

Vergaderjaar 2012–2013

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 140

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 mei 2013

Hierbij bericht ik u over de actuele ontwikkelingen rondom de luchthaven Maastricht Aachen Airport en de rol c.q. betrokkenheid van mijn ministerie hierbij. Aanleiding hiertoe betreffen de berichten in de media over de slechte financiële situatie van de luchthaven naar aanleiding van het openbaar worden van het jaarverslag 2011/2012 van Maastricht Aachen Airport B.V. (hierna: MAA B.V.)

Aanleiding

Op 1 mei jl. heeft MAA B.V. haar jaarverslag 2011/2012 bekend gemaakt. Uit het jaarverslag blijkt dat de ontwikkeling van de luchthaven niet conform verwachting verloopt en het exploitatietekort van de luchthaven aanhoudt. De terugval (25%) in de vrachtactiviteiten ten gevolge van het huidige economische klimaat wordt daarbij als belangrijke oorzaak genoemd. De directie van de Holding waar MAA B.V. deel van uitmaakt geeft aan liquiditeitsproblemen in het komende jaar te verwachten tenzij Rijk en provincie bereid zijn de luchthaven financieel bij te staan. Daarbij wordt opgemerkt dat de directie van de Holding inmiddels aan zowel Rijk als provincie gevraagd heeft om middelen uit de investeringsbijdrage die in 2001 in het kader van de beëindiging van de subsidierelatie Staat / Provincie aan de NV Luchthaven zijn toegekend te gebruiken voor de exploitatie-uitgaven van de Holding.

Alvorens u nader te informeren over mijn reactie op het verzoek van de directie van de Holding van MAA B.V. acht ik het van belang te schetsen hoe de financieel-bestuurlijke verhoudingen tussen Rijk en de regionale luchthavens (waaronder MAA) zijn geregeld.

Financieel bestuurlijke verhoudingen Rijk- regionale luchthavens

Eind jaren »90 heeft het toenmalige kabinet de financieel-bestuurlijke verhoudingen tussen Staat en regionale luchthavens heroverwogen. In

het kader van het beleid van decentralisatie en verzelfstandiging zoals neergelegd in de Nota Relus¹ is besloten dat de Rijksoverheid regionale luchthavens met ingang van januari 2002 niet meer subsidieert terzake van exploitatietekorten en investeringen, en anderszins in de toekomst ook geen directe of indirecte financiële bijdragen meer aan de regionale luchthavens zal toekennen.

In dit kader is in 2001 met de luchthaven Maastricht de overeenkomst «Beëindiging subsidierelatie Staat – NV Luchthaven Maastricht» gesloten. De luchthaven Maastricht heeft hierbij van het Rijk een eenmalige afkoopsom voor toekomstige exploitatietekorten ontvangen van € 2,7 mln. en een investeringsbijdrage voor luchtzijdige investeringen van € 32,3 mln. om op deze manier de luchthaven met een goed perspectief aan publieke en private partijen in de regio over te kunnen doen. De provincie Limburg heeft een soortgelijke overeenkomst met de luchthaven gesloten waarbij tevens een eenmalige afkoopsom en investeringsbijdrage is toegekend. Onder de overeenkomsten van Rijk en provincie hangt een gezamenlijk met de luchthaven overeengekomen investeringsprogramma bestaande uit luchtzijdige investeringen welke in de periode 2001–2010 geïnvesteerd zouden dienen te worden. In 2005 is op grond van de rijksovereenkomst tevens een subsidie toegekend van € 2,5 mln in verband met maatregelen op het gebied van externe veiligheid (baandrempeelverplaatsing).

In 2004 is de luchthaven geprivatiseerd. De aandelen zijn overgenomen door Omniport DuraVermeer B.V. Een meerderheidsbelang van 99,86% van de aandelen in OMDV BV is in handen van Omniport Holdings Limited, een Britse investeringsmaatschappij. De overige aandelen zijn in handen van Dura Vermeer Deelnemingen BV. De rechten en plichten van de overeenkomst zijn overgegaan op deze private partijen.²

RBML, Luchtvaartnota en Regeerakkoord

Met de wet RBML³ die op 1 november 2009 in werking is getreden (inmiddels opgenomen in de Wet Luchtvaart) heeft de decentralisatiegedachte vorm gekregen door de decentralisatie van de bevoegdheden ten aanzien van de kleine regionale luchthavens van het Rijk aan de provincies. Ten aanzien van de regionale luchthavens die een functie hebben voor groot handelsverkeer en internationale bereikbaarheid (luchthavens van nationale betekenis) is het Rijk het bevoegd gezag gebleven. De luchthaven Maastricht behoort tot deze categorie. Vanuit deze visie heeft het Rijk een leidende rol behouden bij de afweging over de gewenste internationale bereikbaarheid en de gewenste en benodigde capaciteit voor groot handelsverkeer over deze luchthavens (waaronder de luchthaven Maastricht) enerzijds en de aanvaardbaar geachte milieu en veiligheidsruimte en de daaraan gekoppelde ruimtelijke beperkingen anderzijds (luchthavenbesluiten).

