijkheden binnen MAA) dienen nog nader onderzocht te worden.

Deze NEDAB bijdrage kan aangemerkt worden als een structurele jaarlijkse terugkomende bijdrage, thans vast te leggen voor een periode van 10 jaar. Met het vaststellen van de Voorjaarsnota 2013 en het hierbij behorende Amendement A1 zijn de volgende spelregels toegevoegd: "de meerjarige begrotingsruimte mag belast worden met de jaarlasten van structuurversterkende projecten.

Indien onvoldoende bestaande middelen aanwezig zijn ter dekking van een structuurversterkend project vindt dekking plaats uit de Immunisatiereserve". Ons voorstel gaat derhalve uit van deze bestendige gedragslijn: in eerste instantie dekking van de structurele jaarlasten uit de meerjarige begrotingsruimte. Aangezien de begrotingsruimte in de jaren 2014 en 2015 geen ruimte meer biedt voor dekking van deze structurele lasten wordt uw Staten voorgesteld om voor deze beide jaren de NEDAB-kosten te dekken uit de Immunisatiereserve. Dit betreft een bedrag van in totaal € 8 miljoen.

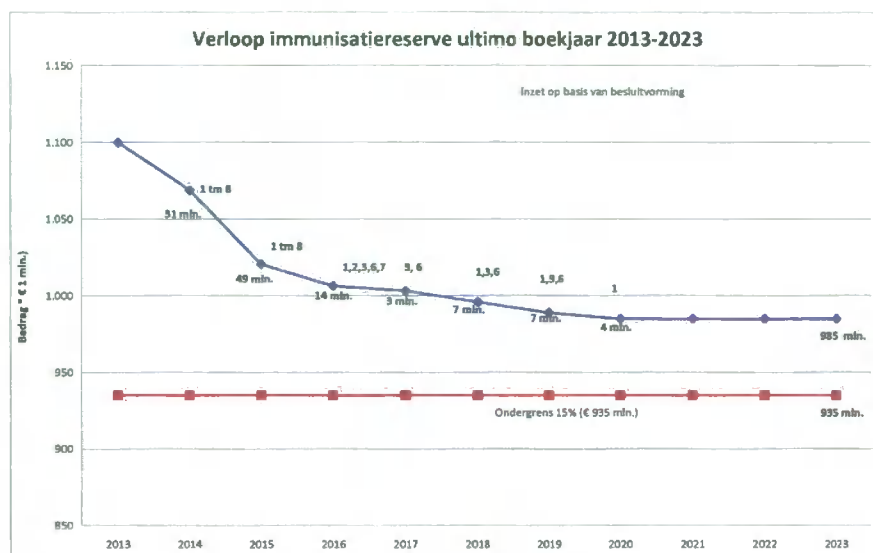
Uw Staten wordt voorgesteld om:

a. een bestemmingsreserve NEDAB ad € 30 miljoen te vormen ten behoeve van de vergoeding van NEDAB-kosten (10 jaar) conform bijgevoegd instellingsbesluit. De voeding van deze reserve vindt plaats middels een onttrekking aan de Immunisatiereserve ad € 8 miljoen (2014 en 2015), waarna opbouw van het restant ad € 22 miljoen in gelijke tranches plaatsvindt in 8 jaren ten laste van de reguliere begrotingsruimte, zijnde € 2,75 miljoen per jaar (2016-2023). De jaarlijkse werkelijke NEDAB-kosten zullen aan deze Bestemmingsreserve onttrokken kunnen worden tot en met 30 juni 2024.

B. Het verstrekken van een bijdrage aan MAA voor achterstallig onderhoud en investeringen van € 15.535.000,- die als niet revolverend kan worden aangemerkt. (categorie 1: "PS akkoord, inhoudelijk en financieel"). Deze is geclassificeerd als "niet revolverend mits aantoonbaar structuurversterkend en aantoonbaar maatschappelijk rendement opleveren". De Provincie mag deze verstrekking activeren (op de balans opnemen) als "bijdrage aan activa van derden". De geactiveerde "bijdrage aan activa van derden" wordt afgeschreven in 10 gelijke bedragen van ruim € 1,55 miljoen per jaar. De jaarlijkse afschrijving wordt ten laste van de reguliere begrotingsruimte gebracht.

C. een principebesluit te nemen voor de overige verwachte investeringen ad € 15 miljoen (categorie 4: "PS spreekt intentie uit, financieel wordt niets besloten"). Investeringsaanvragen worden in de toekomst beoordeeld op basis van overlegde businesscases waarbij verkoopopbrengsten uit niet-cruciaal vastgoed zullen worden betrokken.

In het Statenvoorstel structuurversterkende projecten, dat op 7 februari 2014 in uw Staten aan de orde is geweest, is het verloop van de immunisatiereserve weergegeven. In de onderstaande grafiek is dit verloop aangepast waarbij in 2014 en 2015 jaarlijks € 4 miljoen (NEDAB-kosten) ten laste van de reserve is gebracht (project 8).



De grafiek geeft een conservatief beeld van het verloop van de immunisatiereserve. Er is geen rekening gehouden met (rente)meevallers of opbrengsten uit projecten

6 Afweging van alternatieven en motivering gemaakte keuze

Een alternatief is de sluiting van MAA (scenario 1). Gelet op de sociaal-economische gevolgen van het sluitingsscenario in termen van verlies aan werkgelegenheid, bruto regionaal product en aantasting van de kwaliteit van het vestigingsklimaat, vormt dit scenario voor ons College geen optie.

7 Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

Na verwerving van de aandelen HLBM voor € 1 is sprake van een nieuwe provinciale deelneming. Rapportage over deze deelneming vindt plaats via de paragraaf Verbonden Partijen en in de begroting en de jaarrekening. De kaders met betrekking tot actief aandeelhouderschap, opgenomen in het Uitvoeringskader "Sturing in Samenwerking" zijn van toepassing.

8 Juridische aspecten – deregulering

Voorgesteld wordt om een bedrag van maximaal € 30 miljoen in de vorm van een bijdrage in de kosten van een Niet-Economische Diensten van Algemeen Belang (NEDAB) voor de periode 1 juli 2014 tot 1 juli 2024 toe te kennen aan MAA BV. De bijdrage zal uitsluitend worden verstrekt ter vergoeding van de kosten welke rechtstreeks samenhangen met de activiteiten die behoren tot de handhaving van de openbare orde en veiligheid en van de daarmee verbonden infrastructuur. Dit betreft activiteiten als politie, operationele beveiliging, maatregelen inzake brandveiligheid en openbare luchtverkeersbeveiliging. Doordat er sprake is van subsidiëring van niet-commerciële (en dus niet-economische) activiteiten is er geen sprake van staatssteun.

Aangezien er sprake is van een geruime periode waarin deze kosten reeds door MAA BV gedragen zijn, zal deels teruggekeken worden naar de kosten die in voorgaande jaren zijn gemaakt.

Aangezien er geen sprake is van staatssteun, is dit ook mogelijk. Wel zal een afwijking van de Algemene Subsidieverordening 2012 Provincie Limburg noodzakelijk zijn om de reeds gemaakte kosten subsidiabel te achten.

De investeringen zullen ter goedkeuring gemeld moeten worden bij de Europese Commissie. Tijdens die aanmeldingsprocedure mag het voornemen niet tot uitvoering gebracht worden totdat de Europese Commissie goedkeuring heeft verleend. De termijn waarbinnen een beslissing door de Europese Commissie wordt genomen bedraagt in de regel 6 tot 12 maanden. De meldingsprocedure zal zo snel mogelijk na besluitvorming door uw Staten opgestart worden.

De Europese Commissie heeft zeer recentelijk nieuwe richtsnoeren inzake steunverlening aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen bekendgemaakt. In die richtsnoeren heeft de Commissie voor het eerst maximumsteunpercentages vastgesteld (voor zover relevant voor MAA: max. 75% investeringssteun en 80% exploitatiesteun). Overige juridische aspecten (fiscaal-juridisch, vennootschapsrechtelijk, aanbestedingsrechtelijk etc.) worden geadresseerd bij de uitwerking van de ontvlechting en herinrichting van de nieuwe juridische structuur na besluitvorming van Provinciale Staten.

9 Verbindingslijnen en andere visies

In het Coalitieakkoord 2012-2015 is opgenomen dat de coalitiepartijen zich blijven inzetten voor de versterking van de positie van MAA als logistiek centrum voor luchtvracht en passagiersluchthaven voor zakelijk en transferverkeer. In de uitwerking zal aansluiting gezocht worden bij speerpunten in het economisch beleidsveld uit het coalitieakkoord. Meer in het bijzonder met de Limburg Agenda en de topsectoren logistiek, vrije tijdseconomie en de campussen (Chemelot Campus, Maastricht Health Campus). Van belang is tevens dat er afstemming plaatsvindt met het bestaande belang van de Provincie in de ontwikkeling van LDAVM (via het Provinciaal Grondbedrijf).

10 Verdere planning, procedure en uitvoering

Op basis van het besluit van Provinciale Staten zullen wij overgaan tot het aankopen van de aandelen van NV HBLM. Vervolgens zal herstructurering, ontvlechting en concessieverlening plaatsvinden conform hetgeen in voorliggende nota in paragraaf 4.2. is beschreven.

11 Periodieke informatie

Een keer per jaar leggen Gedeputeerde Staten verantwoording af over het gevoerde deelnemingenbeleid. GS doen dit middels de paragraaf Verbonden Partijen in het jaarverslag van de Provincie.

12 Evaluatie

Niet van toepassing.

13 Communicatie

Niet van toepassing.

14 Bijlagen ter inzage en/of meegezonden

Meegezonden:

- Bijlage 1: Acties sinds juni 2013
- Bijlage 2: Bevindingen Jansen & van der Meer (oktober 2013)
- Bijlage 3: Brief directie MAA en vakbonden (maart 2013)
- Bijlage 4: Samenvatting van het ondernemingsplan HBLM 2014/15-2018/19
- Bijlage 9: Het economisch en maatschappelijk belang van Maastricht Aachen Airport (Etil februari 2014)
- Bijlage 11: Brief intentie bijdrage regio
- Bijlage 12: Fiche uitvoeringskader MAA
- Bijlage 13: brieven van LED en LIOF

Vertrouwelijk ter inzage bij de Griffie:

- Bijlage 5: Ondernemingsplan 2014/15 – 2018/19 NV Holding Businesspark Luchthaven Maastricht (MAA, maart 2014)
- Bijlage 6: Maastricht Aachen Airport second opinion capex (Deerns, december 2013)
- Bijlage 7: Maastricht Aachen Airport, Analyse onderbouwing verkoop erfpacht en grond (Deloitte, december 2013)
- Bijlage 8: Wat krijgt de Provincie voor € 1 ?
- Bijlage 10: Maastricht Aachen Airport Financiële doorrekeningen (Deloitte, maart 2014)
- Bijlage 14: Memo kwartaalmeting per 31 december 2013 (Deloitte, maart 2014).



ONTWERPBESLUIT PROVINCIALE STATEN VAN LIMBURG

No: G-14-008

Provinciale Staten van Limburg;

gezien het voorstel van Gedeputeerde Staten van Limburg van 25 maart 2014;

besluiten:

1. Kennis te nemen van voorliggende nota.
2. In te stemmen met de keuze voor de voorkeursoptie (inclusief passagiers), scenario 4.
3. Ten aanzien van de overname van de aandelen NV HBLM voor €1,- alsmede ten aanzien van de oprichting van (twee of drie) vennootschappen welke zullen ontstaan ten gevolge van de ontvlechting en de diensgevolge herinrichting van de juridische structuur de volgende wensen en bedenkingen kenbaar te maken:
 -
 -
 -
4. Een bestemmingsreserve NEDAB ad € 30 miljoen te vormen ten behoeve van de vergoeding van NEDAB-kosten (zijnde de kosten voor Niet Economische Diensten van Algemeen Belang, zoals security en brandweer) voor de komende 10 jaar conform bijgevoegd instellingsbesluit. De voeding van deze reserve vindt plaats middels een onttrekking aan de Immunisatiereserve ad € 8 miljoen (2014 en 2015), waarna dekking van het restant ad € 22 miljoen in gelijke tranches plaatsvindt in 8 jaren ten laste van de reguliere begrotingsruimte, zijnde € 2,75 miljoen per jaar (2016-2023). De bijdrage is niet revolverend (categorie 1: "PS akkoord, inhoudelijk en financieel"). De jaarlijkse werkelijke NEDAB-kosten zullen aan deze bestemmingsreserve onttrokken kunnen worden tot en met 30 juni 2024.
5. Het verstrekken van een bijdrage aan MAA BV voor achterstallig onderhoud en investeringen van € 15.535.000 die als niet revolverend kan worden aangemerkt (categorie 1: "PS akkoord, inhoudelijk en financieel"). Deze verstrekking activeren als "bijdrage aan activa van derden". De geactiveerde "bijdrage aan activa van derden" afschrijven in 10 gelijke bedragen van € 1.553.500,- per jaar. De jaarlijkse afschrijving wordt ten laste van de reguliere begrotingsruimte gebracht. In verband met de nieuwe richtsnoeren inzake steunverlening aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen uit maart 2014, gaan wij bezien op welke wijze deze middelen staatssteunproof toegekend kunnen worden.

6. Een principebesluit te nemen voor de overige verwachte investeringen ad € 15 miljoen (categorie 4: "PS spreekt intentie uit, financieel wordt niets besloten"). Investeringsaanvragen worden in de toekomst beoordeeld op basis van overlegde businesscases waarbij tevens de verkoopopbrengsten uit niet-cruciaal vastgoed zullen worden betrokken.
7. GS op te dragen het daarheen te leiden dat de rijksinvesteringsbijdrage behouden blijft voor MAA en dat de intenties zoals die uitgesproken zijn in de brieven van de regio én MAA en de vakbonden geëffectueerd worden en geven opdracht tot afwikkeling van het vervolgproces (zoals beschreven in hoofdstuk 4, Paragraaf 4.3).
8. Kennis te nemen van het voornemen van Gedeputeerde Staten om, indien naar het oordeel van Gedeputeerde Staten de intenties in onvoldoende mate gerealiseerd zijn en/of de rijksinvesteringsbijdrage niet behouden blijft voor MAA, eventueel een nieuw voorstel omtrent de toekomst van MAA aan Provinciale Staten voor te leggen waarbij in ieder geval vooralsnog de maandelijkse bijdrage in de NEDAB-kosten ook na 1 juli 2014 wordt gecontinueerd.

Aldus vastgesteld door de Provinciale Staten van Limburg in hun vergadering van

voorzitter,

griffier,

Provinciale Staten van Limburg;

besluiten:

onderstaande investeringskredieten voor het jaar 2014
beschikbaar te stellen

Programma lijn	volg- nr.	Omschrijving investering	afschr. termijn	bedrag
101	27	Bijdrage MAA BV voor achterstallig onderhoud en investeringen, tranche 2014	10	4.700.000
101	28	Bijdrage MAA BV voor achterstallig onderhoud en investeringen, tranche 2015	10	2.400.000
101	29	Bijdrage MAA BV voor achterstallig onderhoud en investeringen, tranche 2016	10	3.000.000
101	30	Bijdrage MAA BV voor achterstallig onderhoud en investeringen, tranche 2017	10	2.700.000
101	31	Bijdrage MAA BV voor achterstallig onderhoud en investeringen, tranche 2018 e.v.	10	2.735.000
		totaal		15.535.000

Aldus besloten in de vergadering van Provinciale Staten van

Griffier, mevr. drs. J.J. Braam

Voorzitter, drs. Th.J.F.M. Bovens

Bijlage van G-14-008

Provinciale Staten van Limburg;
besluiten:
de lasten en baten van de begroting 2014 en bijhorende meerjarenraming 2015-2017 als volgt te wijzigen:

Provincie: Limburg
Dienstjaar: 2014
Nummer begrotingswijziging: 4

De toekomst van Maastricht Aachen Airport

€ x 1.000

Programma	Programmatlijn		Begroting 2014		Begroting 2015		Begroting 2016		Begroting 2017	
	Code	Omschrijving	lasten	baten	lasten	baten	lasten	baten	lasten	baten
Economie en concurrentiekracht	101	Investerings- en exportbevordering	4.000		4.470		4.710		5.010	
	102	Innovatiekracht en topsectoren								
	103	Limburg een sterk merk								
	104	Onderwijs en arbeidsmarkt								
Totaal programma 1			4.000	0	4.470	0	4.710	0	5.010	0
Fysiek beleid en mobiliteit	201	Regionaal openbaar vervoer								
	202	Limburgse woningmarkt								
	203	Ruimtelijke dynamiek en kwaliteit								
	204	Bereikbaarheid en mobiliteit								
	205	Hoogwaterbescherming langs de Maas								
	206	Water								
	207	Energie en duurzaamheid								
	208	Natuur en landschap								
	209	Platteland								
Totaal programma 2			0	0	0	0	0	0	0	0
Cultuur, Leefbaarheid en Zorg	301	Leefbaarheid								
	302	Gezondheid en Zorg								
	303	Jeugdzorg								
	304	Sport								
	305	Cultuur								
Totaal programma 3			0	0	0	0	0	0	0	0
Bestuur en Financiën	401	Bestuur								
	402	Financiën								
	403	Bedrijfsvoering								
		Provinciale Staten en Griffie								
Totaal programma 4			0	0	0	0	0	0	0	0
Geraamd resultaat vóór bestemming			4.000	0	4.470	0	4.710	0	5.010	0
Mutatie reserves										
Immunisatiereserve				4.000		4.000				
Bestemmingsreserve NEDAB luchthaven MAA			4.000	4.000	4.000	4.000	2.750	4.000	2.750	4.000
Saldo mutatie reserves			4.000	8.000	4.000	8.000	2.750	4.000	2.750	4.000
			8.000	8.000	8.470	8.000	7.460	4.000	7.760	4.000
Geraamd resultaat na bestemming			0		-470		-3.480		-3.760	

Aldus vastgesteld door Provinciale Staten van Limburg in de vergadering van

Griffier, mevr. Drs. J.J. Braam

Voorzitter, drs. Th.J.F.M. Bovens

Bijlage instellingsbesluit reserve

No: G-14-008

Naam reserve	Bestemmingsreserve NEDAB luchthaven MAA
Instellingsdatum PS-besluit	16-5-2014 G-??????
Doel van de reserve	De reserve is bedoeld voor de dekking van de jaarlijkse kosten van Niet Economische Diensten van Algemeen Belang (b.v. security en brandweer) van de luchthaven Maastricht Aachen Airport.
Voedingsplan	De reserve wordt in 2014 en 2015 gevoed door een onttrekking uit de Immunisatiereserve van € 4,0 mln. per jaar. In de jaren 2016 tot en met 2023 wordt ten laste van de meerjarige begrotingsresultaten jaarlijks een bedrag van € 2,75 mln. aan de reserve toegevoegd. Het totaal van de stortingsbedragen komt hiermee op € 30, 0 mln.
Bestedingsplan	De reserve wordt jaarlijks aangesproken voor de werkelijke kosten van Niet Economische Diensten van Algemeen Belang (b.v. security en brandweer) van de luchthaven Maastricht Aachen Airport. Tot uiterlijk 30 juni 2024 kan de reserve worden aangesproken.
Maximum omvang	€ 30,0 mln.
Rentetoevoeging	Nee.

Aldus besloten in de vergadering van Provinciale Staten van

Griffier, mevr. drs. J.J. Braam

Voorzitter, drs. Th.J.F.M. Bovens

ACTIES SINDS JUNI 2013

In voorliggende bijlage staat beschreven welke acties sinds het Statenbesluit in juni 2013 zijn ondernomen. Achtereenvolgens komt aan de orde:

1. Uitgangspunten Herstructureringsovereenkomst
2. Overeenkomst tot aandelenoverdracht
3. Overdracht aandelen NV ALTMAA
4. Subsidietoekenning en cashmanagement
5. Investerings- en herstelplan
6. Marktoriëntatie
7. Staatsteunaspecten
8. Luchthavenbesluit
9. Luchtverkeersleiding
10. Luchthaventerrein en bedrijventerrein
11. Rapport Noordelijke Rekenkamer
12. Beantwoording vragen SP

1. *Uitgangspunten Herstructureringsovereenkomst*

In juni 2013 is door de diverse betrokken partijen een Uitgangspunten Herstructureringsovereenkomst gesloten. Hoofduitgangspunten in deze overeenkomsten zijn: beginselbereidheid van de Provincie gedurende 1 jaar (transitiefase) een maximale bijdrage van € 4,5 mln. te verstrekken, geclausuleerd en gefaseerd, ter compensatie van NEDAB-kosten. Voorwaarden waaronder worden nader beschreven in de overeenkomst en zijn gericht op een duurzame exploitatie van de luchthaven op langere termijn en betreffen in hoofdzaak de navolgende:

- verplichting tot aanstellen van interim-management met de verplichting tot het opstellen van een businessplan voor de periode 1 november 2013 tot 1 oktober 2015, een en ander ter goedkeuring van Provincie, waarbij de nadruk dient te liggen op herstructurering van het luchthavenbedrijf (verhogen van de opbrengsten, verlagen van de kosten evenals een doorkijk naar toekomst);
- doelstelling van alle partijen is een duurzame exploitatie van de luchthaven; in de transitiefase dienen diverse scenario's uitgewerkt te worden;
- onherroepelijk aanbod van het consortium Omniport Dura Vermeer (OMDV) tot overdracht van haar aandelen of aandelen HBLM voor € 1; nadere voorwaarden zijn vastgelegd in aanvullende overeenkomst betreffende aandelenoverdracht (zie volgende paragraaf 'Overeenkomst tot aandelenoverdracht');
- acties aangaande aanvraag nieuw Luchthavenbesluit;
- maximale inspanning om bestaande overeenkomsten aangaande investeringsbijdrage en herstelplan na te komen en zo veel mogelijk invulling aan te geven. Eveneens overleg aanhangig maken met het Rijk, om te komen tot verlenging van deze overeenkomsten.

2. *Overeenkomst tot aandelenoverdracht*

Overeenstemming over de overeenkomst tot aandelenoverdracht is voor de Provincie een voorwaarde geweest voor het verstrekken van de NEDAB-bijdrage in de afgelopen maanden. Voor de Provincie is bovendien van belang dat Omniport vooralsnog als aandeelhouder bereid is om toe te zien op de directie en de verantwoordelijkheden te dragen die passen bij de rol van aandeelhouder.

Op 30 oktober 2013 is een Overeenkomst tot aandelenoverdracht getekend. In deze overeenkomst is het onherroepelijk aanbod tot aandelenoverdracht zoals verwoord in de Uitgangspunten

Herstructureringsovereenkomst nader uitgewerkt. Belangrijkste onderdelen van deze overeenkomst zijn:

- onherroepelijk aanbod tot overdracht van de aandelen van de vennootschappen OMDV BV en/of HBLM BV aan de Provincie of een door deze aan te wijzen derde partij, voor het bedrag van €1. Ingeval van dit aanbod gebruik gemaakt wordt door de Provincie zal de Provincie gehouden zijn de aandeelhouders en directie van OMDV/HBLM op het moment van de aandelenoverdracht te kwijten voor aanspraken van derden, garanties, zekerheden, vrijwaringen en/of schadeloosstellingen, een en ander met uitzondering van frauduleuze gedragingen van directie en aandeelhouders. Ook mogelijke fiscale gevolgen direct verbonden aan de overdracht van de aandelen (btw, overdrachtsbelasting) zijn voor rekening van de nieuwe aandeelhouder, zijnde de Provincie of de door deze aangewezen derde partij;
- (de aandeelhouders van) OMDV word(en)t gevrijwaard van aanspraken van NV ALTMAA voortvloeiend uit de in 2004 gesloten Koop- Verkoopovereenkomst. Uit dien hoofde zal NV ALTMAA de overeenkomst mede ondertekenen;
- de Provincie verklaart dat zij de directie en de aandeelhouders van OHL en OMDV niet zal aanspreken vanwege het gevoerde management en exploitatie van HBLM BV en MAA BV en/of haar dochtervennootschappen voorafgaand aan de aandelenoverdracht voor wat betreft de nakoming van verplichtingen en/of aanspraken voortvloeiend uit de Koop-Verkoopovereenkomst, Subsidieovereenkomst en aanvullingen daarop evenals het Herstelplan, een en ander ook weer tenzij sprake is van frauduleus handelen van directie en/of aandeelhouders.

3. Overdracht aandelen NV ALTMAA

In 2004 is MAA verkocht aan OMDV. In de Algemene vergadering van Aandeelhouders van NV Luchthaven Maastricht op 8 juli 2005 is ingestemd met de statutenwijziging van NV Luchthaven Maastricht en de naamswijziging in NV ALTMAA. NV ALTMAA is de eigenaar van het luchtvaartterrein en beheerder van het erfpachtcontract dat voor 75 jaar afgesloten is met MAA BV. Hierop volgend is door deze vergadering akkoord gegaan met de overname van de directievoering van NV ALTMAA door de Provincie Limburg. De aandeelhouders van NV ALTMAA zijn de voormalige aandeelhouders van NV Luchthaven Maastricht: het Rijk, LIOF, de Provincie, de Gemeenten Beek, Brunssum, Echt-Susteren, Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittern, Heerlen, Kerkrade, Landgraaf, Maastricht, Meerssen, Nuth, Schinnen, Simpelveld, Sittard-Geleen, Stein, Vaals, Valkenburg a/d Geul, Voerendaal en de Kamer van Koophandel.

Bij de vorming van NV ALTMAA is er van uitgegaan dat de Provincie Limburg, zodra aan alle verplichtingen uit hoofde van de verkoopovereenkomst van de luchthaven voldaan is, de aandelen om niet van de overige aandeelhouders zou overnemen en het beheer van het erfpachtcontract, dat loopt tot en met 2077 zou voortzetten. Aan alle voorwaarden is voldaan zodat tot afhandeling van de aandelenoverdracht overgegaan kon worden. In dat kader is op 6 november 2013 door de Algemene vergadering van Aandeelhouders van NV ALTMAA besloten de aandelen om niet over te dragen aan de Provincie. De formele notariële overdracht van deze aandelen vindt momenteel plaats. Door deze aandelenoverdracht zal de Provincie enig aandeelhouder worden van de vennootschap welke juridisch eigenaar is van het hele luchtvaartterrein (circa 170 ha).

Het was aanvankelijk de bedoeling om de juridische entiteit NV ALTMAA te liquideren na de aandelenoverdracht naar de Provincie. In het kader van de voorliggende besluitvorming rondom de luchthaven en het daarin te doorlopen herstructureringstraject, wordt vooralsnog voorgesteld om deze vennootschap in stand te laten en daar waar nodig en/of nuttig te gebruiken voor de herstructurering.

Op 6 november 2013 is tevens door de aandeelhouders een besluit genomen aangaande het in de vennootschap aanwezige batig saldo. Een aantal aandeelhouders, waaronder de Provincie, heeft besloten het bedrag waar zij als aandeelhouder recht op zouden hebben in de vennootschap te laten ter bijdrage aan het veiligstellen van een duurzame toekomst voor de luchthaven. Dat geldt voor alle gemeenten met dien verstande dat één gemeente nog een definitieve beslissing moet nemen.

Het Ministerie van Financiën en LIOF hebben besloten om hun aandeel in het resterende batig saldo van NV ALTMAA te laten uitkeren bij de overdracht van de aandelen. LIOF heeft aangegeven dat hun aandeel mogelijk wel op projectbasis aangewend kan worden voor de luchthaven en heeft dit inmiddels per brief aan de Provincie bevestigd (zie bijlage 13). Voor de Provincie Limburg gaat het per 31 december 2012 om een bedrag ter hoogte van € 848.976.

Zodra de notariële levering van de aandelen heeft plaatsgevonden is de Provincie enig aandeelhouder en neemt de slagvaardigheid in de besluitvorming van NV ALTMAA toe omdat noodzakelijke besluiten sneller genomen kunnen worden.

4. *Subsidietoekenning en cashmanagement*

Uw Staten hebben in juni 2013 besloten om een bedrag van maximaal € 4,5 miljoen in de vorm van een bijdrage in de kosten van Niet-Economische Diensten van Algemeen Belang (NEDAB) voor de periode 1 juli 2013 tot 1 juli 2014 toe te kennen aan MAA BV om zodoende de transitieperiode mogelijk te maken. In de PS-nota staat het volgende vermeld: "Aangezien er sprake is van een geruime periode waarin deze kosten al door MAA BV gedragen zijn, zal deels teruggekeken worden naar de kosten die in voorgaande jaren zijn gemaakt. Aangezien er geen sprake is van staatssteun, is dit ook mogelijk. Wel zal een afwijking van de Algemene Subsidieverordening 2012 Provincie Limburg noodzakelijk zijn om de al gemaakte kosten subsidiabel te achten". Omdat het een bijdrage in de kosten van niet-economische activiteiten betreft, zijn de staatssteunregels niet hierop van toepassing. Middels daartoe opgestelde accountantsverklaringen heeft de Provincie kunnen vaststellen welke kosten hieronder vallen en tot welk bedrag deze kosten belopen.

Wij hebben de maandelijkse bijdrage aan in de NEDAB-kosten vanaf 1 juli 2013 aan MAA BV gekoppeld aan de NEDAB-kosten vanaf de jaren 2008/2009. Zodoende hebben wij de komende jaren voldoende ruimte om middels de bijdrage in NEDAB-kosten uit het verleden de exploitatietekorten te neutraliseren zonder dat sprake is van staatssteun.

In het licht van de subsidietoekenning van € 4,5 miljoen aan MAA analyseert Deloitte per kwartaal de gerealiseerde cijfers en vergelijkt deze met de prognose, die de basis vormde voor het ter beschikking stellen van de subsidie door PS op 21 juni 2013. Daarnaast maakt Deloitte inzichtelijk in hoeverre de realisatie afwijkt van de prognose en maken ze een vooruitblik naar 30 juni 2014. Aanvullend op de werkzaamheden van Deloitte wordt maandelijks door MAA een voortgangsbericht aan de Provincie voorgelegd en ambtelijk besproken.

In de laatste kwartaalmeting die door Deloitte heeft plaatsgevonden is een doorkijk gemaakt tot 1 juli 2014. De bevindingen luiden samenvattend dat de kasstromen tot en met februari 2014 grofweg verlopen conform de inschattingen van juni 2013 en dat de bijgestelde prognoses tot 1 juli 2014 laten zien dat, met de bijdrage van de Provincie, geen negatief kassaldo zal ontstaan. De kwartaalmeting per 31 december 2013, met doorkijk naar juli 2014 ligt vertrouwelijk ter inzage bij de Griffie (bijlage 14 bij het Statenvoorstel).

5. Investerings- en herstelplan

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. 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 € 42,9 miljoen ontvangen in verband met de beëindiging van de subsidierelaties met de Provincie en de Staat en € 2,5 miljoen in verband met maatregelen in het kader van Externe Veiligheid. Van dit totale bedrag van € 45,4 miljoen is circa € 10,5 miljoen van de Provincie afkomstig.

Vóór 1 oktober 2015 dient er nog circa € 13,45 miljoen geïnvesteerd te worden aan afgesproken luchtzijdige investeringen. Het provinciale deel hierin bedraagt circa € 3,35 miljoen. Op basis van een in juni 2013 van MAA ontvangen voortgangsrapportage waren de resterende opbrengsten in het kader van het herstelplan, gebaseerd op beschikbare taxaties, geraamd op € 9,2 miljoen euro. In dit herstelplan waren niet opgenomen de oude vrachtloods en het 40% aandeel van de luchthaven in het bedrijventerrein Aviation Valley. Er van uitgaande dat de waarde van het 40% aandeel in het bedrijventerrein ca. € 5 miljoen bedraagt en de (grond)waarde van de oude vrachtloods er ook nog niet bij was opgeteld, kon op dat moment geconcludeerd worden, dat er voldoende middelen beschikbaar zouden kunnen komen om te voldoen aan de verplichtingen in het kader van de investerings-overeenkomst. De uitkomst van de werkzaamheden van de heren Jansen en van der Meer in september 2013 onderschreven dit beeld.

De raming van de opbrengst van het vastgoed hebben wij aan een second opinion laten onderwerpen door Deloitte Real Estate. Deze komen tot de conclusie dat de verkoop van dit niet cruciaal onroerend goed (inclusief de genoemde waardering van het aandeel in Aviation Valley) kan leiden tot een opbrengst van € 8,1 - € 9,4 miljoen. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de verkoop van deze oude loods met de potentie tot herontwikkeling (22.000 m² zichtlocatie langs A2) als PM-post gewaardeerd is in de genoemde cijfers.

Inmiddels heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu per brief aangegeven dat zij instemmen met het opvoeren van de huursom, die door MAA betaald wordt voor de nieuwe vrachtloods, ten laste van de nog openstaande investeringsverplichting. Dit heeft tot gevolg dat de werkelijk openstaande investeringsverplichting van MAA op dit moment nog circa € 13 miljoen bedraagt en jaarlijks ten gevolge van huurbetalingen met circa € 600.000 daalt. Als dit bedrag op dit moment wordt afgezet tegen de mogelijke opbrengstwaarde van het verkoopbare niet cruciale vastgoed en een waarde toekennen aan de A2-ontwikkelingslocatie van de oude vrachtloods, dan is niet met zekerheid te zeggen of het herstelplan voldoende zal opleveren om aan de openstaande investeringsverplichtingen te kunnen voldoen.

