

## **Openstellingsbesluit Nadere subsidieregels tenderregeling voor aanloopsteun voor luchtvaartmaatschappijen Provincie Limburg**

**Gedeputeerde Staten van Limburg,**

maken bekend dat zij in hun vergadering van 19 december 2017 hebben vastgesteld: de openstelling van de nadere subsidieregels tenderregeling voor aanloopsteun luchtvaartmaatschappijen Provincie Limburg

### **Artikel 1 Openstellingsperiode**

Open te stellen de Nadere subsidieregels tenderregeling voor aanloopsteun voor luchtvaartmaatschappijen Provincie Limburg voor de periode van 22 januari 2018 tot en met 8 februari 2018 voor het indienen van aanvragen.

### **Artikel 2 Subsidieplafond**

Het subsidieplafond voor deze openstellingsperiode bedraagt € 1.600.000,00

### **Artikel 3 Inwerkingtreding**

Dit besluit treedt in werking met ingang van 22 januari 2018 en heeft een looptijd tot en met 8 februari 2018.

*Aldus besloten in de vergadering van Gedeputeerde Staten, gehouden op 19 december 2017*

*Gedeputeerde Staten voornoemd  
de voorzitter,  
de heer drs. Th.J.F.M. Bovens*

*secretaris,  
de heer drs. G.H.E. Derks MPA*

## **BIJLAGE 1: Nadere subsidieregels tenderregeling voor aanloopsteun luchtvaartmaatschappijen Provincie Limburg**

### **NADERE SUBSIDIEREGELS TENDERREGELING VOOR AANLOOPSTEUN VOOR LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN PROVINCIE LIMBURG**

#### **Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen**

##### **Artikel 1 Begripsomschrijvingen**

- a. Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte: het luchtruim zoals bedoeld in Besluit 2006/682/EG van de Raad en van de vertegenwoordigers van de lidstaten van de Europese Unie in het kader van de Raad bijeen van 9 juni 2006 inzake de ondertekening en voorlopige toepassing van de Multilaterale Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, de Republiek Albanië, Bosnië en Herzegovina, de Republiek Bulgarije, de Republiek Kroatië, de Republiek IJsland, de Republiek Montenegro, de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië, het Koninkrijk Noorwegen, Roemenië, de Republiek Servië en de Missie van de Verenigde Naties voor interim-bestuur in Kosovo (UNMIK) betreffende de totstandbrenging van een Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte (ECAA), PB L 285 van 16.10.2006, blz. 1.
- b. hub: een luchthaven binnen de Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte die fungeert als knooppunt in het intercontinentale luchtverkeersnetwerk.
- c. lijnverbinding: een verbinding die, in tegenstelling tot een chartervlucht, op regelmatige, vooraf geprogrammeerde uren vliegt tussen twee punten gedurende het gehele jaar.
- d. luchthavengelden: een tarief dat of een heffing die wordt geïnd ten gunste van de luchthaven en door de luchthavengebruikers verschuldigd is voor het gebruik van de faciliteiten en diensten die exclusief door de luchthaven worden aangeboden en die verband houden met het landen, het opstijgen, de verlichting en bebakening, het parkeren van vliegtuigen en de verwerking van passagiers en vracht, met inbegrip van voor grondafhandelingsdiensten verschuldigde heffingen of vergoedingen en vergoedingen voor gecentraliseerde grondafhandelingsinfrastructuur.
- e. luchtvaartmaatschappij: een luchtvaartmaatschappij met een geldige exploitatievergunning afgegeven door een lidstaat of een lid van de Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees parlement en de Raad.
- f. regio: de Euregio Maas-Rijn en de Euregio Rijn-Maas-Noord.
- g. Richtsnoeren voor staatssteun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen: mededeling van de Commissie inzake Richtsnoeren voor staatssteun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen (Pb EU 2014/C99/03).
- h. stimulerend effect: aanloopsteun voor een luchtvaartmaatschappij heeft een stimulerend effect indien mag worden verwacht dat zonder de steun, het niveau van de economische activiteit van de luchtvaartmaatschappij op de betrokken luchthaven niet zou zijn toegenomen. Bijvoorbeeld in het geval dat de nieuwe route niet van start zou zijn gegaan. De nieuwe route mag pas van start gaan nadat er een subsidieaanvraag is ingediend bij Gedeputeerde Staten.

##### **Artikel 2 Doelstelling/doel van de regeling**

Het ondersteunen van het creëren van nieuwe lijnverbindingen vanaf Maastricht-Aachen Airport naar een hub met als doel het verbeteren van de mobiliteit van de burgers van de regio en het stimuleren van de regionale economie.

