



**Buck
Consultants
International**

Economische onderbouwing Maastricht Aachen Airport

Uitgevoerd in opdracht van:
Maastricht Aachen Airport

Buck Consultants International
Nijmegen, 20 mei 2016

Inhoud

	Blz.
1 Inleiding	1
2 Huidige situatie MAA	4
3 Realiseren van de doelen	10
4 Conclusies	24
Gebruikte literatuur	28
Bijlage 1 Gesprekspartners	29

1 Inleiding

Achtergrond

Maastricht Aachen Airport 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 (E'til, 2014) heeft uitgewezen dat de luchthaven jaarlijks tussen 90 en 100 miljoen euro bijdraagt aan het Limburgse BRP en 1.025 FTE aan directe en indirecte arbeidsplaatsen genereert. Bij de overname van MAA heeft de provincie tientallen miljoenen beschikbaar gesteld voor de komende 10 jaar. Daarnaast dragen vier omliggende Limburgse gemeentes 6 miljoen euro bij. Kortom, de luchthaven is volop in beweging (zie ook tekstbox).

Tekstbox: ontwikkelingen op MAA

- *Zomer 2014: Provincie neemt MAA over van Britse vliegveldexploitant Omniport en Nederlandse bouwer Dura Vermeer. Provincie start tenderproces om een nieuwe exploitant voor de luchthaven te vinden, verschillende kandidaten melden zich.*
- *Voorjaar 2015: drie kandidaten blijven over als mogelijke exploitant.*
- *De provincie Limburg is eigenaar van de luchthaven. De komende periode investeert de provincie €60 mln. in de luchthaven.*
- *Najaar 2015: private investeerders gaan tientallen miljoenen investeren in MAA om de luchthaven aantrekkelijker te maken. Zo is Volker Wessels voornemens om te investeren in een nieuw hotel met 90 drie- en viersterrenkamers en onderzoeken enkele maintenancebedrijven de mogelijkheden om uit te breiden. Daarnaast heeft de provincie Limburg concrete plannen om de passagiersterminal een facelift te geven en wil zij de bereikbaarheid van de cargoterminal voor zowel lucht- als vrachtverkeer verbeteren.*

Onlangs is er een Europese tenderprocedure doorlopen voor het privaat exploiteren van de luchthaven. Recent is een nieuwe exploitant geselecteerd. In tegenstelling tot voorheen blijft de regionale overheid eigenaar van basisinfrastructuur (baan, platforms en terminals) en wordt een tijdelijke exploitatieconcessie verleend (tussen 10 en 25 jaar). Hiermee blijft de provincie nauw betrokken bij de ontwikkeling van de luchthaven.

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.

¹ Maastricht Aachen Airport 10-jarenplan, januari 2015.

De luchthaven 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. In het Luchthavenbesluit zal worden uitgegaan van 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.

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. 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?

Het blijft lastig om een goede prognose op te stellen voor nationale luchthavens (in Nederland). Het is dus belangrijk een plausibele redenering op te bouwen, zowel omtrent de te verwachten passagiers als wat betreft de vervoersvolumes.

Opzet

Om de onderzoeksvragen te beantwoorden zijn de volgende stappen doorlopen:

- Als eerste stap naar een economische onderbouwing is in deze notitie 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 laatste stap zijn de belangrijkste bevindingen samengevat in de conclusies.

2 Huidige situatie 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 het noodzakelijk te kijken naar de faciliteiten die MAA biedt. Ook inzicht in ontwikkelingen in aantal passagiers en vracht op MAA in de afgelopen jaren zijn hierbij nodig. 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.

A Kenmerken van de luchthaven

Passagiers

De huidige passagiersterminal op MAA is enigszins verouderd, maar nog steeds functioneel. Qua afhandeling capaciteit kunnen er op jaarbasis maximaal ongeveer 1 miljoen one-way passagiers worden verwerkt. Dit past binnen de ambitie van MAA (700.000 passagiers in 2024), maar niettemin wordt in het ondernemingsplan het streven uitgesproken het gebouw te moderniseren.



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

Vracht

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 die per 1 januari 2016 in gebruik is 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.