De portefeuillehouder heeft op 20 november 2013 overleg gevoerd met de directeur Luchtvaart van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Op 15 januari 2014 heeft overleg plaatsgevonden tussen de portefeuillehouder en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu, waarbij de stand van zaken is besproken en het vervolgtraject (onder t.a.v. het luchthavenbesluit, zie paragraaf 8). Ten aanzien van de investeringsbijdrage stelt het Ministerie zich op het standpunt dat MAA BV nog steeds de partij is waar men een overeenkomst mee heeft afgesloten en dat MAA deze overeenkomst dient na te leven. Op het moment dat de Provincie de aandelen van de luchthaven 100% in handen heeft en er een goed plan ligt voor een duurzame toekomst van de luchthaven is het Ministerie bereid om vanuit de nieuwe situatie naar de gemaakte afspraken te kijken.

In de brief die de Staatssecretaris Mansveld op 25 oktober 2013 aan de portefeuillehouder heeft geschreven, is dit ook al aangegeven middels de volgende passage: *“Gezien de provinciale subsidie en de recente bevestiging die ik van de luchthaven heb ontvangen dat hiermee de continuïteit van de luchthaven voor het komende jaar geborgd is, zie ik op dit moment geen aanleiding om over te gaan tot terugvordering van de resterende rijksinvesteringsbijdrage. Zolang de continuïteit van de luchthaven geborgd is acht ik voldoende waarborgen aanwezig dat het rijksgeld op een goede manier wordt besteed en het provinciale traject voortvarend wordt opgepakt.”*

Overigens zullen, indien uw Staten besluiten om de aandelen van de luchthaven over te nemen, de achterstallige investeringen die gepleegd moeten worden op de luchthaven ruim voldoende zijn om de in de investeringsovereenkomst gemaakte afspraken na te komen. Deze investeringen maken immers deel uit van het investeringsplan dat met de luchthaven is overeengekomen. Alleen de gestelde termijn (oktober 2015) zal niet gehaald worden. De middelen voor deze investeringen kunnen (op termijn), zoals hierboven aangegeven vrijvallen uit het zogenaamde Herstelplan. Dit neemt niet weg dat wij, indien u besluit tot overname van de aandelen, het Ministerie van Infrastructuur en Milieu zullen verzoeken om de geldende termijn, voor het uitvoeren van de investeringen, met minimaal 5 jaar op te rekken.

6. Marktorientatie.

In de afgelopen maanden is ook gezien of er partijen geïnteresseerd zijn om in de luchthaven te investeren. De huidige aandeelhouders van de luchthaven zijn niet bereid om verder te investeren. Uit consultatiefase van de heren Jansen en van der Meer (bijlage 2) blijkt dat er de komende jaren geen private investeerders zijn voor een verlieslatende luchthaven waar bovendien nog veel achterstallig onderhoud is. Voor de exploitatie van MAA zijn volgens de adviseurs wel marktpartijen te vinden (zie ook Hoofdstuk 1 PS-nota). De concessievoorwaarden bepalen in hoeverre op korte termijn private exploitanten te vinden zijn.

Omliggende vliegvelden hebben baat bij het sluiten of marginaliseren van MAA. Zowel op vracht- als op passagiersvervoer concurreren de luchthavens met elkaar op het gebied van prijs en kwaliteit. De vaste kosten voor luchthavens zijn hoog en moeten gedekt worden door volume te creëren. De omvang van de markt voor vracht en passagiers is voor de luchthavens slechts in beperkte mate te beïnvloeden. Samenwerking of marktsegmentatie biedt nauwelijks voordelen zowel aan de opbrengstenkant als aan de kostenkant. Dat neemt niet weg dat in de afgelopen maanden contacten zijn gelegd met andere luchthavens die op termijn waardevol kunnen zijn indien voor MAA een nieuwe toekomst is gecreëerd die voor marktpartijen perspectief biedt. Tevens zijn gesprekken gevoerd met (potentiele) klanten van MAA. Uit deze gesprekken kwam naar voren dat MAA met name op vrachtgebied kwaliteit biedt en als een kansrijke luchthaven wordt gezien. Ook is aangegeven dat het besluit van de Provincie dat leidt tot een duurzame toekomst een randvoorwaarde is om te investeren en zaken te doen op MAA.

Daarnaast is een aantal malen met de bedrijven op de Maastricht Maintenance Boulevard gesproken. Deze bedrijven zijn voornemens substantieel te investeren (zie paragraaf 10) maar niet rechtstreeks in de luchthaven MAA.

In februari 2014 heeft overleg plaatsgevonden tussen portefeuillehouder en de vakbonden De Unie en Abvakabo.

Indien de betrokkenheid van overheden aan andere regionale luchthavens in ogenschouw wordt genomen en de mogelijkheden voor luchthavens om op eigen benen te staan, dan ontstaat het volgende beeld. Uit het recente rapport van de Noordelijke Rekenkamer over Groningen Airport Eelde:

(GAE) blijkt dat sinds de oprichting van in 1955 de provincies Groningen en Drenthe financieel en als aandeelhouders betrokken zijn bij de luchthaven. Afhankelijk van het groeiscenario dat zich zal gaan voordoen, wordt een break-even op zijn vroegst in 2025 verwacht. Tot die tijd zullen de exploitatieverliezen aangevuld moeten worden door de aandeelhouders (provincies Groningen en Drenthe en omliggende gemeenten).

Begin oktober 2013 kwam het nieuws naar buiten dat de Schotse overheid in gesprek is met Glasgow Prestwick Airport om de luchthaven over te nemen omdat de onderhandelingen met potentiële kopers waren mislukt. Het behoud van de circa 1400 arbeidsplaatsen en de ontsluiting van het gebied is voor de Schotse overheid de reden om tot overname van de luchthaven over te gaan.

De aandeelhouders van vliegveld Teuge (gemeenten Deventer, Voorste, Apeldoorn en Zutphen), hebben in 2013 laten onderzoeken of verzelfstandiging van Teuge een optie was. In december 2013 is duidelijk geworden dat onder private partijen geen concrete belangstelling voor het vliegveld is.

Uit cijfers van de Airports Council International Europe blijkt dat we in Europa, verdeeld over 46 landen, 404 luchthavens hebben, 78% hiervan is in publieke handen, 13 % is in publiek/private handen en 9% in private handen¹. De kapitaallasten bedragen in Europa gemiddeld 31 % van de kosten bij luchthavens, daarnaast hebben vooral regionale luchthavens te maken met disproportionele kosten voor veiligheid/security. Van de luchthavens in Europa met minder dan 1 miljoen passagiers is 76% verliesgevend, met behulp van onder meer subsidies wordt dit percentage teruggebracht naar 53%.

Voor subsidiëring van ons omringende luchthavens zie tabel. Hieruit kan afgeleid worden dat zonder overheidssteun voor regionale luchthavens nauwelijks een duurzame toekomst is weggelegd. Ter vergelijking MAA had in 2013/14 410.000 passagiers en 75.000 ton vracht.

Luchthaven	Passagiers in 2011 (mln.)	Vracht in 2011 (kton)	Exploitatiesteun overheid in 2011 (mln. Euro)	Investeringssteun overheid (mln. Euro)	Resultaat in 2011 (mln. Euro)
Charleroi	5,9	-	30,3 (1)	206 (2003-2009) (1)	10,5
Luik	0,309	674	27,0	280 (2003-2009) (1)	2,7
Oostende	0,233	57,3	4,9	2,9 (jaarlijks)	0,361
Antwerpen	0,166	4,2	2,3 (1)	2,3 (jaarlijks)	-0,462 (2)
Eindhoven	2,6	-	Voordeel burgermedegebruik infrastructuur, brandweer e.d.		7,2
Weeze	2,4	-	34,3 (Schuld opgebouwd bij overheid in periode 2003-2011, schuld deels omgezet in aandelen)		0,367

(1) Concurrentiepositie luchthaven Zaventem versus luchthavens Charleroi en Luik; Vlaamse Luchthavencommissie

(2) 2010

¹ "The ownership of Europe's airports 2010", Airports Council International Europe

7. Staatssteunaspecten

Zoals in de PS-nota in scenario 4 staat beschreven, wordt voorgesteld om zowel een bijdrage in de NEDAB-kosten te leveren alsook in de luchthaveninfrastructuur te investeren. Dat levert in relatie tot staatssteun het volgende beeld op:

- **NEDAB**

Deze bijdrage wordt uitsluitend verstrekt ter vergoeding van kosten welke rechtstreeks samenhangen met de activiteiten die behoren tot de handhaving van de openbare orde en veiligheid en van de daarmee verbonden infrastructuur. Dit betreft activiteiten als politie, operationele beveiliging, maatregelen inzake brandveiligheid en openbare luchtverkeersbeveiliging. Doordat er sprake is bekostiging van niet-economische activiteiten, is er ook geen sprake van staatssteun. Dit veronderstelt wel dat de vergoeding van de Provincie de daadwerkelijke kosten niet overstijgt. Daartoe zal jaarlijks achteraf de hoogte van de werkelijk gemaakte kosten worden vastgesteld, wat mogelijk tot aanpassing van de bekostiging kan leiden.

- **Investerings**

Sinds een uitspraak van het Hof van Justitie van eind 2012 wordt een overheidsbijdrage voor de aanleg van openbare infrastructuur als staatssteun aangemerkt wanneer die infrastructuur op economische basis geëxploiteerd kan worden. In maart 2014 heeft de Europese Commissie nieuwe richtsnoeren inzake steun voor luchthavens en luchtvaartmaatschappijen vastgesteld waarin (voor het eerst) maximale steunpercentages zijn opgenomen. Dat betekent dat de hierboven genoemde investeringsvoornemens ter goedkeuring gemeld moeten worden bij de Europese Commissie. Tijdens die aanmeldingsprocedure mag het voornemen niet tot uitvoering gebracht worden totdat de Europese Commissie goedkeuring heeft verleend. De termijn waarbinnen een beslissing door de Europese Commissie wordt genomen bedraagt in de regel 6 tot 12 maanden. De meldingsprocedure zal zo snel mogelijk opgestart worden.

8. Luchthavenbesluit

Op grond van de wet Regelgeving voor burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) die op 1 november 2009 in werking is getreden, dienen nieuwe luchthavenbesluiten te worden genomen voor luchthavens die momenteel een aanwijzingsbesluit hebben, zoals MAA. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is het bevoegde gezag voor het luchthavenbesluit van MAA.

Om er voor te zorgen dat zo spoedig mogelijk na inwerkingtreding van de wet RBML het nieuwe stelsel van bepalingen voor luchthavens van toepassing wordt, zijn in de wet zogenaamde omzettingsregelingen voorzien. Een omzettingsregeling is een soort overgangsbesluit tussen het huidige aanwijzingsbesluit en het toekomstige luchthavenbesluit. Zodra de omzettingsregeling in werking treedt, vervalt het aanwijzingsbesluit. MAA is op 1 januari 2014 onder het nieuwe wettelijk kader gebracht middels deze omzettingsregeling. De gebruiksbepalingen zijn 1 op 1 vanuit het aanwijzingsbesluit omgezet.

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft aangegeven dat het van belang is op korte termijn helderheid te krijgen over de toekomst van de luchthaven in verband met het te nemen luchthavenbesluit. Een luchthavenbesluit vereist immers ter onderbouwing een duurzaam toekomstplan met een passende businesscase. Zodra deze onderbouwing door de exploitant te geven is, bijvoorbeeld in de vorm van het ondernemingsplan MAA dat vertrouwelijk ter inzage ligt, kunnen er verdere stappen worden genomen in de luchthavenbesluitprocedure. In het overleg met het ministerie is aangegeven dat wij deze helderheid verwachten te kunnen geven op het moment dat Provinciale

Staten een besluit hebben genomen over de toekomst van MAA.

Het ondernemingsplan van MAA aangevuld met het besluit van Provinciale Staten moet het Ministerie van Infrastructuur en Milieu voldoende zekerheid bieden ten aanzien van de toekomst van MAA, om een luchthavenbesluit te kunnen nemen.

9. Luchtverkeersleiding

In de brief van 5 juli 2013 aan de Tweede Kamer heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu nieuw beleid aangekondigd met betrekking tot het heffingenbeleid voor plaatselijke luchtverkeersdienstverlening.

De beleidswijziging houdt in dat de Staatssecretaris de huidige bekostigingssystematiek wil loslaten, welke uitgaat van omslag van alle kosten voor de luchtverkeersdienstverlening op alle burgerluchthavens middels een uniform tarief voor alle gebruikers van deze luchthavens; het zogenaamde One Group of Airport systeem (OGA). Dit om te komen tot een kostendekkende luchtverkeersdienstverlening per individuele luchthaven.

De belangrijkste redenen die worden aangevoerd zijn de volgende. OGA bevat geen prikkels tot de meest kostenefficiënte en optimaal ingerichte luchtverkeersleidingdienstverlening. OGA is (in geringe mate) kostenverhogend voor de gebruikers van Schiphol en draagt niet bij aan het behouden of verbeteren van de concurrentiepositie van de mainport Schiphol en het netwerk van verbindingen. Ook zou het niet bijdragen aan het level playing field tussen luchthavens.

Of er bij een ander bekostigingssysteem sprake is van een level playing field is zeer de vraag. De luchthaven Eindhoven valt niet onder de maatregelen (militaire luchthaven met burger mede gebruik) en de luchthaven Rotterdam, met ook geen kostendekkende dienstverlening, valt onder de verkeersleiding van Schiphol. Het gaat dus alleen om MAA en Groningen Airport Eelde, welke beide momenteel vallen onder de Regio Unit van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Juist op deze twee luchthavens zijn de laatste jaren bij de LVNL grote reorganisaties doorgevoerd om kosteneffectief te kunnen werken en de dienstverlening zo veel mogelijk in overeenstemming te laten zijn met het verkeersaanbod. De personele bezetting is tot terug gebracht en diverse andere maatregelen zijn doorgevoerd. De luchtverkeersleiding is bovendien, net als bij voorbeeld de luchthavenbrandweer, een capaciteitsgedreven organisatie die bij een kleiner aantal vliegbewegingen nauwelijks slanker kan zijn dan bij een groot aantal vliegbewegingen binnen de bestaande baaninfrastructuur en veiligheidsvereisten.

De Staatssecretaris geeft ook zelf aan in eerder genoemde brief dat het loslaten van OGA kan leiden tot een forse stijging van de tarieven, dan wel een substantieel groter exploitatietekort op de regionale luchthavens. De suggestie dat de regionale overheid of andere stakeholders een financiële verantwoordelijkheid hebben, lijkt niet kansrijk. De regionale overheden verrichten reeds grote (financiële) inspanningen om de regionale luchthavens voor de regio's te behouden. Derhalve is verdere verzwaring van de kostenstructuur onacceptabel.

De Staatssecretaris gaat er vanuit dat in een overgangsperiode van 5 jaar het moet lukken om het OGA uiterlijk 1 januari 2020 te vervangen door een nieuwe bekostigingssystematiek, waarbij luchthavenexploitanten dienstverleningsarrangementen afsluiten met de luchtverkeersleidingsdiensten. Om de luchthavenexploitanten te faciliteren bij het ontwikkelen van voorstellen voor dienstverleningsarrangementen, heeft de staatssecretaris als onafhankelijk voorzitter dhr. Rueb (oud gedeputeerde provincie Noord-Brabant) benoemd, die het proces in gang zet, het nadenken en uitwerken van voorstellen stimuleert en een verbindende rol tussen partijen speelt. Door voor dit

proces een onafhankelijk voorzitter te benoemen, behoudt het Rijk bovendien de benodigde ruimte om de voorstellen van partijen te toetsen aan de geldende regelgeving en vigerend beleid.

In de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van de Tweede kamer over luchtvaart (AO Luchtvaart) op 23 januari 2014 heeft de Staatsecretaris het proces nog eens toegelicht. Ten behoeve van genoemd overleg zijn de leden van deze Vaste Commissie vooraf zowel mondeling als schriftelijk inhoudelijk geïnformeerd door betrokken provincies Groningen, Drenthe en Limburg over de mogelijke gevolgen voor MAA en Groningen Airport Eelde als gevolg van de mogelijke wijziging in de bekostigingssystematiek van de luchtverkeersleiding in Nederland. De Staatssecretaris heeft aangegeven dat zij de resultaten van de commissie onder voorzitterschap van dhr. Rüpp wil afwachten alvorens conclusies te trekken. Verder heeft zij aangegeven dat wat haar betreft de voorkeursingangsdatum 1 januari 2020 is. Vanuit de betrokken provincies zullen de werkzaamheden van de "commissie Rüpp" nauwlettend gevolgd worden. Gelet op de onzekerheden omtrent het toekomstig heffingenbeleid, is in de voorstellen aan uw Staten geen rekening gehouden met de kosten voor de luchtverkeersleiding.

10. Luchthaventerrein en bedrijventerrein

Bij overname van de aandelen HBLM komt het 40% belang dat de luchthaven thans in bedrijventerreinontwikkeling LDAVM houdt, in handen van de Provincie. Dit betekent dat de Provincie Limburg (direct en indirect) 80% van het aandelenkapitaal LDAVM (en stemrecht) in handen heeft. In het kader van de reeds beschreven ontvlechting van activiteiten in een luchthavenbedrijf en een vastgoedbedrijf zullen de mogelijkheden worden onderzocht op welke wijze dit 80% belang onder te brengen in het vastgoedbedrijf. Daarnaast wordt, met het oog op de toekomstige ontwikkeling van de Maastricht Maintenance Boulevard (MMB, zie verder hieronder), onderzocht op welke wijze strategische gronden, welke thans eigendom van LDAVM zijn, aan de luchthaven beschikbaar kunnen worden gesteld. Tot slot zullen de rollen van de huidige betrokken partners worden geëvalueerd en de mogelijkheden voor het toetreden van nieuwe partners in het vastgoedbedrijf worden onderzocht. Hierbij spelen onder andere timing (moment waarop), vorm (overname van aandeel Provincie of uitgifte nieuwe aandelen) en niveau van toetreding (op niveau object/perceel, LDAVM of vastgoedbedrijf). Cruciaal in deze processen is dat de Provincie de regie heeft en houdt tot het moment dat hierover anders wordt besloten door uw Staten.

De afgelopen maanden heeft overleg plaatsgevonden met een aantal bedrijven dat direct aan het platform van MAA is gelegen en waarvan het bestaansrecht rechtstreeks verbonden is aan het al dan niet aanwezig zijn van een in gebruik zijnde landingsbaan. Dit betreft SAMCO Aircraft Maintenance BV (een vliegtuigonderhoudsbedrijf) en Maastricht Aviation Aircraft Services (een vliegtuigspuitbedrijf) met circa 130 respectievelijk 20 werkzame personen.

Deze bedrijven maken deel uit van de zogenaamde Maastricht Maintenance Boulevard (MMB) en zijn zogenaamde MRO (Maintenance Repair en Overhaul/Operations) bedrijven. Tot dit cluster behoort ook het aansluitend aan de luchthaven gelegen Aviation Competence Center van het Leeuwenborgh College met circa 300 studenten en 20 werkzame personen. Deze opleiding is de grootste in haar soort in de Benelux en staat vanwege de in bezit zijnde certificeringen hoog aangeschreven in de luchtvaartwereld. De nabijheid van MRO bedrijven waar de leerlingen hun wekelijkse en/of blokstages kunnen verrichten is noodzakelijk voor deze opleiding. De aan de luchthaven gelieerde MRO bedrijven in de regio bieden tevens arbeidsmarktperspectief voor de leerlingen op het moment dat ze hun opleiding hebben afgerond. Sluiting van de luchthaven zal binnen afzienbare tijd leiden tot het beëindigen van deze opleiding.

Naast genoemde bedrijvigheid maken bedrijven als Direct Maintenance, KVE Composites Repair, AeroConsort en UTC Aerospace Systems deel uit van de Maastricht Maintenance Boulevard. Dit zijn allemaal bedrijven die werkzaamheden verrichten in de keten van specialistisch onderhoud van vliegtuigen en/of vliegtuigonderdelen.

De twee hierboven genoemde grootste spelers op de Maastricht Maintenance Boulevard hebben de afgelopen jaren, ondanks de algemene neerwaartse economische ontwikkelingen, kans gezien om hun omzet en personeelsbestand te vergroten. Dit heeft er toe geleid dat beide bedrijven momenteel bezig zijn met uitbreidings- en vernieuwingsplannen om aan de marktvraag te kunnen voldoen. Om in te kunnen spelen op verdere toekomstige uitbreiding van deze bedrijven en mogelijke vestiging van nieuwe bedrijven die binnen de Maastricht Maintenance Boulevard voor hun activiteiten afhankelijk zijn van de landingsbaan, is de Limburgse Herstructureringsmaatschappij voor Bedrijventerreinen (LHB) momenteel bezig met het uitwerken van een businesscase om de gronden en bedrijvigheid aan het platform te herstructureren om de genoemde uitbreidingsplannen op korte termijn te kunnen accommoderen alsmede toekomstige ontwikkelingen mogelijk te maken. De financiële omvang van deze LHB businesscase wordt momenteel onderzocht.

Maastricht Aviation Aircraft Services (MAAS) wil de geplande nieuwbouw liefst zo spoedig mogelijk realiseren. De hiermee gepaard gaande investeringen bedragen ca. € 10 miljoen. De start van de uitbreiding van SAMCO Aircraft Maintenance BV, eveneens met een investeringsvolume van ca. € 10 miljoen, wordt mede bepaald door de uitkomst van een belangrijke acquisitie waar men mee bezig is. Uitbreiding aan de oostzijde van de landingsbaan vindt bij dit bedrijf plaats op basis van de huidige bedrijfsactiviteiten omdat men momenteel ook opereert vanuit een (gehuurde) locatie aan de westzijde van de landingsbaan. Vanwege efficiencyvoordeel wil men beide activiteiten samenvoegen aan de oostzijde van de landingsbaan.

De werkgelegenheid bij alle bedrijven van MMB op de luchthaven is gegroeid van 250 fte in 2008 naar 300 fte in 2013. Met de beoogde uitbreidingen van MAAS en Samco wordt een doorgroei naar 450 fte verwacht in 2018.

11. Rapport Noordelijke Rekenkamer

De Noordelijke Rekenkamer heeft op 10 oktober 2013 het rapport "Provinciale betrokkenheid bij Groningen Airport Eelde (GAE)" vastgesteld. Samengevat de belangrijkste bevindingen

- het (geactualiseerde) businessplan is niet onderworpen aan een 'second opinion' (kritische en onafhankelijke toets), veronderstellingen plannen worden zonder meer overgenomen door PS;
- er is geen maatschappelijke kosten-baten analyse uitgevoerd. Er is uitgegaan van te positieve (groei)verwachtingen;
- de aandeelhouders beschikken over voldoende zeggenschap en invloed. Er is niet actief gestuurd (via financieel beleid) op een zo doelmatig mogelijke bedrijfsvoering. Er is te veel gestuurd op afstand door de Provincie;
- de informatievoorziening aan PS is onvoldoende. PS gingen er van uit dat GS als aandeelhouder invloed zou hebben op financieel beleid van GAE en haar toekomstplannen (was niet/onvoldoende het geval);

Samengevat de belangrijkste aanbevelingen

- informeer PS (zo nodig vertrouwelijk) tijdig over ontwikkelingen op basis van objectieve en geverifieerde informatie, waarbij ook aandacht is voor de risico's;
- laat een maatschappelijke kosten-baten analyse uitvoeren. Voer op basis hiervan de discussie over nut en noodzaak van de luchthaven;
- lidmaatschap raad van commissarissen namens Provincie door externe laten invullen;

- operationele uitvoering op afstand plaatsen van aandeelhouders;
- eventuele bonussen koppelen aan vooraf bepaalde en zichtbare realisatie van de publieke doelstellingen van de luchthaven.

Wij hebben in de voorstellen aan uw Staten rekening gehouden met de aanbevelingen van de Noordelijke Rekenkamer. Zo hebben wij op vrijwel alle onderdelen van het Ondernemingsplan een second opinion gevraagd, zijn door Etil de economische en maatschappelijke effecten in kaart gebracht, wordt het lidmaatschap van raden van commissarissen altijd door externen ingevuld en wordt het door uw Staten in 2013 vastgestelde uitvoeringskader 'Sturing in Samenwerking' gevolgd.

12. Beantwoording vragen SP

Door de SP zijn d.d. 13 november 2013 vragen gesteld over MAA.

1. Geef een gedetailleerde uitwerking van alle drie de scenario's die in de Statenvergadering in juni 2013 aan de orde zijn geweest.

Antwoord: zie bijgaande PS-nota. Naast de drie scenario's zijn nog een aantal varianten en opties onderzocht.

2. Wat zijn de gevolgen indien geen verdere financiële steun wordt verleend noch een (gedeeltelijke) overname van MAA door de Provincie zal plaatsvinden?

Antwoord: de luchthaven MAA zal op zeer korte termijn in de liquiditeitsproblemen komen en faillissement zal volgen. Voor een cijfermatige uitwerking van de gevolgen, zie bijgaande PS-nota.

3. Wat zijn de economische gevolgen en kosten voor sluiting? Hierbij inbegrepen een gedetailleerde uitwerking van de kosten voor een sociaal plan voor de huidige medewerkers, gevolgen voor de economie en de gevolgen voor werkgelegenheid?

Antwoord: zie bijgaande rapportage van Etil over het economisch en maatschappelijk belang van Maastricht Aachen Airport. Een gedetailleerde uitwerking van een sociaal plan is op dit moment niet mogelijk omdat een dergelijk plan resultaat zal zijn van onderhandelingen met de vakbonden. Indien Provinciale Staten niet tot overname van de aandelen besluiten, is het faillissement van MAA op korte termijn onvermijdelijk en zal er hoogstwaarschijnlijk geen sprake zijn van een sociaal plan. Als u aan een meer gecontroleerde sluiting van de luchthaven en de direct van de landingsbaan afhankelijke bedrijven denkt, kan een sociaal plan een optie zijn.

4. Hebt u samenwerking met vliegvelden in de omgeving onderzocht? Zo ja, wat zijn uw bevindingen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord: een verkenning is uitgevoerd naar samenwerkingsmogelijkheden. Deze heeft er toe geleid dat selectief gesprekken hebben plaatsgevonden (zie de paragraaf over de marktorientatie). Samenwerking tussen luchthavens vindt overigens al plaats via de Nederlandse Vereniging van luchthavens (NVL), waarvan de regionale luchthavens en Schiphol deel uitmaken. NVL bundelt expertise (technisch en operationele kennis en bij beantwoorden van beleidsvragen). Daarnaast worden inkoopgebied samengewerkt (bijvoorbeeld safety-audits, pensioenen).

Wij zijn van mening dat het voor MAA nodig is dat allereerst de zaken moeten worden heringericht conform hetgeen wij in hoofdstuk 4 van de PS-nota hebben voorgesteld waardoor de regionale functie van MAA het beste duurzaam gewaarborgd blijft. Vervolgens kan zelfbewust en vanuit kracht samenwerking met andere luchthavens gezocht worden met als optie dat andere luchthavens meedingen naar de concessie voor bijvoorbeeld de afhandeling of de terminalexploitatie.

5. Bent u bereid om samenwerkingsverbanden met vliegvelden in de directe omgeving te laten onderzoeken daar waar het gaat om de bedrijfsactiviteiten die rechtstreeks aan MAA zijn gerelateerd?

Zie antwoord op vraag 4.

6. Welke rol spelen de 8 luchthavens binnen een uur reistijd vanaf Zuid-Limburg voor de Limburgse economie, overwegende dat de provincie Limburg geografisch centraal ligt?

Antwoord: luchthavens zoals Eindhoven, Weeze, Charleroi worden door inwoners van Limburg gebruikt voor vakantiebestemmingen. Brussel en Düsseldorf worden voor lijnvluchten gebruikt en Luik vooral voor vracht. Uit de Etil-rapportage blijkt dat bedrijven het meeste gebruik maken van de luchthavens van Amsterdam en Düsseldorf.

7. Hoe ver reikt de economische invloed van MAA en in hoeverre kunnen de in de omgeving liggende vliegvelden een eventueel economisch verlies door het verdwijnen van vliegveld MAA compenseren? Ook het antwoord op deze vraag zien wij graag met feiten en cijfers onderbouwd en wetenschappelijk verantwoord.

Antwoord: het economisch verlies door het verdwijnen van het vliegveld staat in de Etil-rapportage en in de PS nota beschreven. Etil is een onderzoeksinstituut voor regionaal economische vraagstukken dat praktijkgericht onderzoek op wetenschappelijk verantwoorde basis doet. Professor Kasper zal tijdens de informerende commissievergadering EBD op 4 april 2014 desgewenst de gebruikte onderzoeksmethode verantwoorden.

In de Etil-rapportage is een raming gemaakt van het aantal werknemers dat na sluiting van MAA weer een andere baan vindt (ca 50%) en de compensatie van het verlies aan bruto regionaal product. Er is niet alleen een verlies in werkgelegenheid en bruto regionaal product. Ook de bereikbaarheid van Limburg neemt af en de kwaliteit van het vestigingsklimaat verslechtert. Deze laatste kwaliteiten zijn lastig te compenseren.

In hoeverre de werkgelegenheid door vliegvelden in de omgeving wordt gecompenseerd is afhankelijk van meerdere aspecten. Allereerst moeten daartoe bij sluiting van MAA de aan MAA gebonden bedrijven verhuizen naar bijvoorbeeld Düsseldorf of Luik terwijl deze bedrijven blijkbaar redenen hebben om in Beek en niet elders gehuisvest te zijn. En gesteld dat een bedrijf verhuist naar Luik of Düsseldorf, dan is het nog de vraag of de werknemers bereid zijn om mee te verhuizen.

8. Bestaat over dit onderwerp onderzoeken of bent u bereid dit te laten onderzoeken?

Antwoord: zie antwoord op vraag 7.

9. Hoeveel overheidssteun heeft vliegveld MAA in de loop van haar bestaan al ontvangen inclusief de middelen voor luchtzijdige investeringen?

Antwoord: om deze vraag te beantwoorden moet er circa 65 jaar terug gegaan worden in de tijd. Daar deze gegevens niet meer allemaal voor handen zijn, moeten wij ons beperken tot actuelere cijfers.

Eind jaren '90 is besloten dat de Rijksoverheid zich zou terugtrekken als aandeelhouder van regionale luchthavens (RELUS Nota). In Limburg is na de beëindiging van de Oost-Westbaan ook door de Provincie en de Limburgse gemeentelijke aandeelhouders hiertoe besloten. Tot die tijd betaalden de aandeelhouders de noodzakelijke investeringen en tekorten, zij het dat in de laatste jaren van de vorige eeuw en de beginjaren 2000 en 2001, alleen de Provincie, het Rijk en de gemeente Beek nog bijdroegen. De gemeente Maastricht zette haar bijdrage apart, en heeft die in de afgelopen 5 jaar samen met MAA ingezet voor marketing (circa € 300.000).

Vanaf 1991 tot en met 2001 bedroeg de gezamenlijk bijdrage van het Rijk en de Provincie in de tekorten van MAA: € 13.926.693. Hierbij dient de kanttekening gemaakt te worden dat in de jaren 1993, 1994 en in 1997 geen bijdrage verstrekt is in de jaarlijkse tekorten, maar is het tekort aan kapitaal gefinancierd via een mix van een rekening courant bij het Ministerie, een door de overheid gegarandeerde lening en een commerciële lening. Indien deze 3 jaren gedurende deze periode niet meegenomen worden, bedroeg de tekortfinanciering dus circa € 1,75 miljoen per jaar in deze periode.

In december 2001 heeft het Rijk haar jaarlijkse bijdrageverplichting afgekocht (na verrekening van vooruitbetaling en openstaande schuld van MAA bij het Rijk) tegen een bedrag van € 920.273. De Provincie heeft in juni 2002 de beëindiging van de subsidieverstreking in de exploitatie afgekocht (wederom na verrekeningen) tegen € 2.677.303.

Daarnaast hebben Rijk en Provincie bij de beëindiging van het project Oost-Westbaan in januari 1999 bepaald dat in totaal een bedrag van € 42.927.608 beschikbaar zou zijn voor luchtzijdige investeringen. Het Rijk heeft dat later nog verhoogd met een bedrag van € 2.500.000 in verband met de invoering van nieuw beleid inzake externe veiligheid (zie ook paragraaf 5).

Op 21 juni 2013 heeft PS besloten om € 4,5 miljoen beschikbaar te stellen aan MAA ter dekking van de zogenaamde NEDAB-kosten. Vanaf juli 2013 wordt deze subsidie in maandelijkse tranches van € 375.000 beschikbaar gesteld aan MAA.

10. Wat was en is de economische meerwaarde van vliegveld MAA voor Limburg? Welke economische ontwikkelingen heeft Limburg in het verleden gemist en zouden in de toekomst aan Limburg voorbij gaan zonder MAA? Graag ontvangen wij een met feiten en cijfers onderbouwde wetenschappelijke uiteenzetting en niet een op wenselijke denkbeelden of aannames gebaseerd verhaal.

Antwoord: voor de vraag over de economische meerwaarde van vliegveld MAA voor Limburg kan verwezen worden naar het antwoord bij vraag 3.