##### **Artikel 3 Doelgroep/aanvrager**

Voor subsidie kunnen luchtvaartmaatschappijen in aanmerking komen die een nieuwe lijnverbinding willen starten van Maastricht-Aachen Airport naar een hub.

##### **Artikel 4 Europese regelgeving**

1. Deze nadere regels zijn gebaseerd op de Richtsnoeren voor staatssteun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen (PbEU 2014/C 99/03 van 4 april 2014).
2. Toepassing van deze nadere regels mag in geen enkel geval leiden tot strijd met de in het eerste lid van dit artikel genoemde richtsnoeren. Derhalve dienen de bepalingen in deze nadere regels strikt te worden toegepast.

##### **Artikel 5 Subsidiecriteria**

1. De aanvraag dient in ieder geval aan de volgende criteria te voldoen:
  - a. er dient sprake te zijn van een stimulerend effect;
  - b. de voorgestelde bestemming vanaf Maastricht-Aachen Airport betreft een nieuwe verbinding. Een verbinding wordt aangemerkt als nieuwe verbinding indien de voorgestelde bestemming op het moment van de subsidieaanvraag niet wordt bediend en indien in de periode van twaalf maanden voorafgaand aan de geplande startdatum van de nieuwe verbinding niet operationeel is geweest en tot het moment van de subsidieaanvraag geen aankondigingen

- van luchtvaartmaatschappijen zijn geweest om de betreffende verbinding zonder steun te gaan aanbieden;
- c. het betreft een lijnverbinding van Maastricht-Aachen Airport met een hub;
  - d. de voorgestelde lijnverbinding wordt niet onder vergelijkbare condities vanaf de luchthavens Luik of Eindhoven bediend;
  - e. de voorgestelde lijnverbinding wordt niet onder vergelijkbare condities middels hogesnelheidsdiensten van de spoorwegstations Aachen Hauptbahnhof of Liège-Guillemins bediend; en
  - f. de nieuwe lijnverbinding en – indien van toepassing – het ondernemingsplan van de luchtvaartmaatschappij is voorafgaand aan het indienen van de subsidieaanvraag afgestemd met en heeft de instemming van de exploitant van de luchthaven.

#### Artikel 6 Verplichtingen subsidieontvanger

1. De lijnverbinding dient drie jaar in stand te worden gehouden.
2. De subsidieontvanger dient jaarlijks te rapporteren over:
  - a. het aantal vluchten dat op de nieuwe lijnverbinding heeft gevlogen;
  - b. het aantal passagiers dat is vervoerd middels de nieuwe lijnverbinding;
  - c. de kosten en opbrengsten van de nieuwe lijnverbinding; en
  - d. de daadwerkelijk betaalde luchthavengelden inclusief onderbouwing hiervan middels facturen.

#### Artikel 7 Afwijzingsgronden

In aanvulling op artikel 17 van de Algemene Subsidieverordening Provincie Limburg 2017 e.v., wordt de subsidieaanvraag afgewezen indien:

- a. het project niet aansluit bij de doelstelling van deze nadere subsidieregels zoals gesteld in artikel 2;
- b. de aanvraag niet is ingediend door de aanvrager zoals gesteld in artikel 3;
- c. niet wordt voldaan aan de voorwaarden in de richtsnoeren zoals gesteld in artikel 4;
- d. niet wordt voldaan aan alle criteria in artikel 5;
- e. de Provincie Limburg dezelfde activiteit/project al op een andere wijze subsidieert en/of financiert;
- f. de subsidieaanvraag is ontvangen buiten de periode zoals vermeld in artikel 12;
- g. de subsidieaanvraag is ingediend door een onderneming ten aanzien waarvan er een bevel tot terugvordering uitstaat ingevolge een eerder besluit van de Europese Commissie waarin steun onrechtmatig en onverenigbaar met de interne markt is verklaard; en/of
- h. de subsidieaanvraag is ingediend door een onderneming in moeilijkheden.

### Hoofdstuk 2 Financiële aspecten

#### Artikel 8 Subsidieplafond

1. Gedeputeerde Staten stellen per openstellingsperiode van deze Nadere subsidieregels tenderregeling aanloopsteun luchtvaartmaatschappijen Provincie Limburg een subsidieplafond vast.
2. De wijze van verdeling geschiedt conform onderstaande indicatoren en bijbehorende puntenberekening:

Criterion	Indicator	Maximaal haalbaar aantal punten
1. Aantal verwachte passagiers	totaal aantal weken dat gevlogen gaat worden x aantal frequenties per week x maximaal mogelijke bezetting v/h betreffende vliegtuigtype x verwachte bezettingsgraad; zie bijlage 1 voor beoordeling en score	0-100
2. de mogelijkheden om bij te dragen aan de ontwikkeling van elektrisch vliegen op en vanaf Maastricht-Aachen Airport	zie bijlage 1 voor beoordeling en score	0-25
3. het tijdelijk vergroten van de frequenties van de betreffende lijnverbinding in de periode van de TEFAF	Zie bijlage 1 voor beoordeling en score	0-25

