



# Inhoud

Samenvatting en conclusies .....	ii
<b>1 Aanleiding .....</b>	<b>1</b>
1.1 Achtergrond en doel .....	1
1.2 Aspecten die getoetst zijn .....	1
1.3 Aanpak en leeswijzer .....	2
<b>2 De vervoerprognoses .....</b>	<b>3</b>
2.1 Vervoervolumes in 2024 .....	3
2.2 Toets op de prognoses voor het aantal passagiers .....	5
2.3 Luchtvracht .....	8
<b>3 Financiële effecten .....</b>	<b>10</b>
3.1 De infrastructuur .....	10
3.2 De exploitatie .....	11
<b>4 Bredere economische effecten .....</b>	<b>14</b>
4.1 Nul- vs projectalternatief .....	14
4.2 Betere bereikbaarheid en de waardering daarvan .....	14
4.3 Werkgelegenheidseffecten .....	15
4.4 Vestigingsklimaat en toerisme .....	17
<b>Literatuur .....</b>	<b>18</b>

## Samenvatting en conclusies

- Maastricht-Aachen Airport (MAA) is voornemens een luchthavenbesluit te vragen. Met dit besluit zou de luchthaven conform het gepresenteerde 10-jarenplan in 2024 een vervoervolume van 700 duizend passagiers en 250 duizend ton vracht kunnen accommoderen.
- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft Syconomy gevraagd een toets uit te voeren op de informatie omtrent de vervoerprognoses, de financiële analyses en de economische effecten die MAA van plan is in te dienen als onderbouwing van de economische effecten van het besluit.
- Het betreft een toets van de plausibiliteit op basis van desk research op de door het ministerie ter beschikking gestelde stukken.

### Vervoerprognoses

- Het vrachtvolume is al enige jaren stabiel rond de 80 duizend ton, het aantal passagiers nam tussen 2010 en 2013 sterk toe, maar is vorig en dit jaar teruggelopen. In 2015 nam het aantal passagiers af met zo'n 20%. Voor 2016 geldt dat het aangekondigde vluchtschema erop duidt dat het aantal passagiers verder terugloopt.
- In de prognoses van de luchthaven werd vorig jaar uitgegaan van een terugkeer op termijn van het aantal passagiers tot het niveau van 2013 (400 duizend passagiers). Inmiddels wordt uitgegaan van een behoorlijk hogere groeiambitie van 700 duizend passagiers in 2024.
- Voor luchtvracht geldt dat de ambitie is de gerealiseerde volumes uit de afgelopen jaren in 2024 te verdrievoudigen. Ten opzicht van vorig jaar zijn de prognoses 2,5 maal zo hoog geworden. Dit zou mogelijk kunnen worden dankzij de concessiehouder die goede contacten heeft in de luchtvrachtsector, tevens ontstaan er groeimogelijkheden dankzij het volledige baangebruik.
- Deze ambities zijn wel lager dan de in 2009 gehanteerde prognoses en recente scenario's van de planbureaus.
- Het maken van prognoses is voor MAA complex omdat men sterk afhankelijk is van beslissingen van individuele carriers. De aangenomen groei is hoog, de absolute volumes zijn echter relatief laag ten opzichte van andere luchthavens. Het is daarom te beschouwen als een potentiële ambitie, waarvan het behalen sterk afhangt van de beslissingen van individuele carriers.

### De financiële analyse

- Het beheer en onderhoud van de infrastructuur is via een BV in handen van de provincie. De provincie heeft voor de lange termijn budget gereserveerd voor een bijdrage, bekostigt en financiert enkele investeringen en heeft aangegeven dat ook in de toekomst te zullen doen (op basis van een haalbare business case). Hiertegenover staat dat men deelt in de netto-winst van de exploitatie. Er is politiek commitment uitgesproken door MAA als provinciale basisinfrastructuur te bestempelen. Hoewel zich altijd onverwachte ontwikkelingen kunnen voordoen, lijkt hiermee het voortbestaan van de luchthaven gegarandeerd.
- Uit de beschikbare informatie kan geconcludeerd worden dat een groei van de vervoervolumes nodig is voor een kostendekkende exploitatie. Als de prognoses uit het 10-jarenplan gehaald worden is een rendabele exploitatie waarschijnlijk. Bij minder groei zal de exploitatie na bijdragen van de provincie ook rendabel kunnen zijn. Mocht er geen groei optreden, dan zal in

eerste instantie de concessiehouder het risico lopen. De praktijk leert dat uiteindelijk de regionale overheden ook risico's lopen.

- Het Rijk heeft geen financiële banden met de luchthaven en loopt in die zin geen risico.

#### **Bredere economische effecten**

- Er worden alleen economische effecten toegekend aan een deel van de toename van de luchtvracht. Dit omdat het gevraagde besluit geen effect heeft op het aantal passagiers. Dit is een terechte aanname. Mocht echter de luchthaven niet levensvatbaar zijn zonder extra luchtvracht, dan zijn de economische effecten hoger.
- Het transportkostenvoordeel (dat neerslaat in extra winst voor bedrijven en lagere prijzen voor consumenten) ligt in de onderbouwing tussen de 25 en 40 miljoen euro. Deze orde van grootte oogt plausibel.
- De ingeschatte bruto-effecten op de werkgelegenheid bevinden zich in de onderbouwing in een bandbreedte van 600-1.800. Indien de meest gebruikte kengetallen worden toegepast, zou het effect zich aan de bovenkant van deze bandbreedte bevinden.
- Omdat een deel van deze banen leidt tot verdringing van werkgelegenheid elders, is het netto-effect op de werkloosheid lager. De economische onderbouwing houdt hier geen rekening mee. Op basis van grove kengetallen zou het netto-effect zo'n 825 banen zijn uitgaande van de bovenkant van de bandbreedte.
- Als het luchtvrachtvolume lager uitvalt dan de ambitie, vallen deze effecten lager uit. Een deel van deze werkgelegenheid komt verder waarschijnlijk buiten Nederland terecht.

# 1 Aanleiding

## 1.1 Achtergrond en doel

### *Aanleiding*

Maastricht Aachen Airport (MAA) bereidt een aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit voor. Dit besluit wordt genomen door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (IenM). Voor het nemen van een luchthavenbesluit vraagt het Rijk onder meer een onderbouwing van de te verwachten economische effecten op te stellen door de exploitant of regio. Het ministerie van IenM heeft Syconomy gevraagd op hiertoe door MAA aangeleverde documenten te toetsen.

### *Doel*

Doel van dit rapport is de stukken omtrent economische effecten die MAA als onderbouwing bij de aanvraag van een luchthavenbesluit indient te toetsen.