De vraag naar de wetenschappelijke uiteenzetting en niet op wensbeelden gebaseerd verhaal met betrekking tot hetgeen Limburg in het verleden heeft gemist en in de toekomst gaat

missen zonder MAA, is voorgelegd aan Etil. Etil heeft aangegeven dat deze vraag niet wetenschappelijk verantwoord te beantwoorden is omdat er uitgegaan moet worden van te veel aannames. Wel kunnen we aangeven dat momenteel 2 vliegtuigonderhoudsbedrijven, gelegen aan het platform van MAA, concreet bezig zijn met uitbreidingsplannen met een investeringsvolume van ruim € 10 miljoen (zie ook paragraaf 10)

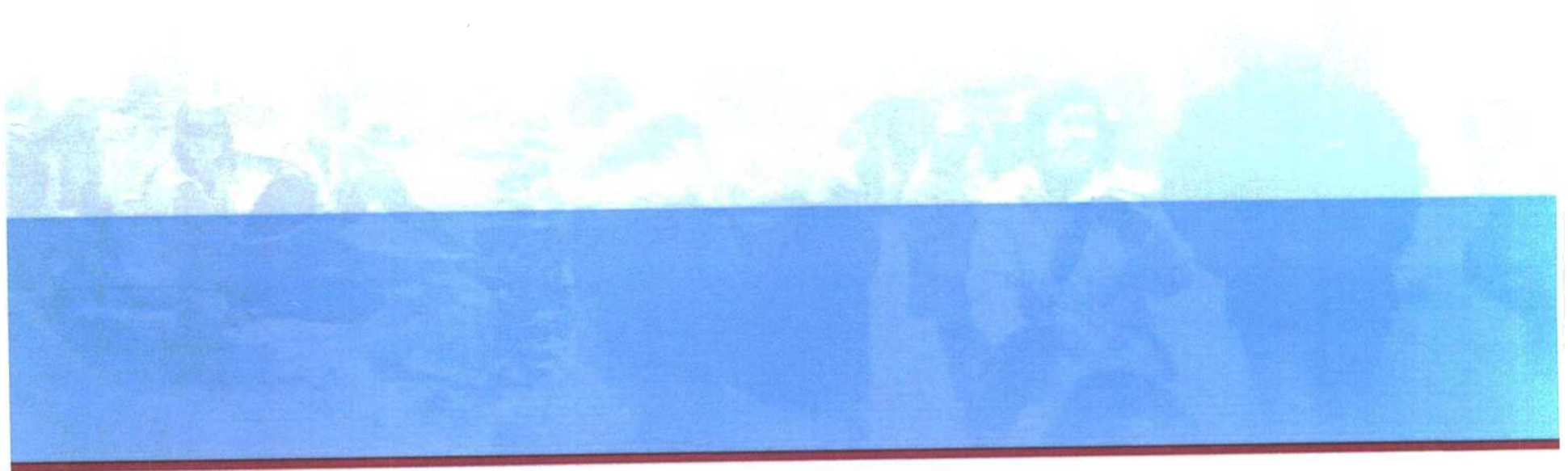
11. Is ook uw college er inmiddels van overtuigd dat er zonder blijvende overheidssteun geen toekomst is voor vliegveld MAA? Zo nee, graag een wetenschappelijke onderbouwing van dit standpunt.

Antwoord: wij zijn er van overtuigd dat zonder overheidssteun de komende 10 jaar de luchthaven niet rendabel te exploiteren is.

Maastricht Aachen Airport

Maastricht 4 Oktober 2013

Assesment Fred van der Meer/ Jan Jansen



Fred van der Meer en Jan Jansen

- Luchthavenspecialisten met meer dan 25 jaar ervaring
- Athene, Cyprus, New York, Schiphol maar ook
- Den Helder, Lelystad, Weeze, Cartagena (Colombia)
- Airline, Airport en Grondafhandelings ervaring;
- Ervaring in herstructurering en (interim) management;
- Politiek, Operationeel, Financieel
- Van Board Level tot Werkvloer.



0. Algeheel beeld.

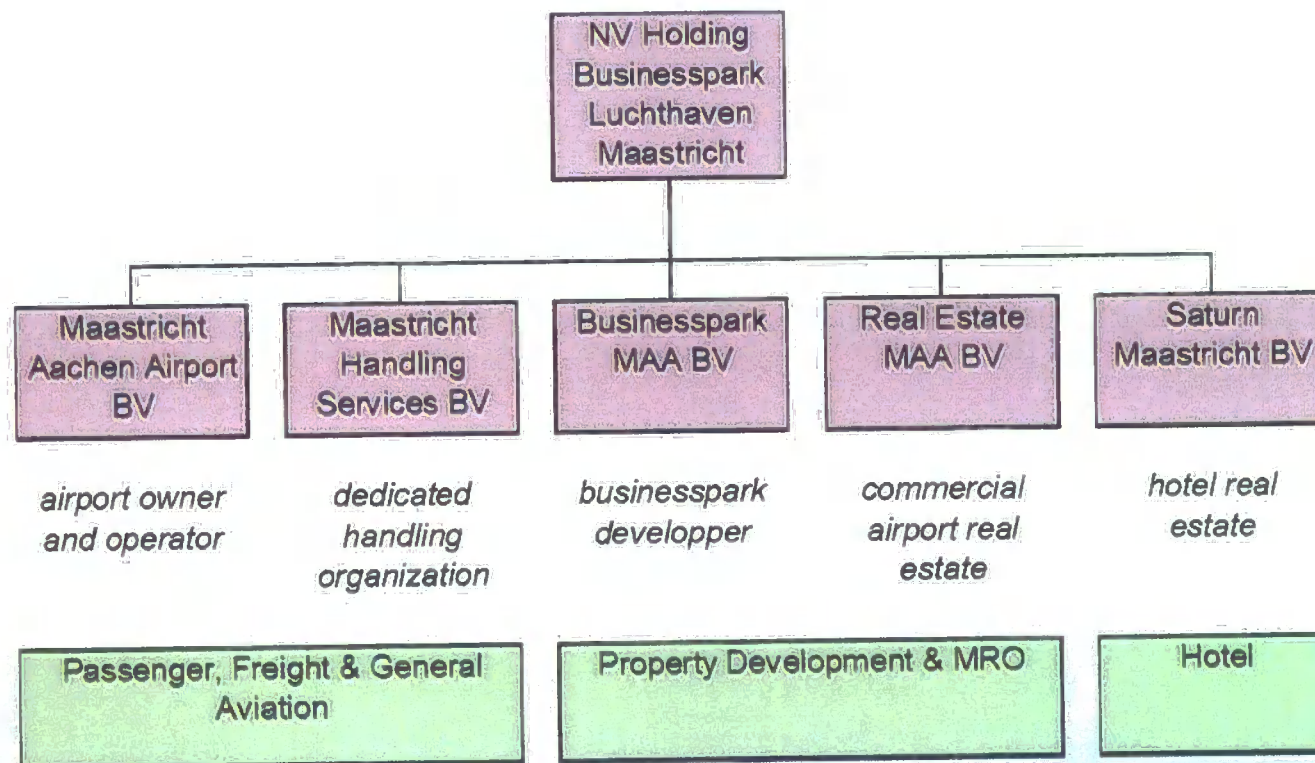
- Regionale Luchthaven met achterstallig onderhoud in infrastructuur en mensen.
- Niche speler met toenemende marktkansen.
- Al 6 jaar in continuïteitsproblemen.
- Positieve economische effecten op de regio.
- Behoefte aan een partij met luchthaven ervaring en lange termijn focus.
- Verkoop « tafelzilver » = nu cash versus lange termijn asset value



Assesment September 2013

- Vragen van de Provincie
 - 1. Interne organisatie
 - 2. Markontwikkeling
 - 3. Provinciale bijdrage
 - 4. Ontvlechting.
 - 5. Vervolg

1a De organisatie

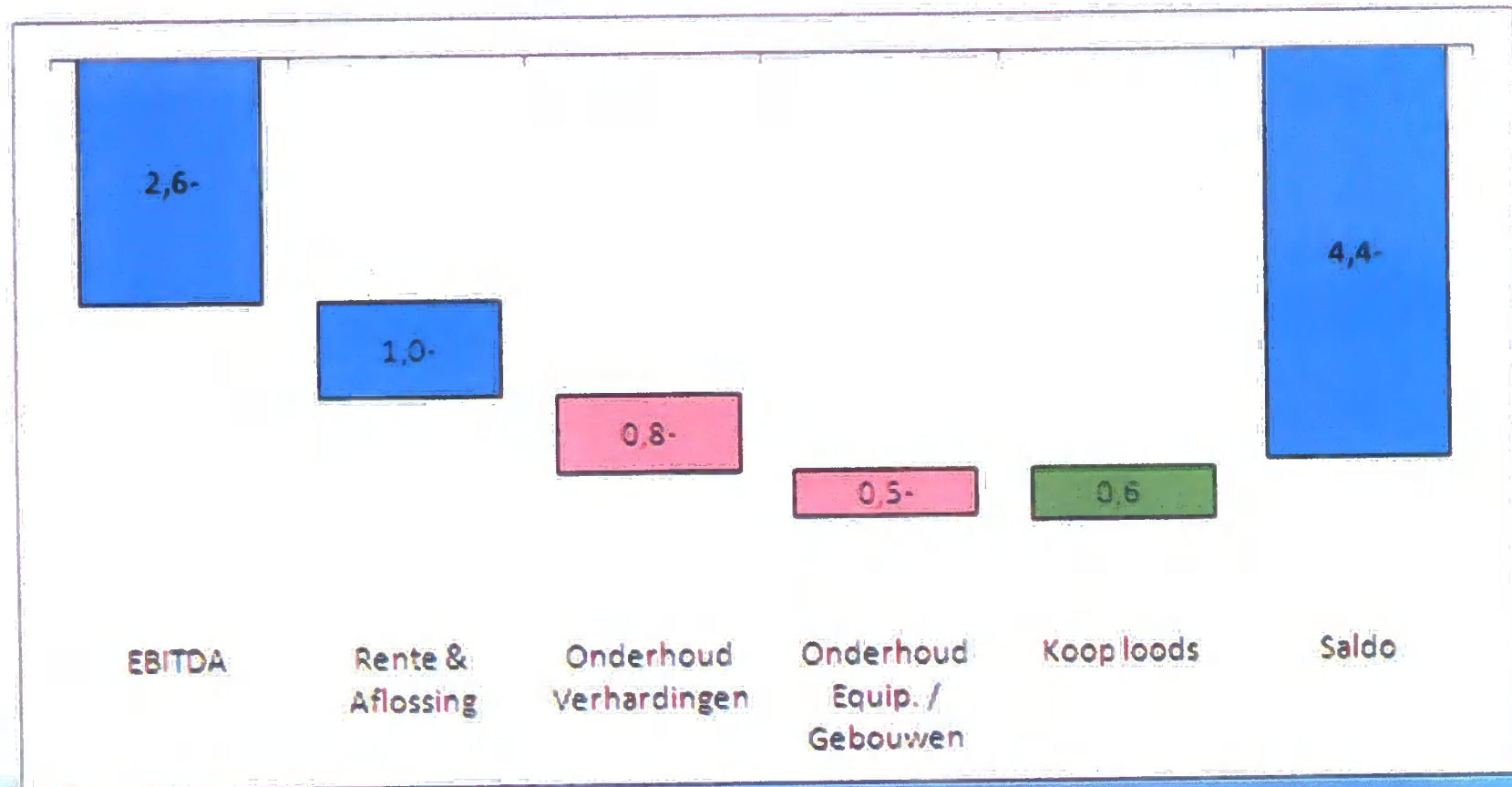


1b. Interne Organisatie

- Gebrek aan luchthaven ervaring bij het Management
- (Beperkte) mogelijkheden om kosten te besparen, (FTE, dure CAO.)
- Mogelijkheden om inkomsten te verhogen (pax en cargo sales, retail en parkeren)
- Echter achterstallig onderhoud in mens en middelen, hoog ziekteverzuim.
- Organisatie is 'bezuinigingsmoe', maar gemotiveerd.
- Gespreide focus van management, weinig focus op de operationele processen, airline marketing, inkomsten verhoging: risicomijdend.



1c. Ongewijzigd beleid, -5 mio.



1d. Resultaat

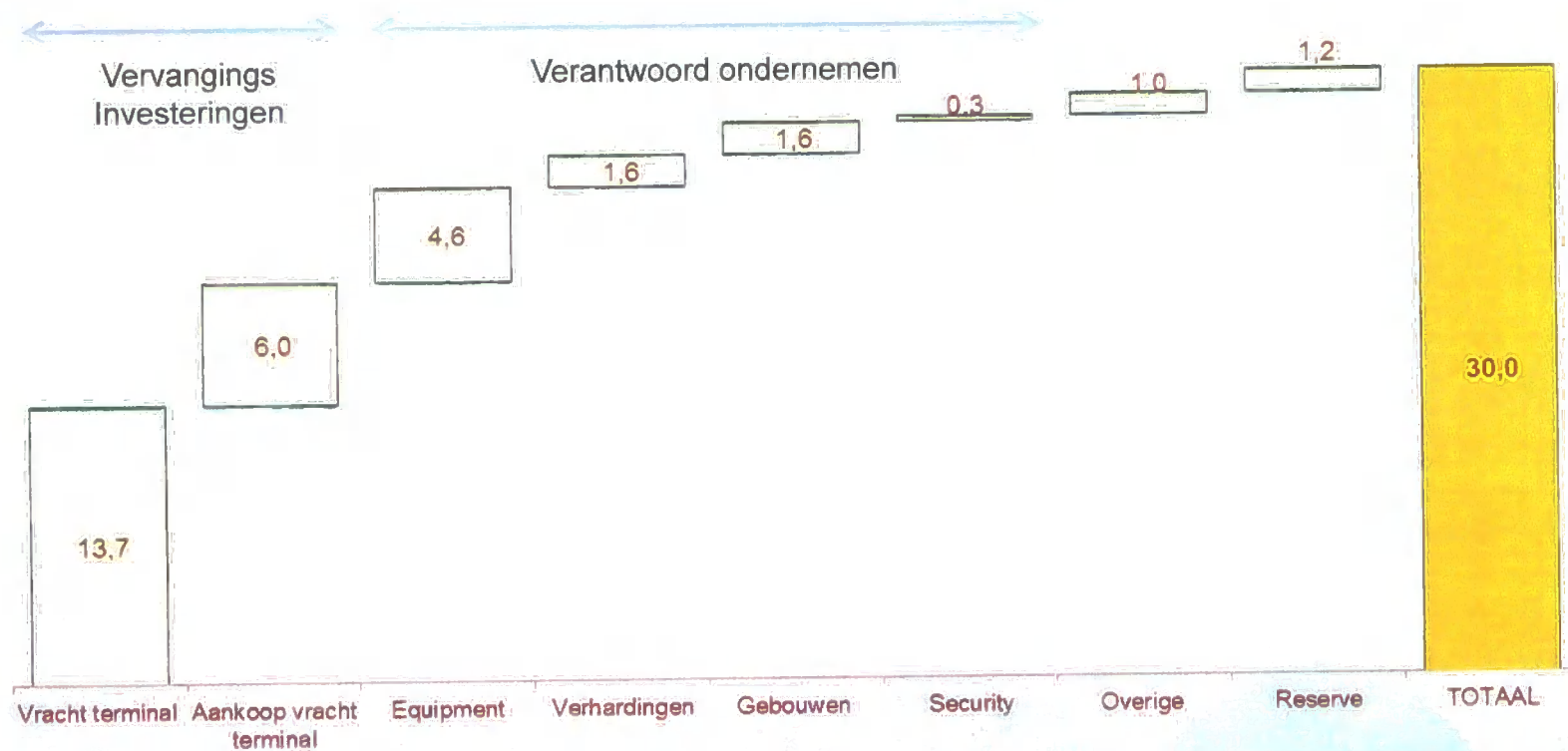
- EBITDA van -2,6 mio werd gecompenseerd door verkoop « tafelzilver » en Real Estate
- Geen jaarlijkse reservering voor onderhoud en vervangings investeringen in primaire luchthaven infrastructuur
- Geen jaarlijkse reservering voor onderhoud en vervangings investeringen van equipment en gebouwen;
- Vrachtloods kopen verlaagt verliezen met 0,6 mio.
- Werkelijk resultaat -4,4 mio.

1e. Besparingen en inkomsten

- Reorganisatie verlaagt de kosten met 0,3 mio.
- Cao onderhandelen verlaagt de kosten met 0,2 mio.
- Nieuwe vrachtluids en pax marketing kan binnen 1-3 jaar netto 1 mio opleveren maar is uiterst onzeker en incrementeel.
- Blijvende tekorten komende 5-10 jaar ca 3 mio per jaar.



1f. Benodigde Investeringsen

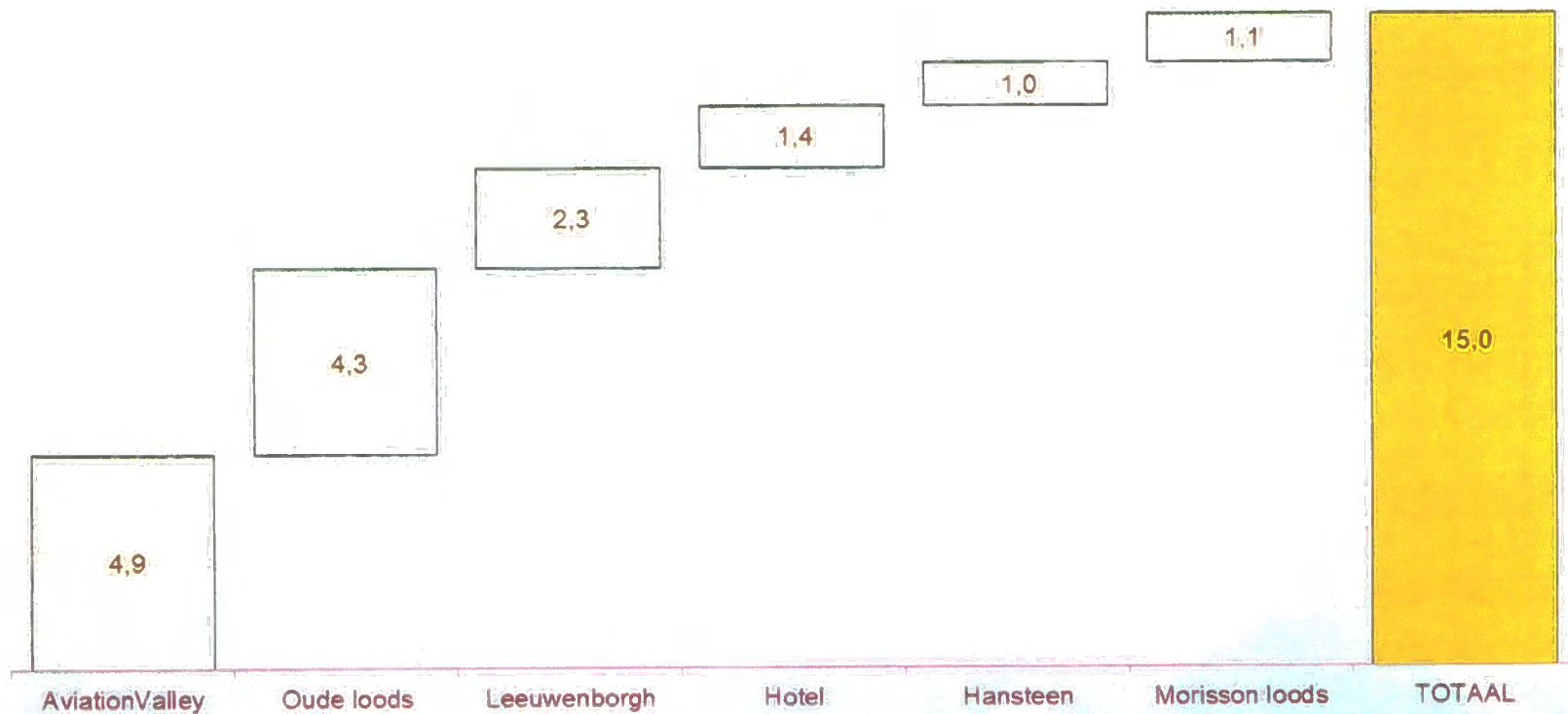


1g. Benodigde investeringen

- Platform aanleggen en TAPA vrachtluids inrichten om de airport een kans te geven in de toekomst. (20 mio)
- Achterstallig onderhoud wegwerken (10 mio).
- Daar staat tegenover een aantal eenmalige opbrengsten van 15 mio, bij verkoop onroerend goed.
- Waardoor de financieringsbehoefte op ca. 15 mio uitkomt gespreid over 3 jaar.



1h. Opbrengsten 1-3 Jaar



2a. Marktontwikkelingen

- Verdere groei hoogwaardige vracht mogelijk met nieuwe TAPA loods en bijbehorend platform.
- Verdere groei van pax mogelijk met actieve marketing.
- Steeds meer 'level playing fields' vanwege nachtsluitingen elders en modernere vliegtuigen (kortere baan nodig)
- Inkomen per pax op korte termijn laag, langere termijn stijgend
- Verhogen retail inkomsten.
- De komende jaren geen investeerder te vinden voor verliesgevende en kansarme luchthaven.

2b. Marktontwikkelingen

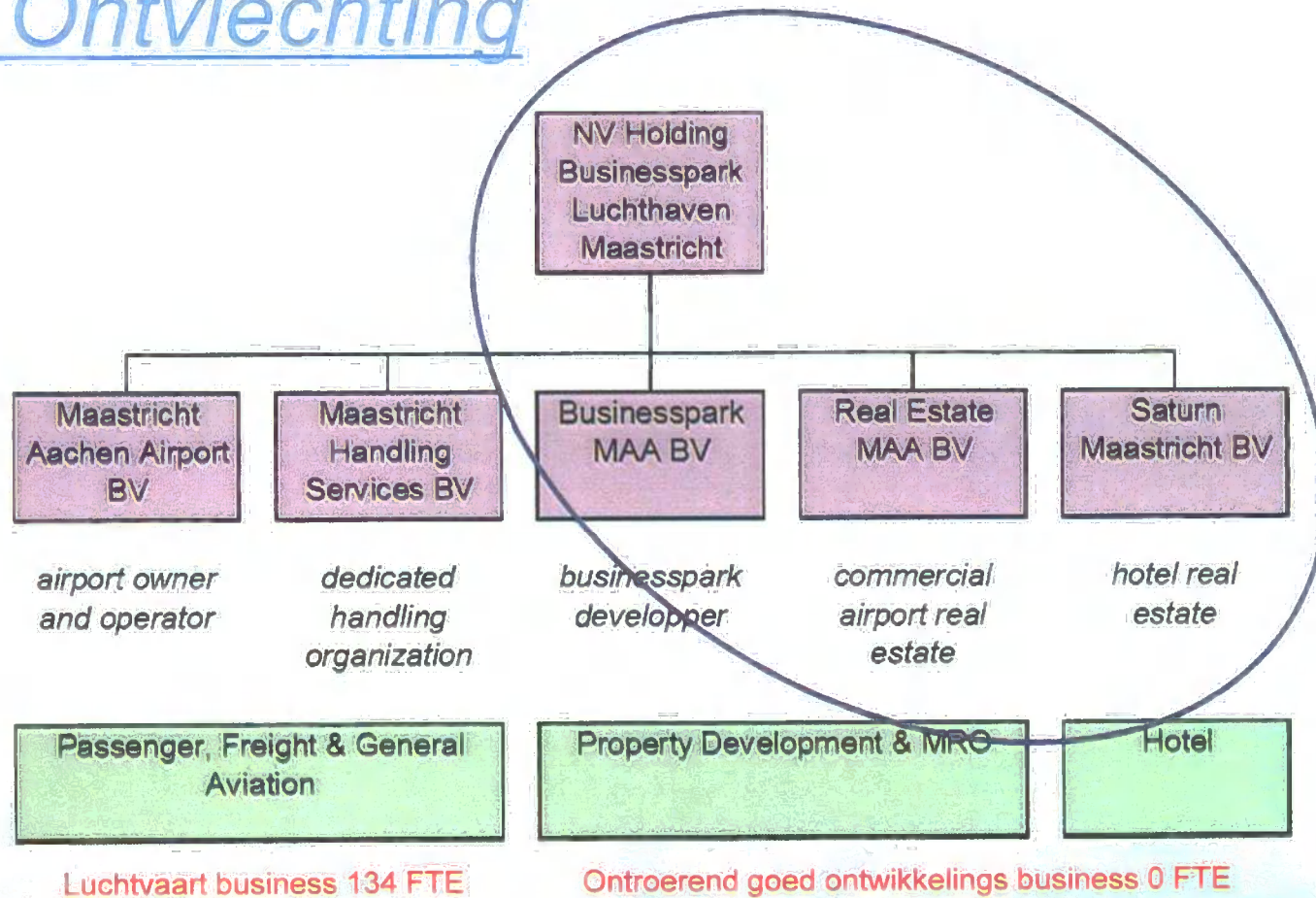
- Met provinciale bijdrage in NEDAB en infrastructuur kosten van 3 mio per jaar, neutrale exploitatie mogelijk.
- Na een aantal jaren stabiel beleid, commerciële partijen te vinden die de airport kunnen exploiteren.
- Waardecreatie vindt echter plaats door de lange termijn investeringen en jaarlijkse exploitatiebijdrage van de Provincie en behoort ook terug te vloeien op termijn.
- Advies; in bezit nemen en voorlopig houden van de aandelen van Omniport en later bezien of commerciële partij te vinden is.



3. Provinciale Bijdrage

- Meeste Regionale vliegvelden worden in Europa financieel ondersteund door (regionale) overheden, vanwege positieve macro economische effecten.
- Langdurige steun noodzakelijk voor ca 3 mio per jaar voor exploitatie budget (security, brandweer, infrastructuur)
- Opschoning en marktkansen: (voor) Investerings noodzakelijk van ca.30 mio.
- Extra operationele kosten uit korte termijn EBITDA verbetering.

4a. Ontvlechting

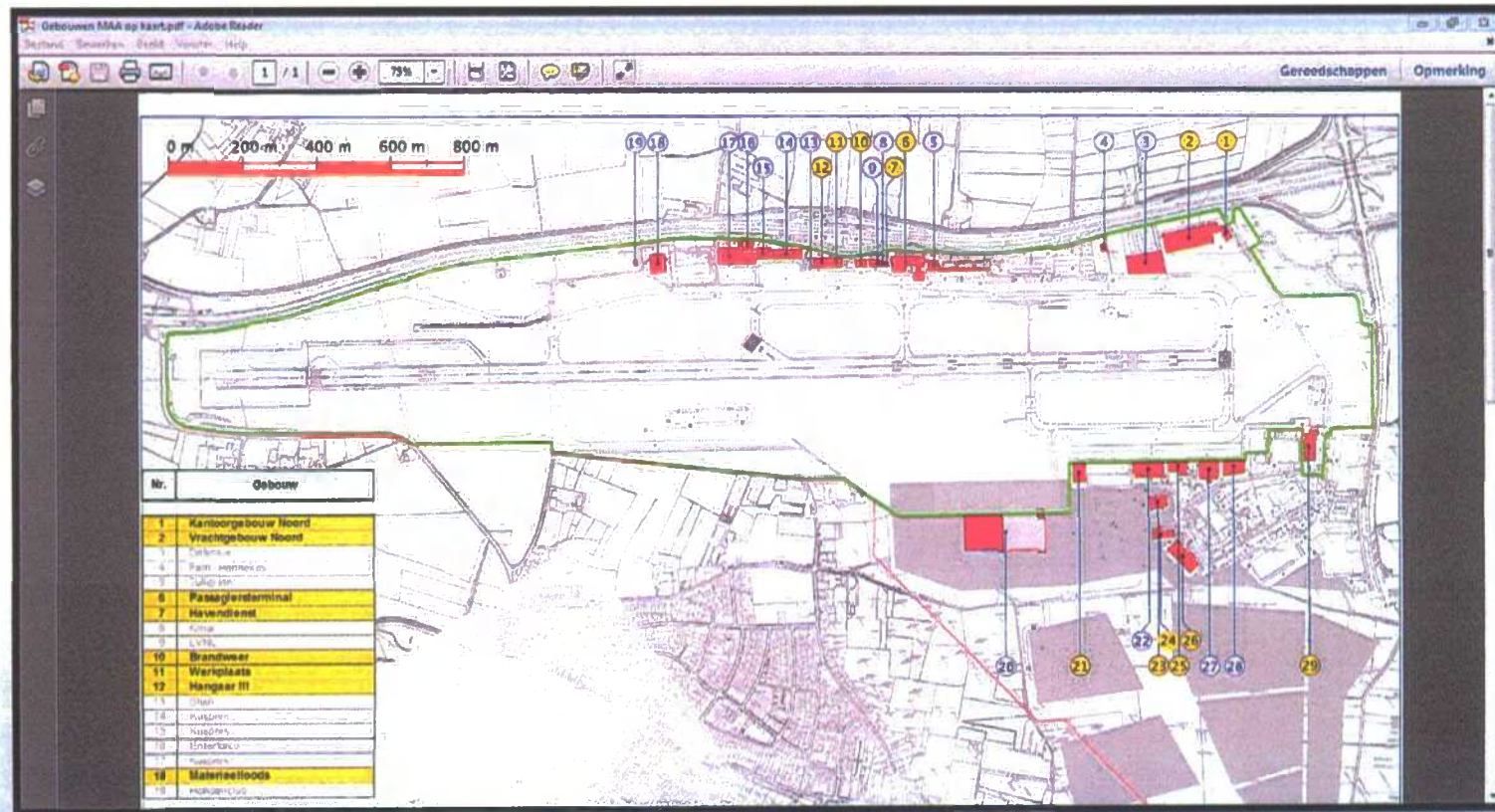


4b. Ontvlechting.

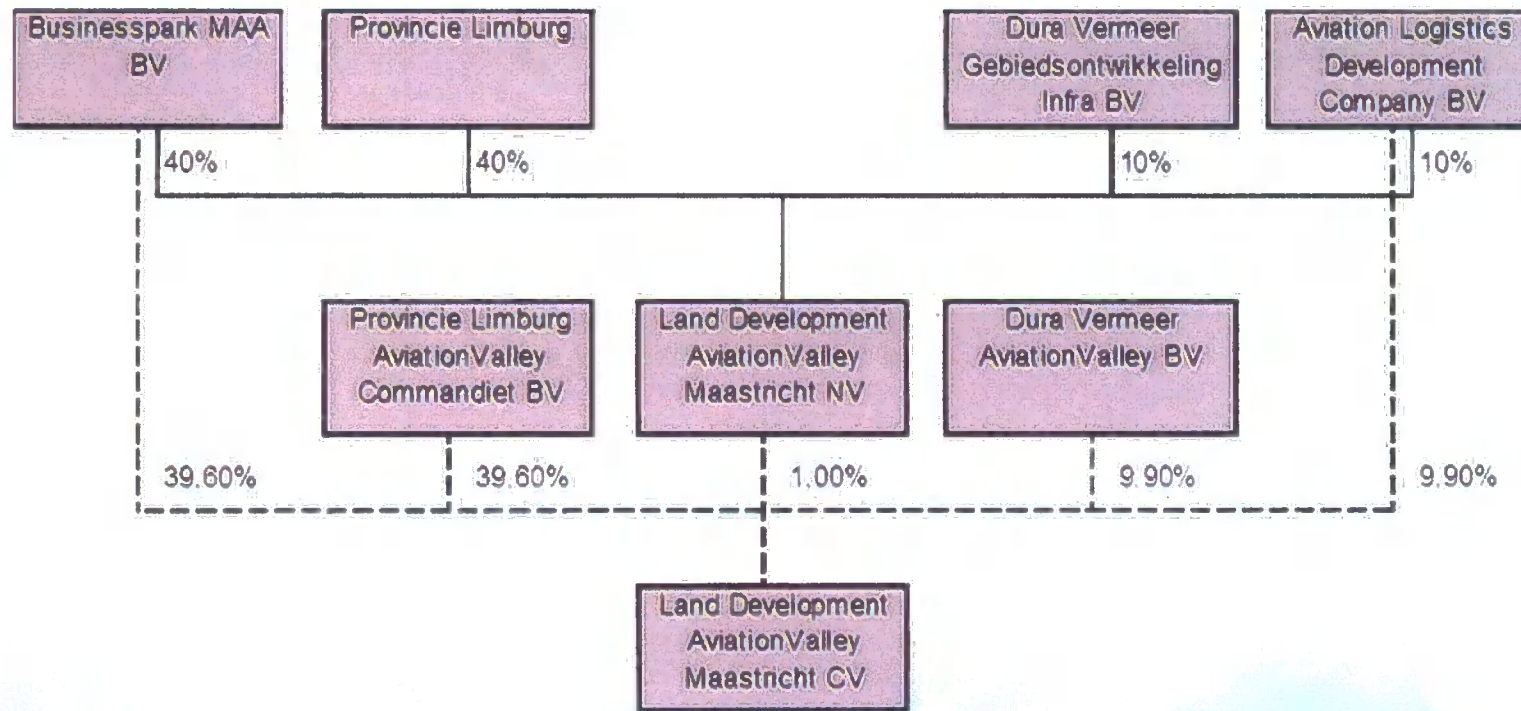
- Focus op de kerntaak: Airport en Handling.
- In eerste instantie afsplitsen Business Park, Hotel en niet airport gebonden Real Estate.
- Later bezien of ook Handling ontvlecht kan worden.
- Provinciale bijdrage voor het instandhouden van kwalitatief goede infrastructuur; brandweer; security, startbaan en bijbehorende infrastructuur.
- Commerciele partij voor het uitbaten
- Nederlands governance model invoeren.