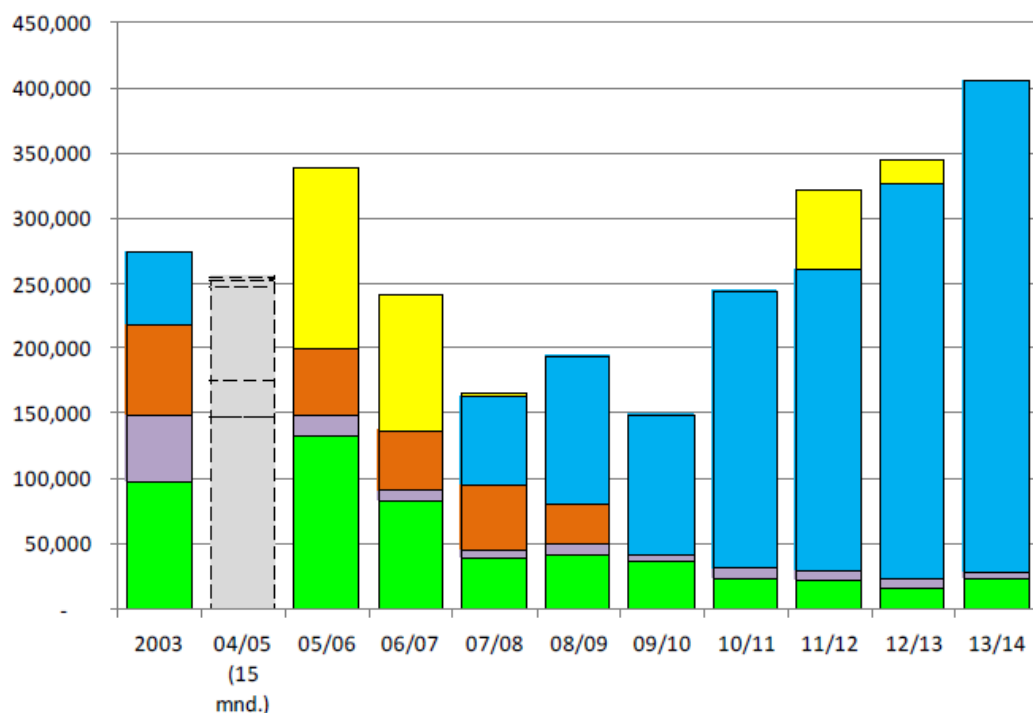
Maastricht Aachen Airport heeft verder te maken met een aantal operationele beperkingen die de ambitie om een groei in het vrachtvolume (250.000 ton in 2025) te realiseren kunnen bemoeilijken. Er is allereerst een verbod op nachtvluchten. Ten tweede beschikt de lucht-

haven 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-) on-aantrekkelijke luchthaven maken voor luchtvrachtmaatschappijen die non-stop tussen Europa en andere werelddelen willen vliegen.

B Ontwikkeling aantal passagiers

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 (zie figuur 1). 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) (MAA, 2015).

Figuur 1 Ontwikkeling van het aantal passagiers op MAA (2003-2014)*



Legenda:

Blauw/geel: LCC Oranje: Regional carrier Groen: Charter Paars: Overig

* 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.

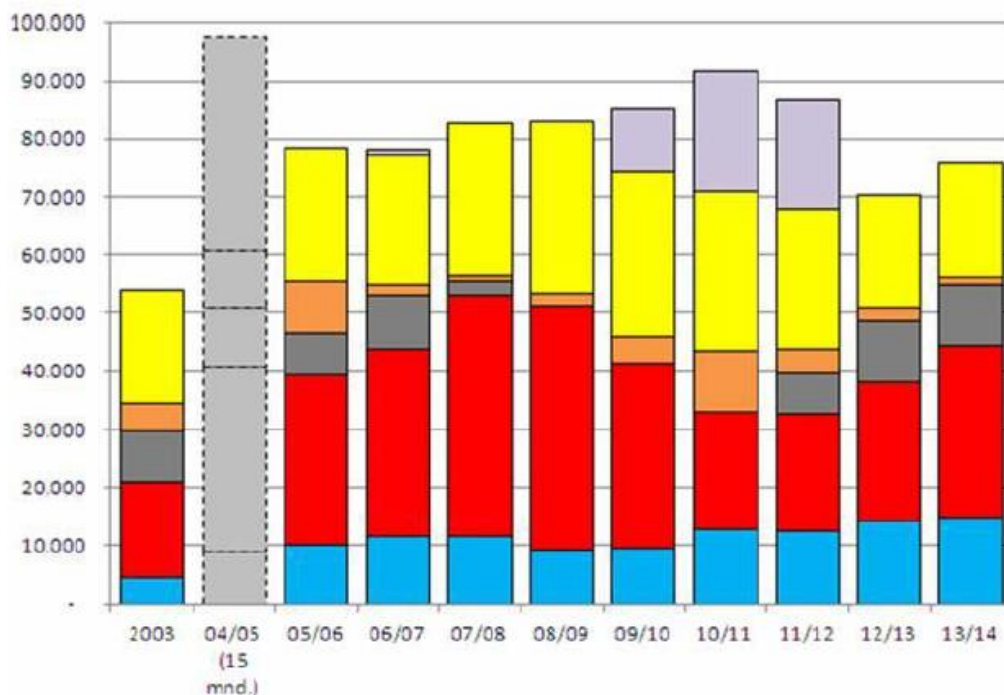
Bron: Maastricht Aachen Airport 10-jarenplan, 2014

Naast Ryanair en WizzAir vliegen ook Corendon en (vanaf medio 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.

C Ontwikkeling cargo

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 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 Ontwikkeling luchtvracht (2003-2014)



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 verwacht MAA ongeveer dezelfde verdeling. Voor 2016 gaat de luchthaven uit van in totaal 115.000 ton cargo, 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 Cargolux, Turkish Airlines en Royal Jordanian². Het aandeel Cargolux is de laatste jaren afgenomen. Voorheen was zij verantwoordelijk voor 9 vluchten per week. Tegenwoordig zijn dit nog 3 vluchten per week.

D Benchmarkvergelijking met andere luchthavens

Om haar ambitie – een groei in het aantal passagiers en het vrachtvolume – te realiseren, heeft Maastricht Aachen Airport te maken met concurrentie van nabijgelegen luchthavens. In deze paragraaf worden daarom de ontwikkelingen in passagiers en vracht van concurrerende luchthavens in beeld gebracht.

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 1 Ontwikkeling passagiers concurrerende luchthavens

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

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,

² In oktober 2015 is Ethiopian Airlines gestart met 5-8 vluchten per week. Deze vluchten waren afkomstig van Brussels Airport. Inmiddels heeft België de bilaterale afspraken tussen beide landen (België en Ethiopië) aangepast, zodat rechtstreekse vluchten mogelijk worden naar verschillende sleutelbestemmingen in het Midden-Oosten en Azië. De komst van een dergelijke carrier geeft echter aan dat een substantiële groei mogelijk is.

terwijl Luik en Bonn in aantal passagiers licht zijn gedaald. Op vliegveld Weeze heeft tot 2013 een sterke groei in passagiers plaatsgevonden, met een sterke afname in 2014 door een drastische vluchtreductie van Ryanair.

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.

Vrachtvolume cijfers

Op het gebied van vracht concurreert MAA met de luchthavens van Amsterdam (Schiphol) Brussel, Oostende, Luik, Düsseldorf en Keulen/Bonn.

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 Ontwikkeling vrachtvolume concurrerende luchthavens

Jaar	Schiphol	Brussel	Oostende	Luik	Düsseldorf	Keulen/Bonn
2005	1.449.855	702.819	108.260	325.712	88.058	650.947
2006	1.526.552	719.561	98.525	406.525	96.635	698.273
2007	1.610.282	783.727	108.953	489.870	89.281	719.077
2008	1.567.712	661.143	82.920	518.750	90.100	586.536
2009	1.286.369	449.132	74.148	482.121	76.916	559.406
2010	1.512.251	476.135	64.041	639.434	100.398	656.111
2011	1.523.803	475.124	57.381	674.469	97.220	742.347
2012	1.483.446	459.265	53.166	570.000	101.588	751.183
2013	1.531.086	429.938	46.485	561.000	110.814	739.553
2014	1.633.192	453.954	24.885	590.579	114.180	754.342
Groei 2005-2014	12,6%	-35,4%	-77,0%	81,3%	29,7%	15,9%

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).

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 bellyvracht). 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 3 *Baanlengtes van de concurrerende luchthavens*

	MAA	Schiphol	Brussel	Oostende	Luik	Düsseldorf	Keulen/Bonn
Baanlengte	2.500 m (doel 2.750 m)	3.800 m	3.638 m	3.200 m	3.690 m	3.000 m	3.815 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.

3 Realiseren van de doelen

Het 10-jarenplan van Maastricht Aachen Airport is ambitieus. In 2024 wil MAA **700.000 passagiers** en **250.000 ton luchtvracht** (waarvan 50.000 ton getrukt) afhandelen. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op hoe de luchthaven deze ambitie wil realiseren en in hoeverre dit een realistisch opgave is. In de eerste plaats wordt ingegaan op de de ambities met betrekking tot passagiers, daarna wordt ingegaan op de vrachtambities.

A Passagiers

Maastricht Aachen Airport heeft als doel om **in 2024 700.000 (EU-cap) one way passagiers** op jaarbasis te vervoeren. Deze groeiambitie van Maastricht Aachen Airport lijkt fors, helemaal in vergelijking met de huidige passagiersvolume (283.000). 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 (zie hierna). De focus en het onderscheidend vermogen van MAA liggen juist meer op vrachtafhandeling. Dit betekent niet dat de passagiersmarkt wordt genegeerd. In de regio is namelijk sprake van een grote potentiële vraag.

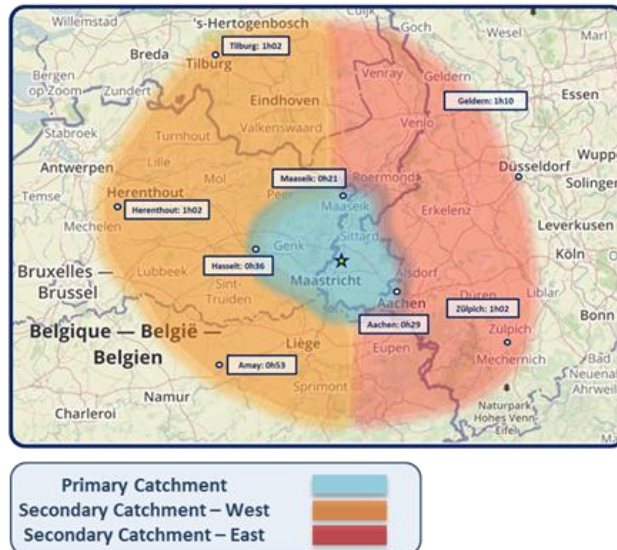
In 2009 heeft SEO (BCI/AAE, 2009) berekend dat een aantal passagiers op jaarbasis van **1,6 tot 2 miljoen in 2020 haalbaar is**. De omvang van het achterland/verzorgingsgebied is zodanig dat van dergelijke aantallen kan worden gesproken. Voorwaarde hiervoor is dat Maastricht Aachen Airport 13 nieuwe 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 te realiseren om de bereikbaarheid van de regio te vergroten.

Onlangs heeft InterVistas Consulting (2015) 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. passagiers³ 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.

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



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.

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.

³ Let op, dit is zowel vraag naar Europese vluchten als intercontinentale vluchten

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.

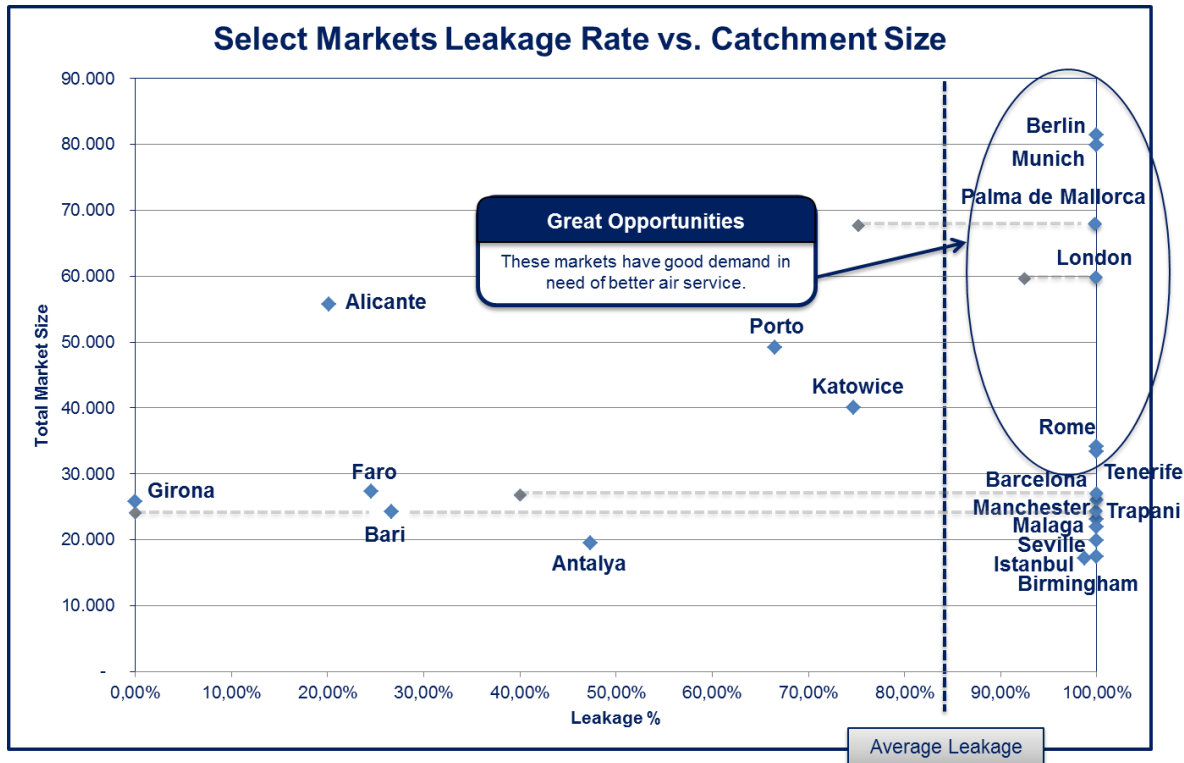
Om de connectivity (met een hub) van de regio Zuid Limburg te verbeteren, vooral voor het zakelijke segment, is de laatste jaren veel energie gestoken in het faciliteren van een regional home-base carrier op MAA. De komst van een **regional carrier** is met name interessant om Maastricht Aachen Airport te verbinden met Europese Hubs, zoals Londen en München. Deze bestemmingen maken ook onderdeel uit van kansrijke zakelijke markten uit de Inter-Vistas rapportage. Zo heeft VDL Nedcar (BMW) aangegeven dat een dag-rand verbinding met München in de nabije toekomst een vereiste is.

De luchthaven beschikt over een route development fund bestemd voor het uitbreiden van het routenetwerk van de luchthaven. In totaal gaat het om een fonds van €6 miljoen (waarvan €2 mln. bijgedragen door gemeente Maastricht, €2 mln. door de gemeente Beek en de gemeenten Sittard en Geleen en Heerlen dragen beide €1 mln. bij) De gemeente Maastricht heeft een voorwaarde aan hun bijdrage gesteld: €1 mln. is gekoppeld 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 fund.

Op dit moment is er 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.

Figuur 3 Marktomvang (bestemming) ten opzichte van aandeel van het weglekeffect



Bron: InterVistas, 2015

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.

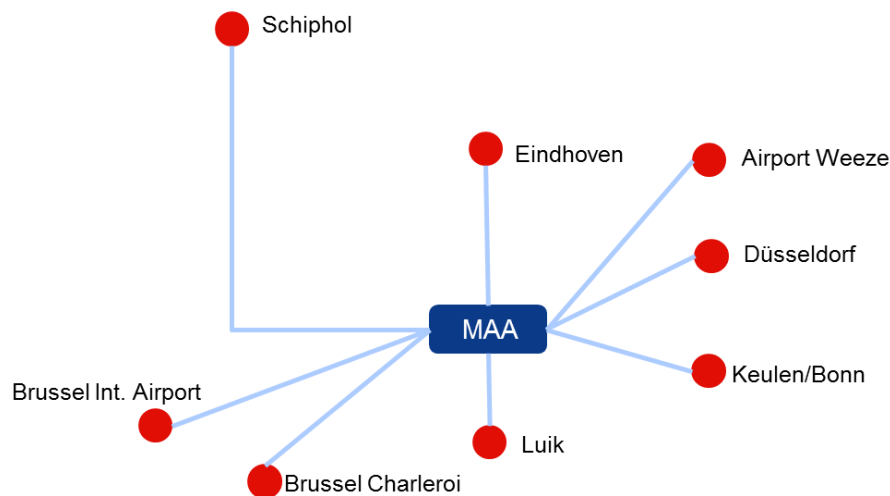
Kortom, de ambitie van 700.000 passagiers lijkt realistisch, mits de juiste propositie wordt gehanteerd. Het betreft daarbij een voorzichtige inschatting, helemaal in het licht van de ramingen van SEO uit 2009, waarin een potentieel van 1,6 mln. 2,0 mln. passagiers is voorspeld. Daarnaast heeft het verleden 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 reëel.

Reistijdwinsten door uitgebreid aanbod van vluchten

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 Roermond die naar München moet voor zaken. Op dit moment moet hij hiervoor uitwijken naar Schiphol, Brussel, Düsseldorf of Keulen, of gaat met

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

Figuur 4 Concurrerende luchthavens



Hieronder is een korte analyse gemaakt welke reistijdbaten kunnen optreden.

De reistijdwinstbaten hebben betrekking op de extra passagiers die reistijdwinst ervaren ten opzichte van het huidige aantal reizigers (nulvariant). Wanneer de ambitie van de luchthavens wordt gerealiseerd, betekent dit een toename van 417.000 reizigers. Niet elke reiziger zal echter reistijdwinst ervaren, omdat zij de keuze voor MAA op basis van andere gronden gemaakt heeft en mogelijk een langere reistijd accepteert vanwege een lagere ticketprijs.

Hieronder is een berekening op hoofdlijnen gemaakt wanneer er een reistijdwinst van 0,5 en 1 uur wordt gehaald. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De reis wordt altijd (zij het via een andere luchthaven) gemaakt. Het netwerk MAA zorgt dus alleen voor een vraagverschuiving.
- Het aantal passagiers neemt lineair toe tot 700.000 in 2024.
- Aandeel zakelijke reizigers bedraagt 20% (80% is dus leisure).
- Aanname dat 25% van de reizigers reistijdwinst ervaart.
- Reistijdwaardering volgens normen Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2013):
 - zakelijk: € 26,25 per uur
 - niet-zakelijk: € 7,50 per uur
- Stijging van de reistijdwaardering met 1,68% per jaar.
- Discontovoet van 4,5%.
- Voor de berekening van de netto contante waarde (NCW) is uitgegaan van prijspeil 2016 en een looptijd van 25 jaar⁴.

⁴ Gelijk aan de maximale looptijd van de concessie (exploitatieperiode).

Tabel 4 Toelichting indicatie reistijdboten anno 2025

	Passagiers (2025)	30 minuten reistijdwinst		60 minuten reistijdwinst	
		Nominaal	CW	Nominaal	CW
Zakelijke	140.000	€0,3 mln.	€4,4 mln.	€0,7 mln.	€8,8 mln.
Leisure	560.000	€0,4 mln.	€5,0 mln.	€0,8 mln.	€10,0 mln.
Totaal	700.000	€0,7 mln.	€9,4 mln.	€1,5 mln.	€18,8 mln.

De totale netto contant gemaakte reistijdwinsten (30 minuten en 60 minuten) voor MAA ten opzichte van de huidige situatie liggen volgens dit model tussen de €9 mln. en €19 mln.

B Luchtvracht

Maastricht Aachen Airport heeft als doel om in **2024 250.000 ton luchtvracht** per jaar af te handelen, waarvan 50.000 ton via road feeder services (trucking). Deze groeiambitie van Maastricht Aachen Airport lijkt fors, helemaal in vergelijking met het huidige vrachtvolume van 75.000-80.000 ton. In deze paragraaf wordt op basis van verschillende invalshoeken geanalyseerd in hoeverre 250.000 ton luchtvracht in 2024 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 groeiemarkt. 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. Be-

langrijke 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. Op Schiphol is ruimte (capaciteit) voor 6,4 miljoen ton luchtvracht. Dit betekent dat zij de geprognostiseerde vracht in 2050 niet volledig kan accommoderen, o.a. vanwege geluidsrestricties (4 miljoen tekort). Dit biedt mogelijkheden voor MAA.

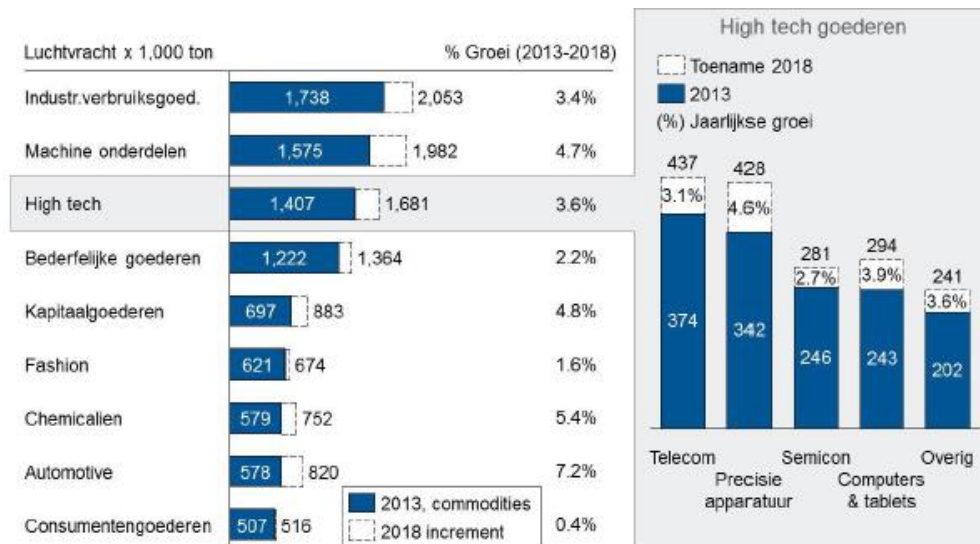
Hoewel MAA niet expliciet in de ramingen van het PBL/CPB meegenomen is, is het aannemelijk dat ook MAA sterk in vrachtvolume zal groeien als ze maar een klein deel van de in de WLO scenario's voorspelde groei in luchtvracht weet aan te trekken. Bij een gelijkblijvend aandeel van MAA in de Nederlandse 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. 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 5 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 hieromtrent 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.
- 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 de

ze sector liggen kansen op het gebied van export (ING, 2015). De omvang van de Nederlandse automotieve toelevering bedraagt €9,2 miljard en is hiermee van substantiële waarde. Niet alle segmenten binnen de automotieve 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 vrachtlijndienst 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 pharma goederen. Door de forwarders wordt een dergelijke verbinding – uiteraard onder de juiste voorwaarden - als zeer kansrijk gezien. De kansen voor uitgaande automotieve stromen worden wel onder-

kend, 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 5 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 (bijvoorbeeld bloemen naar Aalsmeer), 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 verschepen.

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 luchtvracht stromen zijn echter marginaal. 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 voorsnog biedt. De luchthavens Amsterdam, Luik en Brussel worden in die gevallen vaak gebruikt, meestal onder regie van een logistiek dienstverlener. Kortom, de meeste bedrijven/verladere besteden hun logistiek uit aan logistiek dienstverleners, deze dienstverleners maken de afweging via welke luchthaven de luchtvrachtstromen lopen. MAA is onderdeel van het netwerk van deze dienstverleners.

