



2014/20235

15-4-2014

GRIF

2-7-2014

De Statencommissie Economie, Bestuur en
Duurzaamheid

| | |
|-------------------|--------------|
| Provincie Limburg | PS |
| DOCnr. | |
| Ingek. | 15 APR. 2014 |
| CASnr. | |
| ID. | |

Cluster SA
Faxnummer (043) 389 99 88
Ons kenmerk 2014/20175
Bijlage(n) 4

Behandeld B.L.J. Kockelmans
Doorkiesnummer (043) 389 78 53
Uw kenmerk
Maastricht 15 april 2014

VERZONDEN, 15 APRIL 2014

Geachte commissie,

Bij deze brief vindt u de tijdens de Statencommissie Economie, Bestuur en Duurzaamheid
d.d. 10 april 2014 toegezegde informatie ter voorbereiding op de besluitvormende commissievergadering
d.d. 18 april 2014.

In de bijlage:









1. Aanvullende informatie naar aanleiding van toezeggingen gedeputeerde Beurskens.
2. Brief de heer Van Roijen, voorzitter Executive Committee TEFAF.
3. Brief van de heer Mohrmann, Executive Vice President InterVISTAS Consulting Group.
4. Brief van de heren Van der Meer en Jansen, Straight Arrow B.V.

Met vriendelijke groet,

A.M.G. Beurskens

Naar aanleiding van de sonderende Statencommissie Economie, Bestuur en Duurzaamheid d.d. 10 april ontvangt u hierbij de door gedeputeerde Beurskens toegezegde informatie.

1. Cijfermatige informatie luchthaven met en zonder passagiers

| | Voorkeursoptie, 0 variant, passagiers (2A) | Terugvaloptie, 0 variant, geen passagiers (2B) | Verskil 2 A – 2 B |
|----------------------------------|---|--|-------------------|
| Werkgelegenheid |  1.400 – 1.525 p/jaar |  1.225 – 1.350 p/jaar | + 175 FTE/jaar |
| Bruto regionaal product |  97 – 108 mln p/jaar |  88 – 98 mln p/jaar | + 10 mln/jaar |
| Passagiers |  2,4 mln |  0 | + 2,4 mln |
| Bijdrage provincie investeringen | 15,535 mln | 13,335 mln | + 2,200 mln |
| Bijdrage provincie Nedab | 30 mln  | 30 mln  | + 0 |
| Bijdrage regio | 6 mln | 0 | + 6 mln |
| Resultaat | (+) 0,8 mln | (-) 4,210 mln | + 5,01 mln |
| Totale overheidsbijdrage | 50,735 mln | 47,545 mln | + 3,2 mln |
| Totale bijdrage provincie | 44,735 | 47,545 | - 2,81 mln |

0 SAP number/Filename/Service Area/AUTHOR/assistant

Zoals uit bovenstaand overzicht is op te maken, is het voordeel van een luchthaven mét passagiers t.o.v. een luchthaven zonder passagiers 175 fte per jaar extra en jaarlijks € 10 mln BRP (in de 0-variant). Daar staat tegenover dat de passagiersoptie de overheden € 320.000,- meer per jaar kost (de Provincie hoeft jaarlijks € 280.000,- minder bij te dragen terwijl de gemeenten € 600.000,- per jaar meer bijdragen). De gemeenten pleiten voor een luchthaven met passagiers en hebben aan die optie dan ook hun bijdrage gekoppeld.

De volgende overwegingen zijn voor de keuze tussen de twee opties eveneens relevant:

- Een luchthaven mét passagiers leidt tot meer maatschappelijk draagvlak voor MAA (TEFAF, evenementen, werkgelegenheid etc.). Bovendien bestaat de kans dat er lijnverbindingen komen met andere Europese steden waardoor de internationale verbindingen en de kwaliteit van het vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven, kenniswerkers en burgers toeneemt.
- Indien in de toekomst (de huidige garantie loopt tot 2020) de kosten van de luchtverkeersleiding geheel of gedeeltelijk worden doorberekend aan de regionale

luchthavens dan komen deze kosten ten laste van vrachtvervoerders waardoor concurrentiepositie als vrachtluchthaven slechter wordt.