In de Luchtvaartnota⁴ is de luchthaven Maastricht opgenomen als luchthaven van nationale betekenis. Daarbij is aangegeven dat MAA (naast Eelde en Twente) geen onderdeel wordt van een stelsel van samenwerkende luchthavens ten behoeve van het internationale verbindingennetwerk, zoals de luchthavens Schiphol, Lelystad, Eindhoven

¹ Kamerstuk 25 239 nrs. 1 en 2.

² Addendum op de overeenkomst «Beëindiging subsidierelatie Staat – NV Luchthaven Maastricht d.d. 14 juli 2004.

³ Wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens, Staatsblad 2008, nr. 561.

⁴ Aanbieding Luchtvaartnota «Een concurrerende en duurzame luchtvaart voor een sterke economie». Kamerstuk 31 936, nr. 1.

en Rotterdam. Een verdere ontwikkeling van de luchthaven Maastricht is mogelijk als luchthaven, die bijdraagt aan de internationale bereikbaarheid van de Euregio, waarbij de luchthaven een belangrijke functie kan vervullen in het faciliteren van vrachtvervoer». De huidige aanwijzing biedt ruimte voor deze ontwikkeling. Het rijksbeleid is erop gericht om het MAA mogelijk te maken om binnen de geldende randvoorwaarden haar exploitatie optimaal in te richten.

In de Actualisatiebrief van de Luchtvaartnota⁵ is opgenomen dat in lijn met de decentralisatieambitie – in aanloop naar de omzettingsbesluiten in het kader van de wet RBML van Eelde en Maastricht en het luchthavenbesluit Twente zal worden gezien of het voor de regionaal-economische ontwikkeling niet beter is om de bevoegd gezag-rol van het Rijk voor deze luchthavens te decentraliseren naar de provincies.

Huidig verzoek financiële bijstand door Rijk en provincie

Reeds in 2009 heeft de directie van de Holding van MAA B.V. vanwege de achterblijvende ontwikkeling van de luchthaven en ten gevolge hiervan aanhoudend exploitatietekort aan Rijk en provincie gevraagd om de investeringstermijn van de in 2001 toegekende investeringsbijdrage met 5 jaar te verlengen (t/m 2015). Daarnaast heeft de luchthaven gevraagd in te stemmen met een wijziging van het investeringsprogramma om daarmee in te kunnen spelen op een aantal marktontwikkelingen (meer focus op vracht). Tevens heeft de luchthaven gevraagd in te stemmen met het zogenaamde «Herstelplan». Dit is een plan van de Holding dat aangeeft op welke wijze voldoende middelen worden vrijgemaakt om het overeengekomen investeringsprogramma binnen de verlengde investeringstermijn zal worden uitgevoerd. Dit heeft ertoe geleid dat zowel Rijk als provincie in 2011 hebben ingestemd met het verzoek tot verlenging van de investeringstermijn, het gewijzigde investeringsprogramma en het Herstelplan.

Op 25 april 2013 heeft de luchthaven aangegeven dat de bedrijfsresultaten zodanig zijn dat zij voorzien in de komende 12 maanden genoodzaakt te zijn om rijksmiddelen uit het Herstelplan te moeten gebruiken voor de exploitatie. Zij vragen hiervoor toestemming aan het Rijk. Gevraagd is om (verder) overleg met het ministerie van I&M en de Provincie Limburg over de ontstane situatie. Eerder heeft de luchthaven dit verzoek gedaan aan de provincie voor wat betreft het provinciaal deel van de gelden van het Herstelplan. De provincie heeft hier reeds onder voorwaarden mee ingestemd.

Gezien het hiervoor geschetste met betrekking tot de financieel-bestuurlijke verhoudingen tussen de Staat en de luchthaven Maastricht, de rol van I&M en eerder gemaakte afspraken vind ik het onwenselijk mee te gaan met het verzoek van de directie van de Holding van MAA B.V. Ik heb hiervoor de volgende redenen:

- Met het Herstelplan heb ik de luchthaven gelegenheid geboden om de overeenkomst «Beëindiging subsidierelatie Staat – NV Luchthaven Maastricht» na te kunnen leven en het in samenhang daarmee overeengekomen investeringsprogramma binnen de reeds verlengde investeringstermijn uit te kunnen voeren;
- Het anders gebruiken van de bij de overeenkomst toegekende rijksmiddelen zou leiden tot onrechtmatige uitgaven;

⁵ Actualisatie Luchtvaartnota «Concurrerende en duurzame luchtvaart voor een sterke economie». Kamerstuk 31 936, nr. 47.

- Het benutten van rijksmiddelen ten behoeve van de exploitatie is mogelijk niet in lijn met de (Europese) regels voor het toekennen van staatssteun.

Bovendien ben ik van mening dat er een primaire verantwoordelijkheid ligt bij de aandeelhouders van de Holding waar MAA B.V deel van uitmaakt.

Ik zal de komende week in een gesprek met de directie van de Holding en de provincie Limburg dit standpunt nader toelichten en mij tevens door hen laten informeren over mogelijkheden om tot een duurzaam toekomstperspectief voor de luchthaven te komen.

Ik zal u hierover nader informeren.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld