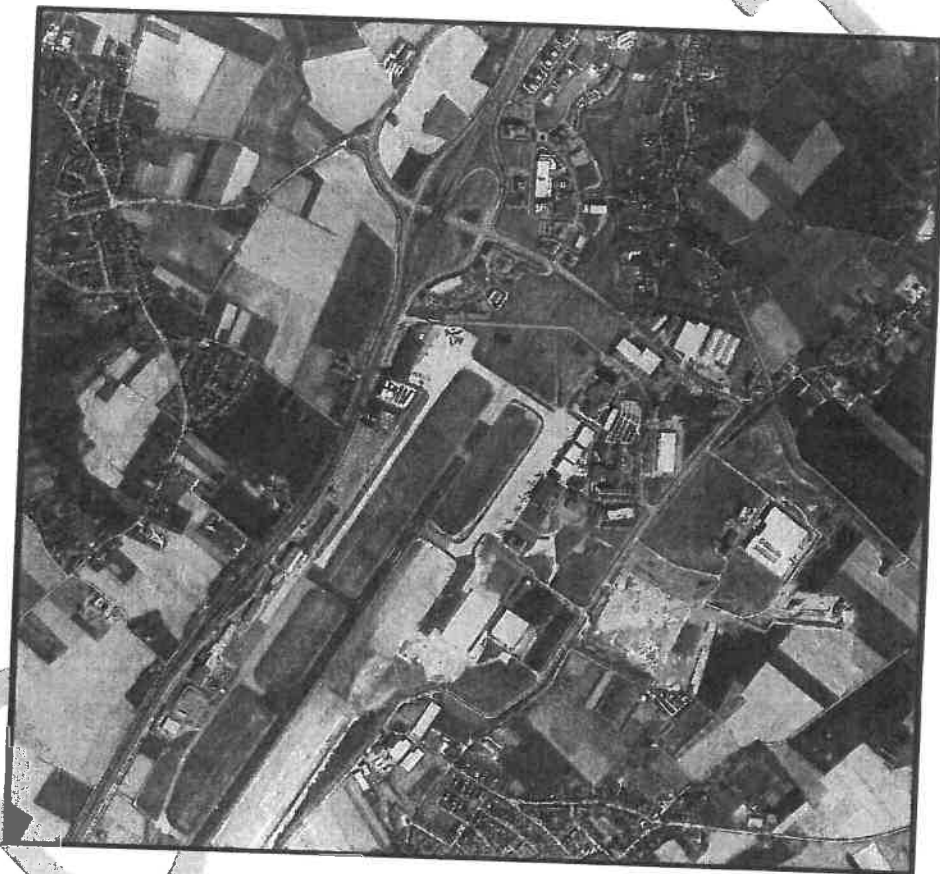


# Lange termijn ontwikkeling gebied Aviation Valley

## Ruimtelijk Economische Opties



In opdracht van de Provincie Limburg, gemeente  
Beek en gemeente Meerssen

30 januari 2018 Eind-concept versie

Inhoud

<b>Samenvatting</b> .....	<b>3</b>
<b>1 Inleiding en vraagstelling</b> .....	<b>11</b>
<b>2 Aanpak en uitgangspunten</b> .....	<b>13</b>
2.1 <i>Aanpak</i> .....	13
2.2 <i>Huidige ruimtelijke inrichting en capaciteit</i> .....	16
2.3 <i>Eigendom</i> .....	17
2.4 <i>Beleid</i> .....	22
<b>3 Luchthaven</b> .....	<b>22</b>
3.1 <i>Passagiers</i> .....	24
3.2 <i>Vracht en logistiek</i> .....	28
3.3 <i>Maintenance, repair en overhaul (MRO)</i> .....	30
3.4 <i>General Aviation</i> .....	31
<b>4 Aviation Valley</b> .....	<b>33</b>
4.1 <i>Luchthaven en omgeving als vestigingslocatie</i> .....	35
4.2 <i>Platform- en luchthaven gebonden activiteiten</i> .....	37
4.3 <i>Toplocatie voor innovatieve ondernemingen</i> .....	38
4.4 <i>Aviation Valley/Airport Village als toplocatie voor innovatieve ondernemingen</i> .....	44
4.5 <i>Overige thema's Aviation Valley</i> .....	47
4.6 <i>Leefbaarheid</i> .....	48
<b>5 Beleidsopties Aviation Valley</b> .....	<b>48</b>
5.1 <i>Lange termijn ruimtelijke inrichting gebied Aviation Valley</i> .....	50
5.2 <i>Korte termijn beleid</i> .....	50
5.3 <i>Langere termijn beleid</i> .....	52
<b>6 Conclusie</b> .....	<b>53</b>
<b>Bijlage: Rolverdeling</b> .....	<b>53</b>
<b>Bijlage: Luchthavenbinding en Aviation Valley</b> .....	<b>54</b>