- Een luchthaven met minder vliegbewegingen leidt tot minder geluidsoverlast.
- In de groeivariant nemen de maatschappelijke opbrengsten van een luchthaven met passagiers verder toe. Indien het passagiersvervoer de komende 10 jaar de omvang haalt van het jaar 2013/14 dan bedraagt de werkgelegenheid die samenhangt met passagiersvervoer ca. 300 fte en toevoeging aan het BRP € 15 mln. Daar staat tegenover dat de kosten zullen stijgen voor zover deze groei uitsluitend in het low cost segment plaatsvindt. Deze kostenstijging zal overigens afnemen indien de versobering van de cao gerealiseerd wordt.
- De Provincie wordt voor € 1,- eigenaar van de luchthaven en daarmee ook 80% aandeelhouder in het bedrijventerrein LDAVM. De diverse strategische grond- en vastgoedposities zijn in de toekomst beter te vermarkten als er sprake is van een luchthaven met zowel vracht- als passagiersvervoer (winkels, hotel, parkeren, leisure etc). Ook de kans op een succesvolle concessie wordt groter indien ook het passagierssegment bediend wordt.

Overigens kan niet per direct met passagiersvervoer gestopt worden. Er zijn lopende contracten met onder meer airlines en ondernemingen die meerjarig bijvoorbeeld horeca en winkels exploiteren. De komende twee jaar zullen de investeringen voor het accommoderen van passagiers zoveel mogelijk beperkt worden. De grootschalige investeringen in de terminal vinden pas plaats indien een exploitant gevonden is.

2. Luchthaven voor maintenance boulevard (inclusief onderwijs) en general aviation

| | Voorkeursoptie, 0 variant, passagiers (2A) | Alleen GA / MRO | Vershil 2 A – GA / MRO |
|----------------------------------|---|---|------------------------|
| Werkgelegenheid |  1.400 – 1.525 fte p/jaar |  375 – 500 fte/jaar | +925 – 1150 fte / jaar |
| Bruto regionaal product |  97 – 108 mln p/jaar |  ? | ? |
| Passagiers |  2,4 mln |  0 | + 2,4 mln |
| Bijdrage provincie investeringen | 15,535 mln | 9,042 mln | + 6,493 mln |
| Bijdrage provincie Nedab | 30 mln | 15 mln | + 15 mln |
| Bijdrage regio | 6 mln | 0 | + 6 mln |
| Resultaat | (+) 0,8 mln | (-) 15,250mln | + 16,050 mln |
| Totale overheidsbijdrage | 50,735 mln | 39,292 mln | + 11,443 mln |
| Totale bijdrage provincie | 44,735 mln | 39,292 mln | + 5,443 mln |

De optie een luchthaven voor de maintenance boulevard (MRO-vluchten) plus general aviation

(GA) staat in de sonderende notitie beschreven. Op basis van een eerste indicatie van (maatschappelijke) opbrengsten en kosten is deze optie niet verder uitgerekend. Zoals uit bovenstaand overzicht is op te maken, is het voordeel dat een luchthaven mét passagiers en vracht oplevert t.o.v. een luchthaven met alleen MRO en GA 925 á 1150 fte meer werkgelegenheid. De jaarlijkse bijdrage aan het BRP van een luchthaven met passagiers en vracht bedraagt vele tientallen miljoenen meer dan een luchthaven met alleen MRO en GA. Daar staat tegenover dat de provinciale bijdrage jaarlijks ca. € 540.000 lager is (ca. € 540 / fte) en de totale overheidsbijdrage € 1,14 mln. geringer is (€ 0,54 mln. Provincie + € 0,6 mln. gemeenten).

