

Bijlage 2a en 2b

Rapport Economische onderbouwing en
notitie Bedrijfseconomische
haalbaarheid



**Buck
Consultants
International**

**Economische onderbouwing
groeiambitie Maastricht Aachen
Airport**

Uitgevoerd in opdracht van:
Maastricht Aachen Airport

Nijmegen, 25 augustus 2016

Inhoudsopgave

Blz.

Hoofdstuk 1 Inleiding	4
1.1 Achtergrond	4
1.2 Ontwikkelingen op MAA	5
1.3 Vraagstelling	6
1.4 Leeswijzer	6
Hoofdstuk 2 Huidige situatie op MAA	8
2.1 Feiten en cijfers	8
2.2 Benchmark met andere luchthavens	11
2.3 Conclusie	15
Hoofdstuk 3 Waar staat MAA in 2024?	16
3.1 Concrete doelstelling	16
3.2 Strategie Maastricht Aachen Airport	17
Hoofdstuk 4 Realiseren van de doelen	18
4.1 Passagiers	18
4.2 Vracht	21
4.3 Conclusie	30
Hoofdstuk 5 Economische effecten	31
5.1 Huidige werkgelegenheid op MAA	31
5.2 Definiëring en inschatting economische effecten	32
5.3 Beschrijving nul- en projectvariant	38

5.4	Werkgelegenheidseffecten	39
5.5	Transportkostenvoordelen vracht	40
5.6	Conclusie	42
Hoofdstuk 6 Conclusies		43
Gebruikte literatuur		48
Bijlage 1	Onderdelen businessplan TCGI	50
Bijlage 2	Gesprekspartners	53

Hoofdstuk 1 **Inleiding**

1.1 Achtergrond

Maastricht Aachen Airport (MAA) heeft het de afgelopen jaren niet makkelijk gehad, maar werkt nu aan een solide basis voor de toekomst. Per 15 juli 2014 is Maastricht Aachen Airport (MAA) in bezit van de provincie Limburg, waardoor weer naar de toekomst gekeken kan worden. Hiermee onderstrepen de regionale overheden het belang van de luchthaven voor de regionale economie. Onderzoek van E'til (2014) heeft uitgewezen dat de luchthaven jaarlijks tussen 90 en 100 miljoen euro bijdraagt aan het Limburgse bruto regionaal product en 1.025 FTE aan directe en indirecte arbeidsplaatsen genereert.

Om uit te groeien tot een gezonde luchthaven is door MAA een 10-jarenplan opgesteld¹. Hierin zijn de ambities van de luchthaven tot 2024 uitgeschreven en onderbouwd. MAA richt zich de komende jaren op zowel de passagiersmarkt als de luchtvrachtmarkt. In 2024 wil MAA 700.000 passagiers en 250.000 ton luchtvracht (waarvan 50.000 ton getrukt) afhandelen.

De luchthaven (en ook de nieuwe exploitant) is ervan overtuigd dat die volumes in potentie haalbaar zijn en dat de gebruiksruimte van de luchthaven dat mogelijk moet maken. Volgens het vigerende Omzettingsbesluit is het gebruik van de start- en landingsbaan momenteel gelimiteerd op 2.500 meter. MAA is voornemens met het Luchthavenbesluit een wijziging ten opzichte van de huidige situatie en vergunning aan te vragen. De luchthaven zet in op het volledig kunnen benutten van de reeds aanwezige baanlengte van 2.750 meter voor startende wide-body code E/F vrachtvliegtuigen (zoals B747-400 B747-800, B777 en A330 freighter). Dit is van cruciaal belang om aantrekkelijker te worden voor luchtvrachtmaatschappijen; een langere startbaan geeft de mogelijkheid om meer vracht/brandstof mee te nemen c.q. een langere non-stop vliegafstand te behalen. In het belang van de omwonenden zullen de huidige contouren voor geluid en externe veiligheid van het Omzettingsbesluit daarbij niet mogen worden overschreden. Ook de vigerende openingstijden van de luchthaven blijven ongewijzigd van kracht.

¹ Maastricht Aachen Airport 10-jarenplan, januari 2015.

1.2 Ontwikkelingen op MAA

Maastricht Aachen Airport heeft de afgelopen jaren een aantal belangrijke veranderingen ondergaan. Er zijn voorwaarden gecreëerd die een duurzame toekomst en een forse groei van de vervoersvolumes van MAA mogelijk maken.

Deze basis voor een nieuwe toekomst werd gelegd in de zomer van 2014. Toen nam de provincie Limburg Maastricht Aachen Airport over van de Britse vliegveldexploitant Omniport en de Nederlandse bouwer Dura Vermeer. Verder is na een Europese tenderprocedure in de zomer van 2016 **TCGI als nieuwe exploitant van de luchthaven** geselecteerd. TCGI is de moedermaatschappij van Global Airlines Services. Het is een onderneming die al 20 jaar actief is in de luchtvaartwereld met twee vrachtcarriers die op MAA vliegen (Turkish Airlines en Royal Jordanian). TCGI heeft kantoren wereldwijd, waaronder ook in Noord-Amerika, Rusland, Israël en Hong Kong. TCGI vertegenwoordigt een internationaal netwerk van circa 85 luchtvaartmaatschappijen. Daarnaast heeft TCGI een marketingconcept ("Klant van de klant" concept) dat de groei van de vervoersvolumes op MAA mogelijk maakt. In de bijlage zijn belangrijke passages die dit concept beschrijven en toelichten opgenomen. De commitment van TCGI geeft aan dat de luchthaven potentie heeft om winstgevend te draaien. TCGI onderschrijft de ambitie uit het 10-jarenplan. Gezien hun netwerk is het reëel te verwachten dat zij vervoersstromen (passagiers en vracht) aan kunnen trekken. Hiermee wordt een belangrijke stap gezet in het realiseren van de doelstellingen uit het 10-jarenplan van de luchthaven (zie hierna)

In tegenstelling tot voorheen blijft de provincie eigenaar van basisinfrastructuur (baan, platforms en terminals). Op 17 juni 2016 heeft Provinciale Staten besloten dat **Maastricht Aachen Airport voortaan behoort tot de basisinfrastructuur van de provincie**. De kosten van de noodzakelijke zogeheten niet economische diensten van algemeen belang (nedab) voor MAA worden daardoor structureel door de provincie betaald. Jaarlijks betreft dit ca. 3 miljoen euro. Hiermee blijft de provincie nauw betrokken bij de ontwikkeling van de luchthaven en biedt het bestaande ondernemers en potentiële investeerders op de luchthaven meer zekerheid voor de toekomst.

Verder heeft de provincie Limburg bij de overname van MAA tientallen miljoenen beschikbaar gesteld voor de komende 10 jaar om te kunnen investeren in voorzieningen en het routenetwerk. Daarnaast dragen vier omliggende Limburgse gemeentes 6 miljoen euro bij.

Er wordt geïnvesteerd in de faciliteiten op MAA. De nieuwe cargoloods (TAPA gecertificeerd), die luchtzijdig wordt ontsloten², is vanaf januari 2016 in gebruik. Daarbij worden de 1^e twee platformposities voor code F vliegtuigen in november 2016 gerealiseerd. Er zijn plannen in ontwikkeling voor de bouw van nog een cargoterminal met nog eens twee platformposities. Tevens is besloten dat de passagiersterminal in 2017 wordt gemoderniseerd. Eerder dit jaar is het nieuwe jetcenter voor General Aviation in gebruik genomen.

² Besluit Provinciale Staten oktober 2015

Verder is er een onherroepelijk bestemmingsplan voor de hotelzone vastgesteld. Een private partij gaat in 2017 een nieuw hotel realiseren dat verbonden wordt met de passagiers-terminal. Er loopt daarnaast een onderzoek naar de mogelijkheden voor het vestigen van een laboratorium op Maastricht Aachen Airport om de verplichte keuring van bepaalde importgoederen aldaar onder te brengen. Gesprekken met de NVWA hierover zijn gestart. Al deze ontwikkelingen op MAA brengen realisering van de ambities van de luchthaven dichterbij. Hier wordt vanaf hoofdstuk 3 nader op ingegaan.

1.3 Vraagstelling

Maastricht Aachen Airport heeft BCI gevraagd een document op te stellen dat als economische onderbouwing kan dienen voor het Luchthavenbesluit. Hierbij doet zich de situatie voor dat in de economische onderbouwing een substantieel volume vracht en passagiers aan de orde wordt gesteld. Dit heeft ook mogelijk effect op de werkgelegenheid op de luchthaven en reistijden van passagiers en vracht. Dat betekent dat in de plausibele redenering moet kunnen worden aangetoond:

- Welke (typen) carriers gebruik gaan (zouden kunnen) maken van de luchthaven (en aantal bestemmingen) om tot een substantieel volume van 700.000 passagiers (one-way) te komen?
- Welke (typen) luchtvrachtcarriers (voor welke markten) van de luchthaven gebruik (zouden kunnen) gaan maken om tot een volume van 250.000 ton te komen?
- Wat mogelijke effecten zijn op de (directe en indirecte) werkgelegenheid?
- Wat de gevolgen zijn van de bereikbaarheid van de luchthaven voor passagiers en vracht?

1.4 Leeswijzer

Om de onderzoeksvragen te beantwoorden zijn de volgende stappen doorlopen:

- Als eerste stap naar een economische onderbouwing is in deze rapportage de (uitgangs)positie van MAA in beeld gebracht aan de hand van ontwikkelingen in passagiers en vracht en een benchmarkvergelijking met concurrerende luchthavens.
- In de tweede stap staat de economische onderbouwing op het gebied van passagiers centraal. Hierbij is gebruik gemaakt van een studie van InterVistas (2015) naar potentiële passagiersvolumes op MAA.

- De derde stap betreft het opbouwen van een economische redeneerlijn op het gebied van vracht. Deze is opgebouwd aan de hand van beschikbare literatuur en gesprekken met verschillende marktpartijen en overheden. Er is gesproken met vertegenwoordigers van het bedrijfsleven (forwarders, logistiek dienstverleners, brancheorganisatie) om na te gaan in hoeverre zij randvoorwaarden, kansen en beperkingen zien voor MAA om zich als vrachtluchthaven door te ontwikkelen. Tevens hebben gesprekken plaatsgehad met provincie Limburg en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu om meer inzicht te krijgen in respectievelijk de positie van MAA binnen de regio en de procedures rondom landingsrechten op luchthavens in Nederland. Ook zijn de redeneerlijnen getoetst met een expert vanuit de wetenschap (Universiteit van Antwerpen). Tot slot is ook de directie van MAA geconsulteerd. In de bijlage is een overzicht opgenomen van de geïnterviewde partijen.
- In de vierde stap worden mogelijke effecten op de (directe en indirecte) werkgelegenheid in beeld gebracht.
- Stap 5 bestaat uit het vast stellen van bereikbaarheidseffecten voor passagiers en vracht.
- In de laatste stap zijn de belangrijkste bevindingen samengevat in de conclusies.

Hoofdstuk 2 **Huidige situatie op MAA**

Maastricht Aachen Airport wil in de komende jaren een forse groei van het aantal passagiers en het volume in vracht realiseren. Om te bepalen in hoeverre die ambitie realiseerbaar is, is inzicht nodig in de huidige situatie van de luchthaven en in de randvoorwaarden voor verdere doorgroei. Op beide aspecten wordt in dit hoofdstuk ingegaan. Daarnaast heeft MAA te maken met concurrentie van omliggende luchthavens. Dit hoofdstuk bevat daarom ook een benchmarkvergelijking met concurrerende luchthavens. Het hoofdstuk sluit af met een conclusie waarin de uitgangspositie van MAA wat betreft haar ambities wordt neergezet.

2.1 Feiten en cijfers

Passagiers

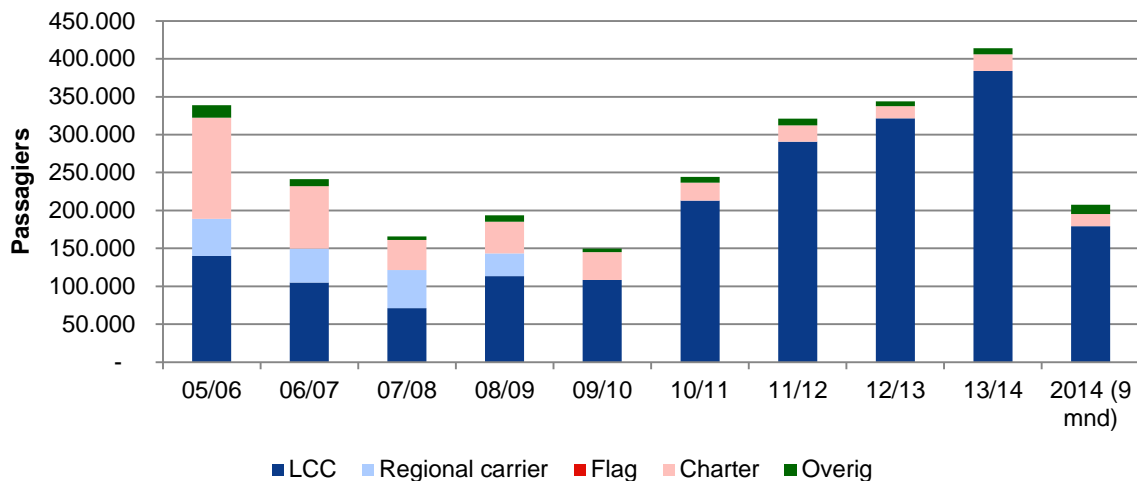
De huidige passagiersterminal op MAA is enigszins verouderd, maar nog steeds functioneel. De terminal wordt in 2017 gemoderniseerd. Qua afhandeling capaciteit kunnen er op dit moment op jaarbasis maximaal ongeveer 1 miljoen one-way passagiers worden verwerkt. Hiermee is reeds aan een belangrijke randvoorwaarde voor realisering van de ambitie van MAA (700.000 passagiers in 2024) voldaan.



De landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven is goed. MAA is goed met de auto te bereiken, maar ook en met het OV (bus). De huidige parkeervoorzieningen volstaan om de groeiambitie te realiseren, bij verdere groei is uitbreiding noodzakelijk. De noodzakelijke gronden zijn hiervoor aanwezig.

Vanaf 2007 is het **aantal passagiers** op Maastricht Aachen Airport sterk toegenomen van ruim 130.000 naar ongeveer 465.000 in 2013 (MAA, 2014). Die groei werd vooral veroorzaakt door uitbreiding van het aantal bestemmingen van (low cost carrier) Ryanair op MAA. Met de opening van een basis op MAA door Ryanair in 2012 kreeg de groei in passagiers een extra stimulans. Eind 2013 besloot Ryanair haar basis op MAA te sluiten met een duidelijk zichtbare afname in passagiersaantallen in het jaar daarop als gevolg (283.000 passagiers in 2014 en 240.000 in 2015) (MAA, 2015).

Figuur 2.1 Ontwikkeling van het aantal passagiers op MAA (2003-2014)*



* In de figuur hebben de cijfers van 2014 betrekking op de eerste 9 maanden. Het aantal afgehandelde passagiers in 2014 (12 maanden) is 283.000. In 2013 was dit nog 465.000.

Bron: Maastricht Aachen Airport 10-jarenplan, 2014

Naast Ryanair en WizzAir vliegen ook Corendon en (vanaf juli 2016) Vueling vanaf Maastricht Aachen Airport. Charters waren in het verleden een belangrijk marktsegment voor MAA, maar door de opkomst van low cost carriers op vaak dezelfde bestemmingen is hun aandeel op MAA teruggelopen.

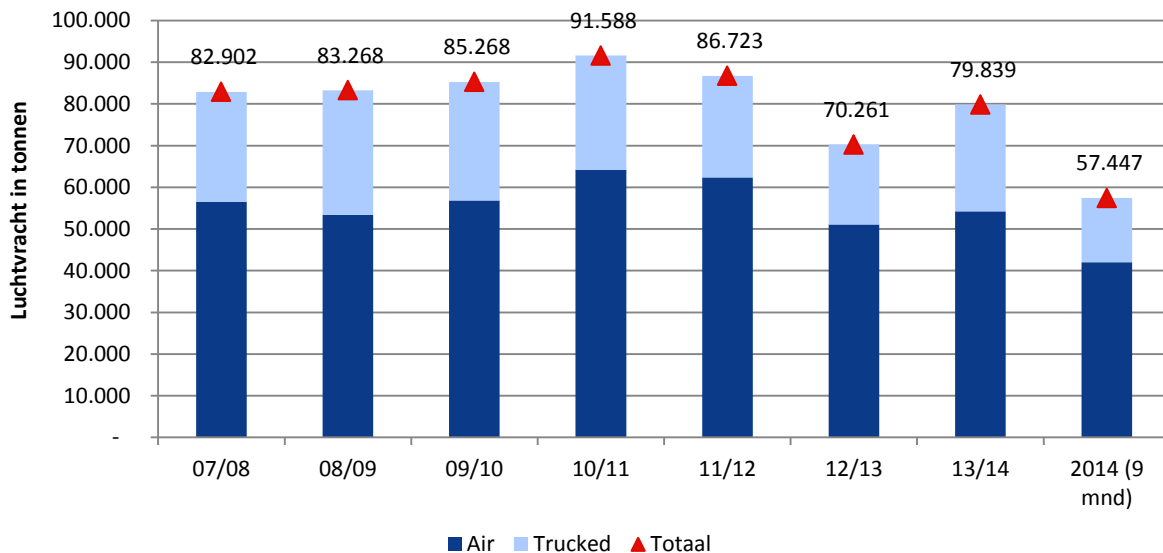
Luchtvracht

Maastricht Aachen Airport beschikt over een cargoterminal (terminal I) met 6.880 m² vloeroppervlak. Hoewel het gebouw nog voldoet aan de eisen, kent het aantal beperkingen zoals verouderde racetrack-systemen en vrachtverwerkingssystemen. Terminal I kan maximaal 90.000 ton vracht per jaar verwerken. Daarnaast beschikt MAA over een geheel nieuwe cargo terminal (II) voor het afhandelen van 2^e linie RFS luchtvracht en die luchtzijdig wordt ontsloten. De nieuwe terminal is TAPA gecertificeerd en is per januari 2016 in gebruik genomen. MAA heeft de ambitie om door te groeien naar ongeveer 100.000 ton in 2016/2017, waardoor ingebruikname van de nieuwe terminal in 2016 noodzakelijk wordt.

Maastricht Aachen Airport heeft verder te maken met een aantal operationele beperkingen die de ambitie om een groei in het vrachtvolume (250.000 ton in 2024) te realiseren kunnen bemoeilijken. Er is allereerst een verbod op nachtvluchten. Ten tweede beschikt de luchthaven over een relatief korte start- en landingsbaan van 2.500m (+250 m stop-way). Dit beperkt (afhankelijk van type vliegtuig) de maximale afstand dat een volledig beladen vliegtuig kan afleggen bij vertrek met maximale laadvermogen. Die beperking gaat specifiek op voor de code E/F vliegtuigen zoals hiervoor genoemd. Het kan MAA een (financieel-) onaanneemelijke luchthaven maken voor luchtvrachtmaatschappijen die non-stop tussen Europa en andere werelddelen willen vliegen.

