

# Het economisch en maatschappelijk belang van Maastricht Aachen Airport

## E,til

Prof. dr. Hans Kasper

Dr. Lolke Schakel

Drs. Jelena Radovanovic

28 februari 2014



basis voor beslissingen

## Onderzoeksvraag en scenario's

Wat is het economisch en maatschappelijk belang van Maastricht Aachen Airport in termen van werkgelegenheid en bruto regionaal product voor Zuid-Limburg en heel Limburg, in vijf scenario's voor de komende tien jaar (2014-2023):

- 1A. *Passagiers- en vrachtvervoer stabiel op niveau 2014*
- 1B. *Groei passagiers- en vrachtvervoer volgens Businessplan MAA*
- 2A. *Geen passagiers in het handelsverkeer; vrachtvervoer stabiel op niveau 2014*
- 2B. *Geen passagiers in het handelsverkeer; groei vrachtvervoer volgens Businessplan MAA*
- 3. *Volledige sluiting van de luchthaven MAA in 2014*

Opdrachtgever: Provincie Limburg



# Probleemstelling

## Scenario's en detail

|  | Twee ontwikkelingen van MAA in de periode 2014-2024 |                                |
|--|---|--------------------------------|
| Beslissingen over toekomst MAA                       | Vervoer blijft stabiel op niveau van 2014           | Groei conform Businessplan MAA |
| Passagiersvervoer, Vrachtvervoer en General aviation | PVG-St (1A)   | PVG-Gr (1B)                    |
| Alleen Vrachtvervoer en General aviation             | AVG-St (2A)   | AVG-Gr (2B)                    |
| Volledig sluiten MAA                                 | Sluiten (3)   |                                |



## Verschillende invalshoeken

- Werkgelegenheid
- Bijdrage aan bruto regionaal product
- Kwantitatief: bestaande data en enquête onder bedrijven
- Kwalitatief: gesprekken, documenten, rapportages over andere vliegvelden
- Bandbreedtes i.v.m. waarschijnlijkheden
- Uitgevoerd in januari en februari 2014



## Werkgelegenheid en bruto regionaal product

- Werkgelegenheid berekend in termen van FTE voor diverse 'soorten' werkgelegenheid:
  - directe werkgelegenheid
  - indirecte werkgelegenheid
    - voorwaarts
    - achterwaarts
    - geïnduceerd (deze categorie is niet meegenomen in het onderzoek omdat deze voor Limburg moeilijk is te berekenen)
- Bijdrage aan bruto regionaal product berekend in (lopende) prijzen van 2013



## Classificatie van werkgelegenheidseffecten

- **Directe effecten:** werkgelegenheid en toegevoegde waarde die een directe relatie hebben met de afhandeling van luchtvervoer van passagiers en vracht
- **Indirecte effecten:**
  - *Achterwaarts:* werkgelegenheid en toegevoegde waarde van de luchthaven bij toeleverende bedrijven
  - *Voorwaarts:* werkgelegenheid en toegevoegde waarde die ontstaat door spin-off effecten van de activiteiten op de luchthaven (bijv. de vestigingsplaatsfactor en toeristische functie van een luchthaven)
  - *Geïnduceerd:* werkgelegenheid en toegevoegde waarde die ontstaat door de uitgaven van directe en indirecte werkzame personen