De volgende overwegingen zijn voor de keuze tussen de opties eveneens relevant:

- Een luchthaven met vracht en passagiers is belangrijker voor de kwaliteit van het vestigingsklimaat dan een luchthaven met alleen MRO en GA. De aanwezigheid van passagiers-en vrachtvluchten is ook voor de ontwikkeling van de bedrijven aan de maintenance boulevard van belang (onderhoud toestellen).
- De kans op verbetering zowel in de werkgelegenheid, bijdrage aan het BRP en verbetering in de exploitatieresultaten is met passagiers aanzienlijk groter dan alleen met MRO en GA. Met alleen MRO en GA is er bedrijfseconomisch gezien geen zicht op een duurzame toekomst. De overheidsbijdrage zal ook de komende decennia gecontinueerd moeten worden.
- Bij alleen MRO-en GA vluchten kunnen terminal en loodsen verkocht worden en eenmalig te gelde worden gemaakt. Of er sprake is van opbrengend vermogen is nog maar de vraag. Bovendien leidt een luchthaven met minder vliegbewegingen tot minder geluidsoverlast.
- Er is bij de financiële cijfers nog geen rekening gehouden met de afbouw van het personeelsbestand. Er zullen alleen al bij MAA/MHS ca. 100 medewerkers ontslagen moeten worden. Indien de Provincie de aandelen koopt, komen de kosten die daarmee gepaard gaan voor rekening van de Provincie (sociaal plan; stel € 50.000/werknemer = € 5 mln).
- Bij alleen MRO-en GA vluchten is de NEDAB bijdrage onvoldoende om de jaarlijkse tekorten van de bedrijven te compenseren. Extra compensatie leidt tot serieuze staatssteunproblematiek.
- Bij alleen MRO-en GA vluchten ontstaan problemen bij de luchtverkeersleiding omdat er wel kosten zijn maar nauwelijks opbrengsten. Zonder luchtverkeersleiding kunnen vliegtuigen voor MMB niet meer op MAA landen. Indien de kosten voor de luchtverkeersleiding worden omgeslagen over de enkele MRO+GA vluchten die wekelijks worden uitgevoerd dan wordt het landen en starten vanaf MAA een dure aangelegenheid met gevolgen voor de concurrentiepositie.

3. Juridische aspecten

Voor wat betreft staatssteun hebben wij een en ander onderzocht en zijn wij van oordeel dat wij met de beoogde plannen blijven binnen de mogelijkheden die de Europese regelgeving biedt. De nieuwe richtsnoeren voor staatssteun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen staan onder voorwaarden het verlenen van investeringssteun en exploitatiesteun toe. Daarbij wordt onder meer beoordeeld of de steun bijdraagt aan een welbepaald doel van communautair belang, of staatssteun het aangewezen instrument is om de doelstellingen te bereiken, of de steun niet verder gaat dan noodzakelijk en of de steun geen ongewenste effecten op de mededinging en de tussenstaatse handel oplevert. Bij dat laatste wordt onder meer gekeken naar de effecten voor luchthavens in de nabijheid van MAA (normaliter binnen een straal van 100 km of 60 minuten enkele reistijd) maar is er nadrukkelijk ook oog voor de specifieke karakteristieken van iedere luchthaven afzonderlijk. De maatregel zoals GS deze voor ogen staat moet vormgegeven worden binnen deze parameters wil de Europese Commissie deze maatregel goedkeuren. GS zijn

verplicht het voornemen tot steun ter goedkeuring te melden. Tot aan het verkrijgen van goedkeuring kan de maatregel niet uitgevoerd worden. Deze "standstill"-bepaling geldt niet met betrekking tot de NEDAB-bijdrage (zijnde niet-economisch van aard en daarom geen staatssteun) en het deel van de investeringen ad € 13 - 15,5 miljoen dat betrekking heeft op de uitvoering van de NEDAB zoals investeringen die noodzakelijk zijn i.v.m. de veiligheid van het vliegverkeer. Zolang de goedkeuring van de Europese Commissie er nog niet is, zullen wij alleen de NEDAB bijdrage verstrekken en de aan de NEDAB gerelateerde strikt noodzakelijke investeringen doen. De voorbereidende werkzaamheden om te komen tot aanmelding zijn in gang gezet en de Provincie wordt hierbij ondersteund en geadviseerd door het gerenommeerde bureau Nysingh Advocaten uit Zwolle.