4c. Uitwerken ontvlechting praktisch



4d. Uitwerken Ontvlechting Juridisch



5a. Vervolg stappen komende 6 maanden

- Instellen interim management om veranderingen door te voeren, van risicomijdend naar risiconemend ondernemen.
- Opstellen 5-10 jaar Business plan mede voor besluitvorming Provincie Limburg
- Genormaliseerd budget opstellen.
- Reorganisatie MAA en MHS en CAO marktconform.
- Versterken commerciële focus.
- Kritiek achterstallig onderhoud wegwerken.



5b. Vervolg stappen komende 3 jaar

- Detail business plannen voor geplande Investeringsen
- Ontvlechting Airport en Businesspark.
- Uitwerken rol provincie en commerciële partij.
- Versterken commerciële focus.
- Ander achterstallig onderhoud wegwerken.
- Geaccodeerde Investeringsen implementeren.
- Noodzakelijke voorbereidingen op private (deel)exploitatie van de luchthaven.
- Imago verbetering van de luchthaven
- Uitwerken LEM/LOM of vergelijkbare constructie.

Intentieverklaring CAO MAA en MHS 2014-2017

De bestuurders van de vakbonden De Unie en ABVAKABO en de directie van MAA en MHS hebben een onderhandelingsakkoord bereikt over een nieuwe CAO voor beide ondernemingen vanaf 1 april 2014 tot en met maart 2017.

Het onderhandelingsakkoord voorziet in een driejarige CAO zonder loonstijging.

Dit onderhandelingsakkoord zorgt daarnaast voor een structurele bezuiniging op de loonkosten van plusminus Euro 500.000, te bereiken in drie jaar. Het pakket van maatregelen bevat onder andere afschaffing van eindejaarsuitkering, inleveren van enkele ADV- dagen of vakantiedagen, versobering van enkele toeslagen en afvloeiing via natuurlijk verloop met gedeeltelijke herbezetting.

Het pakket van maatregelen is dusdanig samengesteld dat zoveel mogelijk de besparingen evenredig zijn verdeeld over de medewerkers van beide bedrijven, over medewerkers in roosterdienst en in dagdienst, en fulltime en parttime medewerkers. Ook het management levert een gelijk percentage in.

De beide vakbonden De Unie en ABVAKABO leggen het onderhandelingsakkoord zo spoedig mogelijk ter goedkeuring voor aan een ledenraadpleging.

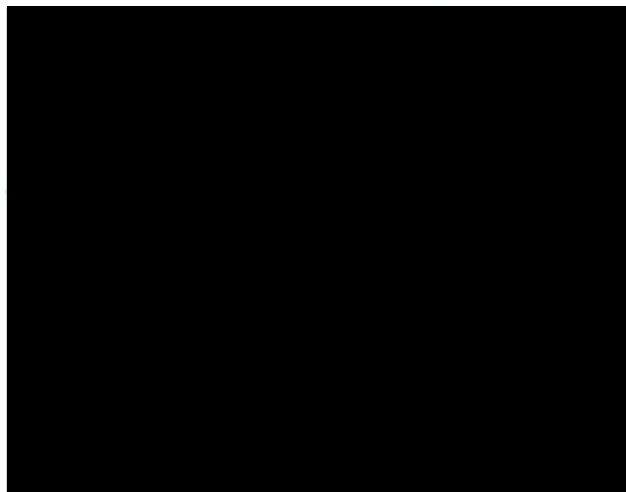
Maastricht Aachen Airport, 17 maart 2014

Bestuurder De Unie : Walter Kunstek

Bestuurder ABVAKABO : Eric Vermeulen

Directie MAA en MHS : Jan Tindemans

: Sander Heijmans



N.V. Holding Businesspark Luchthaven Maastricht

SAMENVATTING ONDERNEMINGSPLAN 2014/'15 - 2018/'19



Ondernemingsplan

Het ondernemingsplan beschrijft met een conservatieve ambitie de doelstellingen, strategie en noodzakelijke investeringen voor de komende 5 jaar van Maastricht Aachen Airport/Maastricht Handling Services op het gebied van:

- Passagiers (incl. non-aeronautical omzet)
- General & Business Aviation (GA)
- Luchtvracht
- Maintenance, Repair & Overhaul (MRO)
- Vastgoed portefeuille

Het plan geeft een nieuwe fase van het bedrijf weer. Na 10 jaar operatie als private onderneming wordt het bedrijf nu door de regionale overheid klaargestoomd voor een nieuwe toekomst. Investerings in marketing, equipment en een modernisering van de infrastructuur moeten er echter voor zorgdragen dat het bedrijf als interessante propositie wederom privaat kan worden geëxploiteerd. De regionale overheid zal daarbij eigenaar blijven van gebouwen en luchtvaart gebonden infrastructuur, waarmee zij het strategische belang van een luchthaven voor de regionale economie onderstreept.

De scope van dit ondernemingsplan is 5 jaar. De luchtvaart branche is dermate volatiel en afhankelijk van diverse externe ontwikkelingen dat projecties langer dan 5 jaar niet zinvol zijn. Binnen deze 5 jaar scope van dit ondernemingsplan verwacht de luchthaven:

- een volume te bereiken van ca. 410.000 one-way passagiers op jaarbasis; 90% van dit volume zal daarbij door low-cost maatschappijen met B737 c.q. A320 gegenereerd worden. Het is een gegeven dat de passagiersmarkt op regionale luchthavens gedomineerd wordt door low cost maatschappijen als Ryanair, Wizzair en Vueling. Slechts 10% van het totaalvolume bestaat uit leisure charters, scheduled/business vluchten en general aviation;
- een luchtvrachtvolume dat harder groeit dan de gemiddelde marktontwikkeling naar ca. 105.000 ton op jaarbasis aan het einde van de 5-jaars planperiode, waarbij met name focus wordt aangebracht op de niches high-tech & perishables en waarbij tevens een breed pakket aan logistieke dienstverlening wordt aangeboden aan de markt. Daarnaast wordt ca. 25% van het totale luchtvrachtvolume gegenereerd door het afhandelen van luchtvracht d.m.v. Road Feeder Services (RFS) via andere Europese luchthavens (luchtvracht trucking);
- de ingebruikname van fase 1 van de de nieuwe Cargo terminal II uiterlijk in 2015 voor de afhandeling van de RFS luchtvracht (zgn. 2^e linie activiteiten);
- een uitbreiding van Maintenance Repair en Overhaul (MRO) activiteiten te faciliteren;
- een General Aviation "Fixed Based Operator" (FBO) concessie uitgegeven te hebben om de groei van het zakelijke GA-segment verder te stimuleren;
- na 5 jaar volledig over te gaan naar de nieuwe Cargo terminal II voor de afhandeling van zowel getruckte- als gevlogen luchtvracht (zgn. 1^e en 2^e linie activiteiten);
- een positieve EBITDA te behalen (inclusief vergoeding NEDAB).

Naast deze ambitie, in deze samenvatting verder aangeduid als Ondernemingsplan, wordt ook een zgn. "0"-scenario geschetst; hierbij wordt uitgegaan van een stabilisering van de huidige omzetten in zowel de passagiersvolumes (basis = 2014/'15) als de vrachtvolumes (basis = 2013/'14).

Strategie om deze ambitie waar te maken

In de passagiers markt:

1. Faciliteer groei van (low-cost) carriers op MAA
2. Genereer een toename van het charter verkeer door de juiste combinaties carrier/touroperator/bestemming te vinden
3. Faciliteer een regionale carrier gericht op de zakelijke markt met thuisbasis MAA (connectivity)
4. Maximaliseer daarbij de non-aeronautical omzet (retail, parkeren)
5. Faciliteer een Fixed Base Operation (FBO) voor zakelijk en leisure General Aviation

In de cargo markt:

1. Vergroot de afhandelingscapaciteit door de ingebruikname van de nieuwe Cargo terminal II voor de RFS (getruckte) luchtvracht
2. Focus, naast general cargo, op de niches perishables en hightech
3. Investeer in een state-of the art vacuum cooling faciliteit
4. Faciliteer c.q. acquireer een Far-East connectie (high-tech)
5. Continueer de groei van export volumes op MAA om daarmee de luchthaven aantrekkelijk te maken voor meer vracht-luchtvaartmaatschappijen

Vanuit de centrale Europese locatie en met uitstekende snelwegverbindingen is de luchthaven perfect gesitueerd in een grote passagiers "catchment" en heeft het een zeer centrale locatie voor luchtvrachtvervoer; de luchtvaartmaatschappijen Ryanair, Cargolux, Turkish Airlines Cargo, Royal Jordanian Airlines Cargo en Business Direct voeren op lijndienstbasis dagelijks vluchten uit van/naar MAA. Gedurende het zomerseizoen voeren transavia.com en Corendon daarnaast chartervluchten uit naar zonbestemmingen in het Middellandse Zee gebied.

MAA/MHS heeft de locatie, de know-how en daarmee de mogelijkheid om DE regionale luchthaven te worden zowel voor alle potentiële passagiers in haar core catchment gebied (30 minuten), als voor luchtvracht op het gebied van perishables, high tech en general cargo.

SWOT

Sterkten	Zwakten
<ul style="list-style-type: none"> • Locatie (catchment area, wegennetwerk, korte verbindingen) • MHS reputatie • 1st class handling (snelheid, kwaliteit, flexibiliteit, cost-base, alle vergunningen, complete service-package, douane faciliteiten 24/7) • AEO gecertificeerde afhandeling • Geïntegreerde 1^e en 2^e linie loads • Groeipotentieel (onherroepelijke aanwijzing) • Voorzieningen (ILS CAT III, test run site) • Aanwezigheid alle grote global expediteurs • Geografische afstand tot high-tech distributie centra 	<ul style="list-style-type: none"> • Lengte runway voor B747F • Nachtsluiting • Huidige cargoloods (capaciteit, voorzieningen) • Brandstofprijs (Shell) • Geen vacuum cooling faciliteit • NL-VWA beleid m.b.t. EU669 keuringen • Aantal B747-800F parkeerposities
Mogelijkheden	Bedreigingen
<ul style="list-style-type: none"> • Groei low-cost passagiers segment • Nieuwe regional carrier met homebase MAA • Groei General Aviation (FBO) • Nieuwe state-of-the-art vrachtterminal • Groei high tech- en perishable marktaandeel (vacuumcooling) • Export consolidatie trucked cargo, groei naar gevlogen vracht • Groei B777F en A330F segment • X-docking hub ex. China • Diversificatie MHS product (zeevracht) • Uitbreiding MRO segment 	<ul style="list-style-type: none"> • Geen internationaal level playing field • Kosten Air Traffic Control • Capaciteit NL-charter-/lowcost carriers beperkt • Concurrentie Midden Oosten carriers op NAI perishable markt (SPL) • Consolidatie expediteurs op main-ports

Kostenreductie

Taakstellend is om in jaar 3 van dit Ondernemingsplan een financiële reductie à € 500.000,- op jaarbasis op de algemene personeelskosten bereikt te hebben. Streven is om dit in boekjaar 2014/'15 voor 40% -, in boekjaar 2015/'16 voor 80% - en in boekjaar 2016/'17 volledig gerealiseerd te hebben. De reductie wordt bereikt door versobering van de CAO MAA/MHS en door het geleidelijk reduceren c.q. verjongen van het personeelsbestand.

In het licht van de financiële situatie van het bedrijf heeft er sinds boekjaar 2012/'13 geen CAO salarisverhoging plaatsgevonden. In de financiële prognoses in dit ondernemingsplan worden ook voor de komende 5 jaar geen verhogingen meegenomen. Deze worden niet per definitie uitgesloten, maar worden afhankelijk gesteld van het te behalen resultaat van de onderneming. Het management hecht eraan duidelijk te stellen dat tijdelijke of permanente loonoffers ook voor haar gelden.

Daarnaast worden de volgende kostenbesparende maatregelen ingezet:

- structurele verlaging ziekteverzuim MHS van gemiddeld 8% naar 5%;
- opname nieuwe vakantiewetgeving in de CAO en afspraken maken over opbouw en opname bij langdurige ziekte en verjaring van bovenwettelijke verlofdagen ter voorkoming van stuwmeren aan verlofdagen.

Passagiers

In de afgelopen jaren is het passagiersvervoer van/naar MAA sterk gestegen. In boekjaar 2013/'14 is de verwachting dat 410.000 passagier van de luchthaven gebruik zullen maken, een stijging met 17% t.o.v. het voorgaande jaar.

Op dit moment zijn er twee categorieën passagiers airlines die opereren op MAA: low cost en charter.

Low cost airlines:

MAA's grootste klant is Ryanair, met ca. 375.000 passagiers in 2013/'14 en 15 bestemmingen. Sinds december 2012 opereert Ryanair met een basis op MAA met een vast gestationeerd vliegtuig, maar deze basis wordt per zomerseizoen 2014 (in ieder geval tijdelijk) niet meer gecontinueerd en het aantal Ryanair bestemmingen daalt hierdoor naar 8.

Charter airlines:

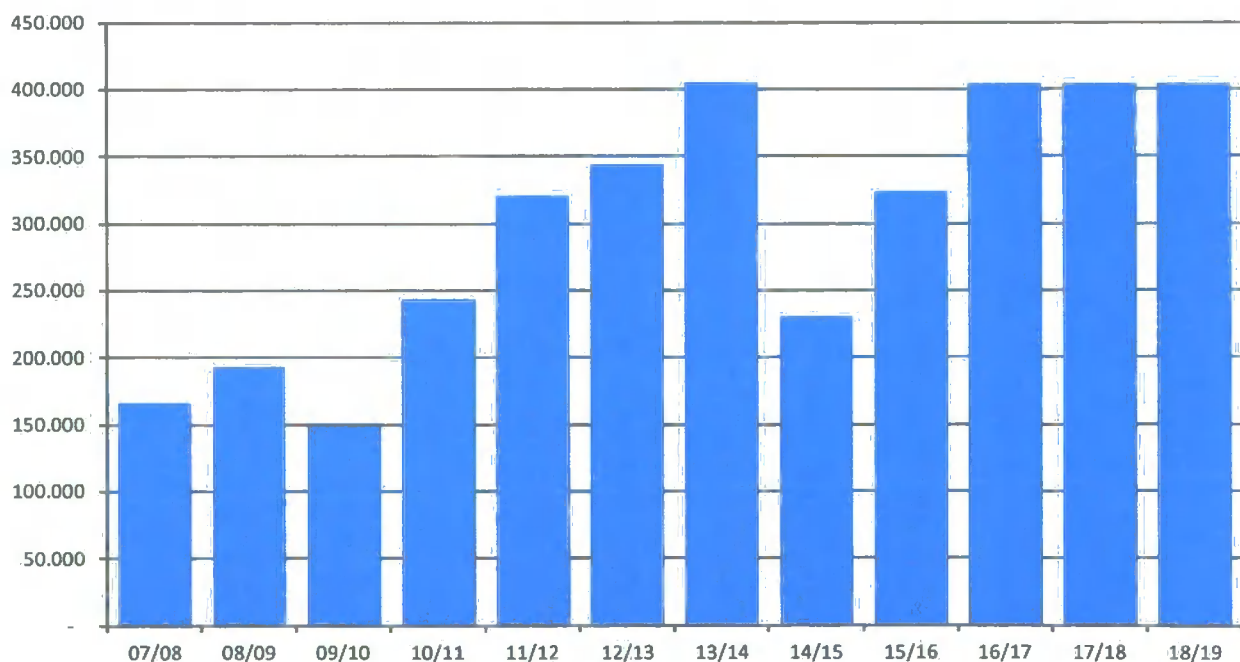
De andere luchtvaartmaatschappijen die gedurende het zomerseizoen op MAA vliegen zijn charter airlines Transavia.com en Corendon airlines. Hierbij charteren touroperators stoel capaciteiten op leisure routes en stellen pakketreizen samen (vlucht + accommodatie). De omvang van dit marktsegment is de laatste jaren gestabiliseerd als gevolg van de opkomst van internet en de groei van low cost carriers op vaak dezelfde bestemmingen.

Het totaal aantal passagiers in 2014/'15 bedraagt hierdoor naar verwachting 235.000, verdeeld over 10 bestemmingen.

Het passagiersnetwerk van MAA in 2014:



Uitgangspunten groei passagiersmarkt MAA (totaal aantal pax exclusief GA):



In het Ondernemingsplan zal het aantal one-way passagiers weer toenemen naar ruim 410.000 vanaf 2016/17. Een groot deel van deze groei wordt gegenereerd door low-cost maatschappijen.

Om de connectivity van de regio Zuid Limburg te verbeteren, vooral voor het zakelijke segment, is de laatste jaren veel energie gestoken in het faciliteren van een regional home-base carrier op MAA. De plannen van Maastricht Airlines leken veelbelovend in dat kader met het toevoegen van de bestemmingen Berlijn, Zurich, München en Amsterdam (de laatste twee bestemmingen bieden ook een hub-functie en daarmee interline mogelijkheden met andere maatschappijen zoals KLM). Omdat niet te verwachten valt

dat de traditionele “flag”-carriers als KLM, Lufthansa en British Airways dag-rand verbindingen aanbieden vanuit hun hubs naar MAA, maar dat zij daarentegen wel bereid zijn interline overeenkomsten aan te gaan met een regionale maatschappij, blijft de ontwikkeling van een home-base carrier op MAA zeer gewenst (zowel voor de ontwikkeling van de luchthaven als de regio).

De huidige passagiersterminal dateert uit 1983, is weliswaar nog steeds functioneel maar verouderd. Met een goede spreiding over de dag kunnen qua afhandeling capaciteit maximaal ca. 1 mln. one-way passagiers op jaarbasis worden verwerkt. Op basis van de ambities zoals verwoord in het ondernemingsplan is deze capaciteit ruim toereikend, maar zowel binnen als buiten dient een update van de look & feel plaats te vinden en zijn technische aanpassingen (o.a. airconditioning) noodzakelijk.

General & Business Aviation (GA)

Op het gebied van Business Aviation is de TEFAF (The European Fine Art Fair) een belangrijk jaarlijks terugkerend evenement: er worden in enkele dagen tijd meer dan 200 extra GA-vluchten afgehandeld.

Momenteel wordt onderzocht of in het gebouw en hangar van het voormalige Air Service Limburg een zgn. Fixed Base Operation (FBO) voor GA-verkeer kan worden gestart. Op het demarcated C-platform (lichter security regime) is de afhandeling van GA vluchten eenvoudiger en interfereren deze vluchten niet met de reguliere passagiersbewegingen op het A-platform (SRA CP, zwaar security regime). Vanwege de focus die een FBO-operator als specialist heeft op de GA-markt zal het aantal GA-vluchten kunnen groeien. Een afhandeling concessie voor vliegtuigen tot 15 ton voor de operator is onderdeel van deze ontwikkeling.

Maintenance, Repair & Overhaul (MRO)

Maintenance Boulevard: in november 2006 koos de Netherlands Aerospace Group (NAG) MAA als centrum voor luchtvaart gerelateerde MRO activiteiten. Een van de eerste nieuwe entrants was KvE Composites.

Verder hebben MAAS en SAMCO de volgende concrete investeringsplannen:

MAAS, de Ierse vliegtuig livery specialist, wil naast haar bestaande spuithangar op MAA een nieuwe faciliteit bouwen geschikt voor 2x A320/B737. MAAS kan op de huidige locatie van paardenloods/BDA de gewenste uitbreiding mogelijk maken aan de bestaande platforms.

Vliegtuig onderhoud bedrijf Samco wil haar activiteiten uitbreiden met extra hangar ruimte. Samco kan met het bestaande platform uitbreiden richting Aviation House. Een uitbreiding van Samco in de richting van het voormalige Stella gebouw maakt echter de aanleg van een nieuw platform noodzakelijk: de totaalkosten daarvan worden geraamd op ca. € 5,5 mln. Deze investering vormt geen onderdeel van dit ondernemingsplan.

Luchtvracht

In de afgelopen jaren is het luchtvrachtvervoer van/naar MAA gestegen. In boekjaar 2013/'14 is de verwachting dat 75.000 ton luchtvracht (29% via RFS, 71% direct gevlogen) op de luchthaven wordt afgehandeld door MHS, een stijging met 7% t.o.v. het voorgaande boekjaar.

Gedurende de afgelopen jaren (tot de economische crisis van 2011) is het gemiddelde groeitempo van het verwerkte vrachtvolume op MAA hoger geweest dan dat van de wereldwijde markt. Deze trend duidt erop dat de marktpositie van MAA is verstevigd door het op maat leveren van een product dat aan de behoeften voldoet van producenten, leveranciers, expediteurs en luchtvaartmaatschappijen.

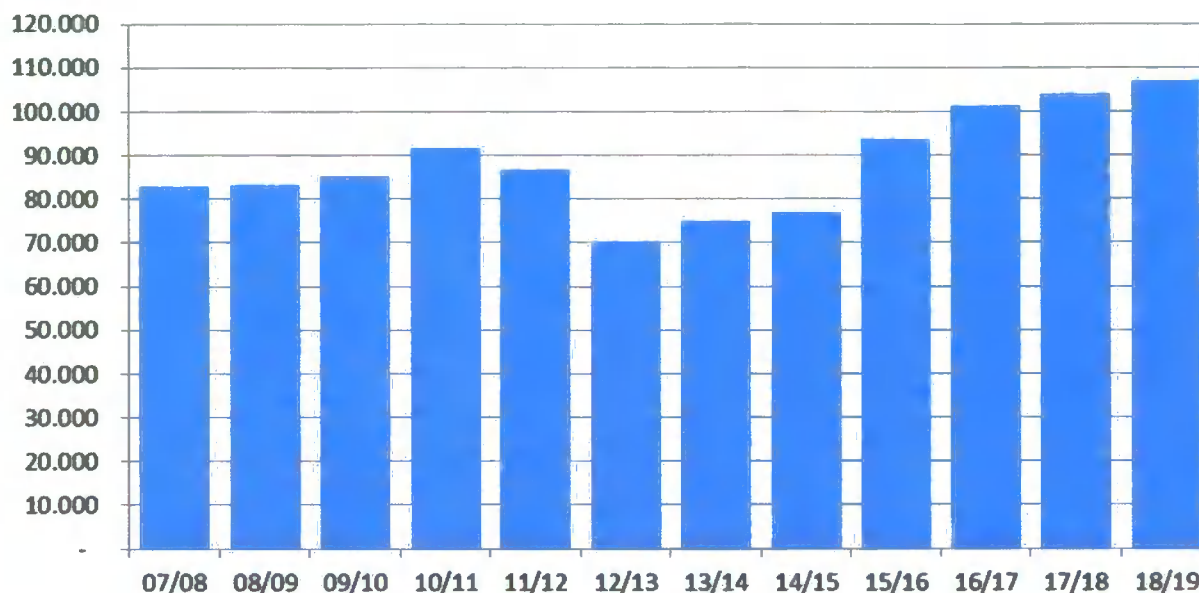
De volgende intercontinentale luchtvrachtmaatschappijen vliegen op lijndienstbasis rechtstreeks op MAA:

• Cargolux Airlines	7x per week / 747-800F	25.000 ton per jaar
• Turkish Airlines Cargo	7x per week / A310F & A330F	15.000 ton per jaar
• Royal Jordanian Cargo	5x keer per week / A310F	10.000 ton per jaar

Verder hebben de meeste wereldwijde expediteurs vestigingen op MAA. Maastricht Handling Services verwerkt meer dan 25% van haar totale luchtvrachtvolume via zgn. Road Feeder Services (RFS) van en

naar andere Europese luchthavens; hiervoor zijn contracten afgesloten met diverse grote luchtvrachtmaatschappijen.

Uitgangspunten groei vrachtmarkt MAA (vrachtvolume in tonnage):



Zowel het tot stand komen van twee wekelijkse Far East verbindingen (high-tech vracht) per 2015/'16 als een uitbreiding met twee wekelijkse A330F-rotaties van bestaande klanten (per 2016/'17) zijn als (acquisitie-) ambitie verwerkt in het ondernemingsplan. Verder wordt uitgegaan van autonome RFS-groei met 10% per jaar vanaf 2015/'16, o.a. als gevolg van marktherstel.

Vanwege de economische double-dip in de 2e helft van 2011 bleken de extra gebouwde m²'s voor het afhandelen van 2^e linie RFS luchtvracht in cargo terminal II nog niet noodzakelijk. MHS handhaafde daarom de afhandeling op Cargo Noord en de ME-loods en stelde daarmee tegelijkertijd de logistieke inrichting van de nieuwe terminal uit. Vanuit het perspectief van verwachte volumegroei, gecombineerd met de huidige verouderde cargo terminal, is het echter essentieel dat de nieuwe terminal in de nabije toekomst in gebruik wordt genomen voor zowel gevlogen als RFS vracht. Bij een volume van > 90.000 ton per jaar bleek in 2010/'11 de capaciteit van de huidige Cargo terminal I immers al te klein.

In dit ondernemingsplan is een conservatieve aanname dat de cargo stijgt naar ca. 100.000 ton in 2016/'17, waardoor in gebruik name van de nieuwe terminal in 2015 noodzakelijk wordt en in eerste instantie als zgn. 2^e linie loods wordt aangewend voor het verwerken van RFS luchtvracht. Wat betreft noodzakelijke investeringen vormt dit de leidraad van dit ondernemingsplan.

De verkoopinspanningen gericht op het ontwikkelen van samenwerking in de "logistic chain" tussen en met luchtvrachtmaatschappijen, lokale expediteurs, truckers en shippers blijft gehandhaafd.

Vastgoed

In dit ondernemingsplan wordt uitgegaan van het continueren van de financiële baten van alle (al dan niet direct luchtvaart- of afhandeling gebonden-) vastgoed objecten in de EBITDA. Met de evt. opbrengst bij verkoop van deze assets wordt derhalve geen rekening gehouden.

Ook de jaarlijkse erfpacht opbrengsten gerelateerd aan MAAS, Samco en ASL zijn in het resultaat verwerkt.

Investeringsen

Afhankelijk van de beschreven variant zijn investeringen in vliegveld- en afhandeling equipment noodzakelijk (vervanging/uitbreiding) en is de capex berekend.

De volgende investeringen zijn in het Ondernemingsplan noodzakelijk (bedragen x € 1.000):

	2014/15	2015/16	2016/17	2017/18	2018/19
<i>Security#</i>	215				
<i>Brandweer / Resa</i>	555	550	100		
<i>Crashtenders</i>	850			850	
<i>Equipment</i>	821	580	370	1190	
<i>Airside gebouwen</i>	88	275	89	21	
<i>Non airside geb</i>	47	50	50	665	
<i>Verhardingen (inhaal onderhoud)</i>	868	868	434		
<i>Bestaande loods, nieuwe loods fase 1 (RFS)</i>	900	1100	1500		
<i>& passagiersterminal</i>					
<i>Verhardingen (regulier onderhoud)</i>			486		
Totaal	4.344	3.423	3.029	2.726	0

#: Deloitte rekent hier met een investering van € 560k, hiervan is echter al € 345k geïnvesteerd in boekjaar 2013/'14

De totale investering in de 5-jaar planperiode in het Ondernemingsplan bedraagt daarmee € 13,5 miljoen.

In de investeringssfeer is er maar 1 verschil tussen het Ondernemingsplan en de 0-variant: voor uitbreiding van de vrachtafhandeling vanaf 2015/'16 in het Ondernemingsplan is ingebruikname van de nieuwe Cargo terminal II (voor alleen RFS-luchtvracht) noodzakelijk, met als gevolg een extra investering in afhandeling equipment à € 1 miljoen. De totale investering bij de 0-variant bedraagt derhalve € 12,5 miljoen (in 2015/'16: € 2.423 mln. i.p.v. € 3.423 mln.).

N.B.: Indien de afhandeling van zowel gevlogen luchtvracht als RFS-luchtvracht na de planperiode volledig plaatsvindt in de nieuwe Cargo terminal II, vervalt het gebruik van zowel de oude Cargo terminal I als de Morrison Express loods. Dit scenario genereert uiteindelijk het meest efficiënte gebruik van mensen en middelen. De totale investering, inclusief de investeringen zoals geschetst in paragraaf 7 (maar exclusief de aankoop van Cargo terminal II), bedraagt in dat geval ca. € 28 miljoen. Dit wordt met name gedreven door de noodzakelijke aanleg van een nieuw vrachtplatform.

Opbrengsten en kosten 0-variant

De 0-variant gaat ervan uit dat het vrachtvolume op het niveau van 2013/'14 blijft, en het passagiersvolume op het niveau van 2014/'15. Het gaat hierbij om ca. 235.000 passagiers en 75.000 ton vrachtafhandeling. In de doorrekening is geen rekening gehouden met de NEDAB bijdragen van de provincie Limburg.

	2014/15	2015/16	2016/17	2017/18	2018/19
0-variant					
Landing fees	1.801	1.801	1.801	1.801	1.801
Handling revenues	5.078	5.078	5.078	5.078	5.078
Rentals, long lease and concessions	1.689	1.691	1.693	1.694	1.694
Other income	608	608	608	608	608
Totale opbrengsten	9.176	9.178	9.180	9.180	9.181
Wages, Salaries and Social security costs	7.909	7.692	7.525	7.502	7.499
Contract Staff (security)	1.225	1.225	1.225	1.225	1.225
Temporary staff	84	84	84	84	84
Maintenance	1.147	1.147	1.147	1.147	1.147
Insurance	172	172	172	172	172
Office costs	370	370	370	370	370
Marketing	161	112	112	112	112
Premises costs	707	707	707	707	707
Advisory costs	44	44	44	44	44
Other costs	328	328	328	328	328
Totale kosten	12.147	11.881	11.714	11.690	11.687
EBITDA	(2.971)	(2.703)	(2.534)	(2.510)	(2.507)
Depreciation	3.035	3.035	3.035	3.035	3.035
Goodwill amortization	-	-	-	-	-
Release subsidies	(1.731)	(1.731)	(1.731)	(1.731)	(1.731)
Operating Profit	(4.275)	(4.007)	(3.837)	(3.813)	(3.810)
Financial income and expenses	(577)	(605)	(591)	(578)	(566)
Share in result participations	-	-	-	-	-
Profit before tax	(4.852)	(4.612)	(4.429)	(4.391)	(4.376)

De jaarlijkse NEDAB kosten zijn in deze 0-variant constant: € 2,3 miljoen

Opbrengsten en kosten in het Ondernemingsplan

Het Ondernemingsplan gaat ervan uit dat de volumes gaan groeien: het aantal passagiers stijgt in stappen naar 410.000 in 2016/17 en de afhandeling van vrachtvervoer stijgt in stappen tot 105.000 ton in 2018/19. Ook hier is geen rekening gehouden met de NEDAB bijdragen van de provincie Limburg.

	2014/15	2015/16	2016/17	2017/18	2018/19
Ondernemingsplan					
Landing fees	1.801	2.015	2.136	2.136	2.136
Handling revenues	5.078	5.819	6.301	6.528	6.777
Rentals, long lease and concessions	1.689	1.725	1.758	1.758	1.759
Other income	608	790	947	947	947
Totale opbrengsten	9.176	10.349	11.141	11.368	11.618
Wages, Salaries and Social security costs	7.909	8.064	8.169	8.187	8.230
Contract Staff (security)	1.225	1.334	1.451	1.451	1.451
Temporary staff	84	84	84	84	84
Maintenance	1.147	1.147	1.147	1.147	1.147
Insurance	172	172	172	172	172
Office costs	370	370	370	370	370
Marketing	161	112	112	112	112
Premises costs	707	707	707	707	707
Advisory costs	44	44	44	44	44
Other costs	328	328	328	328	328
Exceptional items	-	-	-	-	-
Totale kosten	12.147	12.362	12.584	12.602	12.645
EBITDA	(2.971)	(2.013)	(1.442)	(1.234)	(1.027)
Depreciation	3.035	3.035	3.035	3.035	3.035
Goodwill amortization	-	-	-	-	-
Release subsidies	(1.731)	(1.731)	(1.731)	(1.731)	(1.731)
Operating Profit	(4.274)	(3.317)	(2.746)	(2.537)	(2.330)
Financial income and expenses	(577)	(605)	(591)	(578)	(566)
Share in result participations	-	-	-	-	-
Profit before tax	(4.851)	(3.922)	(3.337)	(3.115)	(2.896)

De jaarlijkse NEDAB kosten stijgen in dit Ondernemingsplan van € 2,3 miljoen in 2014/15 naar € 2,6 miljoen in 2018/19.

Conclusies

In het ondernemingsplan voor de komende 5 jaar zijn 2 varianten geschetst en berekend:

- De 0-variant, waarbij het passagiers volume op basis van 2014/'15 en het cargo volume op basis van 2013/'14 ongewijzigd blijven;
- Het Ondernemingsplan, waarbij een (hernieuwde-) groei plaats zal vinden op zowel passagiers- als luchtvracht gebied en de nieuwe Cargo terminal II in gebruik wordt genomen voor 2e linie luchtvrachtafhandeling (RFS).

De luchthaven blijft kansrijk om in passagiersaantallen te groeien en heeft de catchment area die dat toelaat; deze groei zal grotendeels uit het low-cost segment komen.

De ingebruikname van de nieuwe Cargo terminal II, naast de bestaande terminal, voor 2^e linie RFS (truck-truck) afhandeling is noodzakelijk bij de volumegroei die in het luchtvracht segment mogelijk is. Focus ligt daarbij op perishable- en high-tech afhandeling (naast de zgn. general cargo).

In beide varianten zijn investeringen noodzakelijk in equipment, gebouwen en (achterstallig) onderhoud van verhardingen. In het ondernemingsplan zijn daarnaast investeringen voor het gebruik en inrichting van Cargo terminal II vereist.