Het **vrachtvolume** op Maastricht Aachen Airport is over de jaren 2005-2014 stabiel (rond 75.000-80.000 ton), met pieken in 2010 en 2011. Zoals uit figuur 2.2 is op te maken gaat het hier overwegend om vracht aangevoerd door full-freighters. Eerder genoemde operationele beperkingen zoals een relatief korte baan en een verbod op nachtvluchten dwingen MAA zich op dit segment te richten. Bellyvracht (aangevoerd in de belly van passagiersvliegtuigen) en luchtvracht van integrators (bijvoorbeeld TNT, Fedex, UPS) vallen daardoor buiten het markt bereik.

Figuur 2.2 Ontwikkeling luchtvracht (2007-2014)



Bron: Maastricht Aachen Airport 10-jarenplan, 2014

Over 2014 zijn cijfers met onderverdeling naar type segment bekend. 60.000 ton betrof gevlogen cargo, bij de overige 20.000 ton ging het om road feeder services (en dan general cargo). Van de gevlogen luchtvracht was 55% import en 45% export. Het merendeel van de import betrof perishables (70%) aangevuld met general cargo, waaronder hightech en automotive (30%). De export bestond geheel uit general cargo. Over 2015 (totaal 74.000 ton) gaat het ongeveer om dezelfde verdeling. Voor 2016 verwacht de luchthaven in totaal 75.000 ton cargo af te handelen, waarvan opnieuw 20.000 ton bestaande uit road feeder services (general cargo). Van de gevlogen vracht nemen import (waarvan 80% perishables en 20% general cargo) en export (general cargo) ieder naar verwachting de helft voor hun rekening.

De belangrijkste luchtvrachtcarriers op MAA zijn Turkish Airlines en Royal Jordanian³.

³ In oktober 2015 besloot Ethiopian Airlines zijn vluchten van Brussel naar Maastricht te verplaatsen (5-8 vluchten per week). Onder druk van DHL en de Belgische overheid heeft Ethiopian Airlines, besloten toch weer terug te keren naar Brussel airport. DHL heeft een "Block Space Agreement" met Ethiopian Airlines, wat betekent dat ze een vaste hoeveelheid capaciteit inkopen en garanderen op de ET-vluchten. Dit geeft de luchtvaartmaatschappij meer zekerheid om winstgevend te opereren. Daarnaast heeft de Belgische regering een nieuw bilateraal akkoord met Ethiopië had ondertekend, waardoor de maatschappij voortaan rechtstreekse vluchten kan uitvoeren van België voor DHL Global Forwarding naar Dubai, Shanghai, Guangzhou en Hongkong.

2.2 Benchmark met andere luchthavens

Maastricht Aachen Airport heeft te maken met concurrentie van nabijgelegen luchthavens. Veelal hebben deze luchthavens dezelfde catchment area. Het is goed om van deze luchthavens een beeld te hebben van de ontwikkeling van vracht en passagiers. In deze paragraaf worden daarom de ontwikkelingen in vracht en passagiers van concurrerende luchthavens in beeld gebracht. Daarnaast worden ook de baanlengtes van de luchthavens met elkaar vergeleken.

Passagierscijfers

MAA concurreert op het gebied van passagiers met de luchthavens van Eindhoven, Brussel, Oostende, Charleroi, Luik, Bonn en Weeze. De luchthavens zijn gelegen in de catchment area van Maastricht Aachen Airport.

Tabel 2.1 Ontwikkeling passagiers concurrerende luchthavens

Jaar	Eindhoven	Brussel	Oostende	Charleroi	Luik	Keulen/Bonn	Weeze	MAA*
2005	972.834	16.179.733	-	-	-	9.479.281	591.744	254.790
2006	1.170.521	16.707.892	-	-	-	9.907.736	585.403	338.636
2007	1.442.576	17.934.323	210.165	2.443.184	328.571	10.474.949	848.852	241.298
2008	1.666.417	18.710.388	185.202	2.941.947	394.657	10.345.575	1.525.063	165.938
2009	1.739.053	17.172.196	173.604	3.919.897	350.599	9.742.324	2.403.115	193.678
2010	2.182.783	17.323.473	195.878	5.181.120	294.712	9.851.692	2.896.999	149.762
2011	2.664.078	18.901.917	215.852	5.883.173	302.979	9.625.388	2.421.720	244.377
2012	3.004.938	19.071.288	219.504	6.505.361	296.411	9.281.703	2.209.007	345.973
2013	3.425.485	19.232.284	237.208	6.726.991	310.155	9.079.011	2.488.956	465.891
2014	3.956.364	22.069.737	239.693	6.425.188	298.130	9.451.414	1.808.005	283.189
2015	4.331.658	23.460.018	276.027	6.956.302	299.292	10.339.200	1.908.000	240.000

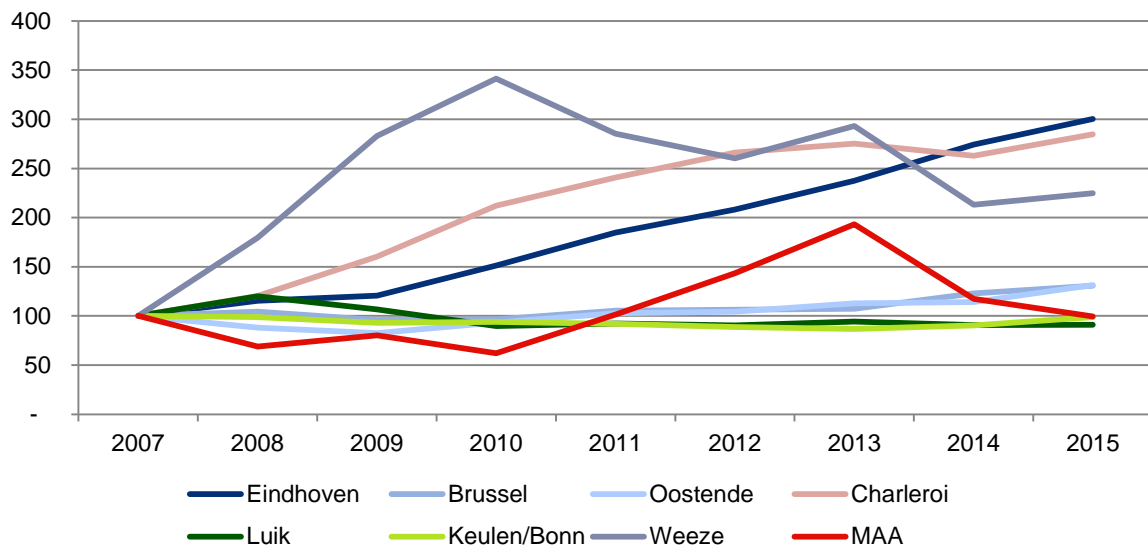
* Voor MAA hebben de passagiersaantallen niet betrekking op de normale jaren, maar van zomer tot zomer

Bron: CBS, Statistics Belgium, jaarverslagen luchthavens

Uit bovenstaande tabel blijkt dat het totaal aantal passagiers door de jaren heen sterk is toegenomen. Niet elke luchthaven is echter even sterk gegroeid. Sterke stijgers zijn Charleroi, Eindhoven en Brussel. Oostende kent een lichte toename van het aantal passagiers, terwijl Luik en Bonn in aantal passagiers licht zijn gedaald. Op Airport Weeze heeft tot 2013 een sterke groei in passagiers plaatsgevonden, met een sterke afname in 2014 door een vluchtreductie van Ryanair. Het aantal passagiers op MAA fluctueert door de jaren heen. Tot 2013 is er nog een groei, daarna is er een dalende trend ingezet.

De meeste concurrerende luchthavens hebben de afgelopen jaren een lichte tot forse groei in het aantal passagiers geboekt. MAA heeft het aantal passagiers in diezelfde periode zien afnemen (voornamelijk door reductie van bestemmingen door Ryanair in 2014) en daarmee dus marktaandeel verloren. In de onderstaande figuur is de groei per luchthaven uitgewerkt.

Figuur 2.3 Index van het aantal passagiers (2007 = 100)



Bron: CBS, Statistics Belgium, jaarverslagen luchthavens

Zoals uit de bovenstaande grafiek blijkt, heeft MAA sinds 2010 een stevige groei gekend. Sinds 2013 is het aantal passagiers weer afgenomen.

Cijfers luchtvrachtvolume

Op het gebied van vracht concurreert MAA met de luchthavens van Amsterdam (Schiphol) Brussel, Oostende, Luik, Düsseldorf en Keulen/Bonn. De luchthavens hebben wel een ander luchtvrachtprofiel en zijn daarmee niet één op één met elkaar te vergelijken. Kupfer (2012) deelt de luchtvrachtluchthavens in drie categorieën in:

- All cargo airport: luchthaven met een belangrijke focus op luchtvracht. Dit betekent niet er geen passagiersafhandeling plaatsvindt. Aanvoer vooral via full freighters.
- Hub airports of express freight operators: op deze luchthavens zijn integrators gevestigd en zijn afhankelijk van hun goederenstromen. De luchthavens zijn gelegen in economische kerngebieden en zijn 24 uur per dag geopend. Aanvoer vooral via full freighters.
- Major intercontinental traffic platforms: dit betreffen grote luchthaven die vaak als internationaal knooppunt (zowel passagiers als vracht) dienen. Verder hebben de luchthavens een brede logistieke functie. Aanvoer vindt plaats via belly en full freighters.

De concurrerende luchthavens van MAA bevinden zich in alle categorieën. MAA kan zelf het beste getypeerd worden als all cargo airport.

Tabel 2.2 Indeling van de benchmark luchthavens naar categorie

	All cargo airports	Hub airports of express freight operators	Major intercontinental traffic platforms
Benchmark luchthavens	<ul style="list-style-type: none"> • Maastricht • Oostende 	<ul style="list-style-type: none"> • Luik • Keulen/Bonn 	<ul style="list-style-type: none"> • Schiphol • Brussel • Düsseldorf

Bron: BCI, 2016

Uit onderstaande tabel komt naar voren dat het totale vrachtvolume door de jaren heen min of meer stabiel is gebleven. De verschillen per luchthaven zijn echter sterk. De integrator luchthavens Luik (TNT) en Keulen/Bonn (UPS, FedEx) hebben een sterke groei in vrachtvolume gerealiseerd. Ook Schiphol (full-freight en belly) en Düsseldorf (m.n. belly) zijn gegroeid, terwijl Brussel (belly en integrator) en Oostende (full freight) een sterke afname zagen.

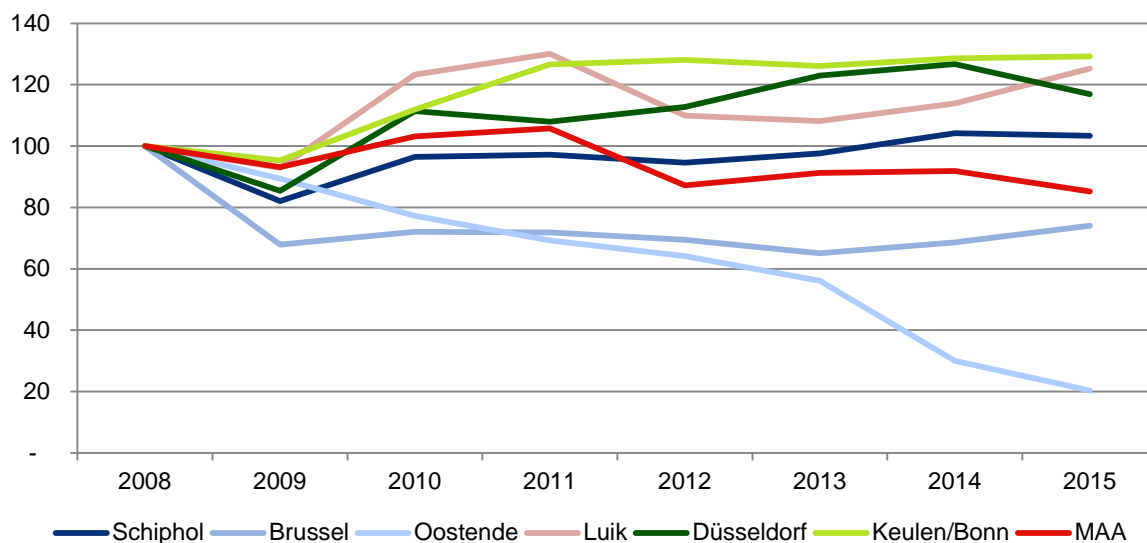
Tabel 2.3 Ontwikkeling vrachtvolume concurrerende luchthavens

Jaar	Schiphol	Brussel	Oostende	Luik	Düsseldorf	Keulen/Bonn	MAA
2006	1.526.552	719.561	98.525	406.525	96.635	698.273	79.810
2007	1.610.282	783.727	108.953	489.870	89.281	719.077	80.008
2008	1.567.712	661.143	82.920	518.750	90.100	586.536	86.844
2009	1.286.369	449.132	74.148	482.121	76.916	559.406	80846
2010	1.512.251	476.135	64.041	639.434	100.398	656.111	89563
2011	1.523.803	475.124	57.381	674.469	97.220	742.347	91.873
2012	1.483.446	459.265	53.166	570.000	101.588	751.183	75.723
2013	1.531.086	429.938	46.485	561.000	110.814	739.553	79.261
2014	1.633.192	453.954	24.885	590.579	114.180	754.342	79.839
2015	1.620.970	489.303	16.842	649.829	105.300	757.700	74.000

Bron: CBS, Statistics Belgium, jaarverslagen luchthavens

De meeste concurrerende luchthavens hebben de afgelopen jaren een lichte tot forse groei in het vrachtvolume geboekt. Het vrachtvolume op MAA bleef in diezelfde periode stabiel. Een beoordeling van de vrachtmarkt-concurrentiepositie van MAA op basis van deze cijfers vraagt echter om de nodige voorzichtigheid. MAA richt zich immers enkel en alleen op full freighters, terwijl veel concurrerende luchthavens zich (ook) op andere segmenten focussen (belly en integrators).

Figuur 2.4 Index van het volume vracht (2008 = 100)



Bron: CBS, Statistics Belgium, jaarverslagen luchthavens

Baanlengte

De huidige baanlengte van 2.500 meter zorgt er voor dat Maastricht Aachen Airport geen lange afstand widebody passagiersvliegtuigen kan accommoderen (en daarmee geen belyvracht). Het maakt de luchthaven ook minder aantrekkelijk voor full freighters (het segment luchtvracht waarop MAA zich richt) die intercontinentale vluchten verzorgen tussen Europa, Azië, Afrika en Amerika.

Tabel 2.4 Baanlengtes van de concurrerende luchthavens

	MAA	Schiphol	Brussel	Oostende	Luik	Düsseldorf	Keulen/Bonn
Baanlengte	2.500 m	3.800 m	3.638 m	3.200 m	3.690 m	3.000 m	3.815 m
	(doel 2.750 m)	3.500 m	3.211 m		2.340 m	2.700 m	2.459 m
		3.450 m	2.984 m			1.630 m	
		3.400 m					
		3.300 m					
		2.015 m					

Bronnen: diverse bronnen o.a. luchthavens

Uit bovenstaande tabel blijkt dat MAA in vergelijking met concurrerende luchthavens over de kortste baan beschikt en daarmee in het nadeel is ten opzichte van haar concurrenten, zeker als gelet wordt op de niches in luchtvracht waarop MAA inzet. Met de focus op perishables, hightech, medtech/pharma en automotive is het kunnen accommoderen van lange afstandsvluchten een belangrijke vereiste in de concurrentiestrijd met nabijgelegen luchthavens.

2.3 Conclusie

Maastricht Aachen Airport heeft tot 2013 een sterke groei gezien in het aantal passagiers, vooral door de komst van low cost carrier Ryanair. De afname in het aantal passagiers in 2014 was een direct gevolg van de sluiting van de basis van Ryanair op MAA. De meeste concurrerende luchthavens hebben de afgelopen jaren een lichte tot forse groei in het aantal passagiers geboekt. Veelal zijn dit luchthavens primair gericht op passagiers (bv. Eindhoven, Charleroi, Weeze). De cijfers onderstrepen dat er kansen in de markt liggen voor MAA om te groeien in passagiers, maar dat de concurrentie in de segmenten waarin de luchthaven zich begeeft – o.a. low cost carriers – hevig is. De faciliteiten en voorzieningen op MAA bieden in ieder geval voldoende ruimte voor verdere groei. De huidige passagiers-terminal op MAA, die in 2017 wordt gemoderniseerd, biedt de afhandeling capaciteit van 1 miljoen one-way passagiers (MAA streeft naar 700.000 passagiers in 2024). De luchthaven is tevens goed bereikbaar en biedt voldoende parkeergelegenheid. Het zijn randvoorwaarden die de luchthaven aantrekkelijk kunnen maken voor low cost carriers en voor zakelijke vluchten.

Het vrachtvolume op Maastricht Aachen Airport is over de jaren heen (2005-2014) stabiel. De luchthaven richt zich op full freighters, terwijl veel concurrerende luchthavens zich (ook) op andere segmenten focussen. Ook op het gebied van vracht heeft de luchthaven potentie om door te groeien. De komst van Ethiopian Airlines getuigt hiervan, maar maakt tegelijkertijd duidelijk dat de concurrentie met omliggende luchthavens hevig is. De ingebruikname van een nieuwe cargoterminal maakt een groei in afhandeling van vracht mogelijk. In concurrentie met andere luchthavens kunnen beperkingen op MAA, zoals een relatief korte baan en een verbod op nachtvluchten in het nadeel wegen. Het volledig benutten van de landingsbaan (2.750 meter) – voor TCGI een belangrijk uitgangspunt voor groei - en positionering als luchthaven op bepaalde specialismen (zoals perishables, hightech, med-tech/pharma en automotive) lijken belangrijke vereisten voor het bereiken van hogere vrachtvolumes.

Hoofdstuk 3 **Waar staat MAA in 2024?**

In het voorgaande hoofdstuk is de huidige situatie op MAA besproken aan de hand van kenmerken van de luchthaven en ontwikkelingen in aantallen passagiers en vrachtvolume. Nu wordt de aandacht gericht op de ambities van de luchthaven: waar wil de luchthaven in 2024 staan? De doelstellingen zijn door de luchthaven in het 10-jarenplan uitgewerkt. TCGI onderschrijft deze ambitie.