Voor wat betreft de overige juridische aspecten het navolgende. In de PS nota wordt een inzicht gegeven in de bestaande vennootschappen behorende tot de vennootschapsstructuur van de Holding (HBLM). Daarnaast is aangegeven dat er een ontvlechting zal plaatsvinden en is een doorkijk gegeven naar de gewenste juridische structuur op termijn waarbij uiteindelijk een "BV Luchthavenbedrijf" en een "BV Vastgoedbedrijf" zal ontstaan. Hoe een en ander tot stand zal komen is nog onderwerp van onderzoek. Het kan zijn dat besloten wordt om bestaande vennootschappen te laten fuseren of nieuwe vennootschappen op te richten. Het besluit daarover kunnen wij nu nog niet nemen omdat dit mede afhankelijk is van vele factoren waaronder fiscale en/of vennootschapsrechtelijke overwegingen. Een en ander zal pas duidelijk worden indien we aandeelhouder zijn geworden en daadwerkelijk de ontvlechting ter hand kunnen nemen. Ook dan kan pas inhoudelijk overleg met fiscus opgestart worden. De overige juridische aspecten waarnaar in de nota wordt verwezen betreffen derhalve puur technische uitwerkingen en hebben geen inhoudelijke invloed.

4. Brieven

Bijgevoegde de brieven van de luchtvaartdeskundigen A. van der Meer, J. Jansen en H. Mohrmann en voorzitter TEFAF dhr. Van Roijen.



Gemeente Maastricht

Ingek.: 1 APR 2014

Reg. nr.: 2014-14259

Helvoirt, 28 Maart 2014

De Hoogedelachtbare heer O. Hoes,
Burgemeester van Maastricht
Postbus 1992
6201 BZ MAASTRICHT

Hoogedelachtbare heer Hoes,

Graag wil ik u - ook namens mijn mede bestuursleden van TEFAF - heel hartelijk danken voor alle medewerking en positieve steun die wij weer, tijdens onze beurs in het MECC gedurende de afgelopen weken, van de Gemeente Maastricht hebben ondervonden. Mede hierdoor hebben wij in 2014 een van onze meest succesvolle beurzen uit onze 27-jarige geschiedenis kunnen houden.

Zoals u bekend zal zijn, moeten wij dit jaar weer met het MECC een contract afsluiten voor 2015 en de daarop volgende jaren. Wij gaan er van uit dat de onderhandelingen hiertoe succesvol afgerond zullen worden. Wat echter voor ons van wezenlijk belang is bij de keuze om in Maastricht te blijven, is dat de benodigde infrastructuur minimaal op peil blijft en waar nodig, verbeterd wordt. Dit jaar bezochten ruim 74.000 mensen de beurs, plus 275 deelnemers met partners en personeel die allemaal, liefst probleemloos, Maastricht moeten kunnen binnenkomen en uitgaan.

Van deze bezoekers komt een invloedrijk aantal per privévliegtuig naar Maastricht vanuit onder andere de Verenigde Staten, Zuid Amerika, het Nabije Oosten en Azië. Dit jaar waren er tijdens TEFAF 375 privévluchten van en naar Maastricht-Aachen Airport. Dit zijn voor de deelnemers aan onze beurs hun belangrijkste klanten.

Mocht besloten worden het vliegveld te sluiten of de capaciteit, die nu al minmaal is, te verkleinen zou er vanuit onze deelnemers grote druk op ons komen om de beurs elders te houden, waar deze vliegtuigen wel kunnen landen, bijvoorbeeld Brussel of Amsterdam.

Wij doen derhalve een zeer dringend beroep op u, uw wethouders en op de gemeenteraad om er voor te zorgen dat Maastricht-Aachen Airport open blijft en hopelijk ook in de nabije toekomst uitgebreid wordt.