Het Ondernemingsplan biedt het juiste perspectief voor de huidige en toekomstige klanten van MAA/MHS en kent vs. de 0-variant een € 1 miljoen hogere investering in de onderliggende 5-jaar planning.

In beide varianten is de EBITDA ontwikkeling dusdanig dat een bijdrage in de NEDAB-kosten gedurende de planperiode noodzakelijk blijft. Wanneer de NEDAB bijdrage gepaard gaat met de noodzakelijke investeringen en de volumestijging in het Ondernemingsplan wordt gerealiseerd, leidt dit tot een sluitend meerjarig perspectief. Dit wordt door het management van MAA/MHS haalbaar geacht.

Het economisch en maatschappelijk belang van Maastricht Aachen Airport

E,til

Prof. dr. Hans Kasper
Dr. Lolke Schakel
Drs. Jelena Radovanovic

28 februari 2014



basis voor beslissingen

Probleemstelling

Onderzoeksvraag en scenario's

Wat is het economisch en maatschappelijk belang van Maastricht Aachen Airport in termen van werkgelegenheid en bruto regionaal product voor Zuid-Limburg en heel Limburg, in vijf scenario's voor de komende tien jaar (2014-2023):

- 1A. *Passagiers- en vrachtvervoer stabiel op niveau 2014*
- 1B. *Groei passagiers- en vrachtvervoer volgens Businessplan MAA*
- 2A. *Geen passagiers in het handelsverkeer; vrachtvervoer stabiel op niveau 2014*
- 2B. *Geen passagiers in het handelsverkeer; groei vrachtvervoer volgens Businessplan MAA*
- 3. *Volledige sluiting van de luchthaven MAA in 2014*

Opdrachtgever: Provincie Limburg

basis voor beslissingen



Probleemstelling

Scenario's en detail

	Twee ontwikkelingen van MAA in de periode 2014-2024	
Beslissingen over toekomst MAA	Vervoer blijft stabiel op niveau van 2014	Groei conform Businessplan MAA
Passagiersvervoer, Vrachtvervoer en General aviation	PVG-St (1A)	PVG-Gr (1B)
Alleen Vrachtvervoer en General aviation	AVG-St (2A)	AVG-Gr (2B)
Volledig sluiten MAA	Sluiten (3)	



Onderzoeksaanpak

Verschillende invalshoeken

- Werkgelegenheid
- Bijdrage aan bruto regionaal product
- Kwantitatief: bestaande data en enquête onder bedrijven
- Kwalitatief: gesprekken, documenten, rapportages over andere vliegvelden
- Bandbreedtes i.v.m. waarschijnlijkheden
- Uitgevoerd in januari en februari 2014



basis voor beslissingen

Werkgelegenheid en bruto regionaal product

- Werkgelegenheid berekend in termen van FTE voor diverse 'soorten' werkgelegenheid:
 - directe werkgelegenheid
 - indirecte werkgelegenheid
 - voorwaarts
 - achterwaarts
 - geïnduceerd (deze categorie is niet meegenomen in het onderzoek omdat deze voor Limburg moeilijk is te berekenen)
- Bijdrage aan bruto regionaal product berekend in (lopende) prijzen van 2013



Classificatie van werkgelegenheidseffecten

- **Directe effecten:** werkgelegenheid en toegevoegde waarde die een directe relatie hebben met de afhandeling van luchtvervoer van passagiers en vracht
- **Indirecte effecten:**
 - *Achterwaarts:* werkgelegenheid en toegevoegde waarde van de luchthaven bij toeleverende bedrijven
 - *Voorwaarts:* werkgelegenheid en toegevoegde waarde die ontstaat door spin-off effecten van de activiteiten op de luchthaven (bijv. de vestigingsplaatsfactor en toeristische functie van een luchthaven)
 - *Geïnduceerd:* werkgelegenheid en toegevoegde waarde die ontstaat door de uitgaven van directe en indirecte werkzame personen

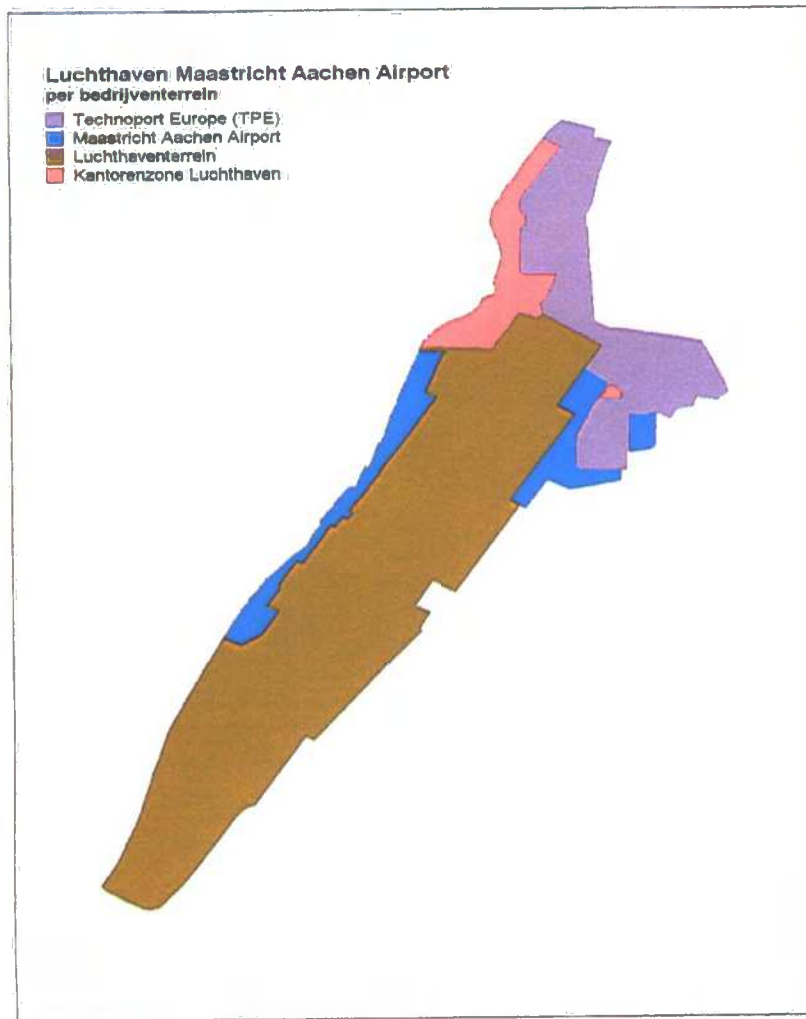


Toegevoegde waarde en bruto regionaal product

- **Toegevoegde waarde:** de *productie* gewaardeerd tegen marktprijzen minus de kosten voor de inkoop van goederen en diensten (*intermediair verbruik*)
- Onderscheid in toegevoegde waarde van:
 1. Werkzame personen
 2. Bedrijven
 3. Sectoren
 4. Regio (*bruto regionaal product*)
 5. Land (*bruto binnenlands product*)



Het gebied van Maastricht Aachen Airport



basis voor beslissingen

Belangrijkste bevindingen - 1

1. 10% van de Limburgse bedrijven en 16% van de Zuid-Limburgse bedrijven genereert in 2013 omzet dankzij MAA (voor de helft is het minder dan euro 10.000 per jaar; enkele meer dan 1 mln)
2. Luchthaven belangrijk als factor in imago van internationale vestigingsplaats/regio en als cluster voor passagiersvervoer, vrachtvervoer, vliegtuigonderhoud en MBO luchtvaarttechniek
3. Directe en indirecte werkgelegenheid in Limburg bedraagt in 2013 1.325 - 1.475 FTE
4. Bijdrage aan BRP Limburg bedraagt in 2013 91 - 101 mln euro
5. Bij volledige sluiting van MAA gaan circa 625 - 700 FTE van de werkgelegenheid in 2014 voor Limburg verloren



Antwoord

Belangrijkste bevindingen - 2

	2013	2014
Totale directe en indirecte werkgelegenheid MAA (in FTE)	1.325 – 1.475	1.250 – 1.375
Bijdrage aan Bruto Regionaal Product (in euro's)	91 – 101 mln	86 - 96 mln



basis voor beslissingen

Antwoord: Belangrijkste uitkomsten situatie 2014 en 2023 volgens vijf scenario's

	Bijdrage in 2014	Bijdrage in 2023				
		PVG-St (1A)	PVG-Gr* (1B)	AVG-St (2A)	AVG-Gr (2B)	Sluiten (3)
Werkgelegenheid (in FTE)						
- Luchthavencoluster MAA (direct)	275	275	350	225	250	
- Maintenance Boulevard (indirect)	325	450	450	450	450	
- Forwarders/trucking/overig (indirect)	400	400	475	375	450	
- Buiten luchthavengebied (ind aw + ind vw)	250 - 375	275 - 400	350 - 500	175 - 300	175 - 325	
- Totaal	1.250 - 1.375	1.400 - 1.525	1.625 - 1.775	1.225 - 1.350	1.325 - 1.475	625 - 675
Bruto regionaal product (in euro's)	86 - 96 mln	97 - 108 mln	111 - 123 mln	88 - 98 mln	96 - 107 mln	43 - 48 mln

* In het groeiscenario van passagiers wordt in het Businessplan MAA verondersteld dat Ryanair in 2016 weer een basis opent op MAA met 30 voltijdsm medewerkers

basis voor beslissingen



Antwoord: Belangrijkste uitkomsten 10 jaars ontwikkeling 2014 - 2023
volgens vijf scenario's; cumulatieve uitkomsten

	Bijdrage over hele periode 2014 - 2023				
	PVG-St (1A)	PVG-Gr (1B)	AVG-St (2A)	AVG-Gr (2B)	Sluiten (3)
Werkgelegenheid (in FTE/arbeidsjaren)	13.625 – 15.025	15.350 – 16.875	12.225 – 13.550	13.100 – 14.525	6.775 – 7.475
Bruto regionaal product (in euro's)	950 – 1.060 mln	1.070 – 1.180 mln	870 - 970 mln	930 – 1.040 mln	480 – 530 mln



Antwoord

Gevolgen van sluiten MAA voor eigen bedrijf en voor vestigingsklimaat Zuid-Limburg		
Gevolgen	Voor eigen bedrijf	Voor vestigingsklimaat in Zuid-Limburg
Positieve	1%	1%
Negatieve	20%	76%
Geen	79%	24%
Totaal (= 100%)	274	274



basis voor beslissingen

Gesprekken en enquête

- Cluster van (winstgevende) bedrijven rond vliegtuigonderhoud en succesvolle MBO-opleiding luchtvaarttechniek
- Een aantal bedrijven kan niet zonder vliegveld functioneren, andere wel
- MAA is onderdeel van de multimodale logistieke keten van bedrijven in Limburg
- Geen steen uit het hele bouwwerk van dit cluster/deze keten trekken
- MAA cruciaal voor markten regio, stad, congressen in de (inter)nationale wereld
- Meer lijnen/connectivity op grote bestemmingen/hubs nodig, zoals Amsterdam, Berlijn, Londen, Parijs, München, Zürich



Gesprekken en enquête

- Keten van effecten bij sluiten: bijvoorbeeld geen MAA betekent
 - geen TEFAF, geen MECC meer, minder overnachtingen, minder hotels, etc.
 - minder internationaal, minder bedrijven, meer moeite om jeugd te houden en kenniswerkers voor tegen gaan krimp en realiseren LED, campussen, Brainport etc
 - verrichte investeringen zijn waardeloos geworden;
 - geplande publieke en private investeringen in Maintenance Boulevard van minstens € 15 mln vallen weg (bodem onder meerjarenplan valt weg)

Gesprekken en enquête

Bij sluiten van MAA geldt ook:

- geen geluidshinder en milieu-overlast, geen verstoring van stiltegebieden in ZL die van belang zijn voor toeristen en hun bestedingen in de toeristische sector (huidige vliegroutes deels over stiltegebieden)



E,til

Toelichting op de uitkomsten

In de navolgende slides wordt aangegeven welke uitkomsten en bevindingen aan de hiervoor gegeven samenvatting van de belangrijkste uitkomsten ten grondslag liggen



basis voor beslissingen

Opzet van het gehele onderzoek

Diverse onderdelen

1. Beschrijven van de marktpositie van Maastricht Aachen Airport binnen Nederland en Noordwest-Europa
2. In kaart brengen van de huidige werkgelegenheid die direct en indirect aan de luchthaven is verbonden
3. Maken van prognoses van de directe en de indirecte werkgelegenheid evenals van de bijdrage aan het bruto regionaal product onder verschillende scenario's
4. Literatuurstudie
5. Enquête onder bedrijven en instellingen
6. Interviews



basis voor beslissingen

Kenmerken van Maastricht Aachen Airport

Aan de hand van verschillende kenmerken

- Aantallen passagiers
- Tonnen vracht
- Work load units (WLU)
- Marktpositie van MAA in Nederland en Noordwest-Europa



Kenmerken van Maastricht Aachen Airport

Kengetallen MAA 2010-2013

Maastricht Aachen Airport	2010	2011	2012	2013
Passagiers (in aantallen)	260.000	363.000	345.000	465.000
- w.o. handelsverkeer ¹	227.000	334.000	305.000	425.000
- w.o. overig passagiersverkeer ²	33.000	29.000	40.000	40.000
Vrachtvolume (in tonnen)	90.000	92.500	75.000	79.000
- w.o. gevlogen vracht	62.000	65.400	52.600	54.100
- w.o. getruckte vracht	28.000	27.100	22.400	24.900
- aandeel luchtvaart	68,9%	70,7%	70,1%	68,5%
- aandeel wegvervoer	31,1%	29,3%	29,9%	31,5%
Work load units (WLU) ³	1.127.000	1.259.000	1.055.000	1.215.000

¹ Verkeersvluchten met als doel het vervoeren van reizigers, vracht en post tegen betaling

² Passagiersverkeer niet zijnde handelsverkeer (private & business aviation en transito)

³ Eén WLU is 100 kilogram vracht of 1 passagier

Bron: CBS Statline en luchthaven MAA

basis voor beslissingen



Kenmerken van Maastricht Aachen Airport

Positie van de luchthaven MAA binnen Nederland

- Regionale luchthaven van nationaal belang (Luchtvaartnota, 2009)
- Sinds juli 2004 in private handen (Omniport en Dura Vermeer)
- Vervoer van passagiers en luchtvracht met focus op luchtvracht
- De luchthaven is geen hub voor passagiersvervoer; wel charters (Corendon/Transavia) en low cost carrier (Ryanair) op MAA
- Ook andere vluchtsoorten: lesvluchten, privé-, zaken- en taxivluchten, vluchten ten behoeve van onderhoud en coaten, medische vluchten, overheidsvluchten en recreatieve vluchten
- Uitgebreid cluster van onderhoud, reparatie en inspectie aanwezig: *Maastricht Maintenance Boulevard (MMB)*
- Opleidingscentrum MBO luchtvaarttechniek zorgt voor gekwalificeerd personeel voor dit cluster



Kenmerken van Maastricht Aachen Airport

Positie van de luchthaven MAA binnen Nederland

- MAA is de *vierde* luchthaven in Nederland wat betreft passagiersvervoer (marktaandeel 2013: 0,7%).
- MAA is de *tweede* luchthaven in Nederland wat betreft het afhandelen van *gevlogen* luchtvracht (marktaandeel 2013: 3,4%). Alleen op Schiphol wordt daarnaast in Nederland gevlogen luchtvracht afgehandeld.
- Op MAA wordt ook luchtvracht van andere (buitenlandse) luchthavens afgehandeld (in jargon heet dit getruckte luchtvracht)
- Aandeel gevlogen luchtvracht en getruckte luchtvracht in totale luchtvracht is de laatste vier jaar stabiel: 70% en 30%.
- Aandeel totale luchtvracht op MAA bedraagt circa 65% in 2013, gemeten ten opzichte van het aantal work load units (WLU) dat op MAA wordt afgehandeld. Eén WLU = 1 passagier = 0,1 ton vracht.



basle voor beslissingen

Kenmerken van Maastricht Aachen Airport

Positie van de luchthaven MAA binnen Nederland

- De gevlogen luchtvracht op MAA wordt door vrachtvliegtuigen ('full-freighters') verzorgd; op Schiphol ook in het onderdek van passagierstoestellen ('belly cargo')
- Er worden meer goederen gelost dan geladen op MAA (vooral import- en doorvoerfunctie)
- Bij het laden gaat het om meer zendingen met een lager gewicht en een hogere waarde (*Nederland = distributieland*)
- Vrachtvervoer op MAA bestaat uit hoogwaardige goederen (elektronische en medische apparatuur), bederfelijke waar (bloemen, groente, vlees en verse vis), textiel, en levende dieren (paarden/JIM)



Kenmerken van Maastricht Aachen Airport

Positie van de luchthaven MAA binnen N-W Europa

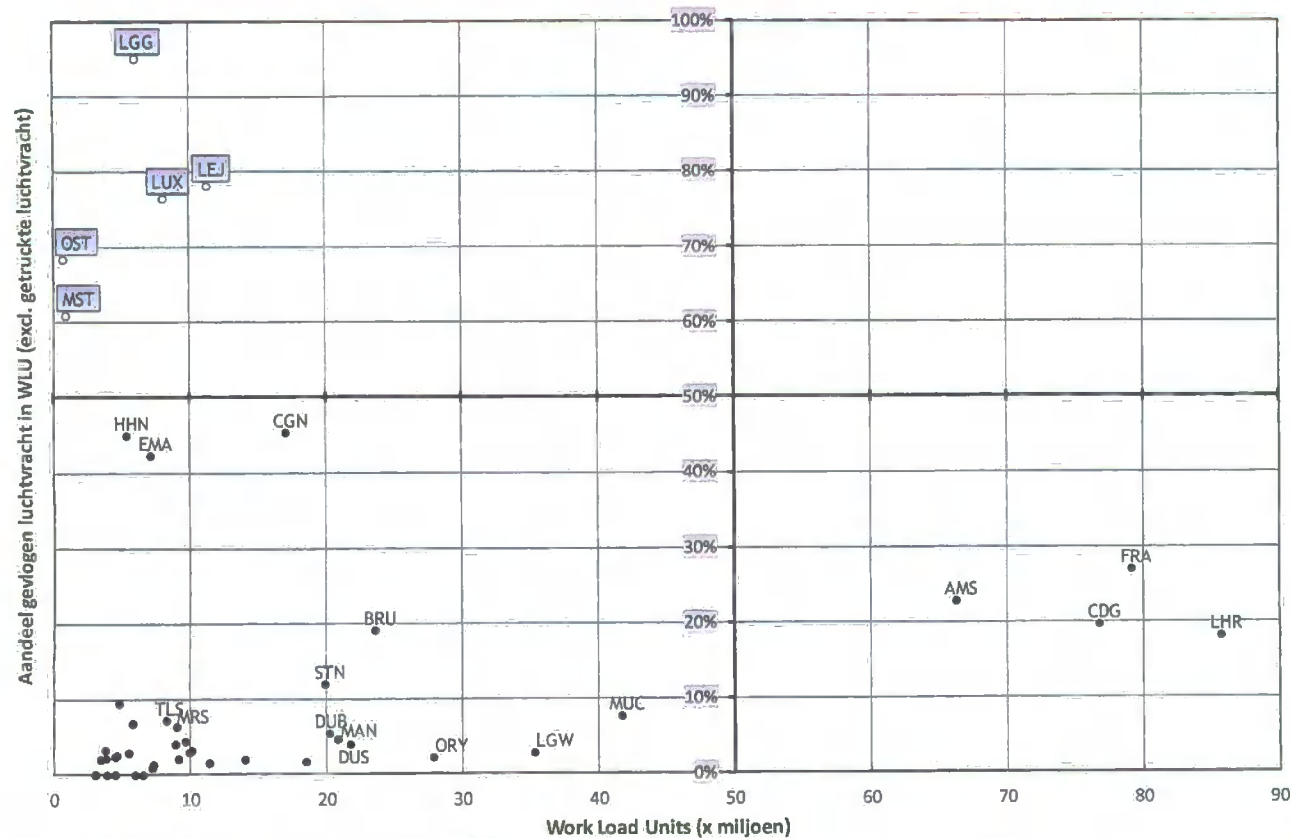
- MAA vervult een belangrijke functie in de supply chain in Limburg, de rest van Nederland en de Euregio door de snelle afhandeling en rol van Europese hub
- Focus van andere regionale luchthavens in de Euregio ligt op passagiersvervoer (Eindhoven, Weeze en Charleroi)
- MAA heeft relatief groot aandeel vracht binnen Noordwest-Europa
- Luchthavens die zich ook specialiseren in de afhandeling van luchtvracht zijn Luik, Leipzig, Oostende en Luxemburg
- MAA is in absolute termen echter een kleine speler in de afhandeling van luchtvracht (Schiphol, Düsseldorf, Frankfurt, Brussel, Luik en Parijs vervoeren veel meer luchtvracht)
- Wel specifiek segment van de markt in handen door de snelle afhandeling en de centrale geografische ligging in de Euregio



basis voor beslissingen

Kenmerken van Maastricht Aachen Airport

Positie MAA in N-W Europa: aandeel gevlogen vracht



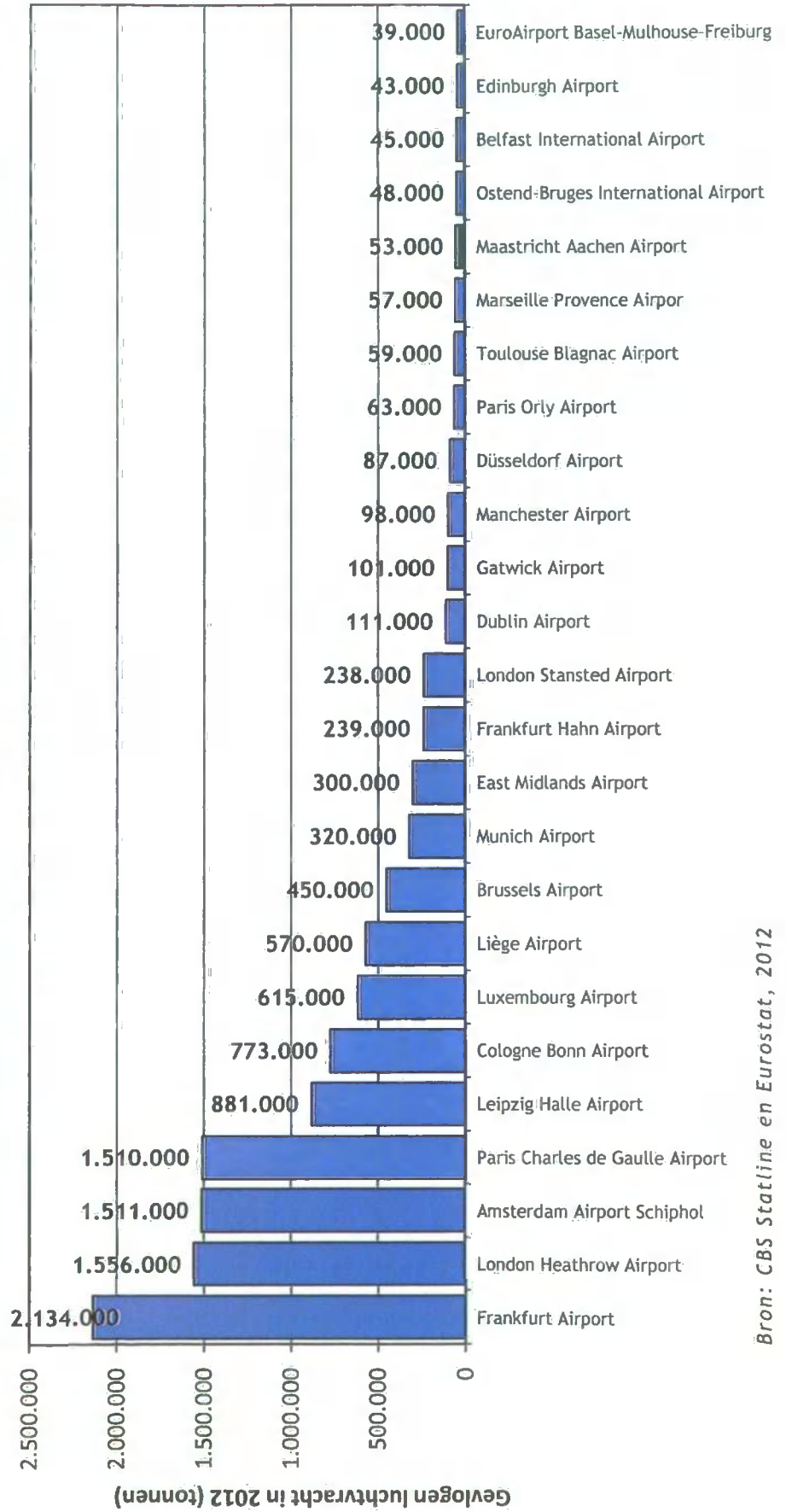
Bron: CBS Statline en Eurostat, 2012

is voor beslissingen



Kenmerken van Maastricht Aachen Airport

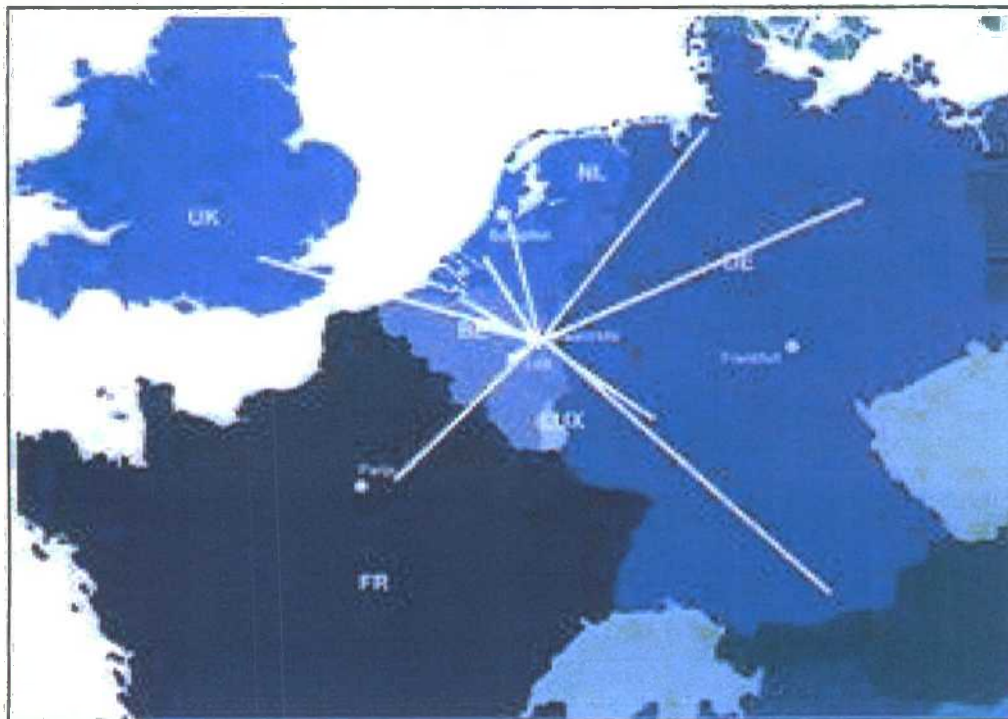
Positie MAA in N-W Europa: tonnen gevlogen luchtvracht



Bron: CBS Statline en Eurostat, 2012

Kenmerken van Maastricht Aachen Airport

Positie MAA in N-W Europa: deel van de supply chain



Bron: Website Kuijpers Cargo Service

basis voor beslissingen



Huidige werkgelegenheid

Feiten en schattingen

In de navolgende slides wordt aan gegeven

- hoe groot de feitelijke directe werkgelegenheid is

en

- hoe groot de omvang van de verschillende onderdelen van de indirecte werkgelegenheid geschat wordt.



basis voor beslissingen

Huidige werkgelegenheid

Werkgelegenheid op luchthaventerrein MAA in 2013

	Classificatie	fte
Luchthavencluster MAA		325
- Maastricht Aachen Airport	<i>direct</i>	
- Maastricht Handling Services	<i>direct</i>	
- Luchtvaartmaatschappijen (passagiers/cargo)	<i>direct</i>	
- Overheidsdiensten (LVNL/KMAR/Douane/KNMI/VWA/KCB)	<i>direct</i>	
- Toeleveranciers (G4S/CSU/GAM)	<i>direct</i>	
- Winkels (AKO/B&S Shop Fly/Travel-Inn)	<i>direct</i>	
Maastricht Maintenance Boulevard		300
- SAMCO	<i>Indirect voorwaarts</i>	
- Leeuwenborgh/ACC	<i>Indirect voorwaarts</i>	
- Air Service Limburg	<i>Indirect voorwaarts</i>	
- MAAS	<i>Indirect voorwaarts</i>	
- Kve Composites	<i>Indirect voorwaarts</i>	
- UTC Aerospace Systems	<i>Indirect voorwaarts</i>	
Forwarders & Trucking	<i>Indirect achterwaarts</i>	200
Overig	<i>Indirect achterwaarts</i>	200
Totaal		1.025

basis voor beslissingen



Huidige werkgelegenheid

Indirecte werkgelegenheid buiten luchthaventerrein

- Indirecte achterwaartse werkgelegenheid Limburg: 150 - 275 FTE
- Geschat met behulp van multipliers 'intermediair verbruik luchtvaartsector' (via input-output tabellen):

Regio	Bandbreedte multipliers
Nederland	0,25 - 0,40
Limburg	0,15 - 0,26

- Deze multipliers geven aan welk deel van het intermediair verbruik van de directe en indirecte werkgelegenheid op de luchthaven leidt tot nieuwe werkgelegenheid buiten het luchthaventerrein (bijvoorbeeld door de levering van diensten)

basis voor beslissingen



Huidige werkgelegenheid

Indirecte werkgelegenheid buiten luchthaventerrein

- Indirecte voorwaartse werkgelegenheid ontstaat door de bestedingen van inkomende passagiers op MAA. In het onderzoek zijn de volgende drie groep onderscheiden:
 - TEFAF-bezoekers
 - Vakantiegangers
 - Zakelijke reizigers



Huidige werkgelegenheid

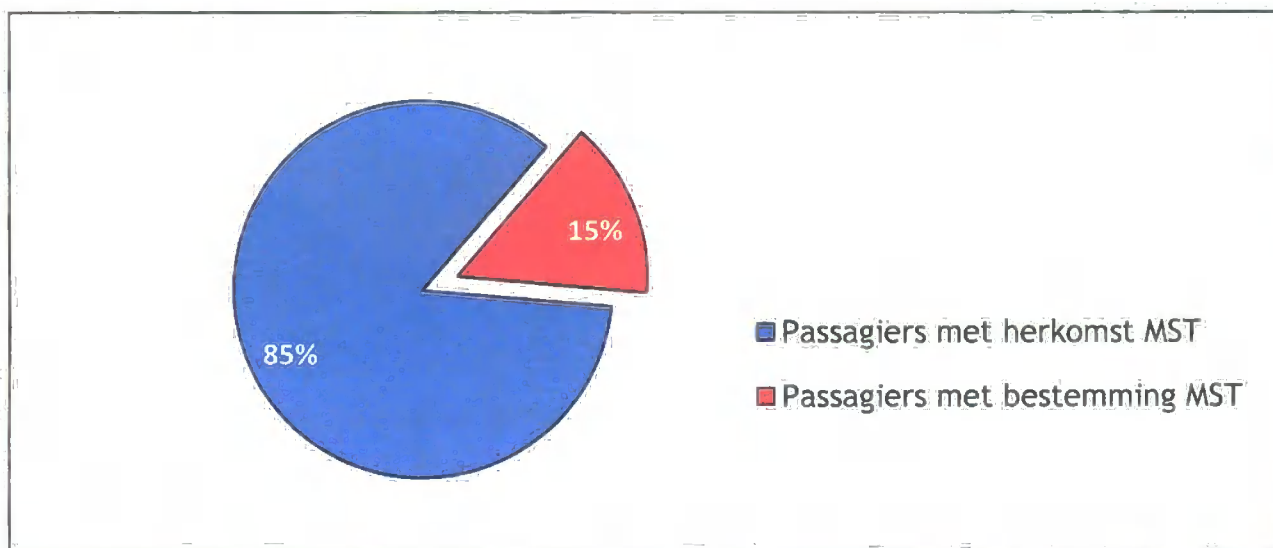
Indirecte werkgelegenheid buiten luchthaventerrein

- Bestedingen zijn afhankelijk van:
 1. het aantal inkomende passagiers
 2. het bedrag dat per persoon per verblijf wordt uitgegeven
- Veronderstellingen ten aanzien van het aantal inkomende passagiers via MAA:
 - Aantal TEFAF-bezoekers: op basis van het aantal privéjets gedurende de TEFAF en het gemiddeld aantal personen per privéjet
 - Aantal inkomende toeristen: op basis van een reizigersonderzoek dat de luchthaven MAA in sep/okt 2013 heeft gehouden onder 4.500 passagiers op Ryanair-vluchten



Samenstelling inkomende en uitgaande passagiers

Grootste deel van de reizigers betreft uitgaand toerisme, namelijk 85%. Aandeel inkomend toerisme bedraagt 15%. Cijfers zijn inclusief zakelijke reizigers.