3. Gedeputeerde Staten verdelen het bedrag van het subsidieplafond naar volgorde van rangschikking. Daarbij wordt de volgende systematiek gehanteerd:
  - a. De behaalde punten per indicator worden bij elkaar opgeteld tot een totaal score.
  - b. Het project dat de meeste punten scoort, komt als eerste in aanmerking voor subsidie, het project dat de op één na de meeste punten scoort, komt als tweede in aanmerking, enz.

4. Indien meerdere subsidieaanvragen evenveel punten scoren op basis van de in onderhavig artikel genoemde beoordelingssystematiek, dan met de beschikbare middelen binnen deze regeling kunnen worden gehonoreerd, zal een openbare loting uitsluitend geven.

#### **Artikel 9 Subsi­diabele kosten**

De sub­si­diabele kosten zijn de door de luchtvaart­maatschap­pij ten be­hoef­ve van de nieuwe lijn­ver­bin­ding daadwerkelijk verschuldigde luchthavengelden.

#### **Artikel 10 Sub­si­die­be­drag**

Het sub­si­die­be­drag be­draagt niet meer dan 50% van de totale sub­si­diabele kosten voor maximaal drie jaar. In het geval van steun­ver­strek­king door andere overheden, kan de sub­si­die­ver­le­ning op grond van deze regeling nooit er­toe leiden dat de totale over­heids­steun het maximale steun­per­centage van 50% over­schrijdt.

### **Hoofdstuk 3 Aan­vraag­pro­ce­du­re**

#### **Artikel 11 In­die­nen aan­vraag**

1. Een sub­si­die­aan­vraag kan uitsluitend worden ingediend bij Ge­de­pu­teer­de Staten met ge­bruik­ma­king van het stand­aard aan­vraag­formulier dat ge­plaatst is op de website van de Provincie Limburg: [www.limburg.nl/subsidies](http://www.limburg.nl/subsidies) > actuele sub­si­die­re­ge­l­ingen.
2. De aan­vraag dient een vol­ledig ingevuld en rechtsgeldig ondertekend stand­aard aan­vraag­formulier te be­vat­ten en te zijn voor­zien van alle bij­la­gen zoals aangegeven in het formulier en dient te worden verzonden naar het op het formulier aangegeven adres (Ge­de­pu­teer­de Staten van Limburg, Cluster Sub­si­dies, Postbus 5700, 6202 MA Maastricht).  
De vol­gende bij­la­gen dienen in ieder geval aan het aan­vraag­formulier te worden toe­ge­voegd:
  - onder­ne­mings­plan waarin in ieder geval het vol­gende wordt ge­ad­re­seerd:
    - de ratio achter de voor­ge­stel­de lijn­ver­bin­ding, welke markten worden be­diend (point-to-point, business, leisure, onward connecting, inbound of outbound);
    - hoe past de voor­ge­stel­de lijn­ver­bin­ding binnen de reeds gevlogene bestemmingen vanaf Maastricht-Aachen Airport;
    - hoe past de voor­ge­stel­de lijn­ver­bin­ding binnen de strategie van de aan­vraag­de lucht­vaart­maatschap­pij;
    - het type vliegtuig in relatie tot het voor­ziene aantal passagiers c.q. hoeveelheid vracht;
    - onder­bouw­ing dat de ge­steunde lijn­ver­bin­ding voor­uit­zichten biedt om ten minste na drie jaar zonder over­heids­steun winst­ge­vend te worden voor de aan­vraag­er.;
    - onder­steun­end bewijs ter onder­bouw­ing van de voor­ziene pas­sa­giers­aan­tal­len.
  - indien geen onder­ne­mings­plan kan worden over­ge­legd, dan dient de aan­vraag­er een on­her­roepelijke toezegging te doen om de lijn­ver­bin­ding te blijven ex­plo­it­eren voor een peri­ode die ten minste even lang duurt als de peri­ode dat zij aan­loop­steun heeft ont­van­gen.
  - sluitende en gespecificeerde begroting inclusief eventuele andere bij­dra­gen van over­heids­we­ge conform format.
  - een document waaruit blijkt dat de nieuwe ver­bin­ding en eventueel het onder­ne­mings­plan af­ge­stemd is met en de in­stem­ming heeft van de ex­plo­it­ant van Maastricht-Aachen Airport.