3.1 Concrete doelstelling

Voor 2024 heeft Maastricht Aachen Airport de volgende doelstellingen:

- Een volume bereiken van **ca. 700.000 (EU-cap) one-way passagiers** op jaarbasis. Circa 65% van dit volume wordt gegenereerd door low cost airlines met B737 c.q. A320 toestellen, de overige passagiers door lijndiensten van een national carrier en een regionale “MST-based” luchtvaartmaatschappij. Daarbij is MAA in de passagiermarkt uitgegroeid van een 2nd naar een 1st choice luchthaven in haar core-catchment area.
- Een **luchtvrachtvolume** dat harder groeit dan de gemiddelde marktontwikkeling naar **ca. 250.000 ton per jaar**, waarbij focus bestaat op de niches perishables en high-tech en er tevens een breed pakket aan logistieke dienstverlening wordt aangeboden aan de markt. Full-freighter vluchten van/naar MAA worden met name uitgevoerd met B747-400/800F, B777F en A330/310F vliegtuigen. Daarnaast wordt in 2024 ca. 20% van het totale luchtvrachtvolume gegenereerd door het afhandelen van Road Feeder Services (RFS) via andere Europese luchthavens.

Tabel 3.1 Doelstelling MAA in 2024 afgezet tegen huidige (2014) volumes

	2014	2024	Toename (2014-2024)
Passagiers	283.000 pax	700.000 pax	+417.000 pax
Vracht	60.000 ton	200.000 ton gevlogen	+140.000 ton
	20.000 ton	50.000 ton getrukt	+ 30.000 ton

Bron: MAA, 2015

3.2 Strategie Maastricht Aachen Airport

In deze paragraaf wordt beschreven welke strategie MAA hanteert om haar doelstellingen op het gebied van passagiers en vracht te realiseren.

Passagiers

Het doel van Maastricht Aachen Airport om in 2024 700.000 (EU-cap) one way passagiers op jaarbasis te vervoeren lijkt fors. Dit is een toename van 417.000 one way passagiers ten opzichte van 2014. MAA heeft echter niet de ambitie om een grote regionale luchthaven te worden, zoals bijvoorbeeld Eindhoven Airport en Airport Weeze. Deze zijn qua omvang (passagiers) fors groter, respectievelijk 3,95 mln. en 1,81 mln. passagiers (2014). MAA heeft niet de aspiratie om zich met deze luchthavens te meten. Wel wil de luchthaven meer bestemmingen gaan aanbieden via meerdere typen carriers (Flag, regional en low cost airlines).

Om haar passagiersdoelstellingen te realiseren, zet MAA in op de groei van low cost/national carriers op de luchthaven. Turkish Airlines (hubverbinding met Istanbul) is daarbij dé prospect op de korte termijn. Daarnaast wil MAA thuisbasis zijn voor een regionale carrier gericht op de zakelijke markt. De luchthaven wil zich profileren met haar ligging in een grote passagiers “catchment” area en haar bereikbaarheid (uitstekende snelwegverbindingen). De beoogde modernisering van de passagiersterminal (huidige capaciteit is toereikend voor geambieerde groei) en ontwikkeling van social media (website inclusief boekingsmogelijkheid, facebook/twitter, e-newsletter) moeten de passagiersdoelstellingen van MAA verder ondersteunen.

Vracht

Om haar ambities met betrekking tot vracht te realiseren (250.000 ton luchtvracht in 2024; een toename van 170.000 ton t.o.v. 2014) wil Maastricht Aachen Airport zich profileren als luchthaven waar afhandeling van vracht snel, betrouwbaar en met hoge kwaliteit en expertise plaatsvindt. MAA richt zich op het accommoderen van full-freighter maatschappijen. Naast general cargo ligt daarbij de focus op de marktsegmenten perishables en hightech vanwege de aanwezigheid van vele hightech-distributiecentra en Greenport Venlo in de (brede) regio. Specifiek gericht op high tech import zet MAA in op het acquireren van een reguliere Far East verbinding. Ook de geplande vergroting en modernisering van de afhandelingcapaciteit op MAA (ingebruikname nieuwe, TAPA-gecertificeerde cargoterminal) moeten de vrachtdoelstellingen van MAA realiseerbaar maken.

Hoofdstuk 4 Realiseren van de doelen

In dit hoofdstuk wordt nagegaan in hoeverre de doelstellingen van MAA op het gebied van passagiers en vracht een realistische opgave zijn.

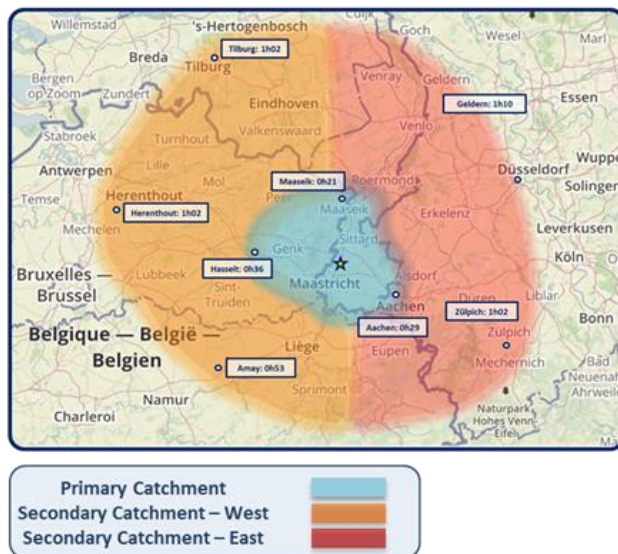
4.1 Passagiers

Doel: In 2024 maken 700.000 (EU-cap) one-way passagiers per jaar gebruik van Maastricht Aachen Airport

In 2009 heeft SEO (BCI/AEE, 2009) berekend dat een aantal passagiers op jaarbasis van **1,6 tot 2 miljoen in 2020 haalbaar is**. De omvang van het achterland/verzorgingsgebied is zodanig dat van dergelijke aantallen kan worden gesproken. Voorwaarde hiervoor is dat Maastricht Aachen Airport 13 nieuwe bestemmingen aanbiedt (ten opzichte van een tiental bestemmingen in 2008). Zou dit niet het geval zijn en zou MAA blijven hangen op de huidige netwerkstructuur, dan zal in 2020 het aantal passagiersbewegingen beperkt blijven tot maximaal 325 duizend.

Daarnaast heeft de luchthaven zijn kracht op de passagiersmarkt in 2013 bewezen. In dat jaar werden 465.000 passagiers afgehandeld. Het vertrek van Ryanair van de luchthaven heeft er toe geleid dat het aantal passagier met 39% gedaald is tot 283.000 (2014). Hoewel dit bevestigt dat low cost carriers foot loose zijn, kan ook geconcludeerd worden dat er voldoende kansen liggen om het doel van 700.000 passagiers te halen. Naast low cost tracht MAA een frequente verbinding met 1 of meer hubs (bv. Londen en München) te realiseren om de bereikbaarheid van de regio te vergroten.

Catchment	Population*	Propensity of Travel
Primary	1.79 M	0.76**
East	2.61 M	1.07
West	4.00 M	1.48



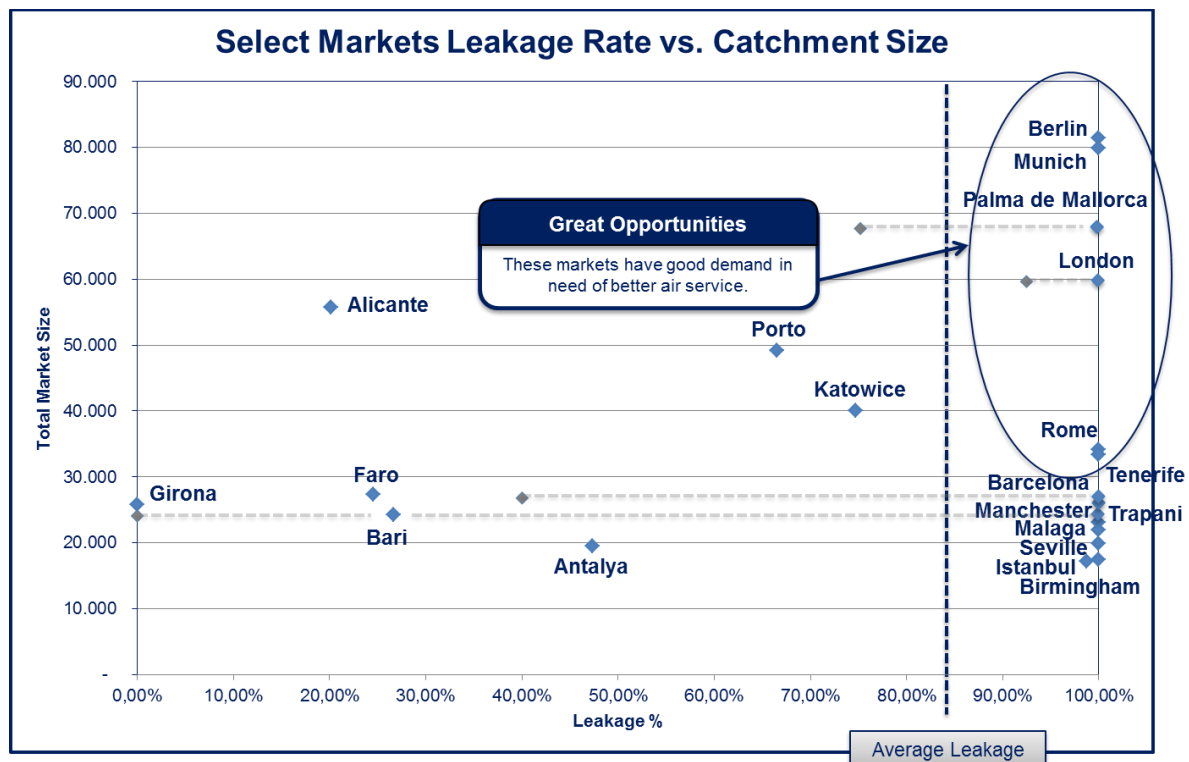
Onlangs heeft InterVistas Consulting (2015a) in opdracht van de provincie Limburg een studie uitgevoerd naar de potentiële marktomvang van Maastricht Aachen Airport. In deze studie -'MST Leakage'- zijn de weglekeffecten van Maastricht Aachen Airport bepaald.

InterVistas concludeert dat er voldoende potentieel ligt voor MAA om de in 2024 700.000 passagiers (one-way) af te handelen. In de catchment area (30 minuten) van Maastricht Aachen Airport wonen 1,79 miljoen mensen. Deze mensen kennen een bereidheid tot vliegen (propensity to fly) van 0,76. Dit betekent een vraag van 1,4 mln. passagiers⁴ in een straal van 30 minuten rijden. Wanneer ook 'secondary catchment area' van MAA (60 minuten) wordt meegenomen neemt de vraag zelfs toe met 8,6 mln. Uiteraard wordt deze vraag nu overwegend ingevuld door andere luchthavens (in de regio).

De studie van InterVistas geeft in ieder geval aan dat er voldoende vraag is in de regio om de ambitie van 700.000 passagiers te realiseren. In tien jaar tijd is dat reëel. Hierbij is het uiteraard wel van belang dat de juiste bestemmingen (en carriers) worden aangetrokken.

InterVistas heeft ook onderzocht wat kansrijke bestemmingen van MAA zijn (figuur 3). Berlijn, München, Londen, Istanbul en Palma de Mallorca worden als kansrijke bestemmingen bestempeld. Vooral München en Istanbul zijn substantiële markten, omdat zij een directe lokale vraag hebben en interessant zijn als internationale gateway of hub voor passagiers van Maastricht Aachen Airport.

Figuur 4.1 Marktomvang (bestemming) ten opzichte van aandeel van het weglekeffect



Bron: InterVistas, 2015a

⁴ Let op, dit is zowel vraag naar Europese vluchten als intercontinentale vluchten

Hoewel de passagiersvraag door InterVistas is aangetoond, is het echter wel de vraag welke carriers deze groei van passagiersvolumes (ca. 420.000 extra passagiers) gaan accommoderen. In het ondernemingsplan zet de luchthaven in op verschillende marktsegmenten:

1. Low cost carriers
2. Regional carriers
3. Flag carriers
4. Charters

Een belangrijk deel van de passagiers komt voor rekening van **low cost carriers**, waarbij geen rekening gehouden is met een mogelijke nieuwe homebase op MAA. Zij zijn verantwoordelijk voor bijna twee derde van alle passagiers. De andere passagiers worden gerealiseerd via een flag carrier en een regional airline. Maastricht Aachen Airport richt zich daarom niet alleen op de low cost carriers om haar doelstelling te realiseren, maar ook nadrukkelijk op regional carriers, flag carriers en charters.

Regionale luchthavens worden door **flag carriers** steeds vaker opgenomen in hun vlieg-schema's. Een goed voorbeeld is Turkish Airlines. Zij kiest bewust voor deze strategie en heeft een groot aantal regionale luchthavens in haar vliegschema opgenomen, waaronder Rotterdam The Hague Airport, Münster, Friedrichshafen, Hannover, etc.

Om de connectivity (met een hub) 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 komst van een **regional carrier** is met name interessant om Maastricht Aachen Airport te verbinden met Europese Hubs, zoals Londen, München en Berlijn. Deze bestemmingen maken ook onderdeel uit van kansrijke zakelijke markten uit de InterVistas rapportage. Zo heeft VDL Nedcar (BMW) aangegeven dat een dag-rand verbinding met München in de nabije toekomst een vereiste is.

Bij de Europese Commissie is een aanvraag in behandeling voor een route development fonds van € 10 mln. bestemd voor het uitbreiden van het routenetwerk van de luchthaven. Dit fonds zal deels gevoed worden door de gemeente Maastricht die als voorwaarde aan hun bijdrage heeft gesteld dat €1 mln. gekoppeld is aan het tot stand brengen van een (zakelijke) hubverbinding. Voor het aantrekken van een regional carrier die een dergelijke hubverbinding tot stand brengt, kan dan gebruik worden gemaakt van dat gedeelte van het route development fonds.

Er is belangstelling van een flag carrier die een lijn wil opzetten tussen Turkije en Maastricht. Daarnaast is er concrete interesse voor het oprichten van een regional airline met als basis MAA. Dit betreft niet een traditionele regional carrier die nog te maken heeft met hoge vaste kosten, maar juist een nieuwe carrier die op basis van een nieuw business model lean en mean kan opereren.

MAA is – net als andere regionale luchthavens - ook afhankelijk van low cost carriers. Hiervoor bestaat in het verzorgingsgebied van MAA ook een grote potentie, immers de LCC-reizigers hebben een langere reisbereidheid, waardoor het verzorgingsgebied van de luchthaven wordt vergroot. Er zit ook een kanttekening aan. Dergelijke maatschappijen zijn 'footloose'. Hun investeringen in luchthavens zijn immers zeer beperkt en gebleken is dat zij

snel in staat zijn om in korte tijd hun vluchten te verplaatsen naar andere luchthavens, indien zij daarin meer perspectief zien. Om deze carriers aan te trekken en te behouden, moet de luchthaven een aantrekkelijk product aanbieden. Voor een deel betreft dat de 'harde' en in geld uit te drukken factoren, zoals de prijs van parkeerfaciliteiten en de afhandeling dan wel bepaalde voorzieningen in het voor- en natransport over land. Voor een ander deel betreft dat de 'zachte factoren', zoals comfort, snelheid van afhandeling e.d.

Gezien de potentie in de regio en de 'onder bediende' verbindingen, kan MAA met een juiste mix van carriers een passagiersvolume van 700.000 passagiers (one way) realiseren. Echter gezien de concurrentie met andere luchthavens in de regio, vergt dit een grote inspanning van de luchthaven om deze maatschappijen aan te trekken en te behouden.

Kortom, de ambitie van 700.000 passagiers is haalbaar, mits de juiste propositie wordt gehanteerd. Het betreft een te hanteren inschatting, vooral in het licht van de ramingen van SEO uit 2009, waarin een potentieel van 1,6 mln. 2,0 mln. passagiers is voorspeld. Daarnaast heeft het verleden uitgewezen (2014), dat de komst van een low cost carrier naar MAA kan leiden tot een forse groei van het aantal passagiers. Aangevuld met een regional en een flag carrier lijkt de ambitie van 700.000 passagiers daarom reëel.

4.2 Vracht

Doel: In 2024 wordt op Maastricht Aachen Airport 250.000 ton luchtvracht per jaar afgehandeld, waarvan 200.000 ton gevlogen vracht en 50.000 ton zogenoemde getruckte vracht.

In deze paragraaf wordt op basis van verschillende invalshoeken geanalyseerd in hoeverre de luchtvrachtdoelstelling voor MAA realistisch is.

- 1 Marktontwikkelingen
- 2 Luchtvrachtramingen CPB/PBL
- 3 Luchtvrachtsegmenten
- 4 Luchtvracht uit de regio
- 5 Concurrentiepositie MAA

Ad 1 Marktontwikkelingen

IATA voorspelt in haar "Airline Industry Forecast 2014-2018" dat internationale vrachtvolumes zullen blijven groeien. Voor de komende vijf jaar wordt een jaarlijkse groei van 4,1% verwacht. Opkomende economieën, voornamelijk die in het Midden-Oosten (onder meer Qatar, Iran) en in Afrika (onder meer Ethiopie en Nigeria), zullen het hardst groeien. Ook Boeing (World Air Cargo Forecast 2014–2015) verwacht veel groei in de

internationale luchtvrachtmarkt: tot 2033 een gemiddelde jaarlijkse groei van +4,7%, met Azië als belangrijkste groeimarkt. In een studie van Seabury (2015) wordt - met Azië en China voorop - een gemiddelde jaarlijkse groei van +5.2% verwacht in de komende vijf jaar. Daarnaast verwacht Seabury veel groei vanuit Latijns-Amerika (+4,2%).

Het marktaandeel van bellyvracht zal wereldwijd groeien ten opzichte van dedicated freighters, zo verwachten onder meer Airbus (2015) en Seabury (2015). Volgens Airbus had bellyvracht in 2013 een wereldwijd aandeel van 51% en zal dat in 2033 naar verwachting tot 56% zijn opgelopen. Gesprekken met partijen in de markt bevestigen het toenemende belang van bellyvracht. De sterk groeiende vraag naar passagiersvliegtuigen met luchtvrachtcapaciteit versterkt deze trend. Het zijn met name de maatschappijen in het Midden Oosten die een forse groei in (belly) capaciteit zullen realiseren. De verschuiving van full freight naar belly is echter afhankelijk van volumes en routes. Door de onbalans tussen vracht- en passagiersmarkten blijft er behoefte bestaan aan vervoer per full freighters. Belangrijke luchtvrachtbestemmingen met een relatief kleine passagiersmarkt zoals Colombia, Ecuador, Kenia, Ethiopië en (delen van China) kunnen alleen door full freighters worden bediend. Dit biedt kansen voor een regionale luchthaven als MAA dat zich op het gebied van vracht volledig focust op full freighters.