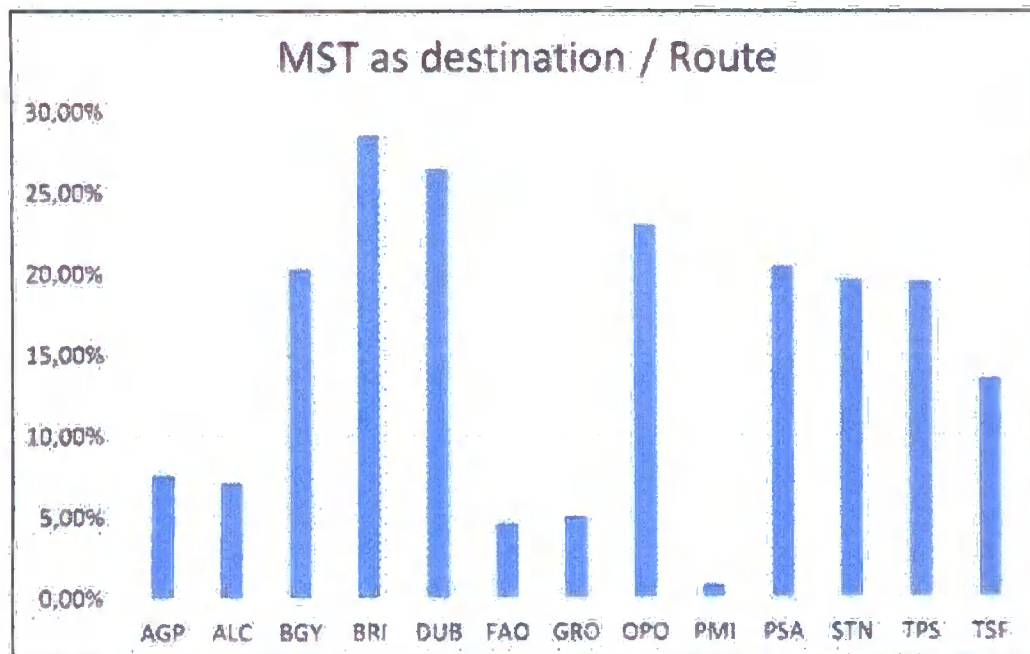
Bron: Luchthaven MAA (onderzoek onder 4.500 passagiers in de periode sep/okt 2013)

basis voor beslissingen



Huidige werkgelegenheid

Aandeel passagiers op routes met bestemming MST



Bron: Luchthaven MAA (onderzoek onder 4.500 passagiers in de periode sep/okt 2013)

basis voor beslissingen



Populariteit routes bij reizigers met bestemming MST

- Een aantal, veelal Spaanse routes brengt nauwelijks inkomend verkeer: Malaga (AGP), Alicante (ALC), Palma de Mallorca (PMI), Girona (GRO) en Faro (FAO). Dit zijn uitgaande vakantiebestemmingen
- De Italiaanse routes doen het beter dan gemiddeld: Bergamo (BGY), Bari (BRI) en Pisa (PSA) en Trapani (TPS)
- De routes Dublin (DUB) en Porto (OPO) hebben ook relatief veel inkomende reizigers (onder andere door studenten)

Huidige werkgelegenheid

Herkomstland/-regio uitgaande passagiers MAA



Woonregio	Aandeel
Limburg	34%
Overig Nederland	19%
België	26%
Duitsland	20%
Frankrijk/Luxemburg	1%
Totaal	100%

Bron: Luchthaven MAA (onderzoek onder 4.500 passagiers in de periode sep/okt 2013)

basis voor beslissingen



Huidige werkgelegenheid

Inkomende en uitgaande passagiers MAA

- Elke passagier wordt op een luchthaven tweemaal geregistreerd, namelijk bij aankomst (vertrek) en vertrek (aankomst)
- Voor het bepalen van het aantal passagiers dat via MAA reist dienen de passagiersaantallen van MAA te worden gehalveerd
- Aantal inkomende en uitgaande passagiers via MAA in 2013:
 - TEFAF-bezoekers: ~600
 - Inkomende toeristen: ~35.000
 - Uitgaande toeristen: ~200.000
- MAA heeft dus meer uitgaande dan inkomende toeristen
- Dit geldt waarschijnlijk ook voor andere regionale luchthavens in N-W Europa (o.a. door de populariteit van stedentrips en zonvakanties in Zuid-Europa)

basis voor beslissingen



Huidige werkgelegenheid

Bestedingen inkomende passagiers MAA

- Bestedingen van de TEFAF-bezoekers die via het vliegveld komen worden geschat op € 1.500,- tot € 4.500,- per persoon per verblijf



Huidige werkgelegenheid

Bestedingen inkomende passagiers MAA

- Bestedingen van de inkomende toeristen worden geschat met behulp van kengetallen over buitenlandse gasten in Nederland die vermeld worden in het “Onderzoek Inkomende Toerisme 2009” van het *Nederlands Bureau voor Toerisme & Congressen*:

Bezoek- motief	Aandeel 2009	Bestedingen per persoon per verblijf 2009	Bestedingen per persoon per verblijf 2013 (indexatie 2,5% per jaar)
Vakantie	70%	€ 356,-	€ 393,-
Zakelijk	26%	€ 502,-	€ 554,-
Anders	5%	€ 596,-	€ 658,-
Totaal	100%	€ 404,-	€ 445,-

basis voor beslissingen



Huidige werkgelegenheid

Indirecte werkgelegenheid buiten luchthaventerrein

- Indirecte voorwaartse werkgelegenheid inkomende passagiers (incl. TEFAF-bezoekers): 150 - 175 FTE



basis voor beslissingen

Huidige werkgelegenheid

Totale werkgelegenheid verbonden aan MAA in 2013

Classificatie effecten	FTE (bandbreedte)
MAA (direct)	325
MAA (indirect)	700
Indirect achterwaarts	150 - 275
Indirect voorwaarts (inkomende passagiers)	150 - 175
Totaal directe en indirecte werkgelegenheid	1.325 - 1.475



basis voor beslissingen

Prognoses

Werkwijze bij het maken van de prognoses

De navolgende slides geven aan op welke wijze Etil de prognoses van werkgelegenheid en bijdrage aan bruto regionaal product gemaakt heeft, welke scenario's onderscheiden zijn en welke vooronderstellingen gehanteerd zijn.



Maatschappelijk en economisch belang van MAA volgens scenario's

Onderzoeksvragen

1. Wat levert het openhouden van MAA de regio op?
 2. Wat zijn de gevolgen van het sluiten van MAA voor de regio?
- Uitwerking van de onderzoeksvragen volgens 5 scenario's:
 - 1A. Passagiers- en vrachtvervoer stabiel op niveau 2014
 - 1B. Groei passagiers en vracht volgens Businessplan MAA
 - 2A. Geen commercieel passagiersvervoer; vracht op niveau 2014
 - 2B. Geen commercieel passagiersvervoer; groei vrachtvervoer volgens Businessplan MAA
 - 3. Volledige sluiting van de luchthaven MAA in 2014
- Tijdsperiode van 10 jaar, dus voor de periode 2014-2023
 - Regionale afbakening: Limburg

basis voor beslissingen



Veronderstellingen in het groeiscenario

Verdere groei Maastricht Maintenance Boulevard

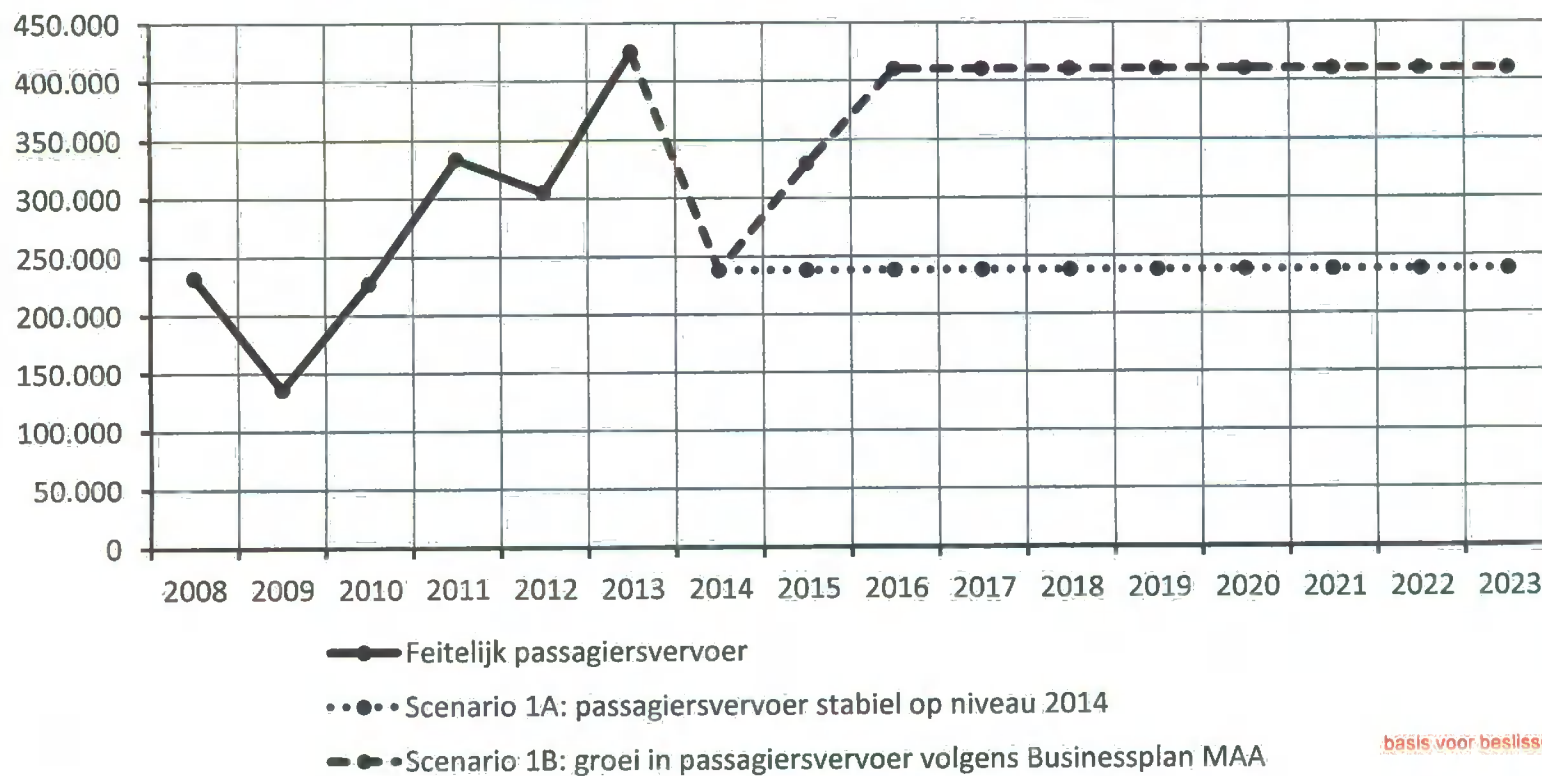
- De afgelopen 5 jaar is de werkgelegenheid van Maastricht Maintenance Boulevard (MMB) gegroeid met 20% (gem. 4% per jaar)
- In het groeiscenario veronderstellen we een toename van de werkgelegenheid op MMB zoals beschreven is in het MMB Masterplan 2013-2016 van september 2013:
 - Verdere groei van het aantal FTE van 300 naar 450 (MAAS en Samco)
 - Cumulatieve groei in de periode 2014-2017: 10%, 50%, 80% en 100%



Verwachte ontwikkeling passagiersvervoer volgens Businessplan MAA

Passagiersvervoer

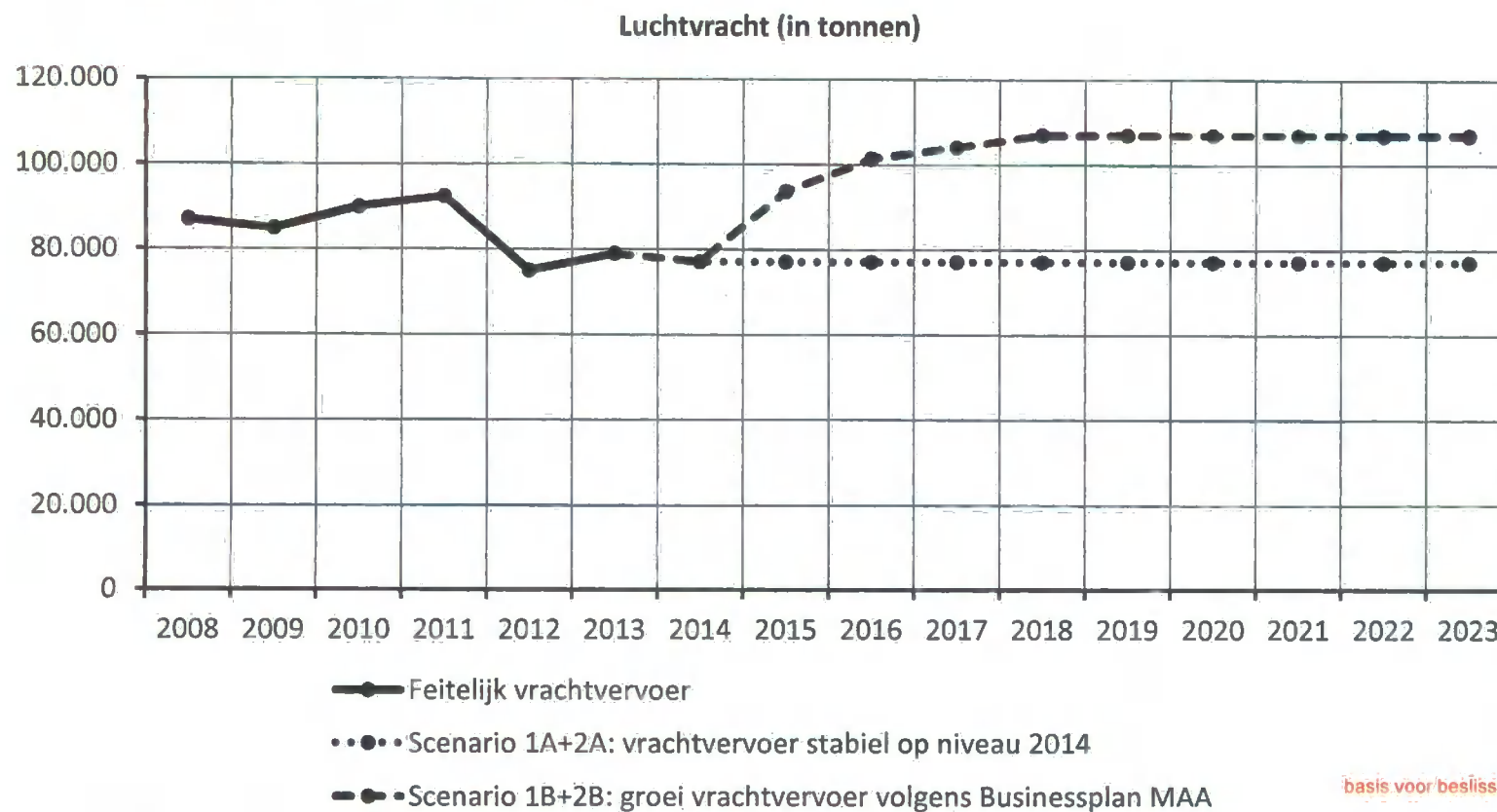
Aantal passagiers in het handelsverkeer (excl. transito, business en private aviation)



basis voor beslissingen

Verwachte ontwikkeling vrachtvervoer volgens Businessplan MAA

Luchtvracht in tonnen



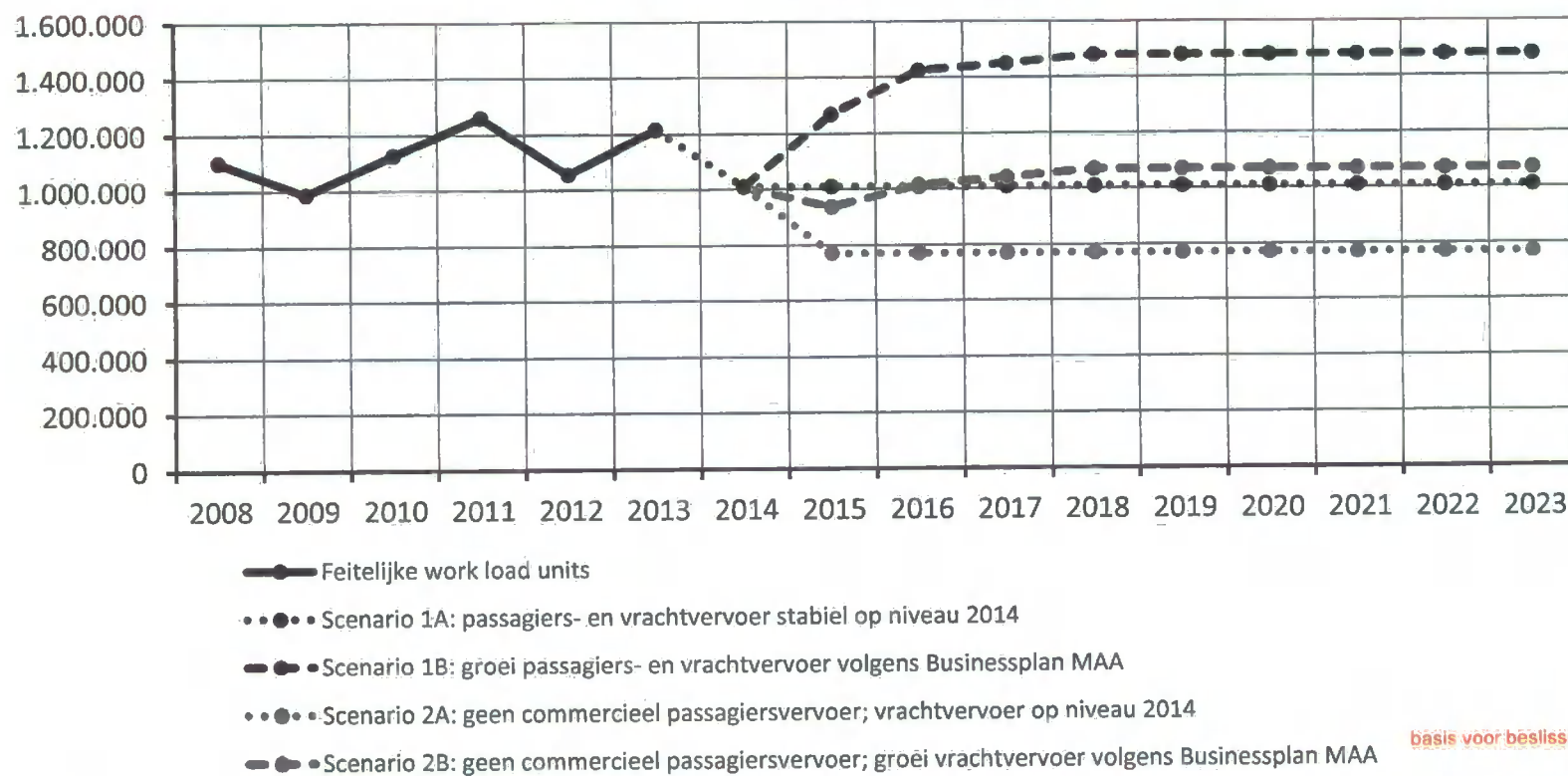
basis voor beslissingen



Verwachte ontwikkeling Work Load Units volgens Businessplan MAA

WLU's

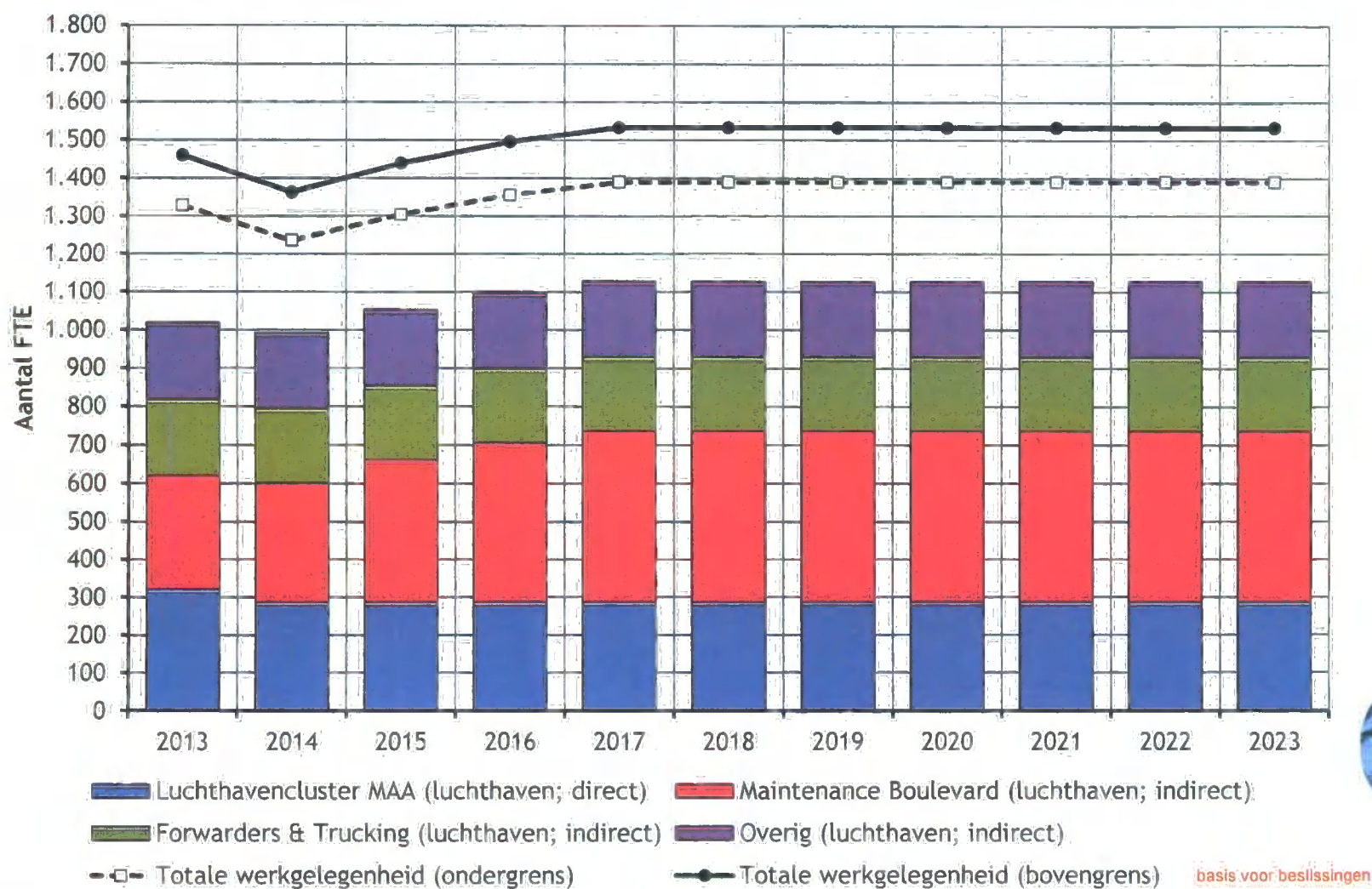
Work load units in het handelsverkeer



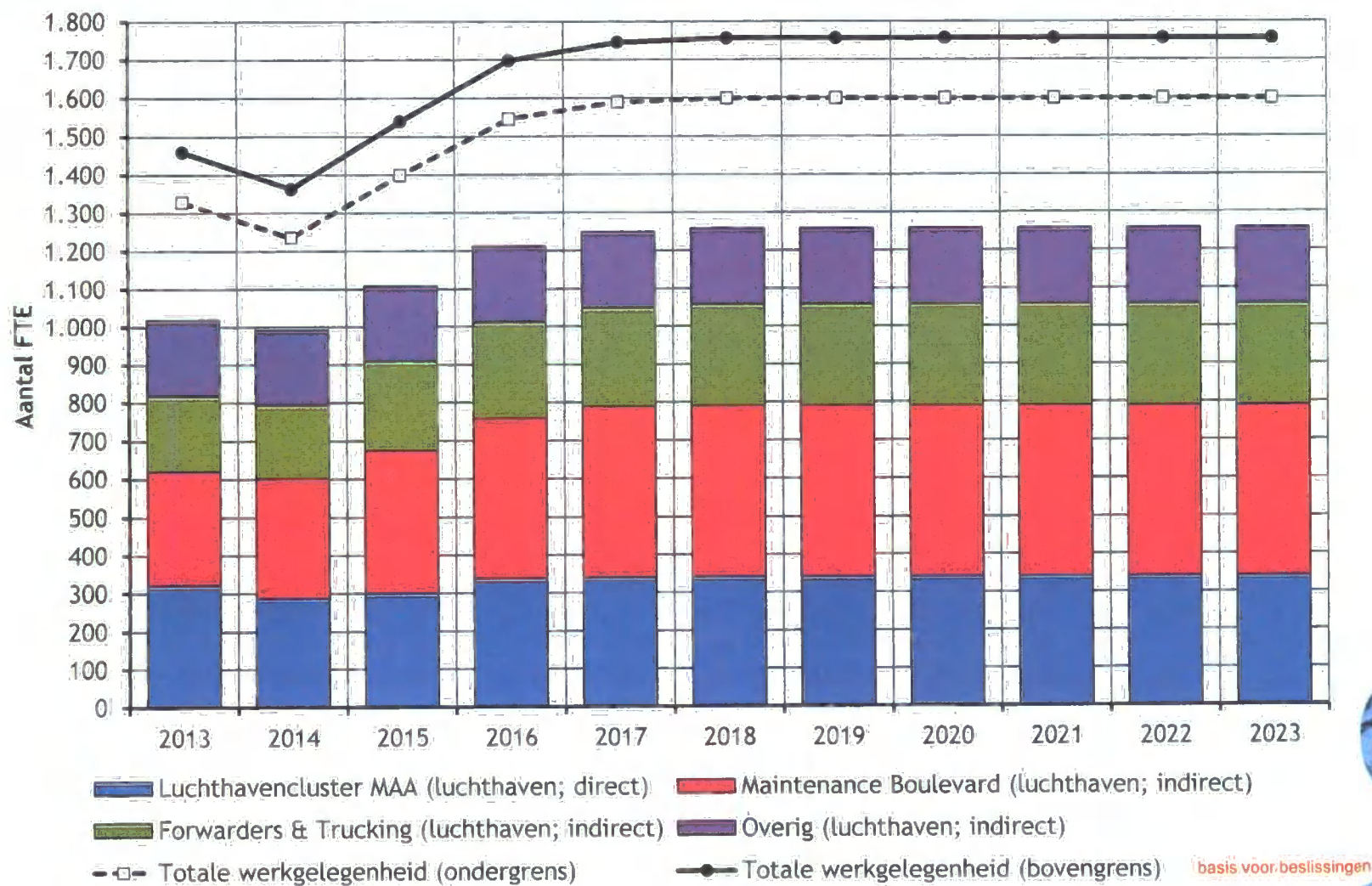
basis voor beslissingen



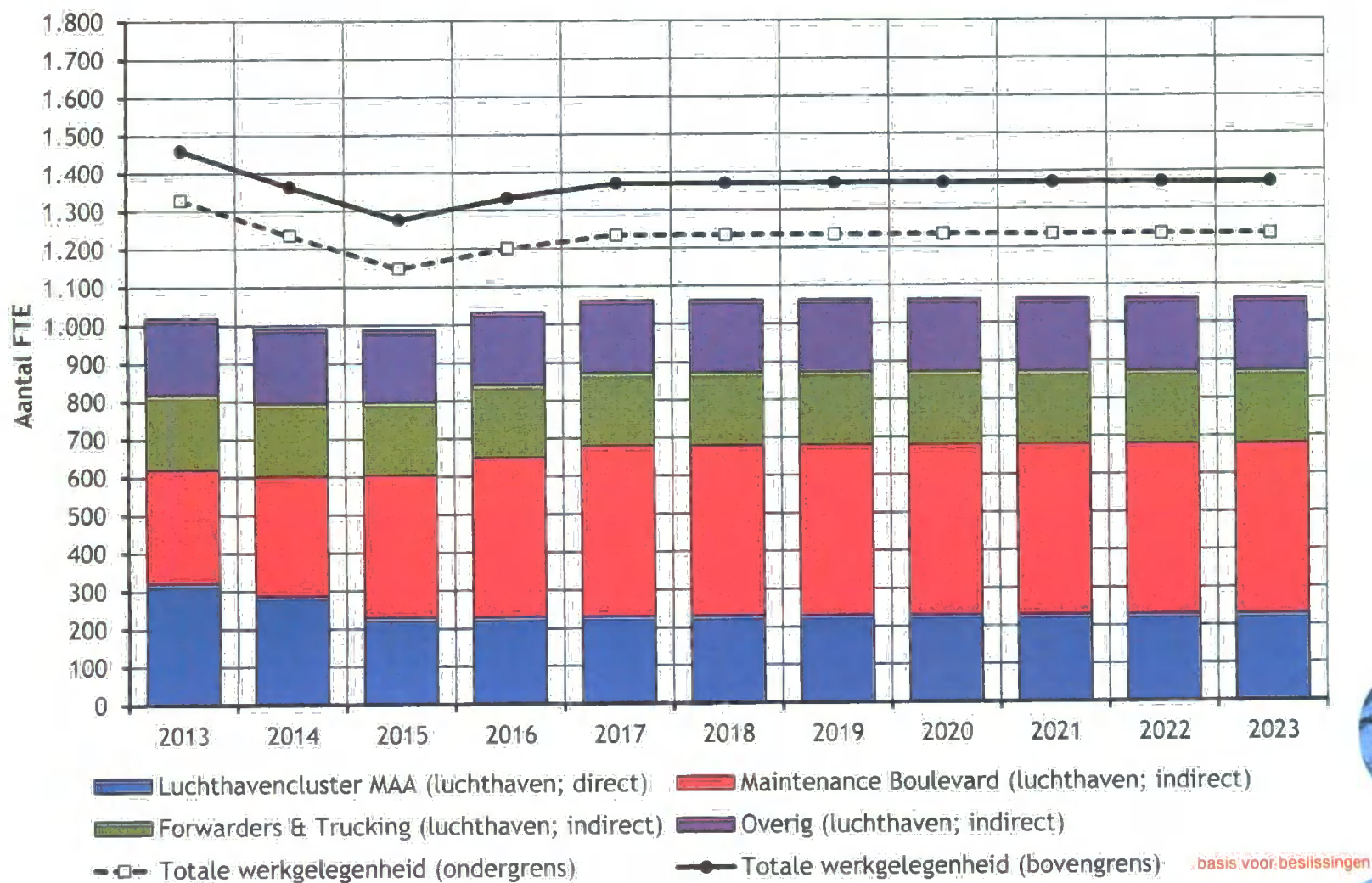
Werkgelegenheidsontwikkeling PVG-St (1A)



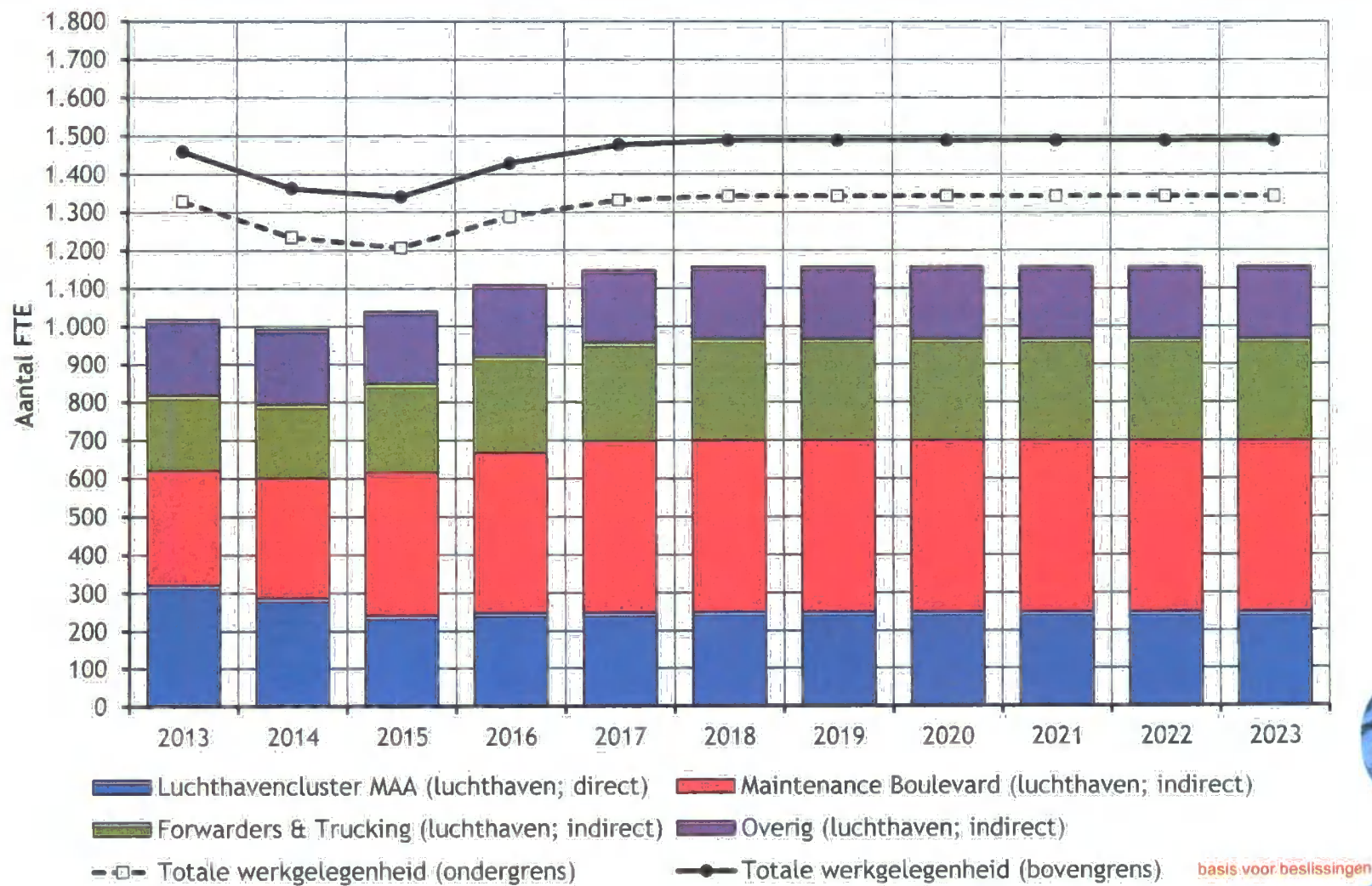
Werkgelegenheidsontwikkeling PVG-Gr (1B)