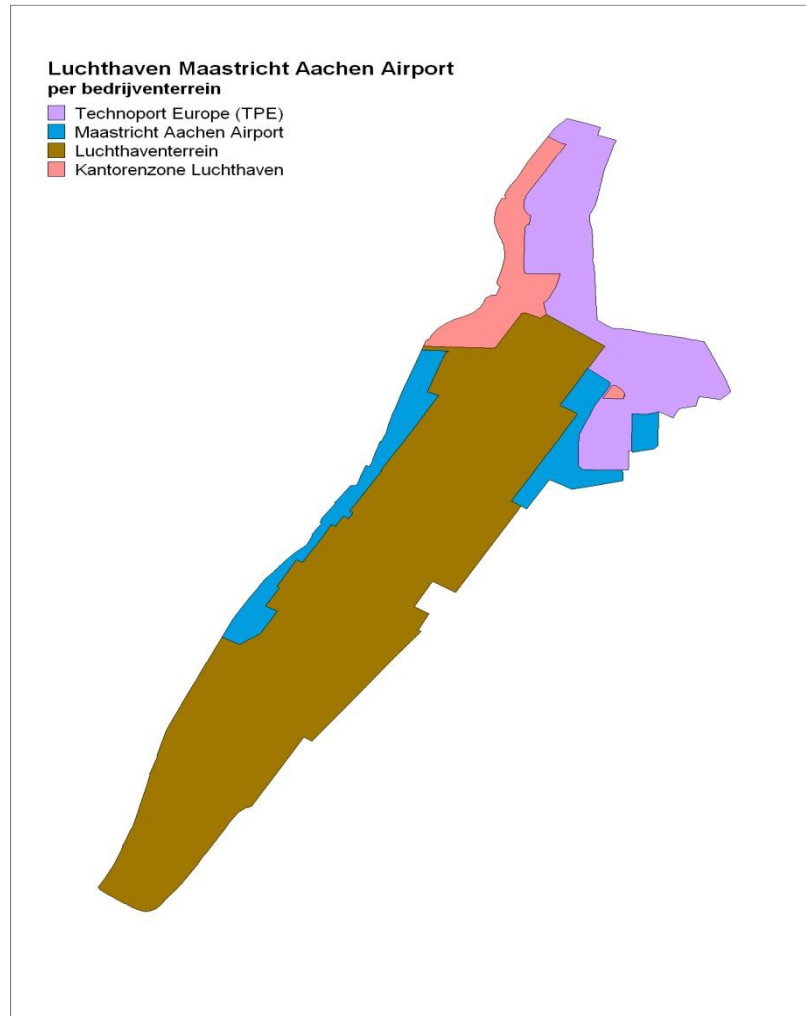


## Toegevoegde waarde en bruto regionaal product

- **Toegevoegde waarde:** de *productie* gewaardeerd tegen marktprijzen minus de kosten voor de inkoop van goederen en diensten (*intermediair verbruik*)
- Onderscheid in toegevoegde waarde van:
  1. Werkzame personen
  2. Bedrijven
  3. Sectoren
  4. Regio (*bruto regionaal product*)
  5. Land (*bruto binnenlands product*)



# Het gebied van Maastricht Aachen Airport



basis voor beslissingen



## Belangrijkste bevindingen - 1

1. 10% van de Limburgse bedrijven en 16% van de Zuid-Limburgse bedrijven genereert in 2013 omzet dankzij MAA (voor de helft is het minder dan euro 10.000 per jaar; enkele meer dan 1 mln)
2. Luchthaven belangrijk als factor in imago van internationale vestigingsplaats/regio en als cluster voor passagiersvervoer, vrachtvervoer, vliegtuigonderhoud en MBO luchtvaarttechniek
3. Directe en indirecte werkgelegenheid in Limburg bedraagt in 2013 1.325 - 1.475 FTE
4. Bijdrage aan BRP Limburg bedraagt in 2013 91 - 101 mln euro
5. Bij volledige sluiting van MAA gaan circa 625 - 700 FTE van de werkgelegenheid in 2014 voor Limburg verloren



## Belangrijkste bevindingen - 2

|  | 2013          | 2014          |
|--|---------------|---------------|
| Totale directe en indirecte werkgelegenheid MAA (in FTE) | 1.325 – 1.475 | 1.250 – 1.375 |
| Bijdrage aan Bruto Regionaal Product (in euro's)         | 91 – 101 mln  | 86 - 96 mln   |



## Antwoord: Belangrijkste uitkomsten situatie 2014 en 2023 volgens vijf scenario's

|   | Bijdrage in 2014     | Bijdrage in 2023     |                      |                      |                      |                  |
|---|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|------------------|
|   |                      | PVG-St (1A)          | PVG-Gr* (1B)         | AVG-St (2A)          | AVG-Gr (2B)          | Sluiten (3)      |
| <b>Werkgelegenheid (in FTE)</b>             |                      |                      |                      |                      |                      |                  |
| - Luchthavencluster MAA (direct)            | 275                  | 275                  | 350                  | 225                  | 250                  |                  |
| - Maintenance Boulevard (indirect)          | 325                  | 450                  | 450                  | 450                  | 450                  |                  |
| - Forwarders/trucking/overig (indirect)     | 400                  | 400                  | 475                  | 375                  | 450                  |                  |
| - Buiten luchthavengebied (ind aw + ind vw) | 250 - 375            | 275 - 400            | 350 - 500            | 175 - 300            | 175 - 325            |                  |
| - <i>Totaal</i>                             | <i>1.250 - 1.375</i> | <i>1.400 - 1.525</i> | <i>1.625 - 1.775</i> | <i>1.225 - 1.350</i> | <i>1.325 - 1.475</i> | <i>625 - 675</i> |
| <b>Bruto regionaal product (in euro's)</b>  | 86 - 96 mln          | 97 - 108 mln         | 111 - 123 mln        | 88 - 98 mln          | 96 - 107 mln         | 43 - 48 mln      |

\* In het groeiscenario van passagiers wordt in het Businessplan MAA verondersteld dat Ryanair in 2016 weer een basis opent op MAA met 30 voltijdsmedewerkers

basis voor beslissingen



## Antwoord: Belangrijkste uitkomsten 10 jaars ontwikkeling 2014 - 2023 volgens vijf scenario's; cumulatieve uitkomsten

|  | Bijdrage over hele periode 2014 - 2023 |                   |                 |                 |               |
|--|--|-------------------|-----------------|-----------------|---------------|
|  | PVG-St (1A)                            | PVG-Gr (1B)       | AVG-St (2A)     | AVG-Gr (2B)     | Sluiten (3)   |
| Werkgelegenheid<br>(in FTE/arbeidsjaren) | 13.625 – 15.025                        | 15.350 – 16.875   | 12.225 – 13.550 | 13.100 – 14.525 | 6.775 – 7.475 |
| Bruto regionaal<br>product (in euro's)   | 950 – 1.060 mln                        | 1.070 – 1.180 mln | 870 - 970 mln   | 930 – 1.040 mln | 480 – 530 mln |



basis voor beslissingen

## Antwoord

### Gevolgen van sluiten MAA voor eigen bedrijf en voor vestigingsklimaat Zuid-Limburg

| Gevolgen           | Voor eigen bedrijf | Voor vestigingsklimaat in Zuid-Limburg |
|--------------------|--------------------|--|
| Positieve          | 1%                 | 1%                                     |
| Negatieve          | 20%                | 76%                                    |
| Geen               | 79%                | 24%                                    |
| Totaal<br>(= 100%) | 274                | 274                                    |



## Gesprekken en enquête

- Cluster van (winstgevende) bedrijven rond vliegtuigonderhoud en succesvolle MBO-opleiding luchtvaarttechniek
- Een aantal bedrijven kan niet zonder vliegveld functioneren, andere wel
- MAA is onderdeel van de multimodale logistieke keten van bedrijven in Limburg
- Geen steen uit het hele bouwwerk van dit cluster/deze keten trekken
- MAA cruciaal voor marketen regio, stad, congressen in de (inter)nationale wereld
- Meer lijnen/connectivity op grote bestemmingen/hubs nodig, zoals Amsterdam, Berlijn, Londen, Parijs, München, Zürich



## Gesprekken en enquête

- Keten van effecten bij sluiten: bijvoorbeeld geen MAA betekent
  - geen TEFAF, geen MECC meer, minder overnachtingen, minder hotels, etc.
  - minder internationaal, minder bedrijven, meer moeite om jeugd te houden en kenniswerkers voor tegen gaan krimp en realiseren LED, campussen, Brainport etc
  - verrichte investeringen zijn waardeloos geworden;
  - geplande publieke en private investeringen in Maintenance Boulevard van minstens € 15 mln vallen weg (bodem onder meerjarenplan valt weg)



## Gesprekken en enquête

Bij sluiten van MAA geldt ook:

- geen geluidshinder en milieu-overlast, geen verstoring van stiltegebieden in ZL die van belang zijn voor toeristen en hun bestedingen in de toeristische sector (huidige vliegroutes deels over stiltegebieden)





# E,til

## Toelichting op de uitkomsten

In de navolgende slides wordt aangegeven welke uitkomsten en bevindingen aan de hiervoor gegeven samenvatting van de belangrijkste uitkomsten ten grondslag liggen



basis voor beslissingen

# Opzet van het gehele onderzoek

---

## Diverse onderdelen

1. Beschrijven van de marktpositie van Maastricht Aachen Airport binnen Nederland en Noordwest-Europa
2. In kaart brengen van de huidige werkgelegenheid die direct en indirect aan de luchthaven is verbonden
3. Maken van prognoses van de directe en de indirecte werkgelegenheid evenals van de bijdrage aan het bruto regionaal product onder verschillende scenario's
4. Literatuurstudie
5. Enquête onder bedrijven en instellingen
6. Interviews



basis voor beslissingen

---

# Kenmerken van Maastricht Aachen Airport

---

## Aan de hand van verschillende kenmerken

- Aantallen passagiers
- Tonnen vracht
- Work load units (WLU)
- Marktpositie van MAA in Nederland en Noordwest-Europa



basis voor beslissingen

---

# Kenmerken van Maastricht Aachen Airport

## Kengetallen MAA 2010-2013

| Maastricht Aachen Airport                    | 2010      | 2011      | 2012      | 2013      |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Passagiers (in aantallen)                    | 260.000   | 363.000   | 345.000   | 465.000   |
| - w.o. handelsverkeer <sup>1</sup>           | 227.000   | 334.000   | 305.000   | 425.000   |
| - w.o. overig passagiersverkeer <sup>2</sup> | 33.000    | 29.000    | 40.000    | 40.000    |
| Vrachtvolume (in tonnen)                     | 90.000    | 92.500    | 75.000    | 79.000    |
| - w.o. gevlogen vracht                       | 62.000    | 65.400    | 52.600    | 54.100    |
| - w.o. getruckte vracht                      | 28.000    | 27.100    | 22.400    | 24.900    |
| - aandeel luchtvaart                         | 68,9%     | 70,7%     | 70,1%     | 68,5%     |
| - aandeel wegvervoer                         | 31,1%     | 29,3%     | 29,9%     | 31,5%     |
| Work load units (WLU) <sup>3</sup>           | 1.127.000 | 1.259.000 | 1.055.000 | 1.215.000 |

<sup>1</sup> Verkeersvluchten met als doel het vervoeren van reizigers, vracht en post tegen betaling

<sup>2</sup> Passagiersverkeer niet zijnde handelsverkeer (private & business aviation en transit)

<sup>3</sup> Eén WLU is 100 kilogram vracht of 1 passagier

Bron: CBS Statline en luchthaven MAA

basis voor beslissingen



## Positie van de luchthaven MAA binnen Nederland

- Regionale luchthaven van nationaal belang (Luchtvaartnota, 2009)
- Sinds juli 2004 in private handen (Omniport en Dura Vermeer)
- Vervoer van passagiers en luchtvracht met focus op luchtvracht
- De luchthaven is geen hub voor passagiersvervoer; wel charters (Corendon/Transavia) en low cost carrier (Ryanair) op MAA
- Ook andere vluchtsoorten: lesvluchten, privé-, zaken- en taxivluchten, vluchten ten behoeve van onderhoud en coaten, medische vluchten, overheidsvluchten en recreatieve vluchten
- Uitgebreid cluster van onderhoud, reparatie en inspectie aanwezig: *Maastricht Maintenance Boulevard (MMB)*
- Opleidingscentrum MBO luchtvaarttechniek zorgt voor gekwalificeerd personeel voor dit cluster



## Positie van de luchthaven MAA binnen Nederland

- MAA is de *vierde* luchthaven in Nederland wat betreft passagiersvervoer (marktaandeel 2013: 0,7%).
- MAA is de *tweede* luchthaven in Nederland wat betreft het afhandelen van *gevlogen* luchtvracht (marktaandeel 2013: 3,4%). Alleen op Schiphol wordt daarnaast in Nederland gevlogen luchtvracht afgehandeld.
- Op MAA wordt ook luchtvracht van andere (buitenlandse) luchthavens afgehandeld (in jargon heet dit getruckte luchtvracht)
- Aandeel gevlogen luchtvracht en getruckte luchtvracht in totale luchtvracht is de laatste vier jaar stabiel: 70% en 30%.
- Aandeel totale luchtvracht op MAA bedraagt circa 65% in 2013, gemeten ten opzichte van het aantal work load units (WLU) dat op MAA wordt afgehandeld. Eén WLU = 1 passagier = 0,1 ton vracht.



## Positie van de luchthaven MAA binnen Nederland

- De gevlogen luchtvracht op MAA wordt door vrachtvliegtuigen ('full-freighters') verzorgd; op Schiphol ook in het onderdek van passagierstoestellen ('belly cargo')
- Er worden meer goederen gelost dan geladen op MAA (vooral import- en doorvoerfunctie)
- Bij het laden gaat het om meer zendingen met een lager gewicht en een hogere waarde (*Nederland = distributieland*)
- Vrachtvervoer op MAA bestaat uit hoogwaardige goederen (elektronische en medische apparatuur), bederfelijke waar (bloemen, groente, vlees en verse vis), textiel, en levende dieren (paarden/JIM)