## 1.2 Aspecten die getoetst zijn

De economische onderbouwing bij de aanvraag voor een luchthavenbesluit heeft betrekking op zowel het bedrijfseconomische als bredere economische belang. Cruciale input voor deze onderbouwing zijn de prognoses voor het gebruik van de luchthaven: die vormen de basis voor de economische effecten. De toets heeft daarom betrekking op drie aspecten:

1. Vervoerprognoses
2. Bedrijfseconomische effecten
3. Bredere economische effecten

### *Ad 1: vervoerprognoses*

De prognoses van het te verwachten vervoer vormen de basis van de financiële en economische analyses. Voor de financiële analyse geldt bij luchthavens dat er sprake is van hoge vaste kosten: hoe meer die verdeeld kunnen worden over een groter aantal passagiers en hoeveelheid vracht, hoe beter de luchthaven kostendekkend te exploiteren is. Voor de economische effecten geldt ook een positief verband: des te meer vracht en passagiers er zijn, des te meer werkgelegenheid en toegevoegde waarde verwacht mag worden. Ook wordt de regio dan steeds aantrekkelijker als vestigingslocatie. De vervoerprognoses zijn derhalve cruciale input voor de economische en financiële analyses en worden daarom afzonderlijk getoetst.

### *Ad 2: bedrijfseconomisch belang*

Het besluit dient ook een bedrijfseconomisch belang: door het nemen van het luchthavenbesluit kan een bedrijf (de luchthaven) tot ontwikkeling komen en een beter bedrijfseconomisch resultaat behalen. Eén van de beleidsmatige afwegingen is of het negatieve effect op overlast/milieu/veiligheid opweegt tegen het bedrijfsbelang die aangetoond wordt met een business case. Bij de beoordeling is ook het risico dat overheden lopen van belang.

### *Ad 3: bredere economische effecten*

Een infrastructuurproject als een luchthaven heeft daarnaast bredere economische effecten. Mensen hoeven minder ver te reizen om te kunnen vliegen, er ontstaat zo dus een betere bereikbaarheid. Door een beter luchtvrachtproduct worden de kosten voor het bedrijfsleven verlaagd, wat leidt tot hogere winsten en lagere prijzen. Daarnaast wordt werkgelegenheid gecreëerd en verbetert het vestigingsklimaat in de regio. De regio wordt beter toegankelijk voor buitenlandse toeristen, maar er kan ook een negatief effect optreden op de recreatie in de regio door de (geluids)overlast.

## **1.3 Aanpak en leeswijzer**

### *Aanpak*

Door het ministerie, de provincie en MAA is een economische onderbouwing (BCI, 2016) en een aantal rapportages aan Syconomy aangeleverd. Die zijn geanalyseerd, hierbij is tevens gebruik gemaakt van rapportages die bij eerdere analyses van MAA of andere regionale luchthavens gebruikt zijn. Tevens is er overleg geweest en zijn vragen gesteld, die MAA beantwoord heeft. Op basis hiervan is het concept van deze toets aan het ministerie aangeleverd. Het commentaar op het concept is verwerkt, waarna de definitieve versie is opgesteld.

De informatie is hierbij beoordeeld op plausibiliteit: er heeft geen in-depth analyse plaatsgevonden. Ook zijn geen financiële of economische berekeningen of modellen getoetst. Gezien het relatief lage passagiersvolume van general aviation vluchten wordt hier niet expliciet naar gekeken. De financiële en economische effecten van deze vluchten zijn relatief beperkt.

### *Leeswijzer*

In de volgende hoofdstukken wordt ingegaan op de vervoerprognoses, de financiële analyses en de bredere economische effecten.

## 2 De vervoerprognoses

### 2.1 Vervoervolumes in 2024

#### Prognoses

Blijkens BCI (2016) en de presentatie van het 10-jarenplan van MAA (2015) wordt er uitgegaan van het afhandelen van 700 duizend passagiers en 250 duizend ton vracht (waarvan 50 duizend ton getrukt) in 2024. Dit zijn tevens de vervoeraantallen die gebruikt zijn als basis voor de zogeheten invoerset bij de berekening van de geluidseffecten. Hieronder wordt een overzicht gegeven van eerdere en andere vervoerprognoses die in de loop der tijd ten aanzien van MAA gemaakt zijn.

Tabel 1.1 Eerdere prognoses vervoer MAA

Bron/jaar	Prognose	Toelichting
<i>Passagiers</i> BCI & SEO (2009) MAA (2014) – ondernemingsplan E,til (2014)	1,7 mln (2015) 400 dzd (basis; 2018-2019) 250-400.000 (t/m 2023)	Exclusief GA. Daarna geen groei. Na 2019 stabilisatie. Dit betrof een analyse economische effecten bij ondernemingsplan.
CPB & PBL (2015)	800 – 1.600 dzd in 2030*	
MAA (2015)/BCI (2016)	+/-560 dzd in 2019 700 dzd in 2024	Ten behoeve van aanvraag luchthavenbesluit
<i>Luchtvracht</i> BCI & SEO (2009) MAA (2014) – ondernemingsplan E,til (2014)	150 dzd ton (2015) 105 dzd ton 80-105 dzd ton (t/m 2023)	Aanname: na 2019 stabilisatie
MAA (2015)/BCI (2016)	250 dzd ton (2024)	Ten behoeve van aanvraag luchthavenbesluit

\* Eigen inschatting – op dit moment is voor MAA alleen een figuur gepubliceerd met het aantal vluchten. Uitgaande van een vaste bezetting per vliegtuig is bovenstaande inschatting gemaakt. Een achtergrondrapport en achterliggende data worden nog gepubliceerd (wanneer is niet bekend).

#### *Passagiers*

In 2009 werd uitgegaan van een veel sterkere groei van de vervoervolumes dan nu het geval is – met name van het passagiersvervoer. CPB & PBL (2015) gaan in de nieuwe Welvaart- en Leefomgevingsscenario's uit van een sterke toename van de vraag naar luchtvaart, ook vanaf regionale luchthavens. De planbureaus hanteren als basisjaar 2013 – dit is niet onbelangrijk voor MAA aangezien dit vooralsnog wat betreft aantal passagiers het topjaar was.

In het ondernemingsplan (MAA, 2014) werd uitgegaan van een behoorlijk lagere groei tot 400 duizend passagiers en 105 duizend ton vracht in 2019. In de stukken werd daarna uitgegaan van een stabilisatie. De prognoses die nu gehanteerd worden voor het luchthavenbesluit zijn derhalve fors hoger dan de scenario's die vorig jaar nog gebruikt werden. Dit komt doordat de nieuwe exploitant van de luchthaven een strategie heeft ingezet, gebaseerd op het aantrekken van meer vluchten, ook van een nationale flag-carrier en een regionale carrier gericht op zakenverkeer.

## Vracht

Wat betreft vracht geldt dat de prognoses in 2009 een volume van 150 duizend ton voorspelden in 2015. In het ondernemingsplan van vorig jaar werd voor 2019 uitgegaan van 105 duizend ton. In het 10-jarenplan wordt nu uitgegaan van 250 duizend ton. Deze groei wordt gerealiseerd dankzij de nieuwe strategie van de nieuwe concessiehouder (die veel ervaring heeft met luchtvracht en een aantal voor MAA belangrijke carriers vertegenwoordigt) en het voorziene volledige baangebruik waardoor meer vliegtuigtypen en bestemmingen die verder weg gelegen zijn geaccommodeerd kunnen worden. CPB en PBL (2015) gaan in hun scenario's uit van een verdubbeling tot een bijna verdrievoudiging van de hoeveelheid luchtvracht op Schiphol. Voor MAA wordt door hen geen prognose gegeven.

## Realisatie en korte termijnprognose

Onderstaande tabel geeft de realisatie van het aantal passagiers en verwerkte hoeveelheid goederen in de jaren 2013 en 2014, tevens wordt de realisatie in de eerste drie kwartalen voor 2015 vergeleken met de realisatie in 2013 en 2014.

Tabel 1.2 Realisatie

	Passagiers	Goederen (ton)
<i>Gehele jaar</i>		
2013	429.545	54.029
2014	241.473	55.704
2015	195.180	56.017

Bron: CBS Statline

## Passagiers

Vanaf 2009/2010 is het aantal afgehandelde passagiers op MAA gestegen van rond de 150 duizend tot ruim 400 duizend in 2013/2014. In het jaar 2014 nam het aantal afgehandelde passagiers in de cijfers van MAA af tot 283 duizend, bij CBS Statline (dat blijkbaar een andere definitie hanteert) betrof dit ruim 240 duizend passagiers. In 2015 nam dit aantal verder af tot minder dan 200 duizend. De belangrijkste reden hiervoor is dat Ryanair het aantal vluchten gereduceerd heeft.

Voor 2016 geldt dat het zomerschema 14 uitgaande vluchten per week bevat, een derde minder dan het aantal vluchten in het zomerschema van 2015. Het huidige winterschema bevat 4 uitgaande vluchten per week, in het vorige winterseizoen waren er 10 vluchten. Dit duidt voor volgend jaar op een verdergaande afname van het aantal passagiers.

Tabel 1.3 Aantal bestemmingen

	Winterschema	Zomerschema
2015 (winter: 2014-2015)	10	21
2016 (winter: 2015-2016)	4	14

Bron: 'Airportwizjers' zoals gepubliceerd op [www.maa.nl](http://www.maa.nl)

## Vracht

Het vrachtvervoer is in de afgelopen jaren stabiel geweest (zo rond de 80 duizend ton inclusief getruckte vracht).



## **Conclusie**

Het vrachtvolume is al enige jaren stabiel rond de 80 duizend ton, het aantal passagiers nam sinds 2010 sterk toe maar is vorig en dit jaar teruggelopen. Voor 2016 geldt dat er aanwijzingen zijn dat het aantal passagiers verder terugloopt.

In de prognoses van de luchthaven werd vorig jaar uitgegaan van een terugkeer op termijn van het aantal passagiers tot het niveau van 2013. Inmiddels wordt uitgegaan van een behoorlijk hogere groeiambitie tot 700 duizend passagiers in 2024. Deze ambitie is daarentegen lager dan de in 2009 gehanteerde prognoses en de recente scenario's van de planbureaus. De belangrijkste reden hiervoor is de nieuwe strategie van luchthaven en de nieuwe concessiehouder.

Voor luchtvracht geldt dat de ambitie is de gerealiseerde volumes uit de afgelopen jaren te verdrievoudigen. Ten opzicht van vorig jaar zijn de prognoses 2,5 maal zo hoog geworden. Dit dient gerealiseerd te worden door de nieuwe strategie en het volledige baangebruik.

## **2.2 Toets op de prognoses voor het aantal passagiers**

### *Prognoses per definitie onzeker*

Het maken van vervoerprognoses voor een regionale luchthaven is complex. CPB en PBL (2015) gebruiken een model. Dit model bepaalt de vraag op basis van macro-scenario's die variëren wat betreft onder meer economische groei, demografische ontwikkelingen en brandstofprijzen. Deze aspecten beïnvloeden uiteraard ook de vraag op regionale luchthavens. Ze laten zien dat er in potentie een grote toename is van de vraag naar luchtvaart, ook vanaf regionale luchthavens en dus MAA. Overigens hebben de planbureaus het voor MAA voorlopige topjaar 2013 als basisjaar gebruikt – recentere ontwikkelingen in 2014 en 2015 zijn niet meegenomen in de prognose.

Eerdere prognoses kwamen tot hogere aantallen passagiers, maar die werden in praktijk niet gerealiseerd. De huidige prognoses zijn lager dan de oudere, maar gaan nog steeds uit van een forse toename van het vervoervolume tot 2024.

De daadwerkelijke vervoerontwikkeling hangt in sterke mate af van incidentele factoren en dan met name beslissingen van individuele carriers. Bij bijvoorbeeld Schiphol geldt veel meer 'de wet van de grote getallen' dan bij een regionale luchthaven. Dit blijkt ook duidelijk bij MAA waar de passagiersaantallen jaarlijks sterk schommelen als gevolg van de beslissingen van individuele carriers. Een voorbeeld is de beslissing in 2013 van Ryanair het aantal vluchten te reduceren: dit resulteerde in een significante daling van het aantal passagiers.

### *Onderbouwing*

BCI (2016) geeft tal van trends en factoren die de huidige prognoses voor passagiers onderbouwen:

1. De piek lag in 2013 op 465 duizend passagiers – wat aangeeft dat het potentieel hoger is dan de huidige aantallen.
2. De catchment area van MAA is groot, blijkt onder meer uit de studie van Intervistas (2015).

3. De concurrentie in de catchment area is echter groot, waardoor grote inspanningen nodig zijn om carriers en passagiers daadwerkelijk aan de luchthaven te binden.
4. Er wordt aangenomen dat er een 'regionale home-base carrier' en een 'flag carrier' die naast low-cost carriers (LCC) vluchten aanbieden vanaf MAA.

#### *De catchment area*

De analyses van BCI, Intervistas maar ook diverse studies uit het verleden maken duidelijk dat de catchment area van MAA groot genoeg is voor het aantrekken van een groot aantal passagiers. Wel geldt dat een groot deel van dit aantal potentiële passagiers in het buitenland woont. Zoals uit de studie van het KiM (2015) blijkt is er sprake van een duidelijk grenseffect en kiezen buitenlandse en dan met name Duitse passagiers relatief minder voor luchthavens in het buitenland. Dit is van belang bij het bepalen van de potentie die de catchment area biedt. Dit aspect is niet meegenomen in de huidige analyses.

Ook geldt dat er in de catchment area veel concurrerende luchthavens zijn als Düsseldorf, Weeze, Eindhoven, Luik, Charleroi en Brussel. Al deze luchthavens 'vissen' deels in dezelfde catchment area als MAA. Bovendien hebben deze luchthavens over het algemeen een voorsprong aangezien deze nu meer bestemmingen aanbieden dan MAA – de naamsbekendheid in de markt is daardoor groter. Dit neemt niet weg dat als een carrier voor MAA kiest er snel een relatief sterke toename van het aantal afgehandelde passagiers kan optreden. Zoals BCI en de planbureaus aangeven is er bij een redelijke economische ontwikkeling sprake van een relatief grote groei van het luchtverkeer – zeker als de economische ontwikkeling positief blijft.

#### *De komst van een regional home base carrier en een flag carrier*

In antwoord op een gestelde vraag geeft MAA aan dat er daadwerkelijk zicht is op de komst van een 'regional home base carrier'. Deze zou blijkens het 10-jarenplan ruim 100.000 passagiers gaan vervoeren in 2024. Dit is een type maatschappij als Maastricht Airlines dat in 2013 failliet is gegaan. Deze maatschappij richtte zich op de zakelijke markt met twee relatief kleine vliegtuigen (Fokker 50s – 50 passagiers). Het zou blijkens het 10-jarenplan ook kunnen gaan om KLM Cityhopper – dat vliegt met vliegtuigen van 90-100 passagiers. Er is een Route Development Fund in ontwikkeling dat gevoed wordt door de provincie Limburg en gemeente Maastricht. Dit kan aangewend worden voor de ontwikkeling van een dergelijke carrier. Of een dergelijke maatschappij op termijn daadwerkelijk levensvatbaar is en er daadwerkelijk vraag is van dergelijke aantallen (zakelijke) passagiers, wordt in BCI (2016) niet aannemelijk gemaakt, maar als aanname gehanteerd.

Zonder een nadere onderbouwing lijkt dit aantal hoog, temeer daar een dergelijke maatschappij vanaf MAA een beperkt aantal bestemmingen zal kunnen aanbieden in een lage frequentie. Vanaf vergelijkbare regionale vliegvelden is voor zover bekend geen sprake van een dergelijke carrier. Ook is op voorhand niet duidelijk cq niet aannemelijk gemaakt waarom een geheel nieuwe carrier winstgevend vluchten kan aanbieden, terwijl de vaste kosten van een dergelijke kleine en nieuwe onderneming relatief hoog zijn. Blijkbaar zien op dit moment bestaande carriers (die dit tegen relatief lage kosten kunnen doen) geen mogelijkheid dit winstgevend te doen. Ook in het zomerschema van 2016 zijn geen vluchten van een dergelijke carrier opgenomen.

Tevens is in de prognoses in het 10-jarenplan aangenomen dat er een flag carrier (Turkish Airlines) op MAA gaat vliegen – in 2016 zou dit rond de 75 duizend passagiers opleveren. Ook hiervan geeft MAA in antwoord op een gestelde vraag aan dat er zicht is op de komst van een dergelijke carrier. In het op de website gepubliceerde zomerschema voor 2016 is echter nog geen sprake van een flag carrier die op MAA gaat vliegen.

#### *Conclusie*

Het aangenomen aantal van 700 duizend passagiers is voor een regionale luchthaven niet extreem hoog en zou gehaald kunnen worden indien een carrier beslist het aantal vluchten op MAA te laten toenemen. Het aantal van 700 duizend passagiers is dan haalbaar – concurrerende luchthavens accommoderen over het algemeen grotere aantallen passagiers. Ook de analyses van de planbureaus maken dit duidelijk. Of een regionale carrier of het aantrekken van een nationale flag carrier haalbaar is oogt onzeker, maar zou kunnen gegeven het ontwikkelingsfonds en de aangegeven gesprekken met carriers.

Al met al geldt dat de prognoses van het aantal passagiers op MAA zeer onzeker is en sterk afhankelijk van incidentele factoren en beslissingen van individuele carriers zoals ook in de onderbouwing zelf wordt aangegeven. Bij een redelijke economische ontwikkeling is het absolute aantal van 700 duizend echter niet extreem hoog en oogt daarom als zijnde een potentiële ambitie haalbaar.

#### **Conclusies vervoerprognose aantal passagiers**

- 1. De prognoses gaan uit van een sterke toename van het aantal passagiers van minder dan 300 duizend in 2014 naar 700 duizend in 2024.*
- 2. De catchment area van MAA is groot. Er is echter sprake van een sterke concurrentie van andere luchthavens. Ook geldt dat buitenlandse passagiers in praktijk minder vaak kiezen voor een Nederlandse luchthaven. Of het lukt om een groter deel van de theoretische catchment area te bedienen is dan ook onzeker.*
- 3. De ontwikkelingen in 2015 en het gepubliceerde reisschema 2016 geven aan dat er vooralsnog sprake is van een dalend aantal passagiers.*
- 4. Er is aangenomen dat een regionale home-base carrier en een nationale flag carrier tot 175 duizend passagiers zullen verwerken. De onderbouwing geeft aan dat er zicht is op het aantrekken van deze carrier, mede doordat de provincie en gemeente Maastricht een fonds hebben om een dergelijke regionale flag carrier te ontwikkelen. Ook zijn er contacten met een nationale flag carrier. Of het realistische is dat dergelijke vluchten aangetrokken worden is echter de vraag.*
- 5. Het vervoervolume zal wel gehaald kunnen worden indien een carrier voor kiest een groter deel van zijn vluchten via MAA te laten lopen. Of dit gebeurt, is erg onzeker maar wel mogelijk.*
- 6. Het volume van 700 duizend passagiers is in absolute zin niet hoog en past binnen prognoses van onder meer de planbureaus. Als potentiële ambitie oogt het daarom niet onrealistisch.*

## 2.3 Luchtvracht

MAA heeft een specifieke positie wat betreft luchtvracht. Men bedient alleen cargo-vliegtuigen, aangezien de niet-intercontinentale carriers die MAA bedienen geen vracht in de belly meenemen. Hiermee bedient MAA een specifieke niche in de markt. Dit mede door de beperkte lengte van de startbaan waardoor niet alle vliegtuigtypen kunnen landen en sommige vliegtuigtypen minder verre bestemmingen kunnen aandoen omdat ze onvoldoende brandstof mee kunnen nemen (in verband met het gewicht).

De afgelopen jaren zijn de volumes op luchthavens in de omgeving toegenomen, terwijl de volumes op MAA zich min of meer gestabiliseerd hebben. Dit zegt echter niet zoveel, omdat andere luchthavens zich op andere marktsegmenten richten.

BCI (2016) geeft de volgende trends en ontwikkelingen die zouden moeten leiden tot de verdriedubbeling van de hoeveelheid vracht:

- De baanlengte wordt langer waardoor er verder weggelegen bestemmingen bediend kunnen worden.
- Diverse prognoses duiden op een verdergaande toename van de luchtvracht.
- Een aantal deelmarkten waar MAA zich op richt hebben veel potentie.
- Wellicht is er sprake van uitwijk vanaf Schiphol als daar een gebrek aan capaciteit ontstaat.

Overigens geeft BCI ook twee belangrijke negatieve aspecten. Zo is er wereldwijd sprake van een verschuiving van full freighters naar belly (vracht die meegaat in passagiersvliegtuigen). Dit is ook een belangrijke verklaring voor het afnemende marktaandeel in de afgelopen jaren. MAA heeft geen belly vracht aangezien low cost carriers zich daar niet op richten. Ook is het beperkte nachtopeningsregime nadelig.

CPB en PBL (2015) geven geen prognoses voor luchtvracht op MAA, alleen voor Schiphol. Hieruit blijkt dat tot 2030 in een laag scenario de vraag naar luchtvracht verdubbelt en in een hoog scenario ruwweg verdrievoudigt. De toename van het volume op MAA zou dus relatief sterker moeten stijgen dan de vraag op Schiphol om rond 2024 een verdrievoudiging te realiseren. Overigens blijkt ook uit deze studie dat deze vraag niet op Schiphol geacommodeerd kan worden vanwege geluidsrestricties – dit biedt wellicht kansen voor MAA om een deel van de vracht aan te trekken zoals BCI aangeeft. Hierbij dient bedacht te worden dat bij luchtvracht (binnen de EU) grenzen geen rol spelen – de vracht kan ook naar het buitenland uitwijken.

Het is plausibel dat de huidige baanlengte een beperkende factor is voor de ontwikkeling van de luchtvracht zoals ook beschreven is in BCI (2016). Als meer typen vliegtuigen kunnen landen, en verder weggelegen herkomsten/bestemmingen bediend kunnen worden, is het MAA-product aantrekkelijker voor meer carriers. Het aandoen van een regionale luchthaven kan daarnaast voordelen hebben wat betreft de snelheid van afhandelen en de flexibiliteit indien er voldoende capaciteit voor handen is.

Evenals bij de passagiers geldt hierbij dat de volumes op MAA relatief laag zijn ten opzichte van de totale markt, het is ook in absolute zin een relatief klein volume. Toekomstige ontwikkelingen zullen

daarom sterk afhankelijk van beslissingen van individuele carriers. Het voorziene volledig gebruik van de baan (2.750 meter) draagt wel bij aan een versterking van de concurrentiepositie voor verder weggelegde bestemmingen en doordat meer vliegtuigtypen MAA kunnen aandoen. Of dit voldoende is voor de relatief sterke toename van het vrachtvervoer (ten opzichte van de verwachte marktgroei) is daarbij de vraag. De ambitie ten aanzien van het vrachtvervoer oogt daarmee (nog) ambitieuzer dan die ten aanzien van het personenvervoer.

#### **Conclusies vracht**

- 1. De relatieve marktpositie van MAA in de totale luchtvrachtmarkt is afgenomen ten opzichte van concurrerende luchthavens. Hierbij geldt echter dat de marktniche van MAA anders is, zodat dit niet al teveel zegt.*
- 2. De planbureaus gaan uit van een verdubbeling tot verdrievoudiging van de vraag naar luchtvracht tussen 2013 en 2030 op Schiphol. De groeiambitie van MAA is fors hoger (verdrievoudiging in 2024) – de marktpositie moet dan verbeteren.*
- 3. Het voorziene volledige gebruik van de start- en landingsbaan kan daaraan bijdragen. Ook wijkt wellicht een deel van het vervoer uit naar MAA als Schiphol de grenzen van de capaciteit bereikt.*
- 4. De meeste groei vindt op dit moment plaats in belly freight, niet bij de full freighters waar MAA zich op richt. Ook heeft MAA een beperkte nachtopening, wat nadelig is voor het aantrekken van bepaalde typen vracht.*
- 5. Een volume van 250 duizend ton is ambitieus voor 2024, al is het in absolute zin niet hoog gegeven de totale marktomvang. Het zou gehaald kunnen worden indien specifieke carriers voor MAA kiezen en de ontwikkeling gunstiger is dan de markt als geheel.*

### **3 Financiële effecten**

De financiële informatie die beschikbaar is, is gebaseerd op het zogeheten 10 jarenplan dat begin 2015 gepresenteerd is (MAA, 2015). Dit is een financiële doorrekening van de exploitatie, waarbij geen rekening is gehouden met financieringskosten (zoals rente en aflossing). Over deze financiële doorrekening is geen rapportage opgesteld, ten behoeve van deze toets zijn achterliggende spreadsheets ter beschikking gesteld die globaal geanalyseerd zijn. Daarnaast is een aantal stukken door de Provincie aangeleverd die betrekking hebben op de besluitvorming van Provinciale Staten over ondersteuning van de luchthaven (Provincie Limburg, 2016; 2016a) en is in de bijlage 'Bedrijfseconomische haalbaarheid' bij de aanvraag van het luchthavenbesluit een toelichting gegeven op de bijdragen van de provincie. Tevens is een mondelinge toelichting gegeven door MAA en de provincie.

Wat betreft de financiële huishouding is het van belang een expliciet onderscheid te maken tussen de infrastructuur en de exploitatie daarvan. Hieronder worden beide onderdelen uitgewerkt.

#### **3.1 De infrastructuur**

##### **De beschikbare informatie**

Het beheer van de infrastructuur en de concessieverlening vindt plaats door een BV waarvan de provincie Limburg de enige aandeelhouder is. Op 17 juni jongstleden is door Provinciale Staten van Limburg de Voorjaarsnota (Provincie Limburg, 2016) behandeld en ongewijzigd aangenomen. Hierin is uitgesproken dat MAA onderdeel uitmaakt van de basisinfrastructuur van de provincie. Tevens is aangegeven dat ook na 2024 budget gereserveerd is voor de NEDAB-bijdrage (Niet Economische Diensten van Algemeen Belang): dit is een jaarlijkse bijdrage.

Uit een mondelinge toelichting en de bijlage bij de aanvraag blijkt dat de bekostiging en financiering van investeringen plaatsvindt door deze BV. Deze kan in praktijk, afhankelijk van de financiële situatie, geld lenen bij de provincie Limburg. Rente en aflossing worden dan in beginsel betaald uit de inkomsten. Met de exploitant is in de concessieovereenkomst afgesproken dat een vast deel van de netto-winst als concessievergoeding fungeert.

Op kortere termijn wordt de modernisering van de passagiersterminal door de provincie bekostigd, tevens is een lening verschaft voor investeringen in de cargoloods. Een volledig overzicht van de nu toegezegde en gerealiseerde bijdragen is gepresenteerd in een brief van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten van Limburg (Provincie Limburg, 2016a). Daarnaast dragen lokale overheden bij aan het fonds om nieuwe bestemmingen te realiseren (zie het vorige hoofdstuk).

Uit de mondelinge toelichting en de bijlage bij de aanvraag blijkt verder dat indien de vervoerprognoses wat betreft luchtvracht gehaald worden, er geïnvesteerd moet worden in een nieuwe cargoloods. Er zijn nog geen afspraken gemaakt over de bekostiging en financiering hiervan, ook is nog niet bepaald wanneer deze investering gedaan zal worden. Ook deze investering zal in beginsel gedaan worden door de infrastructuurbeheerder, mogelijk opnieuw via een lening van de

provincie Limburg. Hierbij gaat men uit van een kostendekkende business case: de kosten dienen in beginsel terugverdiend worden uit hogere concessie-inkomsten. Indien de concessiehouder specifieke wensen heeft is het ook mogelijk dat deze bijdraagt.

Door het Rijk, provincie en MAA is aangegeven dat er sinds eind 2015 geen financiële relaties meer zijn tussen Rijk en MAA. Er loopt nog wel een discussie of de kosten van de luchtverkeersleiding meer doorgerekend zullen worden aan regionale luchthavens, maar dit is vooralsnog uitgesteld tot na 2020 (een nieuwe datum is niet vastgesteld).

### **Oordeel**

MAA en de provincie Limburg gaan ervan uit dat op de middellange termijn het beheer en onderhoud (inclusief investeringen) niet kostendekkend is. Daarom is de NEDAB bijdrage van de provincie voor de langere termijn gereserveerd in de begroting. De provincie bekostigt en financiert daarnaast tot op heden de investeringen en heeft aangegeven bereid te zijn dat ook in de toekomst te willen doen indien noodzakelijk. Aan inkomsten staat hier een deel van de netto-winst van de exploitant tegenover.

De provincie heeft daarmee de politieke uitspraak gedaan ook op de langere termijn de luchthaven als provinciale basisinfrastructuur te garanderen en daarvoor financiële middelen te reserveren. Uiteraard kunnen zich onverwachte ontwikkelingen en/of beleidsmatige wijzigingen voordoen, maar in principe is hiermee de instandhouding van de luchthaven gegarandeerd.

## **3.2 De exploitatie**

### **Beschikbare informatie**

Sinds kort is de exploitatie overgenomen door een nieuwe concessiehouder. Deze hanteert een eigen business case, die niet beoordeeld is bij deze toets. De financiële analyses uit het 10-jarenplan vormen nog steeds de basis.

Uit deze begin 2015 opgestelde financiële cijfers blijkt dat de exploitatie (na de NEDAB bijdrage) ongeveer kostendekkend kan opereren. In de jaren daarna treedt de eerste vijf jaren een sterke groei van de vervoervolumes op, de jaren daarna is er vrijwel geen groei meer aangenomen. De inkomsten verdubbelen daarbij, terwijl de uitgaven met zo'n 30% stijgen. Het gevolg is een jaarlijks steeds positievere EBITBA (winst afgezien van financieringskosten en onder meer winstuitkeringen). Deze is in deze prognoses fors hoger dan de NEDAB bijdrage.

Mondeling is aangegeven dat het financiële risico van de exploitatie in beginsel bij de concessiehouder ligt. Hierbij is afgesproken dat de concessievergoeding een vast percentage van de netto-winst is – deze staat dus niet vast.

### **Oordeel**

De exploitatie van luchthavens kenmerkt zich door relatief hoge vaste kosten, die dus onafhankelijk zijn van het vervoervolume. Dit betekent dat bij een stijgend vervoervolume de kosten minder snel stijgen dan de opbrengsten, wat het financieel resultaat gunstiger maakt. Het is daarmee

aannemelijk dat het resultaat positiever wordt bij de aangenomen vervoervolumes. Of de berekende stijging plausibel is hierbij niet getoetst, maar dat dit effect zich voordoet is plausibel.

De analyses zijn begin 2015 gemaakt. De destijds aangenomen groei voor 2015 is niet gehaald, ook is inmiddels duidelijk dat ook de aangenomen groei voor 2016 niet gerealiseerd wordt (zie ook het voorgaande hoofdstuk). Logischerwijs geldt dat indien de vervoerprognoses tegenvallen, ook het financiële resultaat tegenvalt. Voor 2015 en 2016 zal het financiële resultaat daarom naar verwachting lager zijn dan in het 10 jarenplan is aangenomen (de financiële resultaten van 2015 zijn overigens nog niet bekend).

Het is plausibel dat MAA bij de uiteindelijke realisatie van de vervoerprognoses minimaal kostendekkend of zelfs winstgevend kan opereren, zoals de analyse aangeeft. Een zeer globale vuistregel is dat de exploitatie van een regionaal vliegveld ruwweg vanaf 1-1,5 miljoen passagiers rendabel is (Decisio, 2008), Stratagem (2011) komt op minimaal 2 miljoen passagiers. Dit is uiteraard een vuistregel: uiteindelijk hangt dit sterk af van specifieke omstandigheden en de mate van concurrentie met andere luchthavens.

Voor MAA geldt dat er deels passagiers- en deels luchtvrachtvervoer is. Om dit onder één noemer te brengen is het hierbij als vuistregel gebruikelijk om zogeheten Work Load Units (WLU's) te hanteren (zie bv ook BCI, 2016). Eén passagier en 100 kilogram vracht staan daarbij voor één WLU. Dit betekent dat 700 duizend passagiers en 250 duizend ton vracht samen 3,2 miljoen WLU's opleveren. Zoals in het vorige hoofdstuk beschreven geldt voor MAA dat de concurrentie relatief groot is, zodat de marges waarschijnlijk klein blijven. Op basis van bovengenoemde indicaties zou dit vervoervolume echter ruim voldoende moeten zijn voor een kostendekkende exploitatie, waarbij zelfs de infrastructuurkosten terugverdiend worden.

Zoals aangegeven in het vorige hoofdstuk zijn de prognoses te beschouwen als een potentiële ambitie. De analyses maken duidelijk dat er in ieder geval groei nodig is om de exploitatie (na NEDAB bijdrage) kostendekkend te maken. Indien de prognoses zoals die gehanteerd worden gerealiseerd worden, kan de luchthaven wellicht zelfs zonder provinciale bijdrage kostendekkend worden (of kan de provincie zijn bijdrage betalen uit de concessie-inkomsten).

Overigens geldt dat het effect van het te nemen luchthavenbesluit alleen effect heeft op de luchtvracht: er kunnen meer typen vrachtvliegtuigen landen en die kunnen zwaarder beladen worden. Zoals uit de WLU berekening blijkt, is met name de luchtvracht belangrijk voor het aantal WLUs en daarmee het resultaat. Indien het gevraagde luchthavenbesluit bijdraagt aan de groei van de luchtvracht, is dit dus van belang voor het financiële resultaat van de luchthaven.

Indien er geen groei zal optreden (zoals in 2015 en naar verwachting in 2016) zal het resultaat echter tegenvallen. De praktijk bij MAA en andere regionale luchthavens leert dat uiteindelijk de regionale overheden risico's lopen, doordat zij extra bijdragen geven of de exploitatie overnemen indien bijvoorbeeld een faillissement dreigt. Gegeven het recente verleden en het afgegeven politieke commitment lijkt dit ook voor MAA een opportuun indien dit zich voordoet.



### **Conclusies financiële analyse**

- 1. Het beheer en onderhoud van de infrastructuur is via een BV in handen van de provincie. De provincie heeft voor de lange termijn budget gereserveerd voor een bijdrage, bekostigt en financiert enkele investeringen en heeft aangegeven dat ook in de toekomst te willen doen als dat nodig blijkt (op basis van een haalbare business case). Hiertegenover staat dat men deelt in de netto-winst van de exploitatie. Er is politiek commitment uitgesproken door MAA als provinciale basisinfrastructuur te bestempelen. Hoewel zich altijd onverwachte ontwikkelingen kunnen voordoen, lijkt hiermee het voortbestaan van de luchthaven gegarandeerd.*
- 2. Op basis van de beschikbare informatie kan geconcludeerd worden dat een groei van de vervoervolumes nodig is voor een kostendekkende exploitatie, ook bij de nu toegezegde bijdragen van de provincie. Als de prognoses uit het 10 jarenplan gehaald worden is een rendabele exploitatie waarschijnlijk. Bij minder groei zal de exploitatie na bijdragen van de provincie ook rendabel kunnen zijn. Mocht er geen groei optreden, dan zal in eerste instantie de concessiehouder het risico lopen. De praktijk leert dat uiteindelijk de regionale overheden de risico's lopen. Het Rijk heeft geen financiële banden met de luchthaven en loopt in die zin geen risico.*

## **4 Breder economische effecten**

### **4.1 Nul- vs projectalternatief**

BCI (2016) presenteert de bredere economische effecten van de gevraagde aanpassing van het luchthavenbesluit. Hierbij worden de effecten van het niet aanpassen (het referentie- of nulalternatief) vergeleken met de situatie waarin dit wel gebeurt. In het referentie-alternatief wordt ervan uitgegaan dat ook dan 700 duizend passagiers worden afgehandeld. Dit omdat hiervoor geen wijziging nodig is. Er zijn dan alleen economische effecten te verwachten door de verlenging van de startbaan, waardoor het luchtvrachtvolume toeneemt. Alleen hierdoor treden dus economische effecten op.

Dit is een logische aanname aangezien de aanpassing alleen ten behoeve van de luchtvracht aangevraagd is. Het uiteindelijke effect is het verschil tussen de situatie met en zonder nieuw luchthavenbesluit. Het is echter wel de vraag de luchthaven zonder extra luchtvracht levensvatbaar is. Zoals eerder aangegeven geeft de financiële analyse onder meer daar geen inzicht in. In die zin is dit een conservatieve aanname waardoor de effecten relatief laag uitvallen.

### **4.2 Betere bereikbaarheid en de waardering daarvan**

Door het gevraagde luchthavenbesluit kan er meer luchtvracht via MAA vervoerd worden. Verladers (en anderen in de keten) zullen dit alleen doen als dit gunstiger is dan vervoer via een andere luchthaven. Met andere woorden: de kosten van vervoer worden lager, waardoor bedrijven in eerste instantie meer winst maken. Vervolgens kan dit ook leiden tot lagere prijzen voor afnemers en (uiteindelijk) consumenten, zodat een deel van het voordeel elders terecht komt.

Onder diverse aannames komt BCI (2016) tot een inschatting van rond de 50 miljoen euro aan transportkostenvoordeel voor het bedrijfsleven. Daartegenover staat zo'n 20 miljoen aan extra reistijd, waardoor het netto-effect zo'n 30 miljoen euro is (bandbreedte van 25-40 miljoen euro).

Vanzelfsprekend kan over de (grote) aannames gediscussieerd worden, maar de orde van grootte is plausibel. Per jaar is het transportkostenvoordeel beperkt maar positief van omvang. Dit is in lijn met de verwachtingen: de transportkostenverschillen tussen luchthavens zijn klein, wat blijkt uit de grote concurrentie tussen luchthavens en het relatieve gemak waarmee geswitcht wordt tussen luchthavens. Het feit dat MAA gekozen wordt, duidt wel op een positief transportkostenvoordeel: anders zou de luchthaven niet gekozen worden.

Logischerwijs geldt overigens, dat als de volumes lager zijn dan ingeschat ook de transportkostenvoordelen lager zijn.

#### **Waarderen betere bereikbaarheid**

- *Er zijn geen reistijdvoordelen aan reizigers toegekend, ervan uitgaande dat zonder wijziging van het luchthavenbesluit hetzelfde aantal passagiers geaccommodeerd wordt. Dit past bij de beperkte aangevraagde aanpassing. Mocht echter de levensvatbaarheid van de luchthaven zonder aanpassing in gevaar komen, dan is dit een conservatieve aanname.*
- *De orde van grootte aan transportkostenvoordelen voor het bedrijfsleven door de luchtvracht is plausibel (25-40 miljoen euro contante waarde). Als het volume lager uitvalt dan ingeschat, neemt ook dit voordeel af.*

### **4.3 Werkgelegenheidseffecten**

Bij het bepalen van werkgelegenheidseffecten is het van belang onderscheid te maken tussen bruto- en netto-werkgelegenheidseffecten. De bruto effecten is de directe en indirecte werkgelegenheid die gegeneerd wordt door MAA. Bij het netto-effect wordt rekening gehouden met het netto effect op de arbeidsmarkt: als MAA extra banen genereert, kan dit leiden tot vacatures elders (als er onvoldoende aanbod op de arbeidsmarkt is). Per saldo neemt dan de werkgelegenheid minder toe.

#### *Bruto-werkgelegenheid*

BCI (2016) schat de zogeheten directe werkgelegenheid (voor luchthaven- en luchtvaartactiviteiten) in met behulp van de eerdere studie van E,til (2014) en een benchmark waarbij gekeken wordt naar de effecten bij andere luchthavens. E,til (2014) kwam tot een totaal van 325 banen. Zoals BCI aangeeft is dit aan de onderkant van de bandbreedte die bij andere luchthavens geldt als dit gerelateerd wordt aan het vervoervolume (zowel passagiers als vracht). Deels lijkt dit te komen door een definitiekwestie: de werkgelegenheid bij de Maintenance Boulevard wordt door E,til als indirect aangemerkt. Gebruikelijk is dit tot de directe werkgelegenheid te rekenen.

Op basis van de benchmark bij andere luchthavens rekent BCI daarom uiteindelijk met 300-700 directe banen per extra ton luchtvracht. Omdat ook hier geldt dat er alleen effecten doorgerekend zijn van extra luchtvracht omdat het gevraagde besluit geen effect heeft op het aantal passagiers. Het totale directe effect wordt dan geschat op 510-1.190 banen. Voor toeleveranciers (zogeheten achterwaartse effecten) wordt gerekend met een multiplier van 0,2-0,5. Dit levert dan 100-595 banen op, het totaal is dan 610-1.785.

Zoals BCI aangeeft verschilt het aantal banen gerelateerd aan vervoervolumes altijd sterk per luchthaven. Zowel de grootte, het type activiteiten (home base of niet) en specifieke omstandigheden spelen een rol. Zoals hierboven aangegeven is de inschatting van de onderkant van de bandbreedte aan directe werkgelegenheid laag. Bovendien wordt veelal voor achterwaartse effecten een factor van 0,5 gebruikt. De te verwachten werkgelegenheidseffecten zouden zich dan aan de bovenzijde van de door BCI aangegeven hoogte bevinden (orde van grootte: 1.200 direct, 600 indirect).