Een laatste trend is de opkomst van scheepvaart en rail als alternatieve vervoerswijze is ook door enkele geïnterviewden als marktontwikkeling genoemd. Het belang daarvan voor de luchtvaart ziet men vooralsnog als beperkt. Voor de perishables markt geldt bijvoorbeeld dat niet alle soorten bloemen zich lenen voor vervoer per schip. Daarnaast kan bij vervoer per schip maar één soort tegelijkertijd in een container worden geplaatst: dit maakt samenwerking tussen partners noodzakelijk om aan voldoende volume te komen.

Ad 2 Luchtvrachtramingen CPB

CPB/PBL hebben eind 2015, als onderdeel van de WLO-scenario's de nieuwe luchtvrachtramingen voor Schiphol gepubliceerd. Voor Maastricht Aachen Airport wordt geen prognose gegeven. Er zijn twee scenario's uitgewerkt: een Hoog en een Laag scenario.

De vrachtvervoersvraag neemt volgens de prognoses sterk toe: van 1,6 miljoen ton in 2013 naar circa 3 miljoen ton in 2030 (5,5 miljoen ton in 2050) in scenario Laag en naar 4 miljoen ton in 2030 (10,2 miljoen ton in 2050) in scenario Hoog. Er wordt een grote groei in luchtvracht verwacht als gevolg van de sterke toename van internationale handelsstromen. Vooral handelsstromen met Afrika en het Midden- en Verre Oosten zullen naar verwachting sterk groeien. Hierbij is aangenomen dat luchtvracht een belangrijke modaliteit blijft in de internationale logistieke ketens, maar er is ook rekening worden gehouden met de opkomst van andere modaliteiten. Verder zijn CPB/PBL ervan uitgegaan dat Schiphol zijn rol in het luchtvrachtvervoer behoudt. Concurrentie van andere luchthavens – dus ook MAA – kan ertoe leiden dat Schiphol marktaandeel verliest. Ook kan concurrentie van Midden-Oosten carriers (door verdere liberalisering) invloed hebben op de ontwikkeling van vracht en de marktaandelen van Europese luchthavens. In theorie is op Schiphol ruimte (capaciteit) voor 6,4 miljoen ton luchtvracht. De praktijk en maatschappelijke discussies wijzen echter uit dat

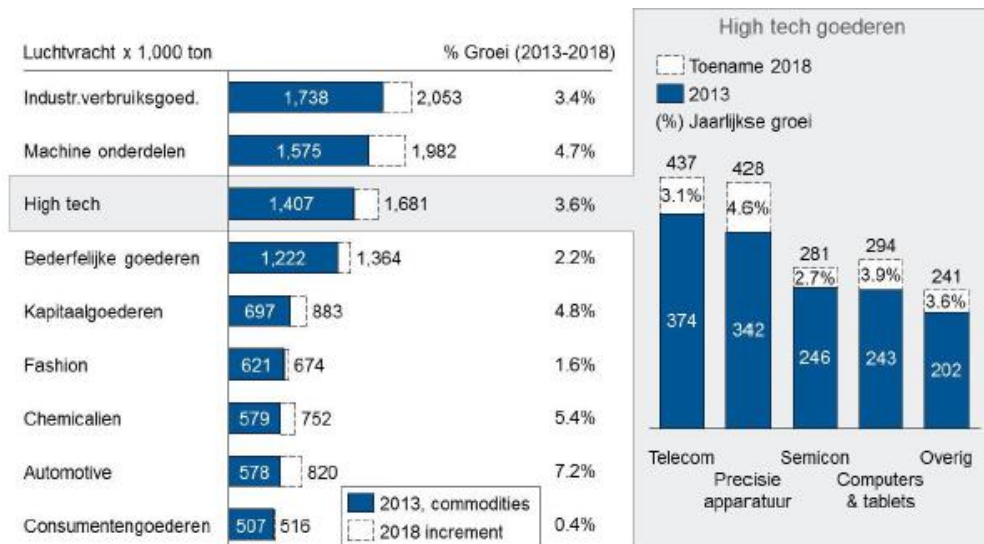
Schiphol nu al tegen de grenzen aanloopt. De groei die CPB verwacht is dus niet zomaar te accommoderen op Schiphol. Dit betekent dat zij de geprognostiseerde vracht in 2050 niet volledig kan accommoderen, o.a. vanwege geluidsrestricties (4 miljoen tekort). Voor de concurrentiepositie van Nederland is het van belang dat er overlooptmogelijkheden (restcapaciteit) beschikbaar zijn om vracht te kunnen accommoderen. Maastricht Aachen Airport kan als enige andere luchtvrachtluchthaven deze positie vervullen. Dit biedt mogelijkheden voor MAA.

Hoewel MAA niet expliciet in de ramingen van het PBL/CPB meegenomen is, is het aannemelijk dat ook MAA sterk in vrachtvolume zal groeien als ze maar een klein deel van de in de WLO scenario's voorspelde groei in luchtvracht weet aan te trekken. Bij een gelijkblijvend aandeel van MAA in de Nederlandse luchtvracht kan zij in het hoge scenario haar doelstelling al zo goed als realiseren.

Ad 3 Kansrijke luchtvrachtsegmenten

Voor de komende vijf jaar wordt een groei verwacht voor de West Europese luchtvrachtsector van 3% en 4%, gemeten in tonnage. Uit een studie van Seabury (2015) blijkt dat kansen voor de luchtvracht in Nederland voornamelijk liggen in farmaceutica, automotive, kapitaalgoederen en machineonderdelen, maar ook bedervelijke goederen (perishables). Dit zijn sectoren waarin goederen worden vervaardigd met een hoge waardedichtheid (een belangrijk criterium voor vervoer door de lucht). Tevens zijn dit goederensoorten waarbij het huidige Nederlandse marktaandeel in luchtvracht relatief laag is.

Figuur 4.2 Groeimarkten voor luchtvracht



Seabury, 2015

Maastricht Aachen Airport richt zich ten aanzien van luchtvracht op een aantal van de hierboven beschreven kansrijke luchtvrachtsegmenten. Uit de gesprekken met de forwarders worden deze kansrijke segmenten bevestigd, met name hightech, pharma en perishables.

Daarnaast wordt ook fashion als een kansrijke markt gezien. Verder wordt ook nadrukkelijk de koppeling gelegd met sterke sectoren in de regio. Belangrijke segmenten voor MAA zijn: **perishables**, **automotive** (onderdelen), **hightech** en **healthcare/medtech**.

- **Perishables:** Maastricht is een belangrijke perishables luchthaven in Nederland. De luchthaven ondervindt op dit moment echter concurrentie van Luik, Brussel, Luxemburg, Frankfurt en Amsterdam. De hoge inspectiekosten, maar ook de regelgeving hier omtrent worden als belangrijke oorzaak gegeven voor deze toegenomen concurrentie. De bloemen die op MAA binnenkomen hebben overwegend de bloemenveiling Aalsmeer als bestemming. MAA geeft aan dat een breder perishables product, onder andere via de handelsbedrijven in onder meer Greenport Venlo, ook een belangrijke factor kan worden.

Daarnaast is de verwachting dat perishablesstromen steeds vaker via aanlandpunten naar het achterland (met name Duitsland) worden gedistribueerd, waarbij de veiling in Aalsmeer wordt overgeslagen. Dit biedt kansen voor MAA om zich verder te ontwikkelen als perishableshub van waaruit de distributie van perishables naar het achterland wordt georganiseerd.

- **Automotive**
Nederland is een kleine speler in de productie van motorvoertuigen, maar kent wel enkele fabrikanten van bussen (VDL) en vrachtwagens (Paccar en Scania). De heropening van Nedcar geeft de productie van auto's in Nederland weer een gezicht en stimuleert de automotive-toelevering. In Nederland zijn veel toeleveranciers gevestigd. Juist in deze sector liggen kansen op het gebied van export (ING, 2015). De omvang van de Nederlandse automotive toelevering bedraagt €9,2 miljard en is hiermee van substantiële waarde. Niet alle segmenten binnen de automotive zijn vanuit luchtvrachtperspectief interessant. De toeleveranciers zijn voor een belangrijk deel gevestigd in het zuiden van het land, waardoor de koppeling met MAA op geografische schaal al is gelegd.

Daarnaast leidt het gebruik van de volledige baan (2.750 meter) tot kansen om een verbinding te leggen met de Amerikaanse markt. Immers door een startbaan van 2.750 meter voor code E/F vrachttoestellen wordt de actieradius van MAA door de lucht groter. Dit biedt kansen om te fungeren als transferluchthaven op het gebied van spare parts tussen Turkije (productielocatie auto's) en de Verenigde Staten (Detroit en Miami).

- **Hightech (electronics)**
De focus van MAA op electronics en medtech (hightech) is makkelijk gelegd. De ligging van de luchthaven nabij Eindhoven draagt hier sterk aan bij, maar ook de directe nabijheid van het medtechcluster in Zuid-Limburg (en Aachen/Leuven) speelt een belangrijke rol achter de keuze van deze sector. MAA ziet vooral kansen in het versimpelen van de logistieke keten, waardoor omslachtig transport van elektronica via Schiphol en andere luchthavens verleden tijd wordt. Veel DC's van producenten van electronics zijn gelegen in het zuiden van Nederland of in België. Hun positie in de regio moet een bijdrage leveren aan het versimpelen van de logistieke processen van de verladers/logistieke dienstverleners. Het verruimen van het baangebruik biedt ook kansen voor intercontinentale verbindingen naar de Verenigde Staten. De forwarders geven aan dat zij een dergelijke

verbinding graag zien komen voor de import en export van hightech producten en componenten.

- **Healthcare/medtech**

De healthcare en medtech sector is sterk in Zuid-Limburg. Grote spelers, zoals Medtronic en Fortimedix, zijn hier gevestigd. Voor Medtronic is de aanwezigheid van MAA van strategisch belang. Dagelijks vertrekt er een vrachtlindienst van MAA naar de UK (BCI, 2014). Ook andere healthcare bedrijven maken gebruik van luchtvracht, maar gaan niet per definitie via MAA. Zij besteden hun transport uit aan logistieke dienstverleners en hebben geen invloed op de keuze van de luchthaven.

Tenslotte heeft TNT in Heerlen een logistiek centrum voor overslag van goederen (hub) voor Medtech bedrijven in gebruik genomen. Deze overslagfaciliteit van 2.000 m² ligt in het geografische hart waar veel Medtech bedrijven zich bevinden. Deze bedrijven hebben veel zendingen naar dezelfde eindbestemming, zoals ziekenhuizen en privéklinieken. In Heerlen worden Medtech zendingen samengesteld, en vervolgens levert TNT de volgende dag de zendingen met medische apparatuur (zoals pacemakers en stents) naar 96% van de 16.000 ziekenhuizen in Europa. Dit biedt aanknopingspunten voor MAA.

Bij een baangebruik van 2.750 meter liggen er ook kansen om intercontinentale vluchten aan te trekken. Hierdoor kunnen bestemmingen in de Verenigde Staten worden bediend. Dit biedt vooral kansen voor het exporteren van hightech en pharmagoederen. Door de forwarders wordt een dergelijke verbinding – uiteraard onder de juiste voorwaarden - als zeer kansrijk gezien. De kansen voor uitgaande automotive stromen worden wel onderkend, maar de vraag is of dit rendabel is. Hoewel nu nog beperkt en afhankelijk van globale ontwikkelingen in de perishablesmarkt liggen er mogelijk ook kansen voor uitgaande freshstromen (hoogwaardige segmenten groente, sierteelt en vlees) naar bijvoorbeeld Azië.

Tabel 4.1 Luchtvrachtsegmenten import-export

Luchtvrachtsegment	Importstromen	Exportstromen
Perishables	X	?
Hightech	X	X (alleen bij baan 2.750 meter)
Healthcare	X	X (alleen bij baan 2.750 meter)
Automotive	X	?
Fashion	X	
Life stock	X	X

X reële kans

? mogelijke kans

Ad 4 Luchtvracht uit de regio

Hoewel een groot deel van de luchtvracht die op MAA wordt afgehandeld direct de regio verlaat, heeft de luchthaven op het gebied van luchtvracht een meerwaarde voor het regionale vestigingsklimaat. In de regio zijn er meerdere bedrijven die direct of indirect hun goederen via MAA verscheppen.

De vervoersrelatie tussen het regionale bedrijfsleven en de luchthaven is aanwezig, maar beperkt. Verschillende bedrijven uit de regio met luchtvrachtstromen maken structureel (via logistieke dienstverleners) gebruik van MAA. De volumes van deze luchtvrachtstromen zijn beperkt. In aanvulling op dit bestaande pakket, is in de regio echter ook luchtvrachtpotentieel aanwezig. Een groot aantal bedrijven uit de regio met luchtvracht maakt namelijk (nog) geen gebruik van MAA. De reden hiervoor is de beperkte frequentie en het luchtvrachtnetwerk dat de luchthaven vooralsnog biedt. De luchthavens Amsterdam, Luik en Brussel worden in die gevallen vaak gebruikt, meestal onder regie van een logistiek dienstverlener. Kortom, de meeste bedrijven/verladers besteden hun logistiek uit aan logistiek dienstverleners, deze dienstverleners maken de afweging (en afspraken) via welke luchthaven de luchtvrachtstromen lopen. MAA is onderdeel van het netwerk van deze dienstverleners. Op Maastricht Aachen Airport is netwerk van een logistieke dienstverleners aanwezig. Dit biedt aanknopingspunten voor MAA. Voor TCGI is de aanwezigheid van dergelijke partijen van groot belang. Het uitbreiden van het netwerk van logistieke dienstverleners staat bij hen hoog op de agenda.

Hoewel het regionale bedrijfsleven beperkt gebruik maakt van de luchthaven, vormt de luchthaven wel een belangrijke asset voor hen:

- De luchthaven is van belang als vestigingsvoorwaarde voor regionale bedrijven, de locatiekeuze hangt af van het totale logistiek plaatje in de regio. Er is een trend gaande naar regionalisering van luchtvrachtstromen. Dat is een kans voor MAA.
- Inklaring van goederen wordt gedaan op de luchthaven na wegtransport vanuit andere luchthavens, dat scheelt veel tijd in totale handling.
- Logistiek dienstverleners gebruiken hun locatie op MAA als verzamelpunt. Het kan zijn dat de lading niet direct gevlogen wordt vanuit MAA, maar daarmee is de luchthaven nog steeds van belang. Bij samenwerking van partijen kan blijken dat vluchten wel haalbaar zijn vanaf MAA.

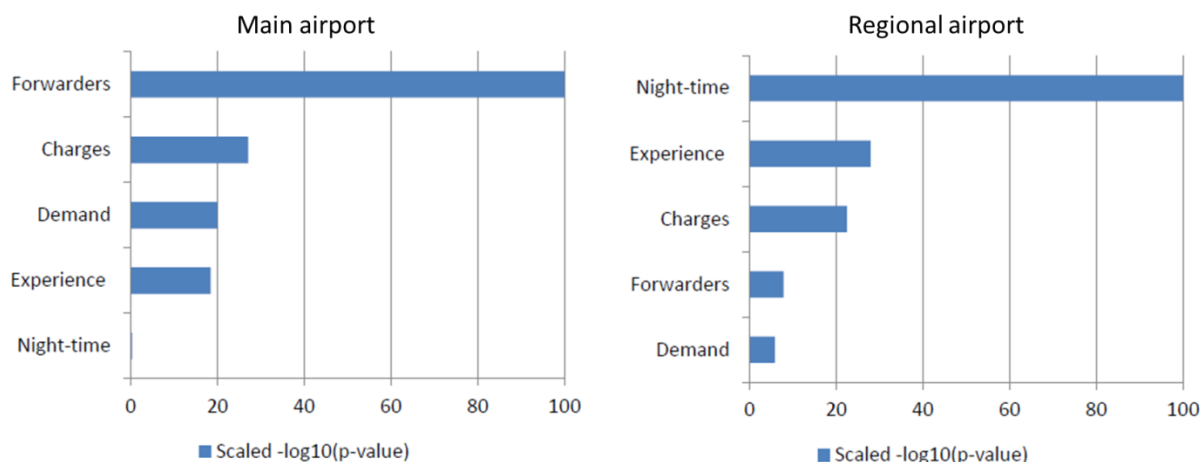
Ad 5 Concurrentiepositie MAA

Op basis van Kupfer (2012) en gesprekken met partijen in de markt is de concurrentiekracht van een vrachtluchthaven naar ons inziens tweeledig. Enerzijds gaat het om de aantrekkingskracht op carriers, anderzijds om de aantrekkingskracht op gebruikers (forwarders).

Uit de studie van Kupfer (2012) van de Universiteit van Antwerpen naar de luchthavenkeuze van luchtvaartmaatschappijen in Europa met betrekking tot vracht, blijkt dat de **aanwezigheid van expediteurs/forwarders** de meest belangrijke factor in de luchthavenkeuze is. Dit gaat alleen op voor carriers die grote hubs bedienen. Voor carriers die voornamelijk regionale luchthavens zoals MAA bedienen is de aanwezigheid van forwarders minder belangrijk. De aanwezigheid van een groot aantal forwarders op de luchthaven wordt als een voordeel gezien door carriers. Zo heeft Ethiopian Airlines in haar keuze voor MAA vorig jaar ook gelet op de aanwezigheid van forwarders op de luchthaven. TCGI – de nieuwe exploitant – deelt deze mening. Zij heeft als doelstelling om tenminste één grote expediteur naar MAA te trekken en zo een regionale hub te creëren.

In de interviews (o.a. met logistieke dienstverleners) is ook de suggestie opgeworpen dat Luik als hub van (integrator) Fedex/TNT mogelijk minder aantrekkelijk is voor andere carriers, vanwege voordelen die Fedex/TNT aangeboden krijgt.

Tabel 4.2 Factoren in luchthavenkeuze vrachtcarrriers



Bron: Kupfer, 2012

Volgens Kupfer (2012) zijn nachtopeningstijden een belangrijke factor voor luchtvaartmaatschappijen die regionale luchthavens bedienen. In de analyses zijn echter ook integratorluchthavens meegenomen. Het zijn vooral integrators die grote waarde hechten aan nachtvluchten. Voor andere carriers is dit minder van belang. Met de nachtrestrictie heeft MAA een ander nadeel ten opzichte van enkele concurrenten, zoals Luik en Keulen/Bonn. Ook in de gesprekken met forwarders wordt de nachtsluiting van MAA als een nadeel genoemd, maar niet als dealbreker. Nachtrestricties bieden carriers minder flexibiliteit, maar het ontbreken daarvan wordt door de geïnterviewden niet als noodzakelijke voorwaarde genoemd.

Daarnaast zijn **luchthavenkosten** in de gesprekken als belangrijk criterium in de keuze voor een luchthaven genoemd, in het bijzonder de kerosineprijs. In de luchtvracht business zijn winstmarges klein en kan een klein verschil in kerosineprijs al het verschil maken. Luik wordt ook in dat verband genoemd als belangrijke concurrent van MAA. Op dit moment liggen de kerosineprijzen daar lager dan op MAA. Het kostennadeel van MAA voor carriers, voor wat betreft de brandstofkosten, kan mogelijk op korte termijn veranderen, aangezien het contract met de huidige toeleverancier binnenkort opnieuw wordt afgesloten, tegen aantrekkelijkere voorwaarden.

De belangrijkste concurrentievoordelen van MAA zijn gelegen in de **efficiëntie van operationele processen**. Dit is onderscheidend ten opzichte van hubluchthavens die met congestie en met grootschaligere operaties te maken hebben, vooral in de piekuren, maar ook ten opzichte van kleinere, regionale concurrenten zoals Luik. Uit de gesprekken komt

naar voren dat de snelheid, kwaliteit en betrouwbaarheid van afhandeling op MAA als unique selling points mogen worden gezien.

Door de huidige beperkte **baanlengte** en de curfew in de nacht is MAA op dit moment niet voor alle vrachtsegmenten (maatschappijen, typen toestellen, bestemmingen) een haalbare optie. Lange afstands 747-freighters kunnen op langere routes alleen met een beperkte load-factor opstijgen c.q. moeten een tussenstop maken op weg naar hun eindbestemming. De meeste geïnterviewden geven dan ook aan dat ingebruikname van de volledige baan (2.750 meter) een belangrijke vereiste is, wil MAA succesvol concurreren met nabijgelegen luchthavens die wel allen over een langere runway beschikken.

Voor forwarders is het beperken van de **totale ketenkosten** een belangrijk aandachtspunt. Naast luchthavengerelateerde kosten gaat het ook om fiscale kosten, outbound transportkosten, in-bound transportkosten, arbeidskosten en vastgoedgerelateerde kosten. Op al deze onderdelen bezit MAA een concurrerend profiel. Er is een efficiënt trucking netwerk en de loonkosten zijn lager dan bij een aantal concurrenten.

Een nog niet genoemd voordeel voor MAA is het **Open Skies** beleid van het Ministerie van I&M dat voor MAA geldt. Dit biedt kansen op het aantrekken van carriers. MAA heeft daarbij niet het nadeel (van Schiphol) dat ook rekening gehouden moet worden met de belangen van een dominante home carrier (zoals AF/KLM op Schiphol). Hiermee heeft MAA een onderscheidende propositie ten opzichte van Schiphol. Behalve Schiphol is Maastricht Aachen Airport sterk georiënteerd op luchtvracht. Dit betekent dat de luchthaven kan dienen als strategisch overlooplocatie van Schiphol en hiermee een bijdrage kan leveren aan de concurrentiepositie van Nederland.

In de onderstaande tabel wordt de performance van MAA met betrekking tot deze factoren samengevat.

Tabel 4.3 Performance MAA

	Nu	Toekomst	Toelichting
Baanlengte	-	+	Grotere baan, meer carriers mogelijk
Nachtopening	-	-	Nachtsluiting blijft ongewijzigd
Open skies	+	+	Voordeel ten opzichte van Schiphol (uitwijk)
Forwarders	-/+	+	Meer forwarders bij meer carriers
Afhandeling	+	+	Hoge kwaliteit afhandeling
Fuel	-	-/+	Onderhandelingen nieuw contract

Verder is MAA centraal gelegen ten opzichte van hubluchthavens (Schiphol, Parijs, Frankfurt) in verband met truckingopties (CDG, AMS, FRA). Ook de centrale ligging nabij de Duitse grens en daarmee het Ruhrgebied wordt door de forwarders in de interviews als gunstig genoemd. Dit geldt echter ook voor de concurrenten en is dus niet een onderscheidende factor. Het logistieke landzijdige netwerk is van goede kwaliteit. Met de directe ligging aan de A2 (die Amsterdam met Nice verbindt) en slechts 5 km van de A76

(Brussel-Keulen-Düsseldorf) is MAA zowel aan een Noord-Zuid als als aan een West-Oost as gelegen.

Ad 6 Aantrekken van carriers

Luchtvaartmaatschappijen laten sterke verschillen zien in hun strategie wat betreft het vrachtvervoer. Dewulf (2014) beschrijft deze verschillen aan de hand van zeven typologieën van vrachtmaatschappijen, welke in tabel 4.4 zijn weergegeven.

Tabel 4.4 Zeven typologieën luchtvaartmaatschappijen

Typologie	Carpet sellers	Basis Cargo Operators	Strong Regionals	Huge Americans	Large pax WB operators	Premium Cargo Operators	Cargo stars
Eigenschappen	Kleine maatschappijen gericht op een nichemarkt of specifieke regionale markt	Gematigd grote maatschappijen met een beperkt aantal full freighters	Relatief kleine maatschappijen opererend vanaf een kleine hub-luchthaven	Grote maatschappijen met een sterke focus op passagiers. In de schaduw van grote integrators op de binnenlandse markt zijn secundaire intercontinentale bestemmingen belangrijk	Grote maatschappijen met een sterke focus op passagiers. Vracht wordt gebruikt om extra omzet te genereren met het vervoeren van bellyvracht	Gemiddeld grote maatschappijen met een gebalanceerde mix van freighter en bellyvracht	Grote maatschappijen met een sterke focus op vracht. De vrachtdivisie functioneert als onafhankelijke businessunit
Maatschappijen (o.a.)	Brussels Airlines, Polar Air Cargo, Ethiopian Airlines	Korean Air, Qatar Airways, Turkish Airlines	China Airlines, Saudia, Cargolux	American Airlines, Delta Airlines	British Airways, China Southern Airlines, Qantas	Singapore Airlines, KLM, Cathay Pacific	Lufthansa, Emirates, Air France

Bron: Dewulf, W. (2014). *The strategy of air cargo operators: about carpet sellers and cargo stars*. PhD thesis, Universiteit Antwerpen

Gelet op de in de vorige paragraaf beredeneerde concurrentiepositie heeft MAA vooral kansen in het aantrekken van carriers die in het rode vak zijn opgenomen: **carpet sellers, basic cargo operators en strong regionals**. De komst van Ethiopian Airlines naar MAA eind 2015 was hier een voorbeeld van. Het aantrekken van een extra aantal carriers, of carriers die meer gaan vliegen vanaf MAA in de komende jaren, kan er toe leiden dat de doelstelling van 250.000 ton binnen 10 jaar gerealiseerd gaat worden. Zo betekende de komst van Ethiopian Airlines, met 5-8 vluchten per week, dat het vrachtvolume op MAA met 40.000 à 60.000 ton per jaar stijgt. De concurrentie van luchthavens is sterk; inmiddels is Ethiopian Airlines weer terug naar Brussels Airport vanwege nieuwe bilaterale afspraken. Dit geeft aan hoe gevoelig de luchtvrachtsector is voor verandering (met name de carpet sellers). De komst van Ethiopian Airlines gaf wel aan dat er kansen liggen voor MAA om luchtvrachtcarriers naar zich toe te trekken.

Een volledige ingebruikname van de startbaan is van essentieel belang voor het aantrekken van carriers en uitbreiding van de activiteiten van carriers die al op MAA aanwezig zijn. De

luchthaven is op dit moment in contact met verschillende prospects. In totaal hebben zij aangegeven potentieel 177.000 ton⁵ luchtvracht via MAA te kunnen verschepen. Een belangrijke randvoorwaarde voor deze partijen is volledig gebruik van de 2.750 meter start- en landingsbaan. Wanneer de potentiële volumes van de prospects opgeteld worden bij de huidige volumes leidt dit tot een jaarlijks volume van ca. 257.000 ton.

Ook Ethiopian Airlines gaf in haar onderhandelingen aan dat zij het aantal vluchten van 5-8 per week alleen op te voeren naar 15 vluchten per week bij een startbaan van 2.750 meter. Dit had geleid tot een toename van het vrachtvolume van Ethiopian Airlines op MAA met meer dan 50.000 ton per jaar.

4.3 Conclusie

Uit de voorgaande analyses blijkt dat er voor passagiers en vracht voldoende marktperpectieven liggen om de ambitieuze doelstellingen te realiseren. Dit vergt echter wel grote inspanning van de luchthaven en de exploitant (TCGI). De commitment van een partij (met veel ervaring in de luchtvaartsector) als TCGI geeft wel aan dat zij de potentie van MAA zien.

De doelstelling om in 2024 700.000 passagiers af te handelen is mogelijk, maar vergt veel inspanningen van de luchthaven en exploitant, met name wat betreft het aantrekken (en behouden) van carriers. In een regio met veel concurrerende luchthavens is dit een uitdaging. Om de doelstelling te realiseren is het van belang dat MAA een low cost airlines en een regional carriers aan zich bindt. Gesprekken met dergelijke airlines lopen op dit moment. Met het route development fonds kan MAA airlines mogelijke over de streep te halen om MAA in hun netwerk op te nemen.

Ook de vrachtdoelstelling (250.000 ton in 2024) is ambitieus, maar niet onrealistisch. Een volledig gebruik van de start- en landingsbaan is hiervoor randvoorwaardelijk. In de vorige paragraaf is op basis van verschillende invalshoeken de doelstelling benaderd. In de eerste plaats wordt er zowel internationaal als in Nederland (Schiphol) een groei verwacht van luchtvracht. MAA kan hier een strategische positie innemen als overloopluchthaven van Schiphol. De groei wordt vooral verwacht in segmenten waar MAA nu al dominant in is (bv. perishables en high tech). Daarnaast biedt de ligging van MAA in een sterk op logistiek gelegen regio – ten opzichte van bijvoorbeeld Schiphol – kansen. Echter de komst van vracht naar MAA hangt van een belangrijk deel af van de propositie die MAA luchtvrachtcarriers kan bieden. Hoewel MAA nachtrestricties kent, kan de luchthaven een concurrerende propositie aanbieden. Onder andere door een kwalitatieve en snelle afhandeling. Tot slot biedt het Open Skies beleid van de nationale overheid kansen voor MAA als het gaat om het aantrekken van carriers.

⁵ Opgave van luchthavendirectie

De (verdere) groei van Maastricht Aachen Airport in vrachtvolume en aantal passagiers, zoals nagestreefd in het 10-jarenplan, leveren mogelijk een economische spin-off op. Dit hoofdstuk behandelt de effecten op de (directe en indirecte) werkgelegenheid als gevolg van het nieuwe luchthavenbesluit. Ook wordt gekeken naar de gevolgen van de bereikbaarheid van passagiers en vracht.

5.1 Huidige werkgelegenheid op MAA

De huidige (in 2013) directe en indirecte werkgelegenheid op Maastricht Aachen Airport bedraagt in totaal 1.025⁶ (E,til, 2014). Hoewel de werkgelegenheidscijfers dateren uit 2013, zijn deze nog steeds representatief voor de huidige werkgelegenheid op de luchthaven⁷.

Tabel 5.1 Werkgelegenheid op luchthaventerrein MAA in 2013

Locatie	Bedrijven	Classificatie	fte
Luchthavencluster MAA	<ul style="list-style-type: none"> • Maastricht Aachen Airport • Maastricht Handling Services • Luchtvaartmaatschappijen • Overheidsdiensten • Toeleveranciers • Winkels 	Direct	325
Maastricht Maintenance Boulevard	<ul style="list-style-type: none"> • SAMCO • Leeuwenborg/ACC • Air Service Limburg • MAAS • KvE Composites • UTC Aerospace Systems 	Indirect voorwaarts	300
Forwarders & Trucking		Indirect achterwaarts	200
Overig		Indirect achterwaarts	200
Totaal			1.025

Bron: E,til, 2014

De totale directe werkgelegenheid van MAA bedraagt 325 fte. De indirecte werkgelegenheid bedraagt 700 fte. De grenzen tussen directe en indirecte effecten zijn vaag. Zo neemt

⁶ 1.230 banen bij een omrekenfactor van 1,2 om van fte naar banen te komen

⁷ Op basis van interview met luchthavendirectie

E'til platformgeboden activiteiten, zoals die van Maintenance Boulevard, niet mee bij de directe werkgelegenheid, terwijl dit ook als directe werkgelegenheid gedefinieerd zou kan worden.

Als we de werkgelegenheidscijfers zouden baseren op internationaal vaker gehanteerde kengetallen, dan zouden 1 miljoen verkeerseenheden⁸ tot 950 banen of 790 fte moeten leiden. In 2013 bedroeg het aantal afgehandelde passagiers en vracht respectievelijk 240.000 passagiers en 80.000 ton vracht, oftewel 1.040.000 WLU. Op basis van dit kengetal zou de directe werkgelegenheid ca. 950 banen betreffen, terwijl de directe werkgelegenheid gemeten door E,til (2014) 325 fte (390 banen) betreft.

De volgende paragraaf gaat in op de bepaling van de toekomstige economische effecten. De verschillende mogelijkheden worden hier op een rij gezet. Eén mogelijkheid is om de huidige werkgelegenheid evenredig te laten toenemen met de vervoersprognoses. Dit zou een toename van 313 fte per 1 mln. PAX/WLU zijn.

5.2 Definiëring en inschatting economische effecten

De economische betekenis van een luchthaven wordt doorgaans in termen van directe en indirecte economische effecten beschreven. Daarnaast leidt het volledig gebruik van de start- en landingsbaan tot transportkostenvoordelen voor luchtvracht.

A *Directe werkgelegenheidseffecten*

De **directe economische effecten** hebben betrekking op de economische activiteiten die op de luchthaventerrein worden uitgevoerd en die in directe relatie met luchtvaart staan. Dit zijn:

- **Passagiersgebonden directe effecten:** alle activiteiten die rechtstreeks gekoppeld zijn aan het passagiervervoer (luchtvaartmaatschappijen, grondafhandeling, check-in, boarding/ deboarding, bagageafgifte, bagageclaim en paspoortcontrole), dienstverlenende activiteiten in de terminal, openbaar vervoer, taxi's, autoverhuurbedrijven en hotels.
- **Vrachtgebonden directe effecten:** alle activiteiten op de luchthaven die rechtstreeks gekoppeld zijn aan het vrachtvervoer (expeditie, grondafhandeling, vervoerders).
- **Vliegtuiggebonden directe effecten:** alle activiteiten die diensten verlenen aan luchtvaartmaatschappijen, zoals benzine- en oliemaatschappijen, dienstverlening ten behoeve van aankomst of vertrek van een vliegtuig (schoonmaakdiensten, de-icing, push back, taxidiensten, Luchtverkeersleiding Nederland, onderhoud en reparatie van vliegtuigen). Deze staan zowel ten dienste van vracht als van passagiers.

⁸ Een verkeerseenheid bestaat uit 1 passagier of 100 kg vracht (= 1 WLU)

Bepalen van de directe effecten

Verschillende bureaus en instituten hebben de afgelopen jaren onderzoek verricht naar de relatie tussen de omvang van aantal passagiersbewegingen en de directe werkgelegenheidseffecten. Deze onderzoeken bevestigen dat er een constante elasticiteit bestaat tussen passagiersaantallen en werkgelegenheidseffecten. Deze constante elasticiteit maakt het mogelijk om op basis van vervoersprognoses eveneens een inschatting te maken van de economische effecten.

Aan de hand van **drie aanvliegeroutes** wordt hierna de relatie tussen het aantal passagiers/WLU en de directe werkgelegenheid aangetoond.

1 Onderzoek naar economische impact van luchthavens door InterVistas (2015b)

In 2015 heeft InterVistas in opdracht van ACI Europe onderzoek verricht naar de economische impact van luchthavens⁹. Op basis van werkgelegenheidscijfers van 125 Europese luchthavens concludeert InterVistas dat de economische impact van een luchthaven afhankelijk is van de grootte van de luchthaven, maar ook de vervoersmix die op de luchthaven wordt afgehandeld. De directe werkgelegenheid neemt af naarmate de omvang van de luchthaven toeneemt. Oftewel, de directe werkgelegenheid stijgt niet lineair, maar vlakt af door schaalvoordelen van grote luchthavens. De onderstaande tabel laat dit effect zien. Daarnaast wordt de omvang van de directe werkgelegenheid ook bepaald door het type passagier. Zo hebben transferpassagiers een kleinere (3%) impact op de directe werkgelegenheid dan herkomst-bestemming passagiers en passagiers die met low cost carriers vliegen hebben eveneens een kleinere (20%) impact op de directe werkgelegenheid.

Tabel 5.2 Factoren van invloed bij het bepalen van de directe werkgelegenheid op een luchthaven

Grote van de luchthaven	
Minder dan 1 miljoen verkeerseenheden (PAX/WLU)	Elke 1.000 verkeerseenheden, verhoogt de directe werkgelegenheid met 1,2 banen
1-10 miljoen verkeerseenheden (PAX/WLU)	Elke 1.000 verkeerseenheden, verhoogt de directe werkgelegenheid met 0,95 banen
Meer dan 10 miljoen verkeerseenheden (PAX/WLU)	Elke 1.000 verkeerseenheden, verhoogt de directe werkgelegenheid met 0,85 banen

Bron: InterVistas, 2015b

De directe werkgelegenheid op een luchthaven is afhankelijk van de omvang van de luchthaven en type passagier en ligt tussen de 850 - 1.200 banen (let op geen fte) per 1 mln. PAX/WLU.

2 Economische impactstudies van Nederlandse luchthavens

De afgelopen jaren zijn voor verschillende Nederlandse luchthavens economisch impact studies verricht. In tabel 5.3 is een overzicht opgenomen van een aantal studies waarin uitspraken gedaan worden over de directe werkgelegenheid per 1 miljoen PAX/WLU. De

⁹ InterVistas (2015b), Economic Impact of European Airports.

directe werkgelegenheid per 1 miljoen PAX/WLU ligt in deze studies tussen de 400 en 750 fte (480-900 banen¹⁰). De kengetallen variëren onder andere door definitieverschillen en de verschillen in karakter van de luchthavens.