## Samenvatting

De vervoersvolumes in vracht en passagiers op Maastricht Aachen Airport (MAA) hebben de afgelopen jaren sterk gefluctueerd. Deels werden deze fluctuaties veroorzaakt door marktontwikkelingen, deels door veranderingen in het beheer- en exploitatiemodel van de luchthaven.

Sinds 1 juli 2014 is de provincie Limburg eigenaar van de luchthaven. Op 1 juli 2016 is het beheer van de luchthaven gesplitst in dat van infrastructuur, gronden en gebouwen (Maastricht Aachen Airport Beheer en Infrastructuur – MAABI BV) en de exploitatie van de luchthaven MAA BV. De exploitatie is voor een periode van 10 jaar (tot 1 juli 2026) via aanbesteding gegund aan TCGI BV. Onderdeel van de exploitatie overeenkomst is dat TCGI ook de afhandeling van passagiers, vracht en klein zakelijk verkeer (TEFAF) uitvoert.

De provincie Limburg/MAABI spelen een centrale rol in de verdere ontwikkeling van de luchthaven:

- Als eigenaar van de meeste infrastructuur;
- Als belanghebbende bij het instand houden van de concurrentiepositie van MAA
- Als toezichthouder op de uitvoering van het exploitatiecontract;
- Als verantwoordelijke instantie voor de ruimtelijke ordening (onder andere vanwege de verantwoordelijkheden uit de Omgevingsvisie);
- (Indirect) als gebiedsontwikkelaar. Aan de oostkant gebeurt dit op het Businesspark Aviation Valley door Land Development Aviation Valley Maastricht (LDAVM). Hierin is de provincie voor 80% eigenaar. Daarnaast heeft MAABI een groot aantal percelen in erfpacht.

De provincie Limburg heeft toegezegd dat de luchthaven voor onbepaalde tijd in stand zal worden gehouden. Deze toezegging in combinatie met de vier bovenstaande verantwoordelijkheden is vertaald naar de volgende hoofddoelstellingen voor het ruimtelijk beleid van de provincie op en rond de luchthaven:

- Voldoende capaciteit voor de vier kernactiviteiten op de luchthaven binnen de gemaakte beleidskaders
- Een ruimtelijke indeling die duurzame exploitatie op lange termijn mogelijk maakt
- Optimale synergie tussen luchthaven en het op en in de directe omgeving van de luchthaven gevestigde bedrijfsleven

In dit onderzoek is in opdracht van de provincie Limburg, gemeente Beek en gemeente Meerssen een analyse uitgevoerd naar de haalbaarheid van deze doelstellingen op basis van een ruimtelijke-economische strategie voor het gebied Aviation Valley, dat de luchthaven en de drie omliggende bedrijventerreinen (Technoport Europe, Businesspark Aviation Valley en Bamford) omvat. Daarbij zijn vijf marktsegmenten onderscheiden:

- Passagiersvervoer (commercieel)
- Luchtvracht
- Onderhoud van vliegtuigen (MRO)
- General Aviation (klein zakelijk verkeer, eigen vliegtuigen, lesvluchten)

- Zakelijke dienstverlening

De eerste vier segmenten zijn afhankelijk van het goed functioneren van de luchthaven. Het vijfde segment zou daarvan afhankelijk kunnen zijn.

De hoofdvraag van het onderzoek luidt:

“Vanuit welke inhoudelijke koers voor het gebied Aviation Valley kan gestuurd worden op versterking van de ruimtelijke samenhang tussen de verschillende kernactiviteiten op de luchthaven en de verschillende bedrijventerreinlocaties.”

Deze hoofdvraag is opgedeeld naar vier deelvragen, die opeenvolgend en in samenhang beantwoord worden:

1. Wat is de omvang, kracht en zwakte van de activiteiten op de luchthaven (vracht, passagiers, maintenance, repair, overhaul (MRO), general aviation (GA) en luchtvaartopleidingen) en de activiteiten op de omliggende bedrijventerreinen Technoport Europe en Businesspark Aviation Valley (met name logistiek en transport, zakelijke dienstverlening) en welke ruimtevraag is daarbij voorzien?
2. Hoe kunnen de thema's uit het ambitiedocument Aviation Valley (met name smart innovation, duurzaamheid, arbeidsmarkt en onderwijs, Airport Village (community building)) praktisch worden gekoppeld aan het versterken van deze activiteiten? Is een verdere segmentering gewenst?
3. Tot welke potentiële ruimtevraag voor de onderscheiden segmenten leidt een dergelijke implementatie van de thema's van Aviation Valley?
4. Wat is op basis van het voorgaande, een optimale, op duurzame exploitatie gerichte, ruimtelijke configuratie van de luchthaven en omgeving?

Hoofd- en deelvragen kunnen alleen goed beantwoord worden als duidelijk is wat de bestuurlijke/wettelijke kaders zijn voor het beleid. De wettelijke kaders liggen grotendeels vast in het luchthavenbesluit. Het huidige omzettingsbesluit is in 2013 door het ministerie van I&W goedgekeurd. Een nieuw luchthavenbesluit was in aanvraag sinds 2016. In december 2018 is de concept aanvraag daarvoor ingetrokken, maar de verkeersvolumes waarop een nieuw luchthavenbesluit gebaseerd zal zijn, zullen niet veranderen. Deze volumes zijn ook de basis voor de lange termijn ontwikkeling van het gebied Aviation Valley:

- Groei naar maximaal 700.000 passagiersbewegingen per jaar
- Groei naar maximaal 250.000 ton vracht per jaar (waarvan 50.000 ton Road Freight Services)
- Groei naar circa 25.000 vliegbewegingen per jaar in 2024
- Minder circuitvluchten en vluchten General Aviation (GA) (van 15.000 in 2016 naar 9.000 per jaar in 2024)
- Volledige benutting van de landingsbaan van 2750 meter

Voor de bedrijventerreinen geven de vastgestelde bestemmingsplannen de kaders:

- Bestemmingsplan Maastricht Aachen Airport (2006)
- Bestemmingsplan Bedrijvenpark Technoport Europe (2012)

- Bestemmingsplan Maastricht Aachen Airport, Business Park Aviation Valley (september-oktober 2016)
- Bestemmingsplan buitengebied gemeente Meerssen (april 2013)

Voor het gebied Aviation Valley is het ambitiedocument Aviation Valley begin 2018 gepubliceerd.

Het passagiersvervoer heeft de afgelopen 20 jaar gevarieerd tussen 150.000 en 500.000 passagiersbewegingen per jaar. Corendon is momenteel de grootste aanbieder van passagiersvluchten in het zomerseizoen. De groei van passagiersbewegingen op MAA in 2018 is meer dan 60% ten opzichte van het jaar daarvoor. Hoe de groei zich daarna gaat ontwikkelen is afhankelijk van wat Corendon gaat doen of en wanneer Lelystad Airport opengaat. Daarnaast zullen er mogelijk lijnverbindingen met Londen en Zuid Duitsland worden ontwikkeld voor de invulling van de vraag vanuit regionaal bedrijfsleven (VDL, Sabic, DSM). De huidige passagiersterminal heeft voldoende capaciteit om de beoogde 700.000 passagiersbewegingen per jaar te verwerken. Indien het volume daarboven komt, dan zal een grotere terminal nodig zijn. Er zal dan mogelijk in de terminal zone een nieuwe terminal gerealiseerd moeten worden. Daarvoor lijkt de ruimte ten zuiden van de verkeerstoren LVNL het meest geschikt.

Een belangrijk deel van de groei is afhankelijk van de landzijdige bereikbaarheid van MAA. In de zomer 2018 kunnen alle Corendon passagiers gratis parkeren bij de luchthaven. Dit heeft een positief effect gehad op de groei. Daar staat tegenover dat de bereikbaarheid per openbaar vervoer sterk te wensen overlaat. Betere (nonstop) busverbindingen met NS-intercity stations (Sittard/Geleen, Maastricht), maar ook met een aantal grote steden in de Randstad kunnen positief uitwerken.

Op dit moment (zomer 2018) is er gebrek aan voldoende parkeerplaatsen voor de auto's van passagiers. Bij voortzetting van het huidige beleid rond Corendon en uitbreiding van het aantal vluchten in zomer 2019 zullen nieuwe parkeervoorzieningen gerealiseerd moeten worden. Hiervoor zijn twee mogelijkheden: op maaiveld ten zuiden van de huidige proefdraaiplaats en/of een parkeergarage met 3-4 verdiepingen op de huidige P2 locatie.

Op korte/middellange termijn zal het aantal opstelplaatsen voor passagiersvliegtuigen op het alpha platform tekort schieten, namelijk bij een passagiersvolume van 400.000 per jaar of meer. Een oplossing hiervoor is om het Alpha platform uit te breiden naar het zuiden tot voor de gebouwen General Aviation Maastricht (GAM).

De landzijdige bereikbaarheid met het openbaar vervoer via de intercitystations Maastricht of Sittard is slecht. Met name de busverbinding heeft te veel stops, te weinig frequentie en sluit onvoldoende aan op de vertrekkende en aankomende passagiersvluchten. Dit kan opgelost worden door het inzetten van een non-stop bus shuttle.

Luchtvracht heeft het afgelopen jaar ook een sterke groei te zien gegeven, van rond de 60.000 ton in 2016 naar bijna 90.000 ton in 2017 en 2018 meer dan 120.000 ton. Dat is gevlogen luchtvracht want er wordt via MAA ook nog ongeveer 20.000 ton Road Freight Services (getruckte luchtvracht) getransporteerd. Een groot deel van de groei kan op het conto geschreven worden van de nieuwe exploitant, die nieuwe luchtvaartmaatschappijen als Emirates, Saudia en Silkway heeft aangetrokken. Op dit moment bestaat de luchtvracht op MAA voor een groot deel (80%) nog om versproducten en importstromen. Belangrijk voor de verdere ontwikkeling is de diversificatie van de luchtvrachtstromen, zowel in bestemmingen (China, Verre Oosten) als

producten. Ook is meer exportvracht gewenst om retourvluchten mogelijk te maken. Met het intrekken van de aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit is ook het verlengde gebruik van de start- en landingsbaan (2750 meter) terug gedraaid. Het terugvallen op het oude omzettingsbesluit staat 2500 meter toe. Dit beperkt mogelijk de groei.

Op dit moment zijn luchthavenexploitatie en afhandeling van vracht/passagiers nog in één bedrijf gecombineerd: MAA BV. EU Council Directive 96/67/EC geeft aan dat boven de 50.000 ton gevlogen vracht per jaar op een luchthaven ruimte gegeven moet worden aan een tweede afhandelaar. De nationale overheid (ministerie Infrastructuur en Waterstaat) houdt toezicht op naleving van Directive 96/67.

TCGI als aandeelhouder van MAA BV stelt wel een aantal eisen aan nieuwe bedrijven met toegang tot het luchthaven platform, deze moeten:

- Toegevoegde waarde hebben voor de luchthaven,
- Luchthaven gebonden zijn,
- Iets toevoegen wat er vandaag niet is,
- Een partnership zijn, geen concurrentie.

In deze voorwaarden wordt de rol van exploitant vermengd met die van afhandelaar. Dit lijkt lastig bij het aantrekken van nieuwe luchtvrachtbedrijven. Het is de vraag of deze rollen op langere termijn niet gescheiden moeten worden. Niet alleen vanuit de EU Directive, maar ook vanwege de groei doelstellingen in het luchthavenbesluit waarvoor nieuwe markten ontsloten moeten worden en innovatieve concepten ontwikkeld.

Verder is de groei van de luchtvracht sterk afhankelijk van de beschikbaarheid van personeel op de arbeidsmarkt. Op dit moment is sprake van tekorten. In dat verband is ook de bereikbaarheid van de luchthaven voor personeel in de nacht en vroege ochtend een probleem. Zodra een tweede vrachthal van 10.000 m<sup>2</sup> naast de bestaande hal is gerealiseerd, heeft MAA voldoende capaciteit om de 200.000 luchtvracht uit het luchthavenbesluit te verwerken. Voorlopig kan de huidige vrachthal noordwest blijven functioneren voor Road Freight Services. Een derde vrachthal van 10.000 m<sup>2</sup> is mogelijk aan de zuidzijde van de huidige vrachthal oost. Op termijn is er aan de westzijde van Businesspark Aviation Valley, achter het Aviation House nog ruimte voor vestiging van platform gebonden bedrijven (luchtvracht, MRO).

Het vliegtuigonderhoudscluster heeft zich de afgelopen 4 jaar positief ontwikkeld. De werkgelegenheid is verdubbeld van 200 arbeidsplaatsen naar 400. Samco en MAAS hebben nieuwe hangars bijgebouwd en de instroom en uitstroom van leerlingen vliegtuigonderhoudstechniek bij het Aviation Competence Centre van ROC Leeuwenborgh is gestabiliseerd. De behoefte is nu vooral aan ontwikkeling en vestiging van bedrijven met innovatieve concepten. Hiervoor kan samenwerking gezocht worden met Brightlands. Het aantal vluchten voor onderhoud is verwaarloosbaar. Er is voorlopig voldoende ruimte voor de MRO-activiteiten. De grote uitdaging is het aantrekken van nieuwe innovatieve bedrijven.

Het segment General Aviation bestaat uit drie subsegmenten: klein zakelijk verkeer, vluchten met eigen vliegtuigen en trainingsvluchten. Met name de laatste categorie is sterk verminderd. De categorie klein zakelijk verkeer is van economisch belang aangezien de samenhang met grote

evenementen in de regio, zoals de TEFAF, CHIO Aachen en Pinkpop. Om binnen de milieuruimte van het luchthavenbesluit te blijven moet het aantal circuitvluchten sterk gereduceerd worden. Wellicht biedt elektrisch vliegen voor trainingsvluchten een alternatief waarmee de gestelde grenzen ook bereikt kunnen worden. Voorlopig kunnen de general aviation activiteiten op de locaties Jet Centre en GAM voortgezet worden. Bij GAM is het mogelijk om de Fixed Base Operations uit te breiden.

De zakelijke dienstverlening is gevestigd op de drie bedrijventerreinen Technoport Europe, Aviation Valley en Bamford. Op Bamford is gekozen voor een business as usual ontwikkeling en Aviation Valley zet in op logistiek en handel maar is niet noodzakelijk verbonden met de luchthaven. Technoport Europe kent in toenemende mate problemen met leegstand op het kantoren gedeelte (langs de A2).

Aan nieuwe huurders wordt op basis van het bestemmingsplan Technoport Europe (2012) de eis van luchthaven gebondenheid opgelegd. Veel reeds gevestigde bedrijven hebben aangegeven dat zij deze binding in de bedrijfsvoering niet of nauwelijks hebben. Voor het kantorendeel Technoport Europe en de terminalzone langs de A2 is de aantrekkingskracht voor met passagiers luchtvaart gebonden bedrijven/dienstverleners beperkt, gezien het relatief geringe passagiersvolume en het aanbod van vluchten door Corendon en Ryanair. Vakantievvluchten leveren geen of weinig indirecte effecten op.

Voor gevlogen luchtvracht gerelateerde bedrijvigheid zijn de omliggende bedrijventerreinen op termijn wellicht aantrekkelijk. Op dit moment beperken afgeleide bedrijfsactiviteiten tot vestigingen van logistieke bedrijven (forwarders) met een omvang van maximaal 30 arbeidsplaatsen per bedrijf. Tegelijkertijd neemt de aantrekkelijkheid voor dienstverlening langs de A2 bij de luchthaven af vanwege de verbeterde bereikbaarheid van Maastricht, het ontbreken van goed openbaar vervoer en andere voorzieningen. Ook wordt geconstateerd dat het planologisch kader weinig ruimte laat voor nieuwe kantoorvestigingen, met name niet op Technoport Europe door de eis van luchthavengebondenheid, maar vooral vanwege de restricties op basis van de Structuurvisie Ruimtelijke Economie Zuid-Limburg (2017). In deze Structuurvisie Ruimtelijke Economie Zuid-Limburg (2017) is het kantorendeel Technoport Europe als transitiegebied benoemd. De Structuurvisie zet in op omzetting van kantoren naar andere functies en maakt nieuwbouw van kantoren vrijwel onmogelijk. Bij langdurige leegstand heeft sloop de voorkeur. Leegstand wordt mogelijk ook in de hand gewerkt door de eis om in 2023 kantoorgebouwen zodanig aan te passen dat deze minimaal voldoen aan het C-label energie.

De drie bedrijventerreinen hebben ieder een eigen vestigingsbeleid. Het onderhoud van groen en wegen wordt door provincie en gemeenten verzorgd. Er is een Bedrijvenvereniging Maastricht Aachen Airport met 40 leden maar de activiteiten zijn zeer bescheiden. Van (gezamenlijk) parkmanagement is geen sprake.

Daarnaast is er weinig samenhang tussen het kantorendeel en bedrijvendeel op Technoport Europe, maar ook tussen de drie bedrijventerreinen onderling. Om de leegstand op het kantorendeel Technoport Europe tegen te gaan en de samenhang tussen de omliggende bedrijventerreinen te versterken, wordt voorgesteld om het kantorendeel van Technoport Europe nieuw leven in te blazen ("Airport Village"). Op langere termijn kan dit deel (na de mogelijke bouw van een nieuwe passagiersterminal) geïntegreerd met de herinrichting van de terminalzone MAA, wat oorspronkelijk de doelstelling van het Airport Village concept was.

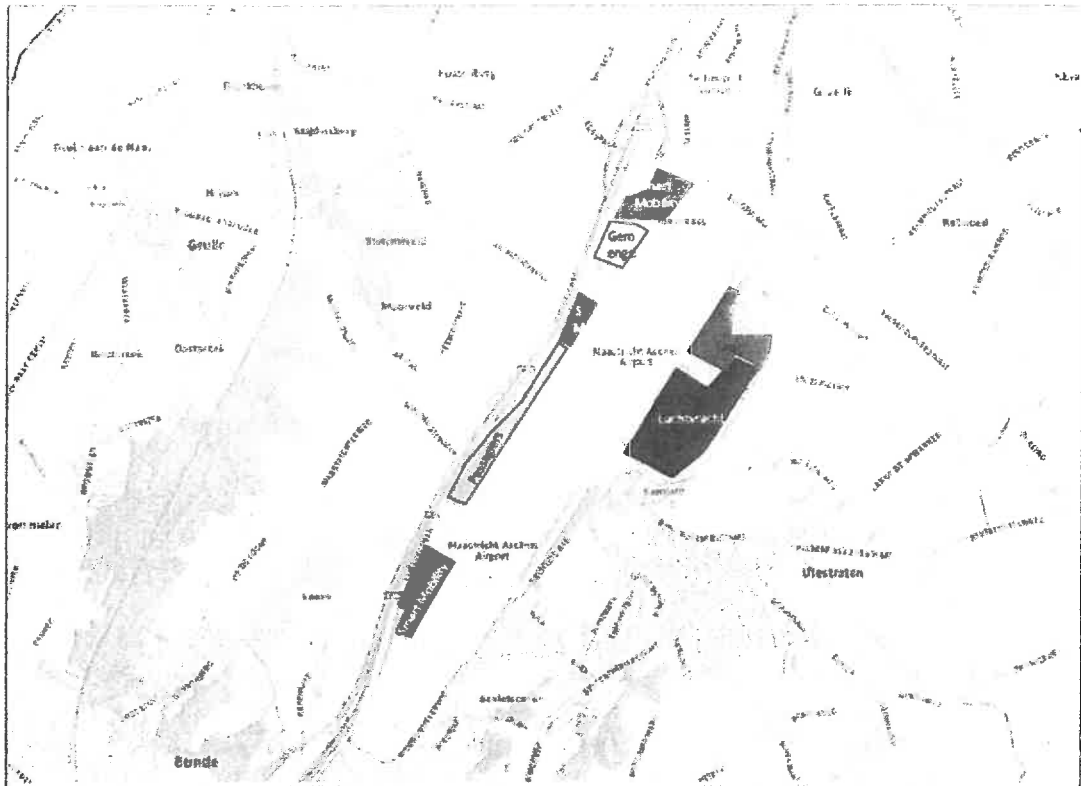
Het nieuwe Airport Village concept combineert de uitstraling van de luchthaven met integrale connectiviteit en bereikbaarheid. Nieuwe lijndiensten en uitbreiding van de Fixed Base Operation (kleine luchtvaart) kunnen dit ondersteunen. Op die manier wordt het Airport Village een locatie met faciliteiten die zowel luchthaven als bedrijven op de drie bedrijventerreinen ten dienste staan. Daarmee wordt het onderscheidend karakter van de drie bedrijventerreinen rond MAA versterkt. Dit vereist wel een nieuwe integrale aanpak, die weer aansluit bij de ambitie om van het gebied Aviation Valley binnen de Euregio een toplocatie te maken.

Het belangrijkste van deze nieuwe integrale aanpak is het opzetten van een nieuw model voor parkmanagement. Hiervoor kan worden voortgeborduurd op de eerste resultaten van Aviation Valley wat betreft belangrijkste thema's: parkmanagement, faciliteiten, connectiviteit, arbeidsmarkt, duurzaamheid, branding. Op verschillende andere plaatsen in Nederland zijn voorbeelden te vinden hoe dit kan worden opgepakt. Governance is daarbij belangrijk. De overheden zouden moeten optreden als regisseur, een nieuwe organisatie/parkmanager als ontwikkelaar. In het rapport worden diverse voorbeelden gegeven hoe samenwerking tussen partijen is te organiseren. Een model zou de combinatie van de opzet van Schiphol Area Development Company (aandeelhouders gemeenten, provincie, luchthaven) en de financieringsstructuur van Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht (revolving fund, risicodragende leningen) gericht op de herstructurering van bestaand vastgoed kunnen zijn. De benodigde stappen kunnen op korte termijn worden gestart door het oprichten van een nieuwe organisatie (publiek/privaat) waarin zowel eigenaren, ontwikkelaars en huurders samenwerken.

Op zich is er voldoende ruimte op de luchthaven zelf voor de ontwikkeling van de 4 marktsegmenten op de luchthaven binnen de doelstellingen die de luchthaven hanteert bij de opstelling van een nieuw Luchthavenbesluit. Daarbij wordt de huidige ruimtelijke clustering verder doorgevoerd. Dat betekent dat op langere termijn dat (zie kaart volgende blz):

- Alle vracht aan de oostkant van de luchthaven wordt afgehandeld. De ontwikkeling van nieuwe vrachtloodsen zal het vervoer en afhandeling van 300.000 - 500.000 ton vracht per jaar mogelijk maken.
- Alle passagiers zullen aan de westkant worden afgehandeld. Een nieuwe terminal is pas nodig als het aantal passagiersbewegingen boven de 700.000 per jaar komt te liggen. Voor de eventuele ontwikkeling van een nieuwe terminal is er ten zuiden van de huidige verkeerstoren ruimte. Hierbij zou gekeken kunnen worden naar de gebouwen van GAM en Enterforce.
- De bedrijven voor vliegtuigonderhoud aan de noordoostzijde worden geconcentreerd.
- General Aviation activiteiten kunnen in combinatie met een smart mobility centre plaatsvinden op de huidige locatie van vrachthal noordwest.