Zoals gebruikelijk zijn voorwaartse effecten – die ontstaan doordat extra bedrijven zich vestigen – niet kwantitatief bepaald. Verder geldt hetzelfde als bij de transportkostenvoordelen: als in de referentiesituatie de luchthaven niet levensvatbaar zou zijn, zouden de werkgelegenheidseffecten

hoger uitvallen. In het luchtvrachtvolume daarentegen lager uitvalt dan verwacht, is ook het werkgelegenheidseffect kleiner.

#### *Netto-werkgelegenheid*

Niet elke baan die direct of indirect door MAA gegenereerd wordt leidt tot een toename van de werkgelegenheid op nationaal of regionaal niveau. Dit, omdat een deel van de werknemers elders een baan zou vinden, dan wel andere activiteiten zou ondernemen of opzetten. Ook kan een deel van de banen ingevuld worden door buitenlanders. BCI (2016) houdt geen rekening met dit effect.

E,til (2014) bijvoorbeeld, gaat ervan uit dat grofweg de helft van de bruto-werkgelegenheid leidt tot een netto toename van de werkgelegenheid in het eerste jaar. Dit, omdat uit gegevens blijkt dat ruwweg de helft van de werkzoekenden binnen een jaar een nieuwe baan vindt.

Gebruikelijk is om uit te gaan van een lange termijn werkgelegenheidseffect. Als de arbeidsmarkt goed zou functioneren is deze op de lange termijn (en niet uitgaande van tijdelijke schommelingen in de economie) altijd in evenwicht: er is dan geen werkloosheid. Nieuw gecreëerde banen leiden dan altijd tot een afname van banen elders. In praktijk is dit echter niet altijd het geval, omdat de arbeidsmarkt niet een - in economische termen - goed werkende markt is. Op de langere termijn wordt er veelal vanuit gegaan dat er voor hoger opgeleiden per saldo geen werkloosheid is, voor lager opgeleiden is dit niet het geval. Bij middelbaar opgeleiden hangt dit dan af van de specifieke regionale situatie. Hieruit volgt dat met name bruto-werkgelegenheid voor lager opgeleiden ook kan leiden tot een netto toename van het aantal banen.

Bij analyses voor de luchthaven Twente heeft Ecorys (2013) berekend dat ruim 25% van de gegenereerde banen voor lager opgeleiden zijn. Voor Rotterdam The Hague Airport komt Ecorys (2015) op een percentage van 45%. Als van dit laatste percentage wordt uitgegaan worden uiteindelijk rond de 550 directe en 275 indirecte nieuwe banen gecreëerd, in totaal 825 banen.

Hierbij gelden nog aantal belangrijke kanttekeningen:

1. Gegeven de ligging van MAA en het grote aantal buitenlandse passagiers en internationale luchtvracht zal een deel van de banen mogelijk in het buitenland terechtkomen.
2. Zoals aangegeven door BCI zal door een stijging van de arbeidsproductiviteit de werkgelegenheid bij gelijkblijvende volumes in de loop der tijd afnemen.

#### **Werkgelegenheid**

- *Het effect op de werkgelegenheid is grof geschat met behulp van een eerdere studie en kengetallen op basis van andere studies. Gegeven de beperkte aanpassing en onzekerheden in de vervoerprognoses is dit acceptabel.*
- *De inschatting van de bruto-werkgelegenheid is waarschijnlijk aan de conservatieve kant en zal aan de bovenkant van de gegeven bandbreedte: rond de 1.200 directe en 600 indirecte banen. In totaal zo'n 1.800 banen.*
- *Het aantal netto gecreëerde banen (afname werkloosheid) is dan onder een aantal grove aannames rond de 825 (550 direct, 275 indirect).*
- *Indien de ontwikkeling van de luchtvracht minder sterk groeit dan aangenomen, is ook het werkgelegenheidseffect lager.*

#### 4.4 Vestigingsklimaat en toerisme

BCI (2016) gaat beperkt in op de positieve effecten op het vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven. De notie dat het positief is voor bepaalde internationaal georiënteerde bedrijven is terecht, ook kunnen zoals aangegeven bestaande bedrijven profiteren van de betere luchtvrachtverbindingen. Aangezien het extra volume in absolute zin beperkt is, zal ook het effect beperkt maar positief zijn.

BCI gaat niet in op effecten van toerisme. Aangezien er geen effect is op het aantal passagiers, is er geen positief effect op het aantal (bezoekende) toeristen. Wat betreft de luchtvracht blijkt uit de mer berekeningen dat het effect op de geluidcontouren beperkt is – het effect op het binnenlands toerisme zal dan ook beperkt zijn.

##### **Vestigingsklimaat en toerisme**

- *De bijdrage aan het vestigingsklimaat is positief, maar zal gegeven het in absolute zin beperkte luchtvrachtvolume ook beperkt van omvang zijn.*
- *Het effect op het toerisme zal gegeven de berekende geluidcontouren beperkt zijn.*

## Literatuur

BCI, 2016, *Economische Onderbouwing Groeiambitie Maastricht Aachen Airport*, versie 25 augustus.

BCI en SEO, 2009, *Nut en Noodzaak Vervoersmix MAA*.

CPB en PBL, 2015, *Cahier Mobiliteit; Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving*.

Decisio, 2008, *Follow up van Aldersadvies, Onderzoek naar de kosteneffectiviteit van diverse Spreidingsalternatieven*.

Ecorys, 2013, *Economische Effecten Luchthaven Twente; Actualisatie; Update augustus 2013, versie 9 augustus 2013*.

Ecorys, 2015, *Maatschappelijke kosten-batenanalyse ontwikkeling Rotterdam The Hague Airport*.

E,til, 2014, *Het economisch en maatschappelijk belang van Maastricht Aachen Airport*.

Intervistas, 2015, *MST Leakage Report (Final)*.

KiM, 2015, *Determinanten van vlieggeneigdheid en luchthavenkeuze*.

MAA, 2014, *Ondernemingsplan 2014/'15 - 2018/'19; NV Holding Businesspark Luchthaven Maastricht (vertrouwelijk)*. -

MAA, 2015, *10-jarenplan*, Presentatie januari 2015 (vertrouwelijk).

Provincie Limburg, 2016, *Voorjaarsnota 2016*, no. G-16-022, vastgesteld in PS dd. 17 juni 2016.

Provincie Limburg, 2016a, *Derde voortgangsrapportage groot project Maastricht Aachen Airport*, brief van GS aan PS dd. 26 juli 2016, no VGR3MAA met kenmerk 2016/56023.

Stratagem, 2011, *Business Case en Ruimtelijke Economische Structuur Lelystad Airport*.