Tabel 5.3 Aantal directe arbeidsplaatsen per 1 mln. PAX/WLU

Bron	Jaar	Luchthaven	Banen (fte) per 1 miljoen PAX/WLU	Opmerking
Stratagem	2012	Eindhoven Airport	450-500 fte	Bij 4 gestationeerde vliegtuigen Groeï banen naarmate het aantal passagiers toeneemt
Stratagem	2014	Lelystad Airport	400-555 fte	
Ecorys	2015	Rotterdam-The Hague Airport	752 fte	
Ecorys	2009/2013	Twente Airport	700 fte	
Ecorys	2014	Groningen Airport Eelde	570 fte	
BCI	2006	Lelystad Airport	200-400 fte	300-400 bij 1 mln. passagiers 400-800 bij 2 mln. passagiers 800-1.000 bij 4 mln. passagiers

3 Benchmark directe werkgelegenheid op Noordwest Europese luchthavens

Door BCI is in het kader van dit onderzoek een quick scan benchmark uitgevoerd van de directe werkgelegenheid op regionale luchthavens in Noordwest-Europa. Dit betreffen luchthavens van vergelijkbare (of grotere) omvang als Maastricht Aachen Airport. In tabel 5.4 is de directe werkgelegenheid per luchthaven opgenomen. Hieruit blijkt dat de directe werkgelegenheid (in fte) per 1 mln. PAX/WLU ligt tussen de 240 en 1.100 fte (290-1.320 banen). Het aantal banen ligt dus ver uiteen. Een oorzaak hiervoor kan gezocht worden in definitieverschillen, maar ook in de type activiteiten op de luchthaven. Indien een luchthaven als thuishaven (home base) fungeert van een luchtvaartmaatschappij, dan leidt dit tot meer werkgelegenheid. Ook wanneer een luchthaven een bredere economische functie vervult, kan dit leiden tot hogere directe werkgelegenheid.

Vertaling naar MAA

Op basis van de bovenstaande invalshoeken kan geconcludeerd worden dat het inschatten van directe werkgelegenheidseffecten maatwerk is. De directe werkgelegenheid op luchthavens varieert tussen de 300-1.200 banen. Dit is een brede marge. De hoogte van de werkgelegenheidseffecten is van verschillende factoren afhankelijk, waaronder de definitieverschillen, type activiteiten op de luchthaven en het wel of niet hebben van een bredere economische betekenis.

Om de toekomstige economische effecten voor Maastricht Aachen Airport te bepalen, vormt de huidige situatie de basis. Dit betreft 313 fte (of 375 banen) per 1 miljoen PAX/WLU. Dit aantal ligt ver beneden de geaccepteerde kengetallen (InterVistas, Stratagem, Ecorys en BCI). Aangezien de vervoervolumes op MAA sterk zullen stijgen verwachten wij meer activiteiten op de luchthaven. Deze groei leidt tot meer werkgelegenheid. Door schaalvoordelen groeit de werkgelegenheid in theorie niet lineair. Desondanks verwachten wij een sterkere groei van de werkgelegenheid in relatie tot de groei van de vervoersvolumes. Onder andere door de komst van een regional carrier met MAA als home base, toename in vrachtafhandeling en de ingebruikname van de vrachtterminal, maar ook door toename van platform-

¹⁰ Uitgaande van een omrekenfactor van 1,2 om van fte naar banen te komen.

gebonden bedrijvigheid (MRO activiteiten, services, etc.). Onze verwachting is daarom dat de directe werkgelegenheidseffecten maximaal kunnen toenemen tot 700 fte per 1 miljoen PAX/WLU.

Voor het bepalen van de directe werkgelegenheid als gevolg van het realiseren van de ambitie wordt gerekend met een toename van 300-700 fte per 1 mln. PAX/WLU.

Tabel 5.4 Quick scan benchmark directe werkgelegenheid regionale luchthaven in Noordwest Europa

Luchthaven	Jaar	Passagiers	Vracht	Directe banen (fte)	Directe banen per 1 mln. PAX/WLU
Overwegend passagiers					
Eindhoven Airport	2012	3.004.938	-	1.002	271
Rotterdam Airport	2013	1.600.000	-	1.200	610
Groningen Eelde Airport	2013	205.000	-	148	585
Weeze Airport	2015	1.900.000	-	1.000	526
Hamburg	2015	13.484.608	28.289	6.599	479
Hannover	2015	5.452.669	17.493	4.700*	835
Bremen	2013	2.600.000	20.000	470	168
Dortmund	2015	1.983.815	5.637	1.584	776
Paderborn	2015	772.000	-	854**	1.106
Birmingham	2014	9.119.709	19.088	6.000	644
Bristol	2014	6.339.805	-	3.235	425
Leeds-Bradford	2014	3.300.000	324	2.100	636
Norwich	2013	485.931	213	181	371
Metz-Nancy-Lorraine	2014	245.781	-	108	366
Gemengd					
Frankfurt Hahn	2014	2.447.258	132.638	2.489	660
Luxemburg	2015	2.687.086	737.625	6.280	624
Oostende	2013	247.669	46.485	340	477
Maastricht Aachen Airport	2013	240.000	80.000	400	313
Overwegend vracht					
Luik	2015	299.292	649.829	1.956	240

* De luchthaven spreekt zelf van ca. 8.800 banen, maar is waarschijnlijk met indirecte banen. Op basis van een gedetailleerd analyse van de werkgelegenheid naar sector, is per sector (door BCI) bepaald of dit directe of indirecte werkgelegenheid betreft

** Optelsom van banen bij luchthavenbedrijf en ander bedrijven op de luchthaven (mogelijk overschatting)

Bron: E'til, 2014; Ecorys, 2015; Stratagem, 2012; Ecorys, 2014; websites van de luchthavens.

B Indirecte effecten

De indirecte effecten zijn afgeleide effecten van directe effecten. Er worden twee typen onderscheiden:

Indirecte achterwaartse effecten worden omschreven als de bedrijvigheid die ontstaat door toeleveranties aan de directe activiteiten. De indirecte achterwaartse effecten (toelevering aan platformgebonden bedrijven) worden doorgaans gebaseerd op een gangbare multiplier van 0,2 – 0,5 ten opzichte van de directe effecten. Deze multipliers wordt gehanteerd in verschillende Nederlandse luchthavenstudies¹¹. Voor het bepalen van de indirecte achterwaartse effecten worden deze multipliers gebruikt.

Indirecte voorwaartse effecten betreffen de bedrijven die frequent gebruik maken van de luchthaven of waarvoor de luchthaven een belangrijke locatiefactor bij vestiging is geweest. De aanwezigheid van een (regionale) luchthaven trekt economische activiteiten aan. Dit kunnen luchthavengebonden activiteiten zijn, maar ook andere activiteiten. Bijvoorbeeld bedrijven waarvoor de luchthaven een belangrijke vestigingsfactor is, bijvoorbeeld omdat zij dan goed bereikbaar zijn voor klanten. De indirecte voorwaartse effecten zijn lastig te kwantificeren en de kans op dubbeltellingen is groot. Het is namelijk moeilijk aan te geven waarom een bedrijf zich vestigt nabij de luchthaven. Daarom worden deze effecten meestal kwalitatief beschreven.

Indirecte voorwaartse effecten die een volledig gebruik van de start- en landingsbaan met zich mee brengt, kunnen zijn:

- Verbetering van de internationale bereikbaarheid van Limburg.
- Behoud van bestaande bedrijvigheid in de regio.
- Meer gebruik van Maastricht Aachen Airport door bestaande bedrijven (bijvoorbeeld VDL/Nedcar).
- De regio Zuid-Limburg wordt een interessantere vestigingslocatie voor internationaal georiënteerde bedrijven. Overigens blijkt een luchthaven meestal niet doorslaggevend bij de locatiekeuze van (inter)nationale bedrijven, maar kan wel een belangrijke factor zijn.

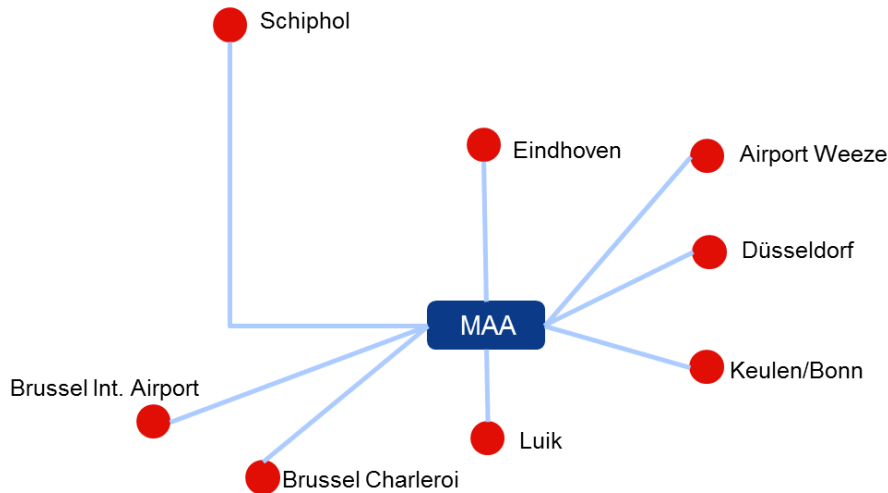
C Reistijdwinsten passagiers en transportkostenvoordelen vrachtlading

Wanneer de doelstellingen uit het 10-jarenplan worden gehaald, ontstaan mogelijk reistijdwinsten voor de **passagiers**. Het huidige aanbod van bestemmingen wordt immers uitgebreid, waardoor reizigers meer keuze hebben en de meest optimale reis kunnen selecteren. Deze selectie vindt plaats op basis van verschillende factoren, waaronder prijs, serviceniveau, afhandelingstijd op luchthaven, frequentie van vluchten, maar ook de reistijd van en naar de luchthaven. Door het extra aanbod van vluchten kunnen reizigers uit de regio reistijdwinst realiseren, doordat zij meer bestemmingen dichterbij tot hun beschikking hebben. Neem bijvoorbeeld iemand uit Sittard die naar München moet voor zaken. Op dit moment moet hij hiervoor uitwijken naar Schiphol, Brussel, Düsseldorf of Keulen, of gaat met de

¹¹ Stratagem (2012), werkgelegenheidseffecten Eindhoven Airport; Ecorys (2015), Maatschappelijke kosten-batenanalyse ontwikkeling Rotterdam The Hague Airport; Ecorys (2014), MKBA Groningen Airport; SEO (2010), werkgelegenheidsmonitor Lelystad Airport.

auto. Echter wanneer hij deze reis ook kan maken via Maastricht Aachen Airport, dan kan hij in het voor-/natransport reistijd besparen.

Figuur 5.1 Concurrerende luchthavens



Het volledig baangebruik is echter niet van invloed op de groeiambitie van het aantal passagiers. Deze kan onder de huidige omstandigheden ook geacommodeerd worden. Dit betekent dat de verruiming niet direct tot reistijdwinsten leidt. Dit kan volledig worden toegeschreven aan het realiseren van het 10-jarenplan.

Voor het realiseren van de **luchtvracht** ambitie (250.000 ton) is een volledig gebruik van de start- en landingsbaan wel een belangrijke randvoorwaarde. Dit biedt de luchthaven de mogelijkheid om nieuwe carriers naar zich toe te trekken. Eerste gesprekken van de luchthaven met dergelijke carriers bevestigen dit (zie ook hoofdstuk 4). Dit betekent ook dat bij een volledig gebruik van de start- en landingsbaan Maastricht Aachen Airport een aantrekkelijkere propositie heeft en dus lading naar zich toe trekt. Dit doen carriers, logistieke dienstverleners en verladers alleen als er (transportkosten)voordelen optreden, zoals een snellere afhandeling, hogere servicegraad en lagere (transport)kosten. In totaal gaat het hier om 140.000 ton extra gevlogen vracht (zie ook tabel 3.1). Deze vracht zou immers anders via andere luchthavens worden gevlogen.

Maastricht Aachen Airport ligt middenin de center of gravity van veel verladers en is dus een aantrekkelijke luchthaven voor luchtvracht, maar dit geldt echter ook voor de concurrenten Luik, Keulen/Bonn, Düsseldorf, Brussels Airport en ook Schiphol. De voordelen zitten vooral in de afhandelingskosten, -tijd en kwaliteit van de afhandeling. Daarnaast liggen er ook voordelen bij het transport naar de klant. In het geval van general cargo zijn de reistijdwinsten m.b.t. het natransport marginaal. Hiervan is namelijk onbekend wat de exacte bestemming is. De klanten zijn gelegen binnen een straal van 1.000 kilometer van de luchthaven. Dit is de catchment area van luchtvracht. De catchment area van alle concurrerende luchthavens van MAA is ongeveer gelijk. We gaan er daarom vanuit dat de eindbestemmingen van de gevlogen vracht evenwichtig verdeeld zijn over de luchthavens en er voor gene-

ral cargo geen reistijdwinsten optreden. Voor Perishables – goed voor 70% van alle gevlogen vracht – geldt een ander verhaal. Hier kunnen de reistijden naar de klant, namelijk FloraHolland Aalsmeer, exact bepaald worden, waardoor er een objectieve vergelijking van de reistijden kan worden gedaan.

In dit onderzoek is een indicatieve inschatting gemaakt van de reistijdwinsten voor passagiers en transportkostenvoordelen van vracht als gevolg van het volledig gebruik van de start- en landingsbaan.

5.3 Beschrijving nul- en projectvariant

Om de economische effecten (werkgelegenheid en reistijdwinsten) te kunnen bepalen, is het van belang om een nulvariant uit te werken. Dit is de situatie wanneer het luchthavenbesluit niet gewijzigd wordt en de start- en landingsbaan dus niet volledig gebruikt mag worden. De nulvariant wordt afgezet tegen de projectvariant. In dit geval volledig gebruik van de start- en landingsbaan.

In de **nulvariant** groeit het aantal passagiers ook tot 700.000. Hiervoor is een volledig baangebruik niet relevant. Voor vracht is een volledig baangebruik essentieel. Voor carriers is dit een belangrijke randvoorwaarde om MAA in hun dienstregeling op te nemen. Het zal al een hele klus zijn om de huidige volumes te behouden, laat staan te groeien. In de nulvariant wordt er dus van uitgegaan dat de vracht op MAA constant blijft (80.000 ton per jaar, waarvan 20.000 ton getrukt). De groei van de luchtvracht die op MAA beoogd is (170.000 ton) wordt in de nulvariant naar rato van de huidige volumes, afgehandeld door de concurrerende luchthavens.

De **projectvariant** betreft het volledige gebruik van de start- en landingsbaan en gaat uit van de doelstellingen van het 10-jarenplan. Dit betekent het volledig kunnen benutten van de reeds aanwezige baanlengte van 2.750 meter voor startende wide-body code E/F vrachtvliegtuigen (zoals B747-400 B747-800, B777 en A330 freighter). Dit is van cruciaal belang om aantrekkelijker te worden voor luchtvrachtmaatschappijen; een langere startbaan geeft de mogelijkheid om meer vracht/brandstof mee te nemen c.q. een langere non-stop vliegafstand te behalen. Het volledig kunnen benutten van de baanlengte betekent dat de luchthaven haar doelstellingen ten aanzien van luchtvracht- en passagiers kan realiseren.

Het wel of niet volledig gebruikmaken van de start- en landingsbaan heeft gevolgen voor de af te handelen volumes vracht. In de onderstaande tabel worden de kenmerken van de nulvariant en projectvariant naast elkaar weergegeven.

Tabel 5.5 Nulvariant en projectvariant ontwikkeling MAA (in 2024)

	Huidig	Nulvariant	Projectvariant	Vershil
Gebruik start- en landingsbaan	2.500	2.500 meter	2.750 meter	
Passagiers (in 2024)	240.000	700.000	700.000	0
Vracht (in tonnen)	74.000	80.000	250.000	170.000
- gevlogen	44.400	60.000	200.000	140.000
- getrukt	29.600	20.000	50.000	30.000
Workload Unit (WLU)	980.000	1.500.000	3.200.000	1.700.000

De volumes, uitgedrukt in Workload Unit, bedragen in de nulvariant en projectvariant respectievelijk 1.500.000 en 3.200.000. In de huidige situatie is het aantal WLU 980.000.

De projecteffecten worden doorerekend conform de ontwikkeling van het 10-jarenplan (2014-2024).

5.4 Werkgelegenheidseffecten

In de onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de totale werkgelegenheidseffecten. Hierin is de nulvariant afgezet tegen de projectvariant.

Tabel 5.6 Werkgelegenheidseffecten nulvariant en projectvariant na realiseren 10-jarenplan

	Nulvariant	Projectvariant	Netto-effect
Directe effecten	450-1.050	960-2.240	510-1.190
Indirect achterwaartse effecten	90-525	190-1.120	100-595
Totaal	540-1.575	1.150-3.360	610-1.785

Het verschil tussen de nulvariant en de projectvariant geeft het projecteffect weer. Dit betekent dat als gevolg van het aanpassen van het luchthavenbesluit én het realiseren van de vervoersdoelstellingen er een **extra werkgelegenheid tussen de 610 en 1.785 banen wordt gecreëerd**.

5.5 Transportkostenvoordelen vracht

Zoals in paragraaf 5.3 beschreven worden er geen reistijdwinsten voor passagiers verwacht door verruiming van het baangebruik. Dit is immers niet noodzakelijk voor groei en zou er ook geweest zijn zonder baanverruiming. De groei van het aantal passagiers heeft andere oorzaken.

Voor vracht geldt een ander verhaal. Het volledig gebruik van de baanlengte is randvoorwaardelijk voor de groei van de luchtvracht op Maastricht Aachen Airport. Gebeurt dit niet dan blijven de luchtvrachtvolumes steken op 80.000 ton per jaar.

De kostenvoordelen kunnen opgesplitst worden in:

- Transportkostenvoordelen als gevolg van efficiëntere afhandeling op de luchthaven.
- Reistijdverlies voor Perishables door langere reistijden.

Transportkostenvoordelen

De concurrentiepositie van MAA ten aanzien van vracht wordt versterkt door volledig baangebruik. Deze betere concurrentiepositie uit zich in kostenvoordelen voor carriers. Deze voordelen zijn vooral gelegen in lagere afhandelingskosten op de luchthaven. De kosten van vervoer door de lucht liggen tussen de €1,50 en €2,00 per kilogram (BCI, 2015). Het gros van deze kosten, ongeveer 75% worden in de lucht gemaakt. De overige hebben betrekking op de kosten die op de grond (afhandeling, fees, etc.) gemaakt worden (€0,37 – €0,50 per kilogram).

Door de baanverlenging neemt het aandeel gevlogen vracht toe tot 200.000 ton in 2024; een groei van de gevlogen vracht met 140.000 ton ten opzichte van 2014. Uitgaande van vergelijkbare kosten in de lucht zit het kostenvoordeel van MAA ten opzichte van de andere luchthavens dus in een efficiëntere en goedkopere afhandeling. We gaan er van uit dat er een efficiencywinst van 5% op de grondkosten gemaakt kan worden¹². Verder zijn bij het bepalen van de transportkostenvoordelen de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Voor de berekening van de netto contante waarde (NCW) is een discontovoet van 4,5% gehanteerd en is uitgegaan van prijspeil 2016 en een looptijd van 100 jaar.
- Jaarlijkse stijging van de kostenvoordelen met 1,68% per jaar.
- De rule-of-half toegepast voor de transportkostenvoordelen van extra vrachtvolume, omdat niet met zekerheid gezegd kan worden of de keuze van de luchthaven het gevolg van het volledig gebruik van de baanlengte is.