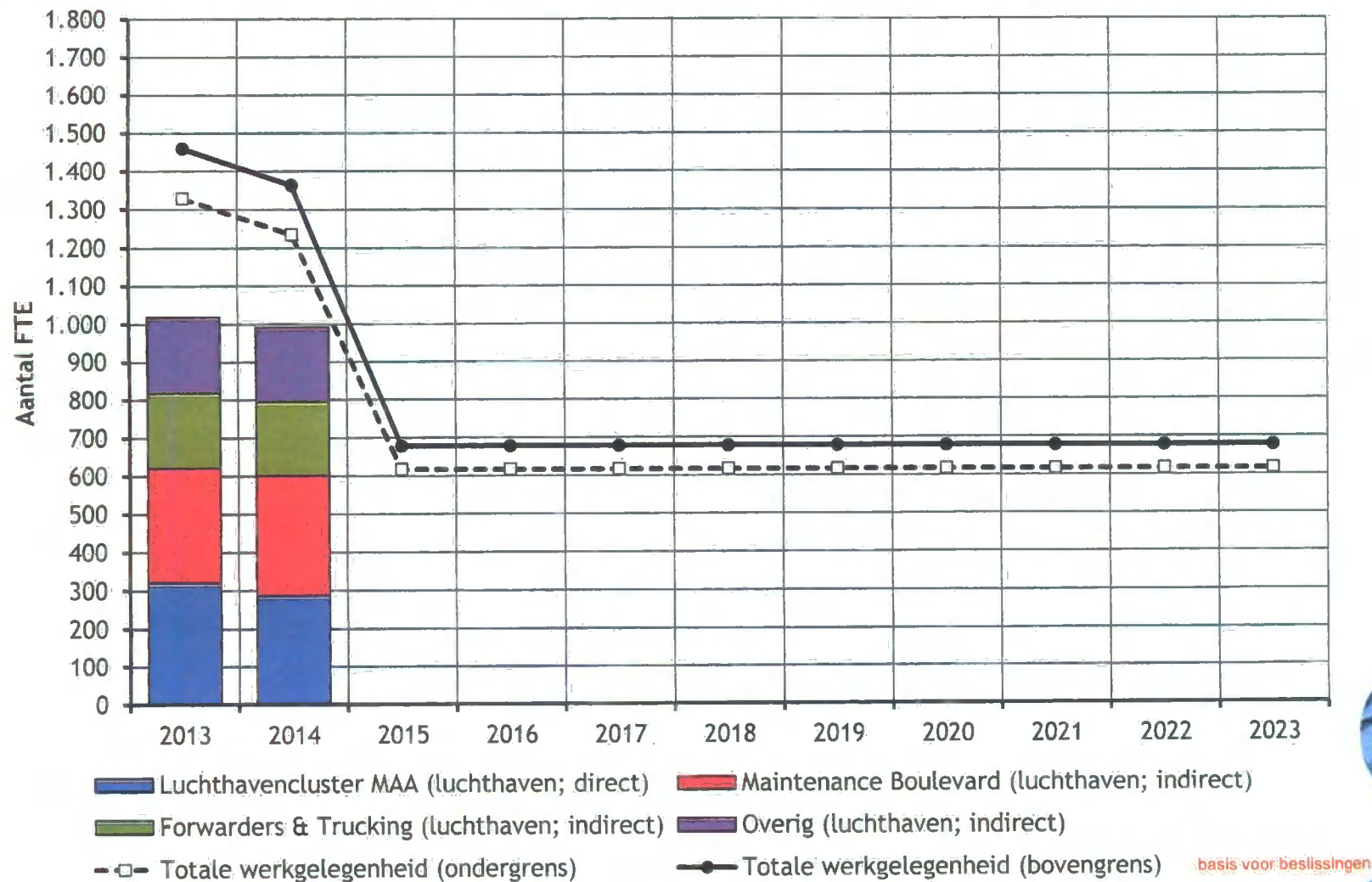
Werkgelegenheidsontwikkeling AVG-St (2A)



Werkgelegenheidsontwikkeling AVG-Gr (2B)



Werkgelegenheidsontwikkeling: overgebleven bij Sluitingsscenario (3)



Veronderstellingen bij sluiten van de luchthaven MAA

Wat wordt verondersteld bij sluiting?

- Deel werkgelegenheid luchthaven verdwijnt bij sluiten MAA:
 - Luchthavencluster MAA verdwijnt
 - Dit geldt ook voor een groot deel van Maastricht Maintenance Boulevard (kan niet bestaan zonder landingsbaan en verkeersleiding)
 - Truckers en forwarders verplaatsen hun activiteiten naar elders (buiten Limburg)
 - Geschatte inkomsten van 600 TEFAF-bezoekers die via MAA komen, vallen weg
 - Totale effect van sluiten MAA voor TEFAF en dus voor MECC en dus voor hele regio, is niet betrouwbaar te berekenen
 - 75% minder bestedingen van inkomende toeristen



Veronderstellingen bij sluiten van de luchthaven MAA

Wat wordt verondersteld bij sluiting?

- Deel werkgelegenheid luchthaven verdwijnt bij sluiten MAA:
 - 50% werkenden op MAA blijft werkzaam in Limburg:
 - De groep die werkloos raakt bezit over goede skills op de arbeidsmarkt
 - Er is nog steeds vraag naar technisch gekwalificeerd personeel blijkend uit het aantal vacatures in de techniek in Limburg
 - Uit CBS-cijfers blijkt dat in de periode 2002-2012 het percentage werklozen dat *binnen een jaar* een andere baan vindt tussen de 60 en 68 procent ligt (CBS StatLine en *Sociaaleconomische trends*, 2^e kwartaal 2010)

Onderzoek onder bedrijven en instellingen

Uitkomsten

De navolgende slides bevat de informatie over de opzet van het onderzoek onder ondernemers en instellingen. Zij zijn de organisaties die voor werkgelegenheid zorgen. Daarom is dit deel-onderzoek in het gehele project opgenomen.



Onderzoek onder bedrijven en instellingen

Opzet

- Vragenlijst naar
 - a) alle 1.106 leden van de LWV en
 - b) 203 bedrijven uit Vestigingen Register Limburg met meer dan 20 werknemers
- Verstuurd op 6 resp 12 november 2013
- Gesloten op 11 resp 20 november 2013
- Respons 274 bedrijven: 20,9%
- Resultaten gewogen naar aantal bedrijven per COROP-gebied en personeelsomvang

Gebruik van luchthavens door Limburgse bedrijven en instellingen voor:

4 vormen van gebruik; vooral Amsterdam en Düsseldorf

	Limburg	Zuid-Limburg	Midden-Limburg	Noord-Limburg
Zakelijk vliegen door medewerkers	61%	58%	53%	76%
Komst relaties/gasten	47%	38%	36%	72%
Aanvoer producten	10%	5%	12%	18%
Vervoer gemaakte producten	11%	7%	17%	15%

basis voor beslissingen



Gebruik van luchthaven MAA door Limburgse bedrijven en instellingen voor:

	Limburg	Zuid-Limburg	Midden-Limburg	Noord-Limburg
Zakelijk vliegen door medewerkers	17% van 61% = 10%	21% van 58% = 12%	17% van 53% = 9%	11% van 76% = 8%
Komst relaties/gasten	8% van 47% = 4%	17% van 38% = 6%	3% van 36% = 1%	0% van 72% = 0%
Aanvoer producten	8% van 10% = 1%	29% van 5% = 1%	0% van 12% = 0%	0% van 18% = 0%
Vervoer gemaakte producten	7% van 11% = 1%	22% van 7% = 2%	0% van 17% = 0%	0% van 15% = 0%

Gevolgen van sluiten van MAA

Voor eigen bedrijf en voor vestigingsklimaat Zuid-Limburg

Gevolgen	Voor eigen bedrijf	Voor vestigingsklimaat in Zuid-Limburg
Positieve	1%	1%
Negatieve	20%	76%
Geen	79%	24%
Totaal (= 100%)	274	274



basis voor beslissingen

Gevolgen van sluiten van MAA

Voor eigen bedrijf

Gevolgen	Zuid-Limburg	Midden-Limburg	Noord-Limburg
Positieve	1%	0%	1%
Negatieve	27%	11%	16%
Geen	71%	89%	83%
Totaal (= 100%)	140	64	67

basis voor beslissingen



Gevolgen van sluiten van MAA voor eigen bedrijf

Positieve gevolgen (3 respondenten)	Negatieve gevolgen (50)
Beter bereikbaar	Slechter, minder internationaal imago van de regio is slecht voor ons bedrijf en onze klanten
Betere uitstraling bedrijventerrein	Als MAA en bedrijven vertrekken, kost dat ons omzet en dus werkgelegenheid (zijn onze klanten)
Betere woonomgeving	Slechte verbindingen zijn nadelig voor aantrekken kenniswerkers en realisatie campussen
Goed voor toerisme en recreatie	Negatief effect op omringende en faciliterende bedrijven in het cluster op MAA (geen landingsbaan, geen onderhoud, geen ROC en opleiding vliegtuigtechniek)
Verschuiving naar Düsseldorf of Weeze	Minder bedrijvigheid, minder dynamiek, minder economische groei, minder omzet, meer werkloosheid in de regio
	Vestigingsplaatsfactor voor ons bedrijf vervalt; onze klanten/opdrachtgevers vinden luchthaven dichtbij belangrijk (anders bedrijf verplaatsen)

Gevolgen van sluiten van MAA

Voor vestigingsklimaat Zuid-Limburg

Gevolgen	Zuid-Limburg	Midden-Limburg	Noord-Limburg
Positieve	1%	0%	0%
Negatieve	78%	81%	66%
Geen	22%	19%	34%
Totaal (= 100%)	119	54	60



Gevolgen van sluiten MAA voor vestigingsklimaat Zuid-Limburg

Positieve gevolgen (2 respondenten)	Negatieve gevolgen (123 respondenten)
Geen geluidshinder meer in het heuvelland; geen aantasting meer van stilte-, natuur- en wandeltoerisme	Uitstraling, (idee van periferie wordt versterkt), geen internationale allure, minder hoogopgeleiden zullen komen/blijven; vergroot krimp
Minder belasting van het milieu	Aantrekkelijkheid regio voor wonen, werken, bedrijfsvestiging, aantrekken multinationals; bedrijven/werknemers komen niet of vertrekken
	Bedrijven, beurzen, toerisme en TEFAF hebben veel invloed op economie en vestigingsplaats; geen luchthaven heeft hier negatief effect op
	Minder directe werkgelegenheid, minder vraag naar woningen, minder levering van diensten, minder bestedingen, minder investeringen, minder groei, meer werkloosheid
	Bereikbaarheid en infrastructuur regio vermindert; multi-modale karakter van de regio vervalt (logistiek); risico dat bedrijven vertrekken
	Negatief effect op realiseren plannen van Brainport, LED, campussen, kennisas (jeugd hier houden); slechtere concurrentiepositie, ook binnen Brainport
	MAA nu weg, komt nooit meer terug

Gebruik luchthaven MAA de komende tien jaar door bedrijven en instellingen

	Medewer- kers komen met vliegtuig	Op zaken- reis gaan met lijndienst	Op zakenreis gaan met privé jet	Relaties en gasten komen met lijndienst	Relaties en gasten komen met privé jet	Aanvoer van producten voor ons	Vervoer van gemaakte producten
Sterk toenemen	3%	3%	-	3%	1%	-	-
Enigszins toenemen	5%	22%	1%	15%	2%	4%	5%
Gelijk blijven	23%	29%	13%	26%	13%	14%	14%
Enigszins afnemen	1%	1%	1%	1%	-	1%	1%
Sterk afnemen	1%	2%	-	1%	1%	1%	1%
Nu en in toekomst geen gebruik	68%	43%	85%	54%	83%	81%	78%

Genereren van omzet als gevolg van aanwezigheid luchthaven MAA door Limburgse bedrijven en instellingen: (gemiddeld over de afgelopen vijf jaar per jaar)

	Limburg	Zuid-Limburg	Midden-Limburg	Noord-Limburg
ja	10%	16%	2%	6%
< euro 10.000	51%	45%	-	100%
10.000 – 50.000	26%	26%	100%	-
50.000 – 100.000	16%	20%	-	-
100.000 – 500.000	4%	5%	-	-
500.000 – 1.000.000	-	-	-	-
Meer dan 1.000.000	3%	3%		

basis voor beslissingen



Nog andere maatschappelijke informatie

Twée onderwerpen

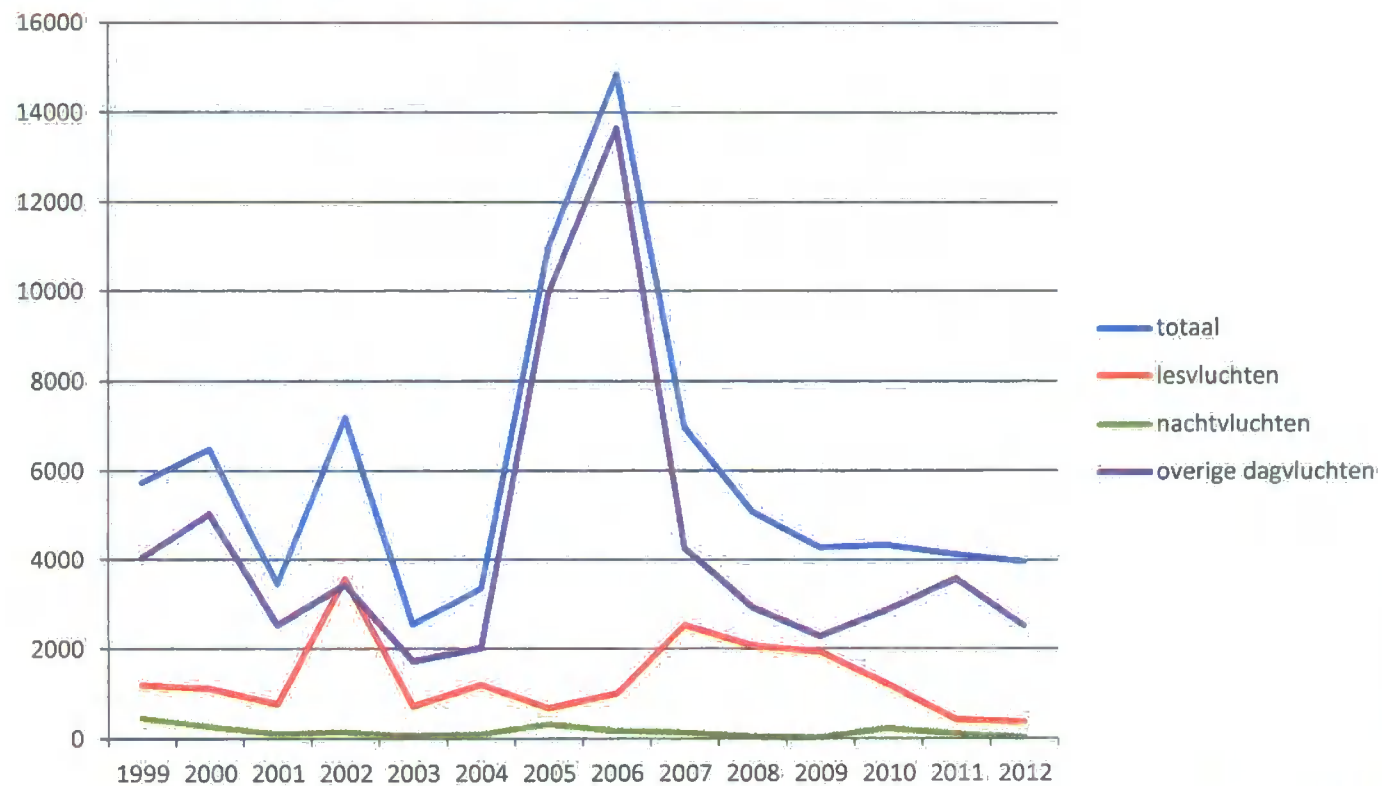
- Klachten over MAA
- Milieu-effecten



basis voor beslissingen

Klachten en klagers over MAA, 1999-2012; bron: Milieucommissie Luchthaven Maastricht, november 2013

Klachten over MAA

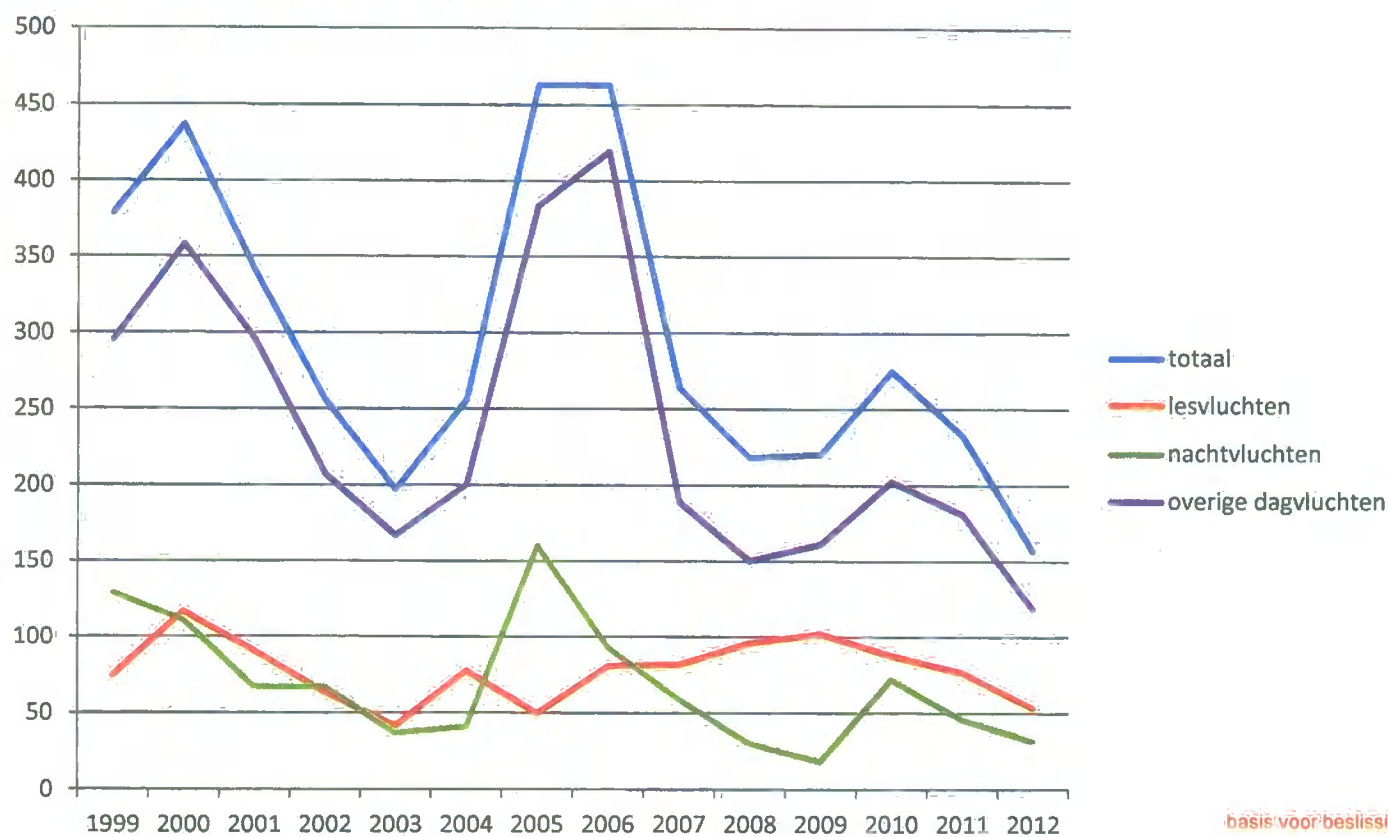


basis voor beslissingen



Klachten en klagers over MAA, 1999-2012; bron: Milieucommissie Luchthaven Maastricht, november 2013

Klagers over MAA



basis voor beslissingen



CO2 uitstoot

Rapporten

- Geen recente bronnen gevonden
- In Toetsingsadvies over MER 2004 enige, verouderde informatie



basis voor beslissingen

Kwalitatieve interviews

20 gesprekspartners

H. Berden, Seacon

K. Bos, Chemelot Campus

F. Carew, Maas Aviation (2x)

G. Castelijns, Ondernemers Beek

H. Couston, UTC

G. Delbressine, ROC

J-K. Dunning, Health Campus

S. Heijmans (2x)

J. Heukelom, LIOF (2x)

R. Krehwinkel, Gemeente Beek

M. Kuijpers, Ulestraten

V. Karren, MAA

J. Mooren, VDL Nedcar

R. Meijers, Merrit

A. Niewierr, VVV ZL

R. Pi, Sabic

C. Van Schaijk, Samco (2x)

J. Tindemans, MAA (2x)

B. Veldman, Stratagem (2x)

R. v.d. Wiel, MECC

E,til



basis voor beslissingen

Achtergrond gegevens

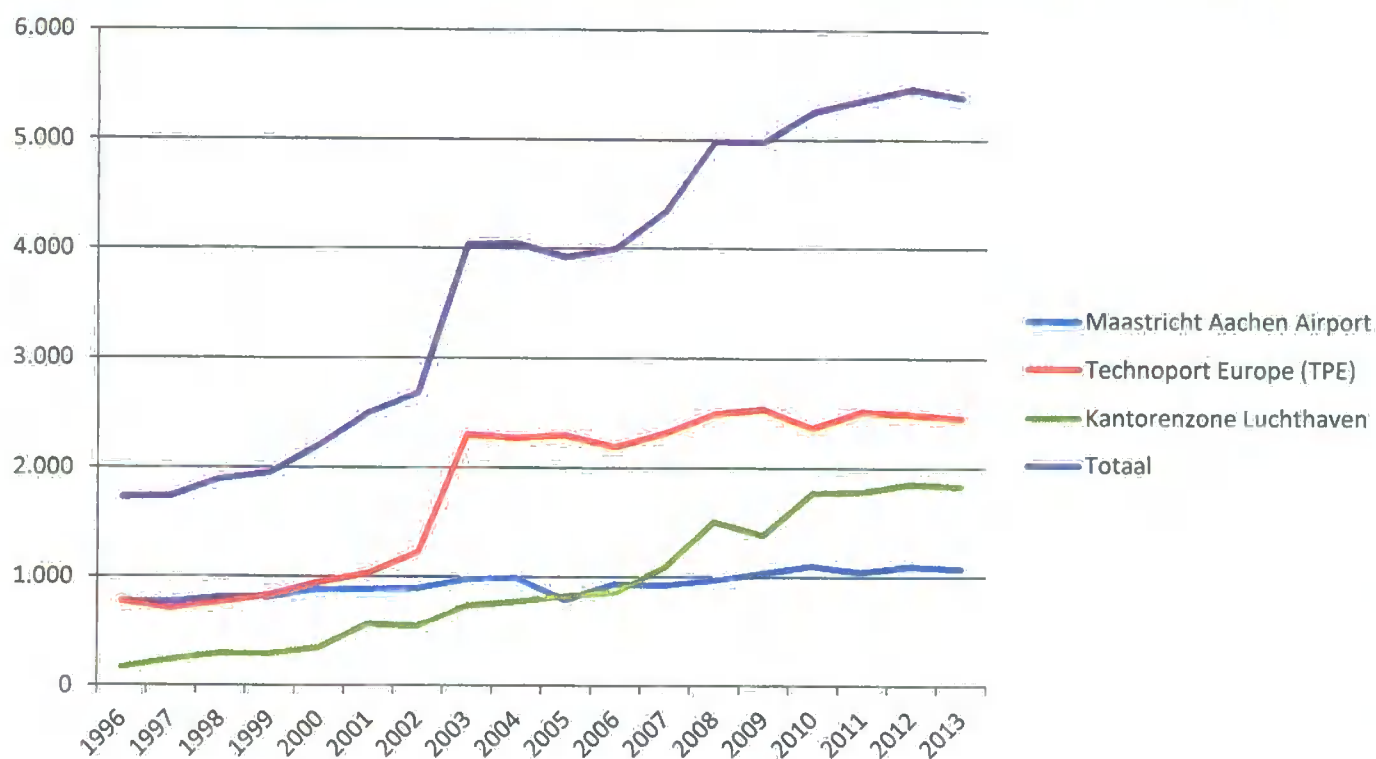
De gemeente Beek en Zuid-Limburg

In de navolgende slides wordt ingegaan op een aantal kenmerken van de gemeente Beek en de regio Zuid-Limburg. Deze informatie kan gebruikt worden om het belang van de luchthaven MAA te plaatsen in de gemeente en de regio.



Alle medewerkers op MAA, TPE en kantorenzone luchthaven, 1996 – 2013

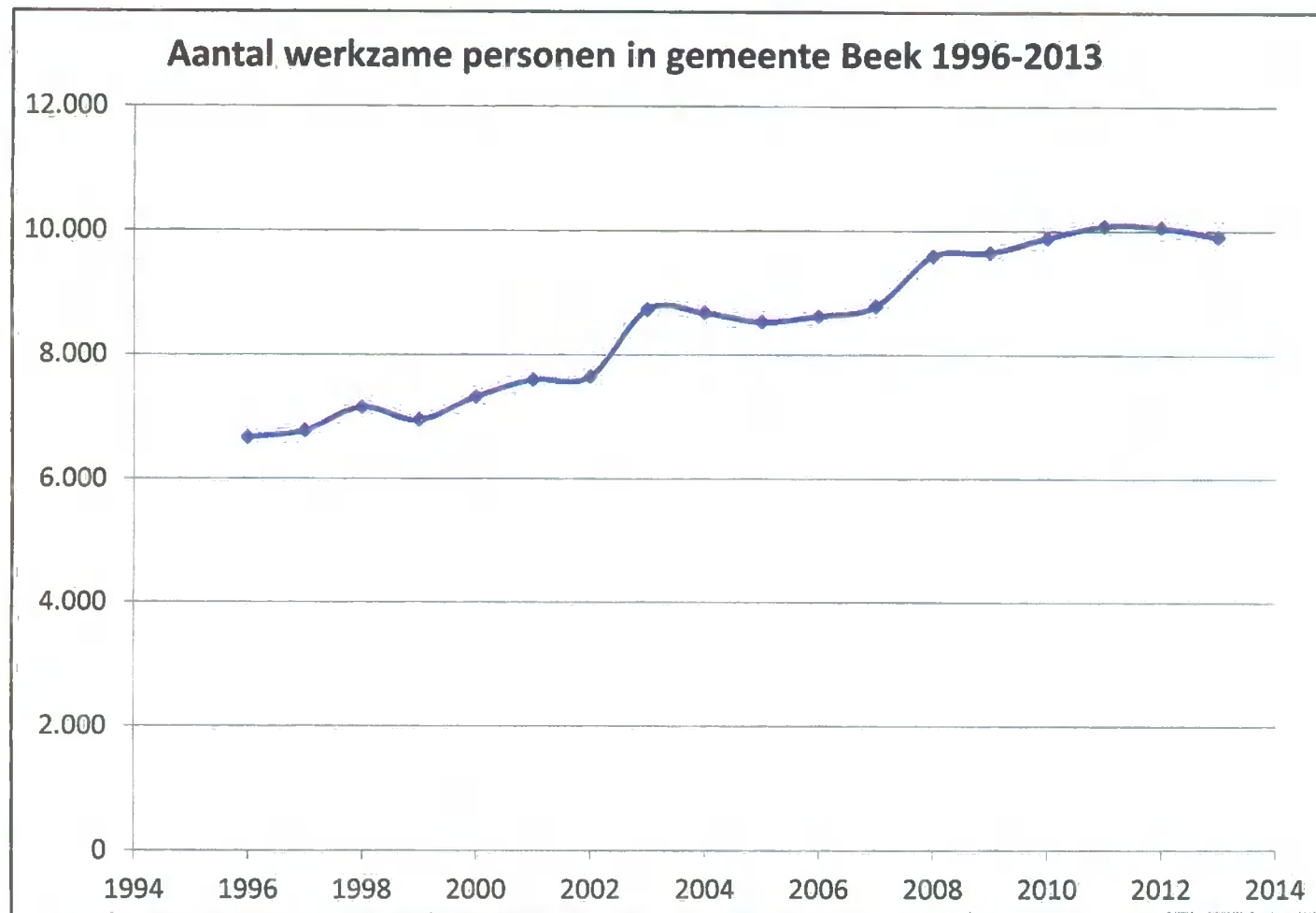
Aantal full time en part time medewerkers



basis voor beslissingen

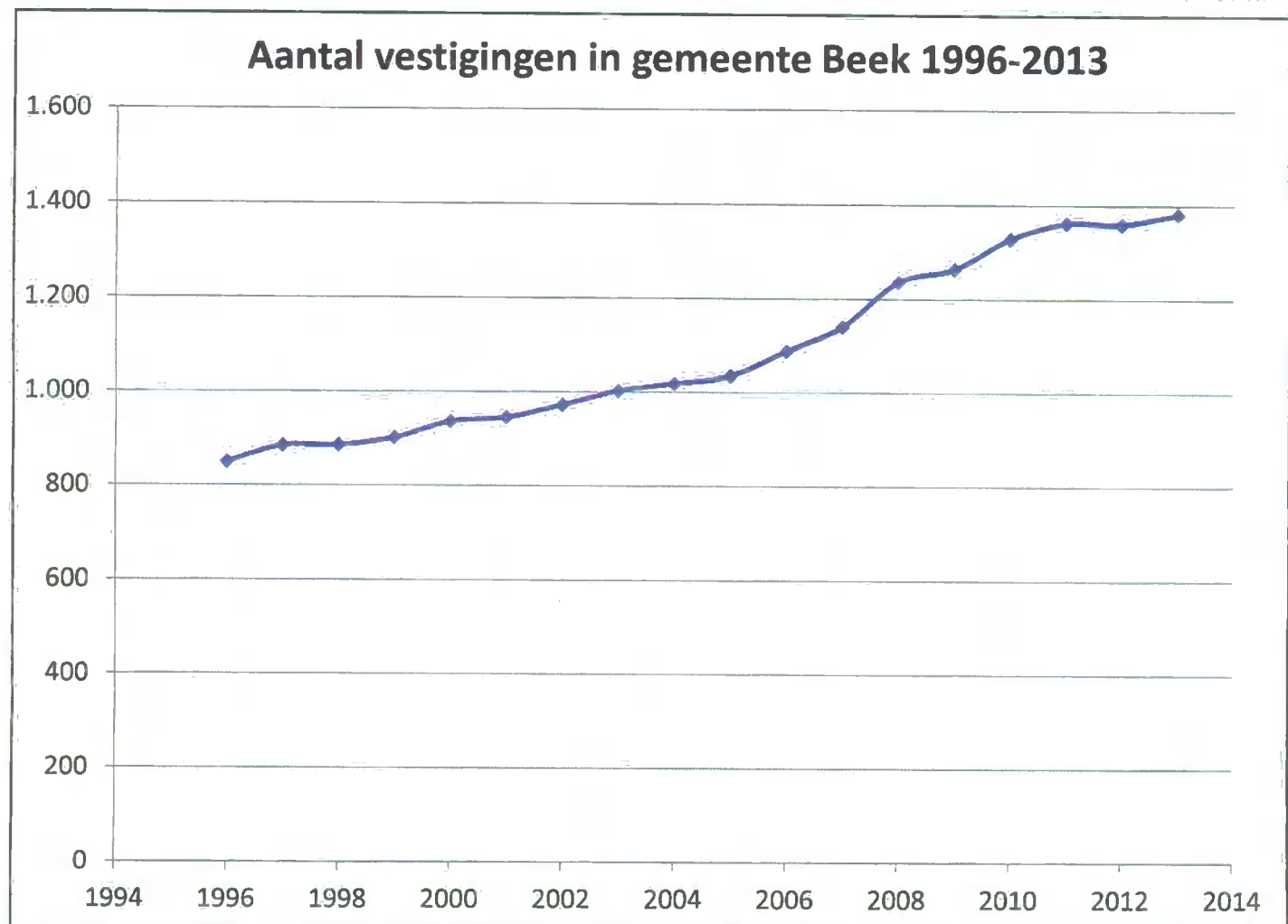


Werkgelegenheid in gemeente Beek 1996 – 2013; bron: VRL



basis voor beslissingen

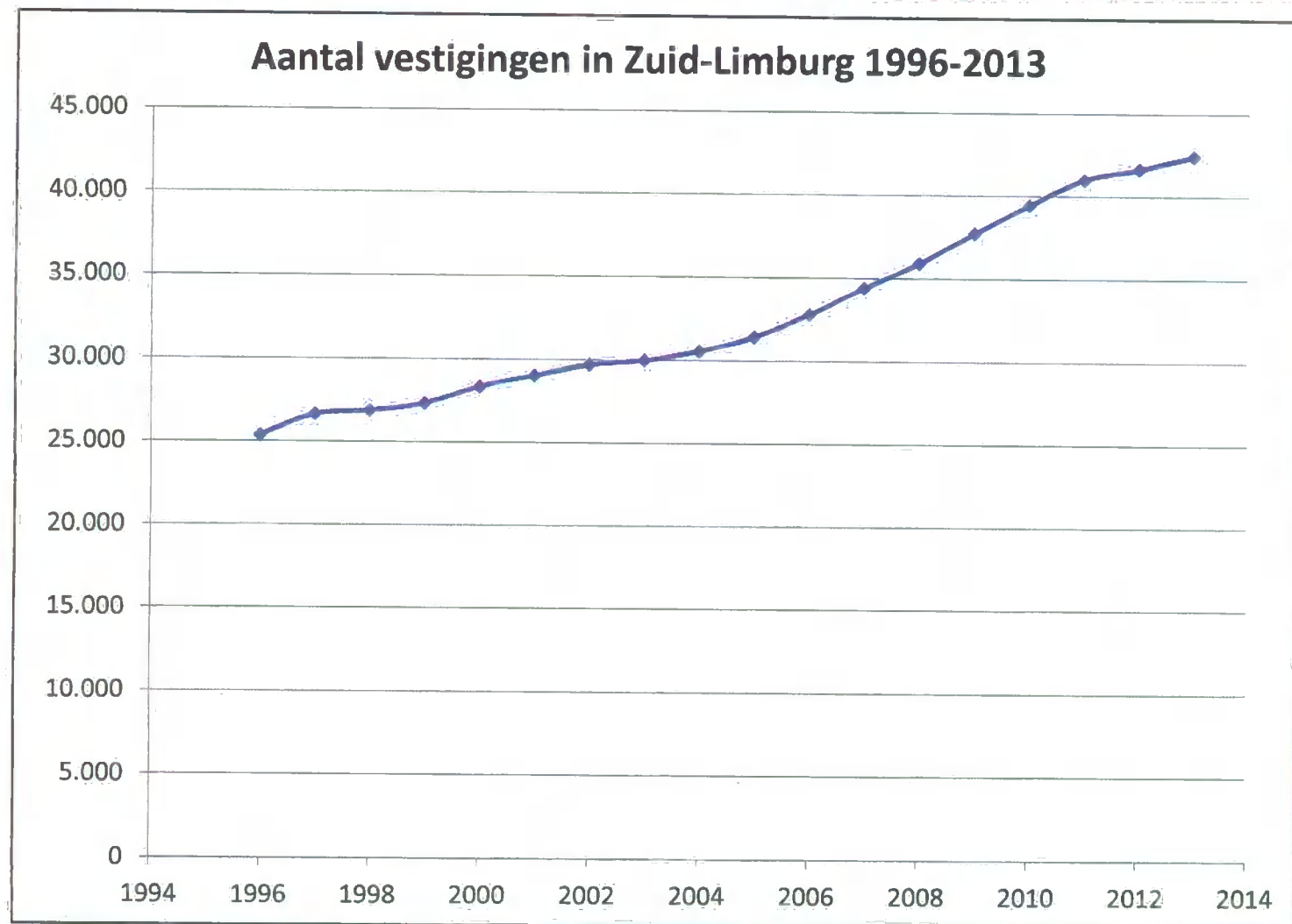
Aantal vestigingen in gemeente Beek; bron: VRL



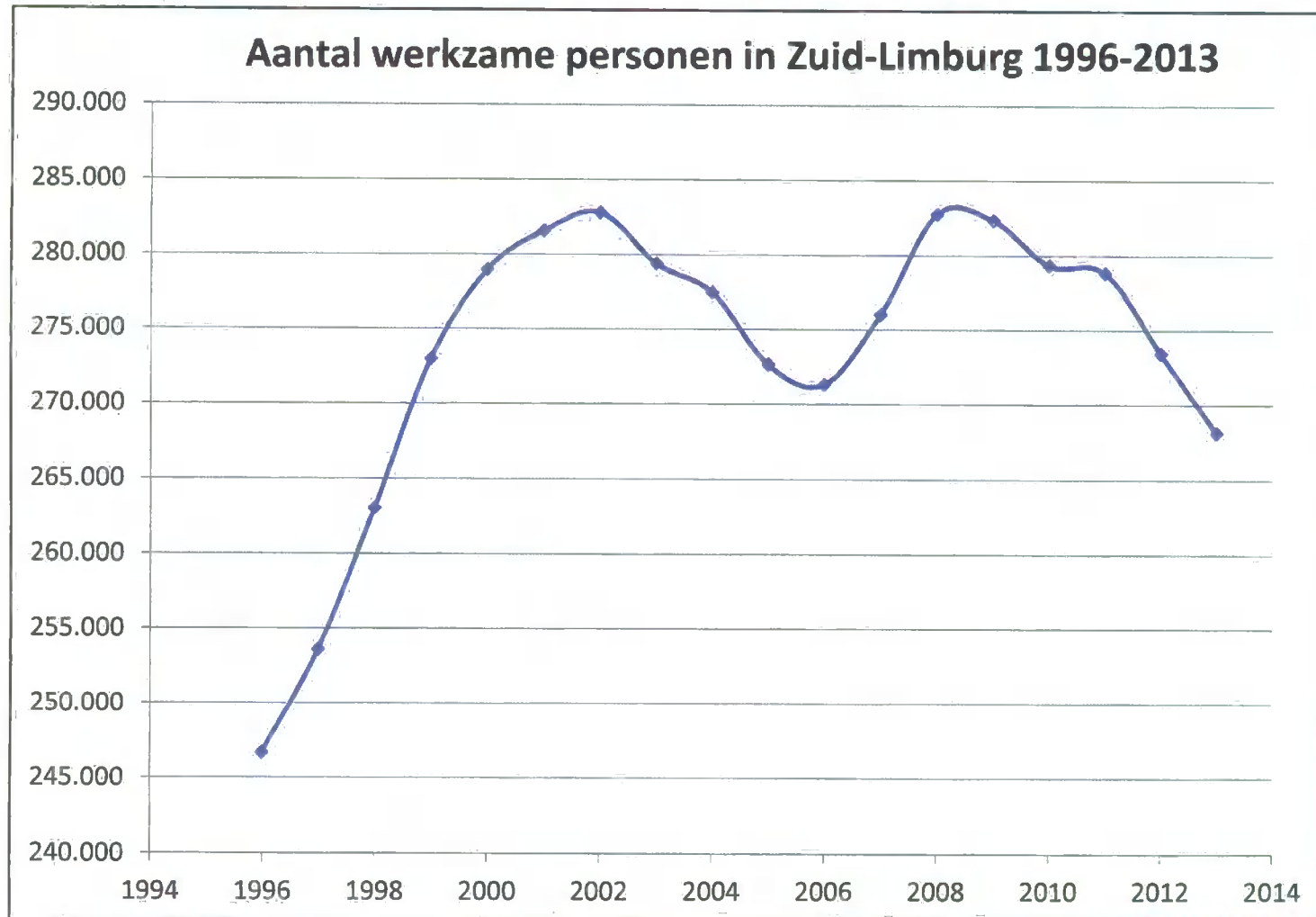
basis voor beslissingen



Aantal vestigingen in Zuid-Limburg; bron: VRL



Werkgelegenheid in Zuid-Limburg; bron: VRL



basis voor beslissingen



Werkgelegenheid in Zuid-Limburg en in Beek per 1/1/2013; bron: VRL

Vergelijking

Zuid-Limburg: 268.183 arbeidsplaatsen

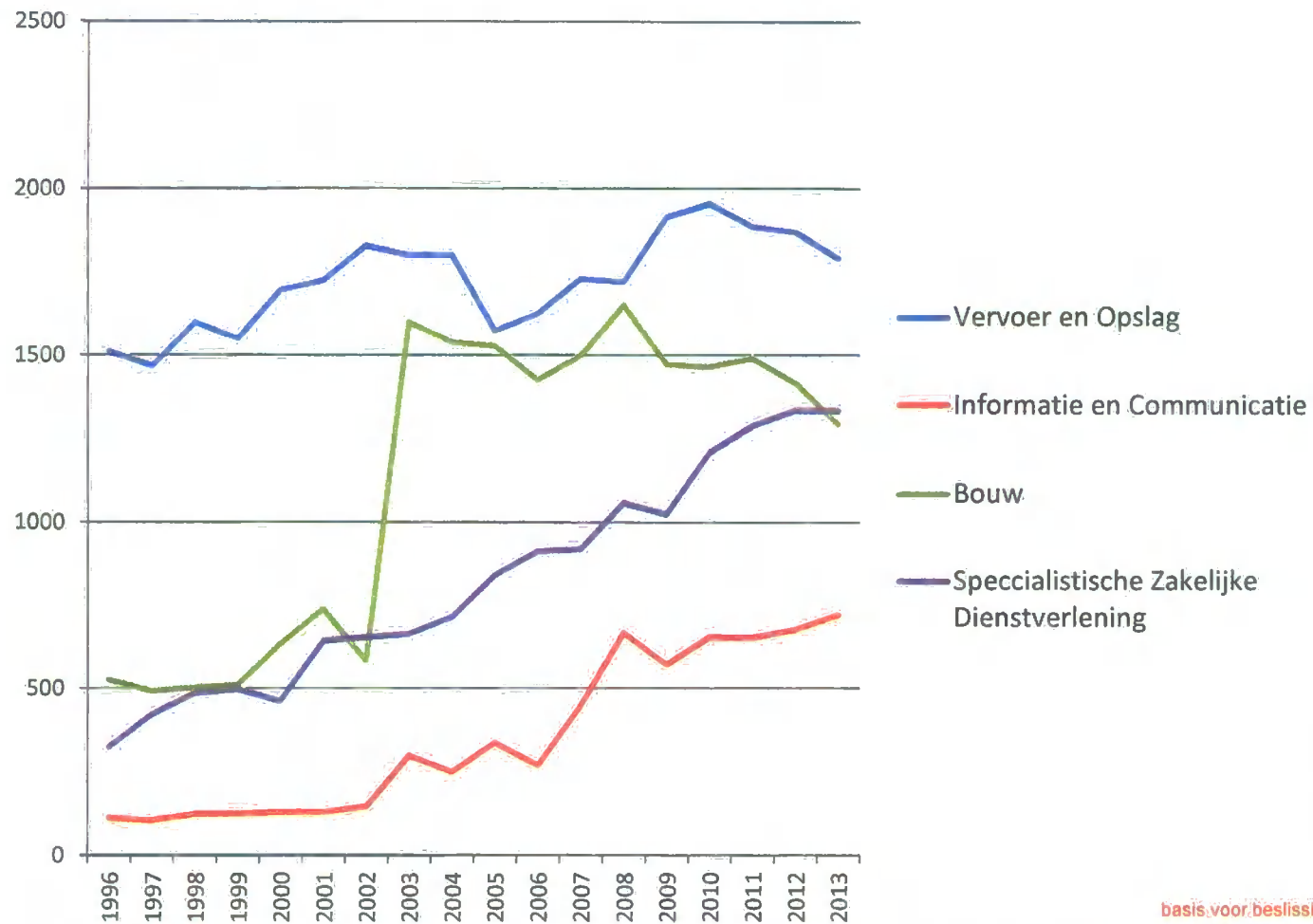
Beek: 9.931 arbeidsplaatsen (= 3,70% van Zuid-Limburg)

Relatief veel werkgelegenheid in:

- | | |
|------------------------------|------------------------------|
| • Vervoer en opslag | 1.795 = 15,47% van ZL in V&O |
| • Informatie en Communicatie | 722 = 11,08% van ZL in I&C |
| • Bouw | 1.298 = 10,70% van ZL in B |
| • Spec. Zakelijke Diensten | 1.337 = 7,47% van ZL in SZD |



De vier sectoren met relatief veel werkgelegenheid in Beek; bron: VRL



basis voor beslissingen



Bedrijventerreinen MAA

Kenmerken bedrijventerreinen

	Netto oppervlakte in ha	Vrije kavels in ha	Terstond uitgeefbaar in ha		Prijs in euro per m2
MAA	20,09	0,71	0,71	Erfpacht	Op aanvraag
TPE	29,18	2,40	2,40	Koop	128
Kantoren zone luchthaven	12,16	1,15	1,15	Koop	128
Totaal	61,43	4,26	4,26		

Nog wat extra informatie over de gemeente Beek en MAA

Inkomsten

- Inkomsten OZB in het jaar 2013 luchthaven MAA en de er direct aan verbonden bedrijven ruim € 340.000 (op een totaal van € 820.000 voor MAA, TPE en de kantorenzone)
- Investerings in/op luchthaven MAA en de er direct aan verbonden bedrijven in de periode 2009-heden ruim € 11,5 miljoen (op een totaal van € 37,5 miljoen voor MAA, TPE en de kantorenzone)
- De bij deze investeringen behorende leges bedragen in die periode bijna € 280.000 op een totaal van ruim € 840.000

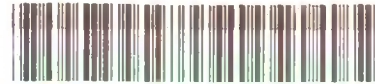


basis voor beslissingen



Gemeente Maastricht

Bijlage 11



2014/16156

STR

27-3-2014

13-6-2014

> RETOURADRES POSTBUS 1992, 6201 BZ MAASTRICHT

Provincie Limburg
t.a.v. Gedeputeerde Staten
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

Provincie Limburg
Ingek. 27 MAART 2014
DOCnr.
Afd. STR

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

WWW.GEMEENTEMAASRICHT.NL

ONDERWERP
Maastricht Aachen Airport (MAA)

DATUM
24 maart 2014

BIJLAGEN

BEHANDELD DOOR

DOORKIESNUMMER

ONZE REFERENTIE

E-MAILADRES
stef.niekamp@maastricht.nl

FAXNUMMER

UW REFERENTIE

Geacht College,

Wij onderschrijven het economisch en maatschappelijke belang van MAA voor Zuid-Limburg, zeker ook gelet op de ontwikkeling van de Health Campus in Maastricht, de Chemelot Campus in Sittard-Geleen en de groei van Smart Services in Parkstad.

De luchthaven is een belangrijke factor voor het imago van internationale vestigingsregio en als cluster voor passagiersvervoer, vrachtvervoer, vliegtuigonderhoud en MBO luchtvaarttechniek. Tevens is de luchthaven van grote betekenis voor het toerisme in de regio, conferenties in het MECC en de TEFAF. Daarnaast is MAA van groot belang voor de bestaande werkgelegenheid.

Wij ondersteunen dan ook de inspanning van de provincie Limburg om een rendabel business plan te realiseren. Namens de centrumgemeenten Heerlen en Sittard-Geleen, zal de gemeente Maastricht met de Provincie de overheid vertegenwoordigen in overleg en projectorganisatie over de toekomst van MAA. Als vestigingsplaats van MAA zal ook de gemeente Beek zitting hebben in deze projectorganisatie.

- Wij verbinden twee voorwaarden aan onze inspanningen ten behoeve van de ontwikkeling van MAA:
- MAA blijft een luchthaven waar regulier passagiersvervoer kan plaatsvinden en waar het economische speerpunt 'Maintenance' zich verder kan ontwikkelen;
 - uiterlijk op 1 september 2015 is een businesscase/verdienmodel voor handen, waaruit blijkt dat een commerciële exploitatie van MAA realistisch is en private partijen verklaren dat zij dit verdienmodel zullen realiseren.

Indien op basis van een onafhankelijk advies kan worden vastgesteld dat een commerciële exploitatie van MAA realistisch is, zijn wij bereid te bevorderen dat de financiële middelen beschikbaar komen voor noodzakelijke, publieke randvoorwaarden voor deze commerciële exploitatie.



DATUM
24 maart 2014

beschikbaar komen voor noodzakelijke, publieke randvoorwaarden voor deze commerciële exploitatie.

Wij, burgemeesters in de regio Zuid-Limburg, spreken daartoe de intentie uit om regionale dekking te vinden bij overheid en bedrijfsleven van maximaal € 6 miljoen (€ 0,6 mln x 10 jaar). De effectuering van deze intentie vindt plaats onder het voorbehoud van goedkeuring door de colleges van B&W en de raden van onze gemeenten.

Wij zouden graag verder geïnformeerd worden over uw visie ten aanzien van de (regionale) samenwerking van de luchthavens.

Met vriendelijke groet,



O. Hoes,
Burgemeester van Maastricht



R. Krewinkel
Burgemeester van Beek



S. Cox,
Burgemeester van Sittard-Geleen



P. Depla
Burgemeester van Heerlen

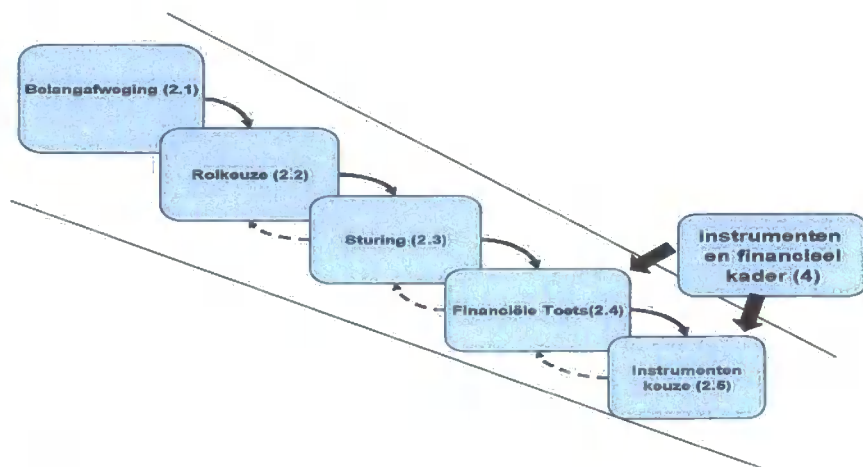
FICHE UITWERKING MENUKAART

Het Uitvoeringskader sturing in samenwerking geeft inzicht in de wijze waarop gemotiveerd kan worden gekozen voor de inzet van een financieel instrument. Iedere beslissing/voornemen tot een besluit wordt in vijf stappen, ieder afzonderlijk dan wel gecombineerd, voorbereid.

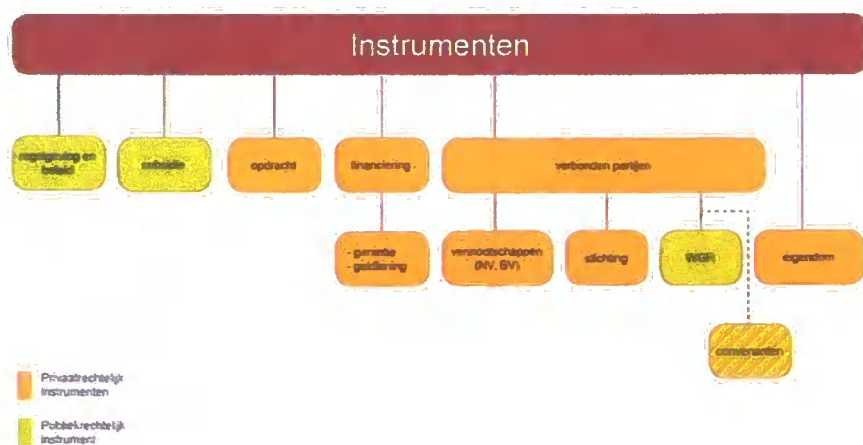
De 5 stappen of afwegingen zijn:

1. de inhoudelijke belangenafweging ofwel welk publiek doel/belang wordt gediend;
2. de rolbepaling en rolkeuze;
3. de gewenste of meest geëigende wijze van sturing;
4. de financiële toets mede in relatie tot maatschappelijk rendement;
5. de in te zetten instrumenten.

Schematisch ziet dit er als volgt uit:



In te zetten instrumenten:



**Stap 1:
beoogd
publiek belang**

• **WERKGELEGENHEID**

MAA creëert directe en indirecte werkgelegenheid op de luchthaven (zie Etil-rapportage 'Het economisch en maatschappelijk belang van Maastricht Aachen Airport'). De directe en indirecte werkgelegenheidseffecten bedragen 1.325 á 1.475 fte. De bijdrage aan het bruto regionaal product bedraagt in 2013 € 91 á 101 mln. Daarnaast is de luchthaven belangrijk als factor in imago van internationale vestigingsplaats/regio en als cluster voor passagiersvervoer, vrachtvervoer, vliegtuigonderhoud en MBO luchtvaarttechniek.

BEREIKBAARHEID

Bereikbaarheid wordt gezien als een van de belangrijkste vestigingsplaatsfactoren. Zelfs in een land met dichte infrastructuurnetwerken zoals Nederland, blijkt de nabijheid van een luchthaven een belangrijke locatiefactor voor bedrijven. 'Connectivity' is daarbij de kern. Met name de zakelijke en financiële dienstverlening vindt luchthavenbereikbaarheid belangrijk tot zeer belangrijk. Voor strategische regionale spelers zoals DSM, APG of de UM zijn internationale verbindingen via MAA van belang. Uit onderzoek van het Ministerie van Verkeer & Waterstaat (2008) blijkt dat een kwart van alle low cost vluchten wordt ingevuld door zakelijk gebruik. Een belangrijke maatschappelijke waarde van vliegen is de betekenis ervan voor de reiziger. De nabijheid van regionaal vliegveld is een service voor de inwoners van de regio. Ook de mogelijkheden voor inkomend toerisme in een landschappelijk en cultureel aantrekkelijk gebied als Zuid-Limburg speelt een rol.

• **KWALITEIT VESTIGINGSKLIMAAT**

De provincie Limburg heeft de ambitie om een excellent vestigingsklimaat te creëren. MAA is een van de onderscheidende vestigingsplaatsfactoren voor Limburg. De aanwezigheid van een regionale luchthaven wordt steeds belangrijker bij de locatiekeuze van internationaal georiënteerde bedrijven. Voor het bedrijfsleven in de regio is het van belang snel en gemakkelijk de belangrijkste zakencentra van Europa te kunnen bereiken. Dit kunnen zowel bedrijven zijn die de luchthaven rechtstreeks gebruiken in het bedrijfsproces of bedrijven die veel internationale contacten onderhouden. De uitstraling en het imago van een luchthaven heeft een positief effect op de dynamiek van de aanwezige bedrijvigheid in een regio. De luchthaven draagt bij aan de grootstedelijke uitstraling van Zuid-Limburg.

**Stap 2:
rolkeuze**

• **ACTIEVE EN PERMANENTE BETROKKENHEID**

De rol van de overheid bij MAA is erop gericht zowel het voortbestaan als ook de regionale functie te waarborgen, met maximale sturing. Uitgangspunt daarbij is dat de Provincie Limburg geen rol wil spelen in de commerciële exploitatie van de luchthaven. De oplossing ligt in het vergroten van de focus op luchthavenactiviteiten en het maken van scheiding in de infrastructuur (landingsbaan, loodsen, terminal, strategische gronden etc.) en de exploitatie van de luchthaven (vracht- en passagiersafhandeling, werven nieuwe luchtvaartmaatschappijen, etc.). De regionale overheid neemt in eerste instantie het eigendom weer terug. De commerciële exploitatie van de luchthaven zelf komt echter niet weer permanent bij de Provincie maar komt in handen van marktpartijen. Aankoop is tevens noodzakelijk omdat duidelijk is dat de marktpartijen op dit moment niet verder kunnen en willen investeren en exploiteren. De luchthaven is verliesgevend en er is nu geen rendement te behalen op investeringen. Kortom, een actieve en meer

	<p>permanente betrokkenheid van de Provincie is noodzakelijk , tot het niveau dat zij zelf eigenaar is.</p>
<p>Stap 3: sturing</p>	<ul style="list-style-type: none"> • STURING VIA EIGENDOM EN ACTIEF AANDEELHOUDERSCHAP <p>Ter waarborging van de publieke belangen moet sturing op de cruciale onderdelen van de luchthaven maximaal zijn. Eigendom biedt de beste basis om vervolgens de structuur en governance zodanig in te richten dat de sturing en borging van de publieke belangen maximaal is. Om die reden vormt het verwerven van eigendom de 1^e stap in het voorgestelde scenario 4. Omdat de aandelen worden verworven van een bestaande NV is een afweging van de te kiezen juridische vorm momenteel niet aan de orde. Na afronding van de aankoop zal de onderneming gesaneerd en geherstructureerd worden, zodat de (commerciële) luchthavenactiviteiten geschikt zijn voor exploitatie door marktpartijen. Dat behelst onder meer het ontvlechten van de onderneming. Ontvlechting betreft hier twee splitsingen: zowel een splitsing tussen (1) het luchthavenbedrijf en een vastgoedbedrijf, en ook een splitsing (2) binnen het luchthavenbedrijf in infrastructuur en exploitatie. Beide splitsingen leiden ertoe dat in de juridische structuur onderscheid wordt gemaakt naar gelang het publieke belang. Voor de inrichting van de governance van de 'luchthaven' betekent dat sturing op de cruciale onderdelen van de luchthaven maximaal zal zijn. Dit kan worden bereikt via eigenaar/aandeelhouderschap.</p>
<p>Stap 4: sturing</p>	<ul style="list-style-type: none"> • MIDDELEN / FINANCIËLE TOETS / (MAATSCHAPPELIJK) RENDEMENT <p>Bij de te maken afweging is ingegaan op de beschikbaarheid van middelen in absolute zin (is er budget ja of nee) en in relatieve zin (tijdstip waarop middelen beschikbaar zijn, periode en condities waaronder). Bepalend zijn geweest: de programmabegroting; de Voorjaarsnota (inclusief Amendement A1); de Financiële verordening Provincie Limburg 2012; het Uitvoeringskader "Sturing in samenwerking"; de Beleidskadernota reserves en voorzieningen; de nota Grondbeleid Provincie Limburg; de Uitvoeringsnota grondbedrijf Provincie Limburg; wettelijke regels betreffende staatssteun, Wet houdbaarheid overheidsfinanciën (HOF) en het verplicht schatkistbankieren conform de Wet Fido.</p> <p>Er is een financiële toets verricht bestaande uit:</p> <ul style="list-style-type: none"> • het beoordelen van een Businesscase/ financiële haalbaarheid; • het beschrijven van een risicoprofiel, risico's en beheersmaatregelen • het beschrijven van het verwachte financieel en maatschappelijk rendement. <p>De bepaling en beschrijving van het maatschappelijke rendement bestaat uit:</p> <ul style="list-style-type: none"> • een beschrijving van de mate waarin de voorliggende businesscase invulling geeft aan de doelen en indicatoren van de Programmabegroting; • een beschrijving van de mate waarin partners zich financieel committeren aan het projectvoorstel/de business case of met andere woorden: wat is het hefboomeffect/multiplier van een financiële provinciale bijdrage; • een beschrijving van de maatschappelijke baten (kwalitatief en kwantitatief) van het voorstel op basis van sectorspecifieke criteria (onderscheid naar mobiliteit, cultuur, etc.); • beschrijving van werkgelegenheidseffecten zowel tijdelijk en structureel.

	<p>Voor het vaststellen van maatschappelijke baten is gebruik gemaakt van de volgende methodieken:</p> <ul style="list-style-type: none"> • economische effect analyse; • scenario-analyse maatschappelijke kosten-baten- analyse <p>In de PS nota zelf wordt inhoudelijk op al deze elementen uitgebreid ingegaan.</p>
<p>Step 5: Instrument</p>	<ul style="list-style-type: none"> • KEUZE VOOR VERBONDEN PARTIJEN: VENNOOTSCHAPPEN <p>Het doorlopen van de stappen 1 t/m 4 heeft geleid tot de conclusie dat het instrument “verbonden partij(en)” het meest geëigend is om te komen tot optimale sturing binnen MAA. De volgende factoren zijn daarvoor bepalend geweest:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Er is sprake van een strategisch provinciaal belang; • Een actieve en permanente rol c.q. betrokkenheid van de Provincie wordt wenselijk of noodzakelijk geacht; • De Provincie wil actief kunnen sturen op inhoud; • Een samenwerking op basis van een juridische entiteit is noodzakelijk; • Een vennootschap is de aangewezen rechtsvorm voor het bereiken van de beoogde doelstellingen; • De specialistische toets van het businessplan is positief (incl. de voorlopige staatssteuntoets en overige juridische aspecten). <p>Een deelneming dient op financieel en zakelijk verantwoorde gronden te berusten. Dit wil zeggen dat ten minste de vermogenskosten terugverdiend moeten kunnen worden en de continuïteit van de betreffende onderneming is gewaarborgd. Hantering van dit uitgangspunt betekent dat niet primair op winstmaximalisatie, maar wel op het ten minste in stand houden van de reële aandeelhouderswaarde wordt gestuurd. Als vuistregel betekent dit dat de meeste deelnemingen een (bescheiden) rendement op investeringen van ongeveer 3 % boven het rendement op staatsobligaties moeten realiseren. Dit is in voorkomende gevallen echter iets lager of hoger, al naar gelang het risicoprofiel van de activiteiten van de betreffende deelneming. Dit blijft maatwerk. Het gemiddelde rendement op 10 jarige staatsobligaties bedroeg in de periode 2009-2012 gemiddeld ongeveer 1,9%, waardoor het vereiste rendement uitkomt op (afgerond) 4,9%. Indien de verwachting bestaat dat het te behalen rendement significant lager uit zal komen, dient dit met goede argumenten bekleed te worden. Gezien de prijsbepaling van € 1 ter verwerving van alle aandelen in HLBM is het criterium van het terugverdienen van de vermogenskosten ad € 1 niet relevant.</p>



College van Gedeputeerde Staten van Limburg
T.a.v. deputé Twan Beurskens
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Onderwerp: Luchthaven MAA
Kenmerk: LED/2013/13122013

Sittard-Geleen; 13 december 2013

Geachte Deputé

Het bestuur van Limburg Economic Development (LED) onderschrijft de reddingsactie van de Provincie Limburg om Maastricht Aachen Airport een duurzame toekomst te bieden.

Wij bevestigen het economisch belang van de luchthaven Maastricht Aachen Airport voor de regio in algemene zin en voor de daarop gevestigde bedrijfsactiviteiten in het bijzonder. Meer specifiek en in relatie tot de Brainport2020 agenda alsmede de regionale agenda van die van de Koers voor Limburg heeft Limburg Economic Development in 2012/2013 de ontwikkeling van projecten, die in nauw verband staan met de luchthaven ondersteund. Het gaat dan bijvoorbeeld om de ontwikkeling van een business-case voor het Instituut voor Aerospace Maintenance, de ontwikkeling van nieuwe mbo-opleidingen op logistiek en maintenance gebied en de ontwikkeling van een imago en acquisitie-strategie op logistiek gebied inclusief de plek van de luchthaven daarin.

Uw Staten zijn eerst aan het woord in de vergadering van 7 februari, maar LED wil na deze besluitvorming – indien wordt ingezet op een duurzame ontwikkeling voor MAA – deze lijn doortrekken en initiatieven of initiële projecten dienaangaande, welke aantoonbaar bijdragen aan de Brainport2020 ambitie, ondersteunen.

Met vriendelijke groet,


Jos Schneiders

 Voorzitter

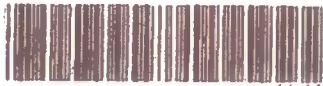
NV Industriebank LIOF
Limburgse Ontwikkelings- en Investeringsmaatschappij

kopie brief



Provincie Limburg
De heer drs. A.M.G. Beurskens
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

Provincie Limburg	
ingek.	30 JAN. 2014
BOCnr	
Afd	E2



2014/6147

3-2-2014

FIN

18-4-2014

Maastricht, 28 januari 2014
/ / 21393/

Betreft: NV ALTMAA

Geachte heer Beurskens,

Naar aanleiding van het gevoerde overleg inzake ons aandeel in het resterende liquiditeitssaldo van NV ALTMAA, bericht ik u als volgt:

LIOF zal haar aandeelbelang van 18,242% voor € 1 overdragen aan de Provincie en ontvangt daarvoor haar aandeel in het resterende liquiditeitssaldo (€ 425019,25). LIOF is gaarne bereid deze middelen in te zetten voor een verdere groei en bloei van vliegveld gerelateerde bedrijfsactiviteiten.

In de aandeelhoudersvergadering van NV ALTMAA heeft LIOF aangegeven het publieke belang van een regionaal vliegveld te onderschrijven. LIOF is dan ook al geruime tijd pro-actief op zoek naar investeringsmogelijkheden op en rond het vliegveld om nieuwe bedrijfsmatige activiteiten mee te helpen ontwikkelen en ook onderzoeken wij de mogelijkheden om bestaande bedrijven hier te verankeren. Wij van onze kant zien toekomstig voldoende business opportuniteiten en investeringspotentieel.

In het voorkomende geval zullen wij een onderbouwd financieringsvoorstel daartoe voorleggen aan onze Raad van Commissarissen. Uitgangspunt voor goedkeuring door onze Raad is een rendementsperspectief dat recht doet aan het investeringsrisico.

Wij zijn ultermaal gaarne bereid ook andere mogelijkheden te onderzoeken om te investeren in luchthaven gerelateerde MKB bedrijven. Mocht U zelf suggesties hebben voor investeringen als bovenstaand bedoeld dan houden wij ons ten zeerste aanbevolen.

Met vriendelijke groet,
NV Industriebank LIOF

drs. Th. M.A.J. Verhagen
algemeen directeur