#### **Artikel 12 Termijn voor indienen aan­vraag**

1. De sub­si­die­aan­vraag kan door de aan­vraag­er uitsluitend worden ingediend bij en dient tijdig te zijn ont­van­gen door Ge­de­pu­teer­de Staten gedurende de open­stel­ling van deze Na­dere sub­si­die­re­ge­l­ings­re­gels.
2. Ge­de­pu­teer­de Staten be­slu­iten over de open­stel­ling en sluiting van deze Na­dere sub­si­die­re­ge­l­ings­re­gels.
3. De ont­vang­st­stempel (met de datum waarop de aan­vraag is bin­nen­ge­ko­men en ge­re­gis­treerd) van de Provincie Limburg is be­pa­lend voor de datum van bin­nen­ko­mst.

### **Hoofdstuk 4 Slot­be­pa­l­ingen**

#### **Artikel 13 In­wer­king­tre­ding, be­ëin­diging en citeertitel**

1. Deze Na­dere sub­si­die­re­ge­l­ings­re­gels treden in werking met in­gang van de dag na publicatie in het Pro­vin­ciaal Blad.
2. Deze Na­dere sub­si­die­re­ge­l­ings­re­gels vervallen met in­gang van 1 januari 2020, met dien ver­stan­de dat zij van toepassing blijven op sub­si­die­aan­vragen die vóór die datum zijn ont­van­gen door Ge­de­pu­teer­de Staten en sub­si­die­be­slu­iten die vóór die datum zijn ge­no­men, ook voor de vol­gende stappen in het sub­si­die­traject.
3. Deze regeling kan worden aangehaald als “Na­dere sub­si­die­re­ge­l­ings­re­gels ten­der­re­ge­ling voor aan­loop­steun voor lucht­vaart­maatschap­pijen Provincie Limburg”.

*Aldus besloten in de vergadering van Gedeputeerde Staten, gehouden op 19 december 2017.*

*Gedeputeerde Staten voornoemd  
de voorzitter,  
dhr. drs. Th.J.F.M. Bovens*

*secretaris  
dhr. drs. G.H.E. Derks MPA*

### **Toelichting**

Maastricht-Aachen Airport is een van de onderscheidende vestigingsplaatsfactoren voor de provincie 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. De toegevoegde waarde van Maastricht Aachen Airport is met name het leveren van snelheid en kwaliteit en daardoor tijdwinst (*'creating time'*) voor het (Eu)regionale bedrijfsleven.

De mogelijkheid om vanuit Maastricht-Aachen Airport naar andere bestemmingen in Europa te vliegen is tevens een service voor de inwoners van de Euregio, omdat men weinig tijd kwijt is in het voor- en na-traject van de vliegreis. Inwoners van de Euregio kunnen zich makkelijker laten brengen en ophalen bij de luchthaven waardoor (hoge) parkeerkosten vermeden kunnen worden. Ook biedt het aanbod van meer bestemmingen vanaf Maastricht-Aachen Airport meer mogelijkheden voor inkomend toerisme in een landschappelijk en cultureel aantrekkelijke gebied als Limburg.

De Provincie Limburg beoogt middels de subsidieregeling voor aanloopsteun voor luchtvaartmaatschappijen het aantal lijnverbindingen op Maastricht-Aachen Airport te vergroten en zodoende het regionale vestigingsklimaat en inkomend toerisme te versterken.

## Bijlage 1 Schema beoordeling indicatoren zoals genoemd in artikel 8 lid 2

### Beoordeling en scoring indicator 1(aantal verwachte passagiers)

$$\frac{A}{B} \times 100$$

waarbij

A = aantal verwachte passagiers op basis van berekening zoals weergegeven in artikel 8 lid 2 onder 1. en

B = aantal verwachte passagiers van de hoogst scorende verbinding op basis van de berekening zoals weergegeven in artikel 8 lid 2 onder 1.

### Beoordeling en scoring indicatoren 2 en 3 (de mogelijkheden om bij te dragen aan de ontwikkeling van elektrisch vliegen op en vanaf Maastricht-Aachen Airport en het tijdelijk verhogen van de frequenties van de betreffende lijnverbinding in de periode van de TEFAF)

Omschrijving	Beoordeling
De indicator is uitstekend uitgewerkt, geeft vertrouwen en getuigt van maatwerk. Verder getuigt de uitwerking van grote mate van inleving, probleemstelling en oplossingsrichting. De uitwerking heeft meerwaarde en is aantoonbaar realiseerbaar.	25
De indicator is uitgewerkt, maar getuigt niet van maatwerk en voegt nagenoeg niets extra's toe. De uitwerking is aantoonbaar realiseerbaar.	10
De indicator is niet opgenomen of niet uitgewerkt.	0