Bij het realiseren van de doelstellingen leidt dit tot een nominaal effect van €1,5 mln. per jaar. Dit resulteert in een **transportkostenvoordeel tussen de €43,1 en 57,5 mln. in contante waarde.**

¹² Kupfer (2012) geeft aan dat de kosten op een luchthaven met nachtsluiting 8,9% goedkoper moeten zijn dan luchthavens zonder deze restrictie. De inschatting van 5% is dus een conservatieve schatting.

Reistijdverliezen

Naast het transportkostenvoordeel leidt de keuze voor MAA tot een toename van de reistijd voor perishables. 70% (98.000 ton in 2024) van de luchtvracht betreft perishables (sierteelt) en heeft de veiling in Aalsmeer als eindbestemming. We gaan er vanuit dat dit aandeel de komende jaren niet verandert. Bij volledig baangebruik worden de perishables, nadat deze op MAA afgehandeld zijn, vervoerd naar Aalsmeer. Mocht het volledig baangebruik niet doorgaan, dan worden deze goederen naar rato van de huidige luchtvrachtvolumes via de andere luchthavens naar Aalsmeer vervoerd. De vraag is overigens of deze verhouding zo blijft. De laatste jaren hebben de Belgische luchthavens in marktaandeel gewonnen ten opzichte van Schiphol.

Een vergelijking tussen de twee situaties leidt tot een toename van de reistijden (zie onderstaande tabel) van 12.196 uur bij het realiseren van de vrachtdoelstelling in 2024.

Tabel 5.7 Reistijden vervoer perishables richting Aalsmeer (in 2024)

	Aandeel	Volume over de weg in 2024 (tonnen)	# trucks*	Reistijd naar Aalsmeer (uur)	Totale reistijd
Projectvariant					
Maastricht	100%	98.000	8.711	2,5	21.778
Nulvariant					
Maastricht	5%	4.900	436	2,5	1.089
Luik	10%	9.800	871	3,1	2.722
Brussel	10%	9.800	871	2,6	2.287
Frankfurt	5%	4.900	436	5,4	2.341
Schiphol	70%	68.600	6.098	0,2	1.143
					9.582

* Capaciteit van 15 ton per truck en een beladingsgraad van 75%

Een uur reistijdwinst of -verlies voor vrachtwagens wordt gewaardeerd met € 40,50 (prijsspeil 2010). Dit betekent – bij een toename van de reistijd van 12.196 uur – tot een negatieve reistijdbaai van €624.000 in 2024. In termen van contante waarde leidt dit effect tot een **negatieve reistijdbaai van €17,9 mln.**

Tekstbox: Van reistijdverlies naar reistijdwinst?

Het omgekeerde kan ook het geval zijn. De reistijdverliezen die nu gemaakt worden, kunnen in de toekomst reistijdwinsten worden. De verwachting is dat perishables stromen steeds vaker via aanlandpunten, zoals Maastricht, naar het achterland gedistribueerd worden. De veiling in Aalsmeer wordt overgeslagen. Dit betekent ook dat de reistijdverliezen zoals hiervoor beschreven in de loop van de tijd verdwijnen. Door het gebruik van aanlandpunten verandert de logistieke keten. Waar nu nog 70% van de perishables stromen naar Aalsmeer gaat, wordt dit in de toekomst door het gebruik van aanlandpunten mogelijk 50% of 30%. De reistijden die nu naar Schiphol worden gemaakt, worden door andere organisatie van distributie worden in de toekomst vermeden. Immers reistijden vanaf Aalsmeer naar het achterland worden door het gebruik van aanlandpunten niet meer gemaakt. Dit kan mogelijk tot reistijdwinsten leiden.

In het geval van general cargo (30%) beschouwen we de reistijdwinsten/-verliezen m.b.t. het natransport als marginaal. Van deze lading is namelijk onbekend wat de exacte bestemming is. De klanten zijn gelegen binnen een straal van 1.000 kilometer van de luchthaven. Dit is de catchment area van luchtvracht. De catchment area van de concurrerende luchthavens van MAA is ongeveer gelijk. We gaan er daarom vanuit dat de eindbestemmingen van de gevlogene vracht evenwichtig verdeeld zijn over de luchthavens en er voor general cargo geen reistijdwinsten optreden.

Het volledig gebruik van de baanlengte leidt tot een verbeterde concurrentiepositie van de luchthaven, waardoor luchtvracht efficiënter kan worden afgehandeld en er transportkostenvoordelen ontstaan. Daar tegenover staan reistijdverliezen van transport van de sier-teeltproducten. In de onderstaande tabel zijn de effecten nog eens samengevat.

Tabel 5.8 Overzicht transportkostenvoordelen luchtvracht

Transportkostenvoordelen	€ 43,1 – € 57,5 mln.
Reistijdverliezen perishables	€-17,9 mln.
Netto effect	€ 25,2 – € 39,5 mln.

Zoals uit tabel 5.9 blijkt, dekken de transportkostenvoordelen de reistijdverliezen, waardoor transport via MAA nog altijd aantrekkelijk is; het **totale kostenvoordeel** in termen van NCW ligt tussen **€25,2 en €39,5 mln.**

5.6 Conclusie

Het volledige gebruik van de start- en landingsbaan op MAA leidt tot een toename van de werkgelegenheid en transportkostenvoordelen voor vracht. Onderstaande tabel vat de effecten samen.

Tabel 5.9 Overzicht werkgelegenheidseffecten en transportkostenvoordelen vracht

Projecteffect	
Werkgelegenheid	
Direct	600-1.400
Indirect	120-700
	720-2.100
Transportkosten	
Transportkostenvoordelen luchtvracht	€ 25,2 - € 39,5 mln.

Hoofdstuk 6 **Conclusies**

Luchthavenbesluit: baangebruik naar 2.750 meter

- Op grond van gewijzigde wetgeving (Wet Luchtvaart) dient voor Maastricht Aachen Airport een Luchthavenbesluit te worden vastgesteld, welke de huidige vergunning (voorheen Aanwijzingsbesluit) zal vervangen.
- MAA is voornemens met het Luchthavenbesluit een wijziging ten opzichte van de huidige situatie en vergunning aan te vragen: dit betreft het gebruik van de reeds aanwezige startbaanlengte van 2.750 meter, waardoor zogenoemde wide-body vrachtvliegtuigen (code E/F) beter geaccommodeerd kunnen worden. Dit is van cruciaal belang om aantrekkelijker te worden voor luchtvrachtmaatschappijen; een langere startbaan geeft de mogelijkheid om meer vracht/brandstof mee te nemen c.q. een langere non-stop vliegafstand te behalen. Uitgangspunt voor MAA is dat deze wijziging in geen geval mag leiden tot overschrijding van de huidige maximaal vergunde contouren voor geluid en externe veiligheid.

Doelstellingen 10-jarenplan

- Een baan van 2.750 meter is belangrijk om de doelstellingen uit het 10-jarenplan van Maastricht Aachen Airport te realiseren. MAA heeft ambitieuze doelstellingen geformuleerd. In 2024:
 - een volume bereiken van ca. 700.000 (EU-cap) one-way passagiers;
 - heeft de luchthaven een luchtvrachtvolume van 250.000 ton, waarvan 20% (50.000 ton) via road feeder services van en naar andere luchthavens.

Het realiseren van deze doelstellingen is een grote uitdaging. Het betreft volumes die de luchthaven in het verleden nog niet gerealiseerd heeft. Desondanks liggen er voldoende mogelijkheden om de doelstellingen te realiseren:

- De **toekomst** van de luchthaven is – sindsdien de provincie Limburg eigenaar is en ook zal blijven - **duurzaam** geborgd. De exploitatie van de luchthaven is via een concessie uitgegeven aan een private partij. De onzekerheid over de toekomst van de afgelopen jaren is hiermee voorbij.
- Maastricht Aachen Airport is **centraal gelegen in Europa**. De catchment area van MAA is in termen van inwoners erg groot. In een straal van 1 uur rijden zijn ruim 10 mln. mensen woonachtig. De potentie is dus groot, maar ook het aanbod van lucht-

havens, waardoor er sprake is van een overlap van de catchment areas van diverse luchthavens (Luik, Weeze, Eindhoven, Keulen/Bonn, etc.).

- De luchthaven is **direct gelegen aan belangrijke (logistieke) assen**. De luchthaven is direct gelegen aan de A2 (die Amsterdam met Nice verbindt) en slechts 5 km van de A76 (Brussel-Keulen-Düsseldorf) is MAA zowel aan een Noord-Zuid as als aan een West-Oost as gelegen. Verder is de luchthaven gelegen in een belangrijke logistieke regio en is de afstand tot distributie centra van diverse grote high-tech, pharma en medtech bedrijven beperkt.
- Verder wordt de **afhandeling** van luchtvracht van de luchthaven zeer geprezen (snelheid, kwaliteit, flexibiliteit, costbase, alle vergunningen, complete service-package, douane faciliteiten 24/7). Goederen die op MAA aankomen kunnen hierdoor snel richting de klant.

Positieve ontwikkelingen voor groei

De laatste jaren hebben er positieve ontwikkelingen plaatsgevonden op MAA die ertoe bijdragen dat MAA de groeiambities kan realiseren.

- In de eerste plaats heeft de luchthaven sinds 1 juli een nieuwe exploitant, TCGI. Er is een concessie afgesloten voor een periode van 10 jaar. De commitment van een dergelijk grote partij geeft aan dat de luchthaven potentie heeft om winstgevend te draaien. TCGI onderschrijft de ambitie uit het 10-jarenplan. Gezien hun netwerk (en ervaringen in de luchtvaartsector) is het reëel te verwachten dat zij ook vervoersstromen (passagiers en vracht) aan kunnen trekken. Hiermee wordt een belangrijke stap gezet in het realiseren van de doelstellingen uit het 10-jarenplan van de luchthaven (zie hierna).
- Daarnaast heeft Provinciale Staten op 17 juni 2016 besloten dat Maastricht Aachen Airport voortaan tot de basisinfrastructuur behoort. De kosten voor de zogeheten niet economische diensten van algemeen belang (nedab) voor MAA worden daardoor structureel door de provincie betaald (jaarlijks 3,0 mln.). Hiermee lijkt de toekomst van MAA gegarandeerd.
- Verder heeft de provincie Limburg bij de overname van MAA tientallen miljoenen beschikbaar gesteld voor de komende 10 jaar om te kunnen investeren in voorzieningen en het routenetwerk. Daarnaast dragen vier omliggende Limburgse gemeentes 6 miljoen euro bij.
- Tevens wordt er geïnvesteerd in de faciliteiten op MAA. De nieuwe cargoloods (TAPA gecertificeerd) is per januari 2016 in gebruik en er zijn plannen in ontwikkeling voor de bouw van nog een cargoterminal. Ook is besloten dat de passagiersterminal in 2017 wordt gemoderniseerd. Daarnaast loopt daarnaast een onderzoek naar de mogelijkheden voor het vestigen van een laboratorium op Maastricht Aachen Airport om de verplichte keuring van bepaalde importgoederen aldaar onder te brengen.
- Tot slot wordt er binnenkort een nieuw contract afgesloten met de leverancier van brandstof. Dit versterkt de concurrentiepositie van MAA.

Onderbouwing passagier doelstellingen

- De doelstelling om in 2024 700.000 passagiers af te handelen is mogelijk, maar vergt veel inspanningen van de luchthaven, met name wat betreft het aantrekken (en behouden) van carriers. In een regio met veel concurrerende luchthavens is dit een uitdaging.
- Maar de potentie is er. In 2009 heeft SEO (BCI/AAE, 2009) berekend dat een aantal passagiersbewegingen van **1,6 tot 2 miljoen voor MAA in 2020 haalbaar is**. De omvang van het achterland is zodanig dat van dergelijke aantallen gesproken kon worden. Enkele jaren geleden is al eens sprake geweest van een sterke groei van het aantal passagiers.
- Uit de studie van InterVistas blijkt eveneens dat er in de regio voldoende potentie ligt om 700.000 passagiers af te handelen. Zij hebben berekend dat er in de regio (catchment area van 1 uur) een **passagiersvraag is van 10 miljoen** per jaar, waarvan 1,1 miljoen in de primaire catchment area van Maastricht Aachen Airport. In theorie is er dus voldoende vraag.
- Berlijn, München, Londen, Istanbul en Palma de Mallorca worden als **kansrijke bestemmingen** bestempeld. Vooral München en Istanbul zijn substantiële markten, omdat zij een directe lokale vraag hebben en interessant zijn om als internationale gateway te fungeren voor passagiers van Maastricht Aachen Airport.
- Gezien de potentie in de regio en de 'onderbediende verbindingen' (volgens InterVistas), kan MAA met een juiste mix van carriers (LCC, regional carriers en een flag carrier) een passagiersvolume van 700.000 passagiers (one way) realiseren. Echter gezien de concurrentie met andere luchthavens in de regio, vergt dit een grote inspanning van de luchthaven om deze maatschappijen aan te trekken en te behouden.

Onderbouwing luchtvracht doelstellingen

- Ook het realiseren van 250.000 ton vracht in 2024, waarvan 50.000 ton getrukt, vergt grote inspanningen van de luchthaven, maar is niet onhaalbaar. Een volledig gebruik van de baanlengte is hierbij een essentiële randvoorwaarde. De gesprekken in 'het veld' (bedrijven en wetenschap), alsmede recente ontwikkelingen (gesprekken met potentiële gebruikers van de luchthaven), bevestigen dit.
- De onderbouwing van de luchtvrachtdoelstelling is via een aantal invalshoeken benaderd:
 - De **luchtvrachtmarkt blijft wereldwijd groeien**. Op wereldwijde schaal wordt er groei verwacht tussen de 4-5%. Voor het Europese continent wordt een lagere groei voorspeld (3-4%). Gezien ontwikkelingen op MAA op dit moment (o.a. de ingebruikname van de nieuwe vrachtterminal) lijkt het plausibel dat de luchthaven hier ook van profiteert.

- Het marktaandeel van bellyvracht zal wereldwijd groeien ten opzichte van dedicated freighters. De **verschuiving van full freight naar belly** is echter afhankelijk van volumes en routes. Door de onbalans tussen vracht- en passagiersmarkten blijft er behoefte bestaan aan vervoer per full freighter. Belangrijke luchtvrachtbestemmingen met een relatief kleine passagiersmarkt kunnen alleen door full freighters worden bediend. Dit biedt kansen voor een regionale luchthaven als MAA dat zich op het gebied van vracht volledig focust op full freighters.
- Ook de **ramingen van het CPB/PBL** gaan uit van een groei van de luchtvracht in Nederland. Er wordt voor Schiphol een grote groei in luchtvracht verwacht als gevolg van de sterke toename van internationale handelsstromen. Gezien de maatschappelijke discussies is het echter de vraag of Schiphol al deze vraag kan accommoderen. Het is aannemelijk dat ook MAA sterk in vrachtvolume zal groeien als ze maar een klein deel van de in de WLO scenario's voorspelde groei in luchtvracht weet aan te trekken. De luchthaven kan een strategische positie innemen in de Nederlandse luchtvrachtpropositie. MAA is immers de enige andere luchthaven naast Schiphol die luchtvracht afhandelt. Maastricht kan daardoor als overloopluchthaven dienen voor vracht van Schiphol, waardoor vermeden kan worden dat luchtvracht naar het buitenland verdwijnt. Dit draagt bij aan de internationale concurrentiepositie van Nederland.
- De **kansen voor de luchtvracht in Nederland liggen vooral in de segmenten** farmaceutica, automotieve en kapitaalgoederen en machine onderdelen. Voor een deel zijn dit ook de sectoren waar MAA zich op richt en die ook sterk vertegenwoordigd zijn in Zuidoost Nederland. Ook perishables is een kansrijk segment. De veiling in Aalsmeer wordt steeds vaker overgeslagen; distributie naar het achterland gaat steeds meer via aanlandpunten. Hier liggen kansen voor MAA.
- De ingebruikname van de volledige baan (2.750m) biedt ook kansen voor **intercontinentale verbindingen** en is vooral voor de sectoren hightech, perishables en pharma interessant.
- MAA is **gelegen in een sterk op logistiek gerichte regio**. Veel verladers hebben een DC in Zuidoost Nederland (perishables, pharma, electronics en spare parts). Dit biedt kansen om potentiële luchtvrachtstromen (ook getruckte) aan te trekken (zowel import uit Azië en Afrika als export naar bijvoorbeeld VS).
- Maastricht Aachen Airport is een regionale luchthaven gericht op vracht. De **luchthavenkeuze van carriers** is afhankelijk van een aantal factoren, waarvan kosten uiteraard leidend zijn. Daarnaast is nachtopening belangrijk. Hoewel MAA hier niet aan voldoet, beschikt zij wel over andere belangrijke factoren, zoals een kwalitatieve en snelle afhandeling.
- Het volledig gebruik van de startbaan (2.750m) maakt MAA **aantrekkelijker voor verschillende freightcarriers** (*carpet sellers, basic cargo operators en strong regionals*), waardoor grotere vrachtvolumes op den duur mogelijk zijn. De uitgangssituatie voor het realiseren van de vrachtdoelstelling lijkt goed. Doordat de provincie Limburg eigenaar is geworden, is de toekomst duurzaam geborgd. Verder investeert de luchthaven fors in cargofaciliteiten, zoals bijvoorbeeld in platformposities en een tweede cargoterminal. Bovendien loopt het huidige ongunstige fuelcontract af, waardoor mogelijk scherpere prijzen aangeboden kunnen worden en MAA sterker op prijs kan concurreren.

- De nationale overheid steunt daarnaast de groei van MAA in het luchtvrachtsegment en voert daarvoor op luchtvaartpolitiek gebied een “open skies” beleid voor de luchthaven.

Economische effecten

- Het volledig benutten van de baanlengte op MAA is noodzakelijk om de groeiambities tot 2024 te realiseren. Dit geldt met name voor vracht.
- Het realiseren leidt tot een toename van de directe en indirecte werkgelegenheid. De huidige directe en indirecte werkgelegenheid bedraagt op dit moment 1.025 fte. Groei van het aantal passagiers en vracht leidt tot een toename van de werkgelegenheid met 510-1.190 directe banen. Indirect leidt dit nog eens tot 100-595 extra banen. In totaal gaat het dus om een **werkgelegenheidsimpuls van 610-1.785 banen (fte) als de baanlengte volledig benut kan worden.**
- Naast werkgelegenheidseffecten ontstaan er ook transportkostenvoordelen voor luchtvracht. De concurrentiepositie van MAA ten aanzien van vracht wordt versterkt door volledig baangebruik. Deze betere concurrentiepositie uit zich in kostenvoordelen voor carriers. Deze voordelen zijn vooral gelegen in lagere afhandelingskosten op de luchthaven. Kortom, via MAA kunnen efficiency-voordelen ontstaan. Dit voordeel bedraagt €43,1-€57,5 mln. in contante waarde. Hier staat tegenover dat de reisafstand ten opzichte van concurrerende luchthavens per saldo stijgt. Dit negatieve effect bedraagt €17,9 mln. in contante waarde. Desondanks ontstaat er een netto effect van €25,2-€39,5 mln.