Op korte termijn moeten er vijf stappen worden gezet:

1. Het tekort aan parkeerplaatsen voor auto's van passagiers wordt opgelost door het bouwen van een flexibele, goedkope meelaagse parkeergarage op P2 en/of een parkeerplaats op maaiveld ten zuiden van de proefdraaiplaats.
2. Het tekort aan opstelplaatsen voor passagiersvliegtuigen wordt opgelost door het uitbreiden van het Alpha platform naar het zuiden tot bij GAM. Daarmee wordt ook ruimte verkregen voor een op termijn te bouwen nieuwe terminal met een grotere capaciteit dan de huidige.
3. Vanuit MAABI/Provincie het verwerven van volledige controle over de laatste twee locaties die toegang geven tot het luchthavenplatform en nog niet volledig in bezit van MAABI zijn: General Aviation Maastricht en sectoren 1-2 van Businesspark Aviation Valley.
4. Het transformeren van het kantorendeel van Technoport Europe in een Airport Village concept, dat voorzieningen biedt voor de luchthaven en de omliggende bedrijventerreinen. Het gaat dan om betere connectiviteit, innovatie, arbeidsmarkt en faciliteiten zoals lunchvoorzieningen, pick-up van boodschappen en kinderopvang. De huidige aanwijzing in de Structuurvisie Ruimtelijke-Economie Zuid-Limburg van Technoport Europe als transitiegebied moet daarbij niet maatgevend zijn.
5. Het opzetten van een gemeenschappelijk systeem en organisatie voor parkmanagement op Technoport Europe, Businesspark Aviation Valley en Bamford met een hoog voorzieningenniveau op het kantorendeel van Technoport Europe (Airport Village).

Daarnaast is er op korte termijn aanvullend beleid op de volgende gebieden:

6. Het verbeteren van de OV bereikbaarheid voor passagiers
7. Het aantrekken van een 2<sup>e</sup> afhandelaar voor luchtvracht op MAA met toegevoegde waarde
8. Het opzetten van een smart mobility centrum gericht op duurzaam transport en mobiliteit voor passagiers, vracht, bezoekers en werknemers. Zowel van en naar de luchthaven, op de luchthaven en voor general aviation met name trainingsvluchten.
9. Verbeteren en vergroten van het aanbod op de arbeidsmarkt met name voor logistiek en vliegtuigonderhoud.
10. Het ontwikkelen van een innovatie organisatie gericht op logistiek, mobiliteit en vliegtuigonderhoud.

Op langere termijn zijn dan de volgende ontwikkelingen te voorzien, onder voorwaarde dat het luchthavenbesluit aangepast kan worden om grotere vervoersvolumes mogelijk te maken:

11. Verdere ontwikkeling van Airport Village, inclusief nieuwe passagiersterminal plus verhuizing GA naar vracht noord. Er ontstaat daarbij een meer directe relatie tussen kantoren en GA. Een hotel op Noord, gekoppeld aan GA-faciliteiten kan brede uitstraling op het hele gebied hebben en bijdragen aan het Airport Village concept.
12. Ontwikkeling vrachtlocatie op sectoren 1-2 van Businesspark Aviation Valley ten noorden zuiden van de huidige vrachtlods tot aan de volumes van het Luchthavenbesluit.
13. Als het te herziene Luchthavenbesluit hiervoor ruimte geeft, kan bij grotere volumes luchtvracht de ontwikkeling van 2<sup>e</sup> linie logistieke activiteiten op omliggende bedrijventerreinen plaatsvinden.