## Positie van de luchthaven MAA binnen N-W Europa

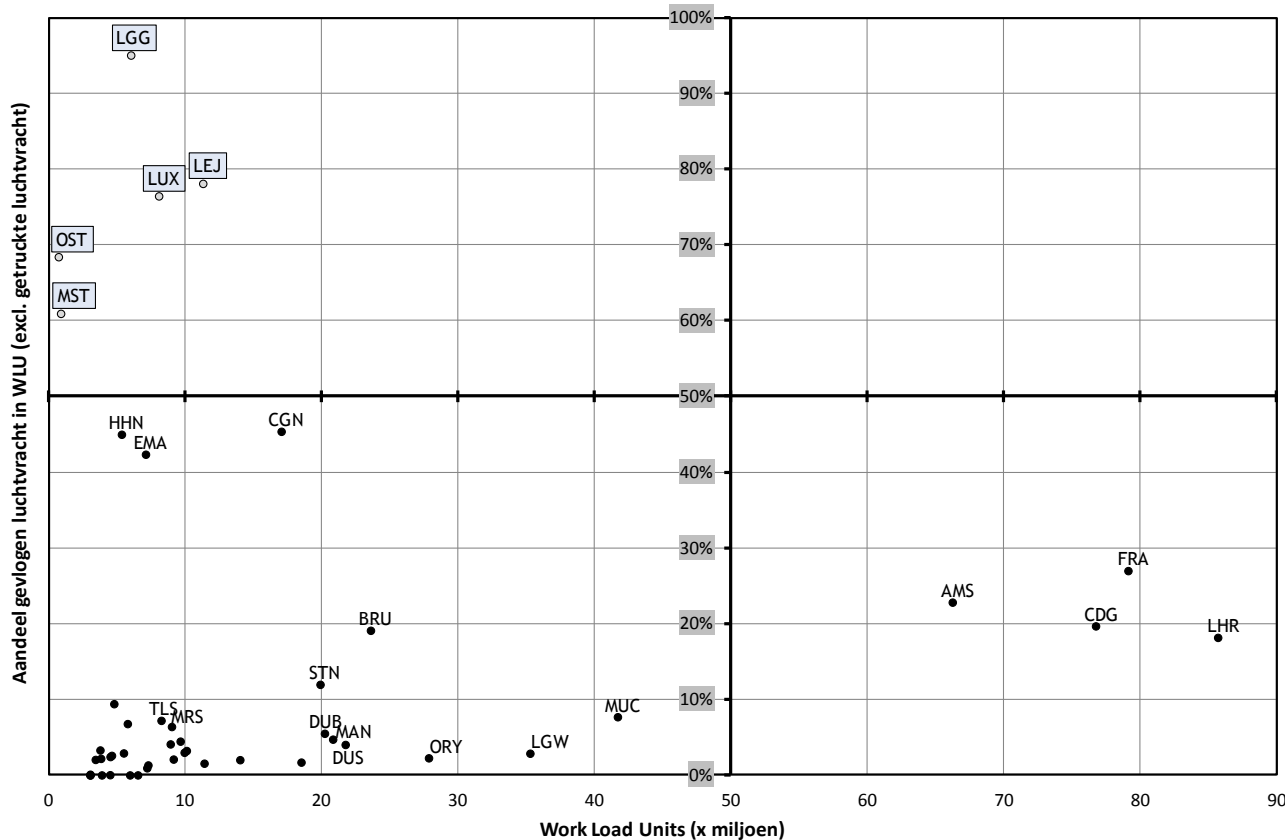
- MAA vervult een belangrijke functie in de supply chain in Limburg, de rest van Nederland en de Euregio door de snelle afhandeling en rol van Europese hub
- Focus van andere regionale luchthavens in de Euregio ligt op passagiersvervoer (Eindhoven, Weeze en Charleroi)
- MAA heeft relatief groot aandeel vracht binnen Noordwest-Europa
- Luchthavens die zich ook specialiseren in de afhandeling van luchtvracht zijn Luik, Leipzig, Oostende en Luxemburg
- MAA is in absolute termen echter een kleine speler in de afhandeling van luchtvracht (Schiphol, Düsseldorf, Frankfurt, Brussel, Luik en Parijs vervoeren veel meer luchtvracht)
- Wel specifiek segment van de markt in handen door de snelle afhandeling en de centrale geografische ligging in de Euregio