Tot slot

De wijziging van het luchthavenbesluit, wat een volledig baangebruik (2.750 meter) mogelijk maakt, is een belangrijke voorwaarde om de groeiambities uit het 10-jaren plan te realiseren. Dit geldt vooral voor de luchtvrachtambitie. Geen volledig baangebruik maakt groei niet mogelijk. Gesprekken met carriers geven dit aan. Bij een volledig gebruik van de baanlengte kunnen de groeiambities – met veel inspanningen – worden gerealiseerd.

Het realiseren van deze groeiambities leidt ook tot economische effecten. In de eerste plaats in termen van werkgelegenheid: 510-1.190 directe en 100-595 indirecte banen. In de tweede plaats ook in transportkostenvoordelen voor luchtvracht.

Gebruikte literatuur

Airbus (2015), Air Cargo Trends – A long term view through the Airbus 20 years forecast

BCI/SEO (2009), Nut en noodzaak vervoersmix MAA

BCI (2011), Limburg tussen de luchthavens, in opdracht van Kamer van Koophandel Limburg

BCI & Clive (2015), Hoogte van (lucht)havenaanloop- en doorvoerkosten (waaronder tarieven voor inspectie en toezicht) in Noordwest-Europese zee- en luchthavens. Ministerie van Infrastructuur & Milieu.

Boeckler Stiftung (2015), Arbeitsplatz Flughafen Hamburg. Eine Analyse von Beschäftigung, Entlohnung und Arbeitsbedingungen am Hamburger Flughafen.

Dewulf, W. (2012), The Strategy of Air Cargo Operators; About Carpet Sellers and Cargo Stars. Universiteit Antwerpen, proefschrift

Ecorys (2014), MKBA Groningen Airport Eelde. Provincie Drenthe, 2014

Ecorys (2015), Maatschappelijke kosten-batenanalyse ontwikkeling otterdam The Hague Airport. Rotterdam Airport BCV, 2015

E'til (2014), Het economisch en maatschappelijk belang van Maastricht Aachen Airport

IATA (2015), Airline Industry Forecast 2014-2018

InterVistas Consulting (2015a), MST Leakage Report (Final), Maastricht Aachen Airport

InterVistas (2015b), Economic Impact of European Airports, A Critical Catalyst to Economic Growth. ACI Europe, 2015

InterVistas (2016), Economic Impact Luxembourg Airport/

Kupfer, F. (2012), The Airport Choice for Scheduled Freighter Operations in Europe. Universiteit Antwerpen, proefschrift

Maastricht Aachen Airport (2015), 10 jarenplan

N.V. Holding Businesspark Luchthaven Maastricht (2014), ONDERNEMINGSPLAN 2014/'15 - 2018/'19

Seabury (2015), Assessment of lucrative corridors and impact of belly & freighter interplay

SEO (2010), Werkgelegenheidsmonitor Lelystad Airport. Gemeente Lelystad, 2010

Stratagem (2012), Werkgelegenheidseffecten Eindhoven Airport.

Stratagem (2014), Update werkgelegenheidseffecten Ontwikkeling Lelystad Airport

Gebruikte websites:

Website CBS, CBS Statline

Website CESW

Website Statistics Belgium

Website Airport Lorraine

Website Airport Weeze

Website Bremen Airport

Website Brussels Airport

Website Charleroi Airport

Website Dortmund Airport

Website Düsseldorf Airport

Website Frankfurt-Hahn Airport

Website Hamburg Airport

Website Hannover Airport

Website Köln Bonn Airport

Website Leeds-Bradford Airport

Website Liege Airport

Website North Somerset Council

Website Norwich Airport

Website Paderborn Airport

Website Schiphol

Strategie om deze ambities waar te maken***“Klant van de Klant”***

De keuze van een luchtvaartmaatschappij om op een luchthaven te vliegen is puur gebaseerd op de potentie van die luchthaven; het marketingplan van TCGI is dan ook volledig gebaseerd op het aantrekkelijker maken van MAA voor vracht- en passagiers luchtvaartmaatschappijen. Dit “Klant van de Klant” concept, kan simpelweg als volgt geformuleerd worden:

Vracht

Op het gebied van vracht zijn luchtvaartmaatschappijen afhankelijk van de min of meer constante capaciteit (load-factor) die zij op de heen en terugweg kunnen realiseren. Dit is dan ook de reden waarom grote expediteurs dermate sterk de keuzes van luchtvaartmaatschappijen kunnen beïnvloeden om op een door die expediteur gewenste luchthaven te vliegen. Een recent voorbeeld hiervan is Ethiopian Airlines op MAA: eind 2015 besloot Ethiopian Airlines zijn vluchten van Brussel naar Maastricht te verplaatsen. Binnen enkele maanden waren de vluchten echter weer terug in Brussel, met als reden het samenwerkingsverband tussen Ethiopian Airlines en DHL. DHL heeft een “Block Space Agreement” met Ethiopian Airlines, wat betekent dat ze een vaste hoeveelheid capaciteit inkopen en garanderen op de ET-vluchten. Dit geeft de luchtvaartmaatschappij meer zekerheid om winstgevend te opereren. Onder druk van DHL en de Belgische overheid heeft Ethiopian Airlines, ondanks hun slechte ervaring met de afhandeling op Brussel en een succesvolle afhandeling in Maastricht, besloten toch weer terug te keren naar Brussel airport.

De doelstelling van TCGI is om minstens één grote expediteur naar MAA te trekken en zo een regionale hub te creëren. De samenwerking van een privaat/publieke luchthaven met een expediteur die genoeg vracht weet binnen te halen zal veel meer kansen met zich meebrengen. Daarnaast zullen de overige entiteiten onder de TCGI groep hun krachten bundelen en capaciteiten (garanties) inkopen bij potentiële luchtvaartmaatschappijen om hen op MAA te kunnen laten opereren. Gesprekken met meerdere luchtvaartmaatschappijen lopen en er wordt positief gekeken naar de voorstellen.

Passagiers

Net als bij de vracht is het belangrijk dat sommige passagiersluchtvaartmaatschappijen de garantie krijgen dat er genoeg stoelen verkocht zullen worden om een keuze om op MAA te vliegen te rechtvaardigen. Om die maatschappijen hierin te ondersteunen kunnen wij garanties geven middels de inkoop van een x-aantal stoelen om zo het risico van de airline te verlagen. Door het marketing budget (Route Development Fund) direct voor een airline aan te wenden garandeert MAA de komst van nieuwe maatschappijen.

Gesprekken met internationale en (nieuwe) regionale maatschappijen lopen. Het is van groot belang om een flagcarrier binnen te halen die een wereldwijde bereikbaarheid (connectie met een grote passagiers hub) genereert. Een regionale carrier met een home-base op MAA is belangrijk om de connectivity met belangrijke Europese centra voor met name de zakelijke reiziger te verbeteren. Daarnaast blijven low-cost- en charter maatschappijen van belang om de inwoners in de regio betaalbare (leisure) reizen aan te kunnen bieden.

Mobility Center of Excellence

Door van MAA een "Mobility Center of Excellence" te maken, zal het 's werelds eerste "Full Chain Supplier" in de luchtvaart worden die "Klant van de Klant" wordt. Vandaag de dag zijn luchtvaartmaatschappijen verantwoordelijk voor het vinden van partijen om hun logistieke keten compleet te maken. Hierbij moet gedacht worden aan onder andere afhandeling, douane inklaring en een goed trucking netwerk.

MAA maakt al een verschil in de markt door als luchthaven zijn eigen afhandelingsdiensten aan te bieden. TCGI wilt hierin een stap verder gaan door ook de overige diensten die de luchtvaartmaatschappij nodig heeft om zijn supply chain compleet te maken aan te bieden onder één dak bij MAA. Hierbij zal samengewerkt worden met de toeleveranciers in de omgeving om ook de werkgelegenheid rondom de luchthaven te beschermen en te ontwikkelen. Door een volledige productportfolio aan te bieden hebben luchtvaartmaatschappijen in principe dan geen additionele zakenpartners meer nodig.

Vandaag de dag zijn luchthavens een ontmoetingsplaats voor zakenreizigers, waar besluitvormers elkaar ontmoeten en zaken doen. MAA zal faciliteiten voor zakenreizigers gaan aanbieden om aantrekkelijker te worden als ontmoetingsplaats. Naast het verbeteren van de connectivity zal beschikbaarheid van dergelijke faciliteiten de commerciële aantrekkelijkheid van de luchthaven vergroten. Ook omdat MAA geografisch ideaal is gelegen en ook Duitsland, België en Luxemburg snel bereikbaar zijn. Voorbeelden van dergelijke voorzieningen zijn vergaderruimtes op de luchthaven, de juiste hotelaccommodatie en een moderne foodcourt.

Profijt leveranciers

Leveranciers, zoals trucking- en express bedrijven, profiteren op meerdere fronten van deze ontwikkelingen. Allereerst behouden zij één communicatielijn met de luchthaven die vervolgens de communicatie met alle luchtvaartmaatschappijen overneemt. Ook hoeven zij geen actieve acquisitie werkzaamheden meer uit te voeren, wat resulteert in lagere bedrijfskosten. Door Klant van de Klant te zijn wordt MAA een aantrekkelijke luchthaven voor airlines én toeleveranciers. Deze trend zal resulteren in grotere afgehandelde vrachtvolumes en een grotere bedrijvigheid.

MAA dé oplossing binnen de supply-chain.

MAA neemt de volledige controle van de supply-chain op zich en biedt aan beide kanten van de tafel, luchtvaartmaatschappijen en forwarders/toeleveranciers, extra voordelen om MAA aantrekkelijk te maken. Niet alleen kennen alle partijen maar één communicatielij, MAA is ook beter in staat om de afhandeling dermate te beheren dat deze naadloos aansluit op de wensen van haar partners.

De uitgangspunten van dit 5 jarenplan zijn:

- In de cargomarkt:
 - Verbindt de logistieke keten “shipping - forwarding - airline - trucking” en wordt Klant van de Klant
 - Vergroot en moderniseer de afhandelingscapaciteit
 - Focus, naast general cargo, op de niches perishables, automotive en high-tech
 - Faciliteer/acquireer een reguliere Far East verbinding voor (high-tech import)
 - Continueer daarvoor de groei van export volumes

- In de passagiersmarkt:
 - Faciliteer de groei van low cost/national/charter carriers op MAA
 - Faciliteer een regionale carrier met thuisbasis MST voor de zakelijke markt/hub-connectivity
 - Maximaliseer daarbij de non-aeronautical omzet (parkeren, retail)
 - Faciliteer een Fixed Based Operator voor groei zakelijk en leisure General Aviation
 - Realiseer een “look & feel” upgrade van de passagiersterminal (exterieur én interieur) samen met de bouw van een nieuw hotel

- Algemeen:
 - Versterk de marketing- en het acquisitievermogen van de onderneming, o.a. door de aanwending van een Route Development Fund en daar waar noodzakelijk te participeren in het risico van de luchtvaartmaatschappij

Bijlage 2b

Notitie Bedrijfseconomische
haalbaarheid

Bedrijfseconomische haalbaarheid

De provincie en exploitant gaan uit van de bedrijfseconomische haalbaarheid van het voorgenomen gebruik. Daarbij is onder meer van belang de totale provinciale bijdrage van circa € 60 miljoen.

1. Publieke middelen

Hieronder wordt de totale provinciale bijdrage toegelicht:

Naam	Beschikbaar	Vastgelegd	Uitbetaald (1-7-2014 t/m 30-6-2016)	Restant uit te betalen	Reservering t.b.v. concessie periode	Nog niet vastgelegd middels beschikking	PS-besluit
Bestemmingsreserve NEDAB	€ 30.000.000	€ 8.386.776	€ 8.386.776	€ 0	€ 20.000.000	€ 1.613.224	16-05-2014
Bijdrage MAA BV achterstallig onderhoud en investeringen	€ 15.535.000	€ 15.482.585	€ 5.987.099	€ 9.495.486	€ -	€ 52.415	16-05-2014
Revolverende uitbreidings- investeringen luchthaven MAA	€ 15.000.000	€ 9.555.000	€ 8.155.000	€ 1.400.000	€ -	€ 5.445.000	16-05-2014 09-10-2015

1.1 Bestemmingsreserve NEDAB

Ongeveer de helft van deze middelen zijn bestemd als dekking voor de kosten die gemoeid zijn met de uitvoering van de niet-economische diensten van algemeen belang (NEDAB; activiteiten op het gebied van luchtverkeersleiding (onderhoud van het ILS e.d.), politietaken, luchthavenbeveiliging waaronder security, brandbeveiliging en de investering met betrekking tot de infrastructuur en de uitrusting die nodig is om deze activiteiten te verrichten) tot 1 juli 2024. Hierbij is ook van belang dat de instandhouding van de luchthaven ook daarna is gegarandeerd met het besluit van de provincie Limburg om de luchthaven als provinciale basisinfrastructuur te beschouwen en de reservering van de daarvoor benodigde financiële middelen in de provinciale begroting. Daarmee is de financiering voor de niet-economische diensten van algemeen belang voor de lange termijn veilig gesteld. De provinciale bijdrage in deze kosten kwalificeert vanwege het niet-economische karakter van de activiteiten niet als staatssteun.

1.2 Bijdrage MAA BV achterstallig onderhoud en investeringen

Een deel van de genoemde € 15.535.000 betreft investeringen die betrekking hebben op infrastructuur en uitrusting die nodig is om de niet-economische diensten van algemeen belang te verrichten (crashtenders, securityscanners, oefenopstelling brandweer e.d.). Deze zouden strikt genomen dus ook onder categorie 1 opgenomen kunnen worden. Aangezien deze investeringen achterstallig zijn, is er voor gekozen deze in categorie 2 op te nemen. Aangezien deze investeringen verband houden met de uitvoering van de niet-economische diensten van algemeen belang, is er ten aanzien van de provinciale bijdrage in deze kosten geen sprake van staatssteun.

Aan MAA BV wordt tevens een vergoeding verstrekt voor gemaakte en niet-vergoede kosten voor de uitvoering van niet-economische diensten van algemeen belang in de periode dat de luchthaven in private handen was. Deze kosten bedragen aantoonbaar (middels accountantscontrole vastgesteld) een bedrag van € 9.924.086. Deze bijdrage is op 29 september 2015 toegekend aan MAA B.V. zijnde de onderneming die de betreffende activiteiten heeft uitgevoerd en ook de kosten daarvan heeft gedragen.

Deze onderneming dient niet verward te worden met de recent opgerichte onderneming MAA B.V. die door de private exploitant is opgericht om de exploitatie van de luchthaven in onder te brengen.

1.3 Revolverende uitbreidingsinvesteringen luchthaven MAA

Provinciale Staten hebben in hun besluit van 16 mei 2014 ingestemd met het reserveren van een bedrag van € 15.000.000 voor overige verwachte investeringen. Er is hier sprake van een intentioneel besluit waarbij financieel nog niets wordt besloten. Investeringsaanvragen worden in de toekomst beoordeeld op basis van overlegde marktconforme businesscases. Daar is inmiddels op twee momenten gebruik van gemaakt (besluit van Provinciale Staten van 9 oktober 2015). Enerzijds heeft de Provincie voor een bedrag € 7.555.000 de cargoterminal aangekocht van een private partij en vervolgens onder marktconforme condities verhuurd aan de luchthaven. De aankoop van deze cargoterminal door de Provincie komt voort uit het feit dat de Provincie er naar streeft de cruciale luchthaveninfrastructuur van MAA (waarvan de cargoterminal deel uitmaakt) in (semi)publieke handen te hebben c.q. krijgen. Anderzijds is een marktconforme lening aan de luchthaven verstrekt van € 2.000.000 ten behoeve van de luchtzijdige ontsluiting van die cargoterminal.

De voorgenomen investeringen houden direct verband met het kunnen faciliteren van de gestelde groeiambities voor vracht en passagiers. Zo is aan de oostzijde van de landingsbaan de in eerder stadium gerealiseerde vrachtterminal (fase 1) inmiddels zowel land- als luchtzijdig ontsloten, is er afhandelingsmaterieel in deze terminal geïnstalleerd en zijn twee platformposities gerealiseerd voor het kunnen ontvangen en afhandelen van vrachtvliegtuigen tot en met omvang code F (zoals B747-800). Er wordt toegewerkt naar de realisatie in 2018 van de 2de fase van deze nieuwe cargoterminal met nog eens twee platformposities en een moderne afhandelingsinfrastructuur. Daarmee wordt de luchthaven in staat gesteld om uiteindelijk 250.000 ton luchtvracht op jaarbasis op een efficiënte wijze te kunnen verwerken.

Hoewel de capaciteit van de huidige passagiersterminal in principe toereikend is om de volumeambitie te kunnen realiseren, is de planning om ook deze binnen afzienbare tijd te moderniseren om te kunnen blijven voldoen aan de verwachtingen van zowel de passagiers als de luchtvaartmaatschappijen.

2. Exploitatie door TCGI

De exploitant gaat uit van realisatie van het 10-jarenplan. De cijfers uit dit plan zijn getoetst door bureau Buck Consultants International; de prognoses voor de volumeontwikkeling van passagiers en vracht zijn weliswaar ambitieus maar worden haalbaar geacht.

De opbrengsten van de exploitatie zullen met name voortkomen uit:

- haven- en afhandelingsgelden voor passagiers- en vrachtluchten (passagiersgelden, landingsgelden, parkeergelden voor vliegtuigen en vergoedingen voor de fysieke afhandeling van deze vluchten);
- concessie inkomsten (uitgaven aan horeca, retail en andere dienstverlening op de luchthaven), specifiek voor passagiersvluchten;
- parkeergelden (uit de parkeervoorzieningen voor auto's van reizigers);
- directe opbrengsten uit general aviation (kleiner zakelijk en leisure verkeer en vluchten in het kader van vliegtuigonderhoud). Deze vervullen een relatief bescheiden rol in de exploitatie.

De kosten van de exploitatie zullen met name voortkomen uit:

- personeels- en bedrijfskosten aangaande de volledige exploitatie van de luchthaven;
- investerings- en onderhoudskosten en
- marketingkosten.

De exploitant verwacht, uitgaande van een ontwikkeling volgens het 10-jarenplan en met inbegrip van de vergoeding van de NEDAB kosten, omstreeks 2018 een positief exploitatiesaldo (EBITDA) te bereiken. Indien de groei van de activiteiten anders verloopt dan voorzien in dit scenario, zullen ook de hiervoor genoemde momenten waarop de exploitatie positief wordt anders komen te liggen. Bij snellere groei zal dat eerder zijn; bij langzamere groei later.