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

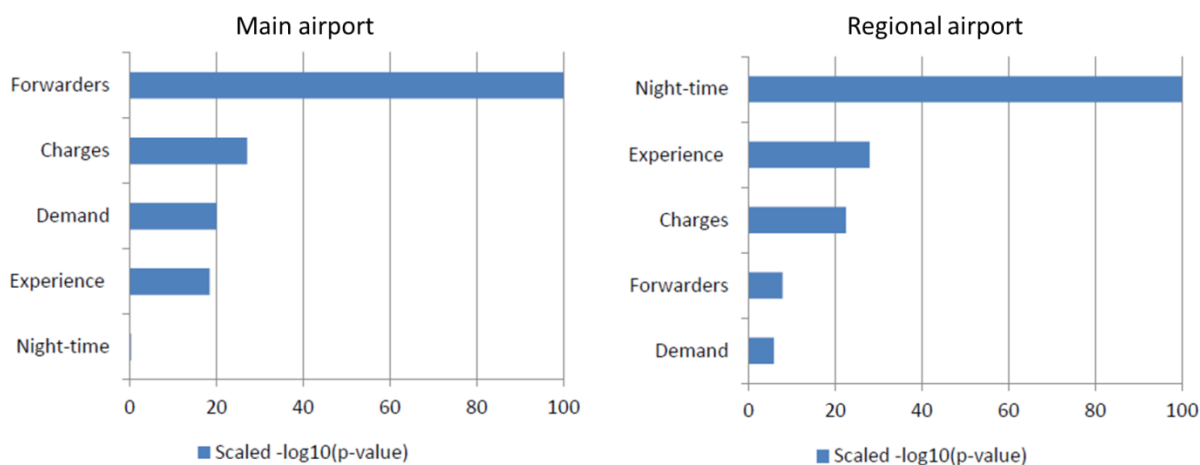
- De luchthaven is van belang als vestigingsvoorwaarde voor regionale bedrijven, de locatiekeuze hangt af van het totale logistiek plaatje in de regio. Er is een trend gaande naar regionalisering van luchtvrachtstromen. Dat is een kans voor MAA.
- Inklaring van goederen wordt gedaan op de luchthaven 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 echter 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 ook gelet op de aanwezigheid van forwarders op de luchthaven. In de interviews is ook de suggestie opgeworpen dat Luik als hub van (integrator) TNT mogelijk minder aantrekkelijk is voor andere carriers, vanwege voordelen die TNT aangeboden krijgt.

Figuur 6 Factoren in luchthavenkeuze vrachtcarriers



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.

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 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.

Het kostennadeel van MAA voor carriers, voor wat betreft de brandstofkosten, kan mogelijk op korte termijn veranderen, aangezien het contract met de huidige toeleverancier afloopt.

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.

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

Tabel 6 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 as 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 7 zijn weergegeven.

Tabel 7 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

* Vooral nog is Ethiopian Airlines als 'carpet seller' te typeren, maar de luchtvaartmaatschappij ontwikkelt zich snel en behoort naar verwachting in de toekomst tot de 'basic cargo operators'

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 ton luchtvracht via MAA te kunnen verscheppen. Een belangrijke randvoorwaarde voor deze partijen is een startbaan van 2.750 meter. Ook Ethiopian Airlines gaf in haar onderhandelingen aan dat zij het aantal vluchten van 5-8 per week alleen opvoeren naar 15 vluchten per week bij een startbaan van 2.750 meter. Dit zou een toename in vrachtvolume op MAA met meer dan 50.000 ton per jaar betekenen. Wanneer de potentiële volumes van de prospects opgeteld worden bij de huidige volumes leidt dit tot een jaarlijks volume van ca. 257.000 ton.

4 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 geacommodeerd 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 contouren voor geluid en externe veiligheid.

Doelstellingen 10-jarenplan

- Een baan van 2.750 meter is belangrijk om de luchtvrachtdoelstellingen 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 luchthavens, 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.

Economische 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 voor MAA 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.

Economische 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 zeker niet onhaalbaar. 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. 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 **kansen voor de luchtvracht in Nederland liggen vooral in de segmenten** farmaceutica, automotieve kapitaalgoederen en machine onderdelen, maar zeker ook nog in de perishables. Voor een deel zijn dit ook de sectoren waar MAA zich op richt en die ook sterk vertegenwoordigd zijn in Zuidoost Nederland.
 - 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 getrukte) 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. Daarnaast biedt het Open Skies beleid van de nationale overheid kansen voor MAA als het gaat om het aantrekken van carriers.

- 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.

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

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

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

IATA (2015), Airline Industry Forecast 2014-2018

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

Maastricht Aachen Airport (2015), 10 jaren plan

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

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

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

Gebruikte websites:

Website CBS, CBS Statline

Website Statistics Belgium

Website Airport Weeze

Website Brussels Airport

Website Düsseldorf Airport

Website Köln Bonn Airport

Website Liege Airport

Website Schiphol

Bijlage 1

Gesprekspartners

- Universiteit van Antwerpen, Wouter Dewulf
- Panalpina, Rob Robeerst
- Kuehne + Nagel, Bart Vlug
- DHL, Maurice Kerkhofs/Frans Carton
- Anonieme forwarder
- ACN , Jacques Heeremans
- Ministerie I&M, Nelleke Turfboer en Jeroen Mauritz
- Maastricht Aachen Airport, Sander Heijmans en Wiel Dohmen