Wij gaan er voorts nog van uit dat het vliegveld open blijft en dat de ondertunneling van uw stad binnen afzienbare tijd gereed zal zijn waardoor onze gasten en deelnemers zonder problemen het MECC zullen kunnen bereiken.

Wij zien uit naar een lange, voor ons beiden vruchtbare, samenwerking.

Inmiddels verblijf ik met gezelschap van hoogachting, uw,


Mr. W. L. J. van Rooijen
Voorzitter Executive Committee TEFAF

THE
EUROPEAN
FINE
ART
FOUNDATION

InterVISTAS

AVIATION TRANSPORTATION TOURISM

**InterVISTAS
Consulting BV.**

Anna van Saksenlaan 10
2593 HT Den Haag
Nederland

Telephone:
+31 88 348 142

Facsimile:
+31 70 324 5302

Offices in:
Canada
United States
United Kingdom
Netherlands

www.InterVISTAS.com
info@InterVISTAS.com

Provincie Limburg
De heer L.G.H.G. Waeijen
I Bestuursstrateeg
Adjunct Clusterhoofd Strategie
Limburglaan 10
6202 MA Maastricht

Date: 6 december, 2013

Beste Gé,

Afgelopen week is de financiering van de publieke private concessie van de luchthaven Zagreb (Kroatië) gesloten. In dit project participeren de luchthaven van Parijs, de aannemer Bouygues, de Europese Investeringsbank, de IFC (Wereldbank) en Deutsche Bank.

Zoals je weet ben ik in een wat verder verleden ook betrokken geweest bij onder meer de luchthavens JFK New York (T4 voor Schiphol) en heb ik de laatste jaren met name overheden geadviseerd ten aanzien van financiering en publiek private trajecten in Jordanië, Macedonië, Zagreb, Mexico, Moldavië, Kosovo en Twente, nu mag ik Zagreb als een geslaagd project aan het rijtje toevoegen.

Jij vroeg mij hoe ik tegen de kansen van de luchthaven Maastricht aankijk. Ik ben er van overtuigd dat indien de kosten naar beneden worden gebracht, de Provincie bijdraagt in de NEDAB kosten en de investeringen voor haar rekening neemt. MAA met succes in de markt kan worden gezet. Wel moet daarbij zorgvuldig naar het staatsteun dossier gekeken worden.

Met vriendelijk groet

Hans Mohrmann
Executive Vice President
InterVISTAS Consulting Group



Straight Arrow B.V.

Gedeputeerde voor Economie en grondbedrijf,

Drs. A.M.G. Beurskens,

Limburglaan 10,

6202 MA Maastricht

10 december, 2013,

Geachte heer Beurskens,

In de periode september 2013 – oktober 2013 hebben wij op uw verzoek onderzocht wat het toekomstperspectief voor Maastricht Aachen Airport (MAA) is en wat de kansen zijn om de luchthaven in de markt te zetten. Wij hebben het dossier MAA grondig bestudeerd hebben met medewerkers en directie gepraat en hebben een quick scan uitgevoerd ten aanzien van de bedrijfsvoering en het luchthavenbedrijf. Op grond van ons onderzoek zijn wij, met een zekerheid grenzende waarschijnlijk, er van overtuigd dat er een of meerdere marktpartijen voor de exploitatie van MAA te vinden zijn mits 1) de door ons voorgestelde reorganisatie, die leidt tot een kostenbesparing van ten minste € 0,5 mln per jaar, wordt doorgevoerd 2) een provinciale bijdrage in de NEDAB-kosten van € 3 mln. per jaar wordt vertrekt gedurende de komende 5 a 10 jaar en 3) door provinciale investeringen het achterstallig onderhoud in materialen, gebouwen en start- en landingsbaan weggewerkt wordt. Ook de ontvlechting van de holdingsmaatschappij NV HBLM in een luchthavendeel en vastgoed deel, zoals eerder voorgesteld door Roland Berger, is een belangrijk stap voor het succesvol in de markt van luchthavenoperators zetten van MAA.

Hoogachtend,

Ir A.A. van der Meer en Drs. Ing. J. Jansen