# Kenmerken van Maastricht Aachen Airport

## Positie MAA in N-W Europa: aandeel gevlogen vracht



| IATA-code | Luchthaven        |
|-----------|-------------------|
| AMS:      | Schiphol          |
| CDG:      | Charles de Gaulle |
| CGN:      | Keulen Bonn       |
| EMA:      | East Midlands     |
| FRA:      | Frankfurt Main    |
| HHN:      | Frankfurt Hahn    |
| LEJ:      | Leipzig Halle     |
| LGG:      | Liège             |
| LHR:      | London Heathrow   |
| LUX:      | Luxembourg        |
| MST:      | Maastricht Aachen |
| OST:      | Ostend-Bruges     |

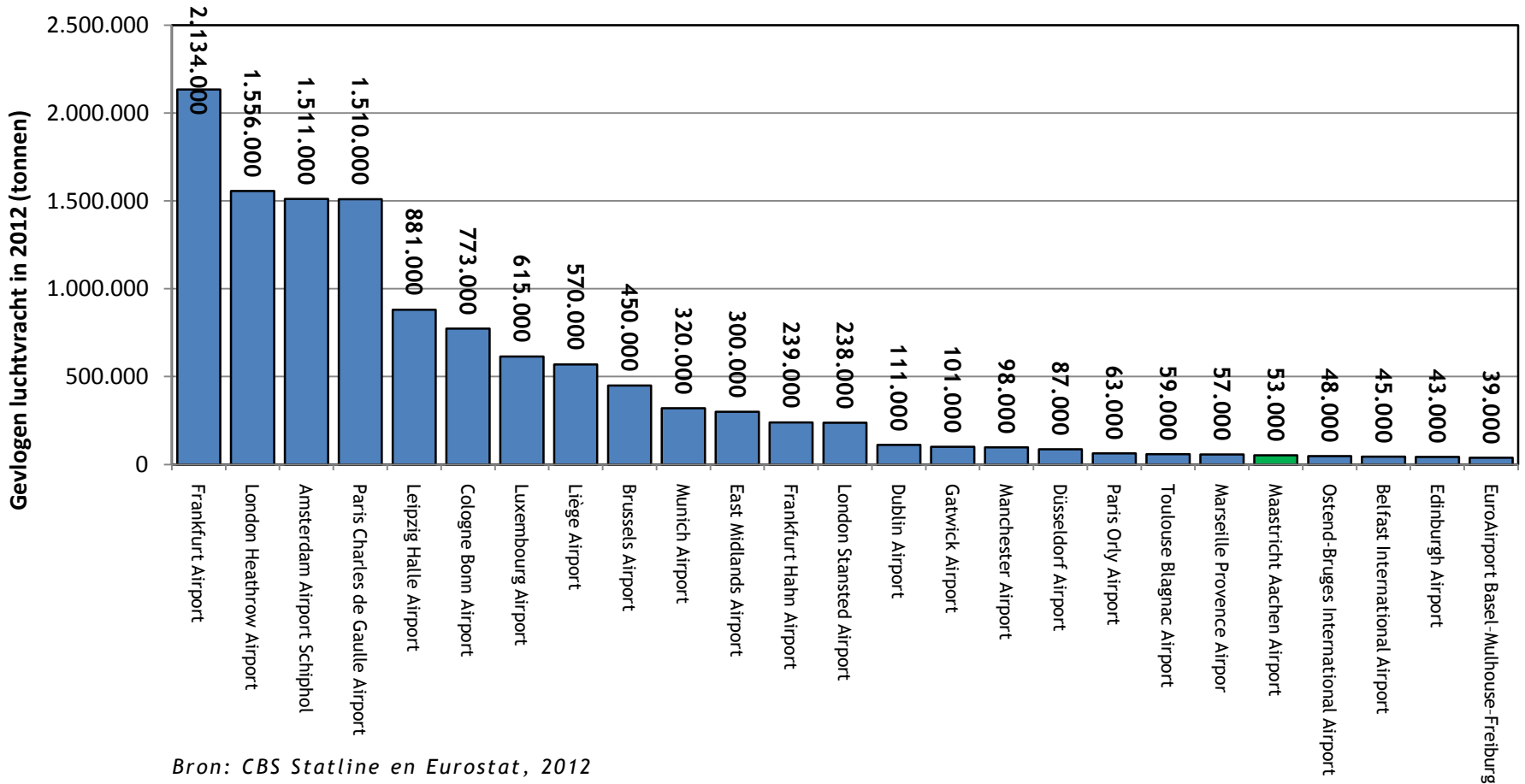
Bron: CBS Statline en Eurostat, 2012

sis voor beslissingen



# Kenmerken van Maastricht Aachen Airport

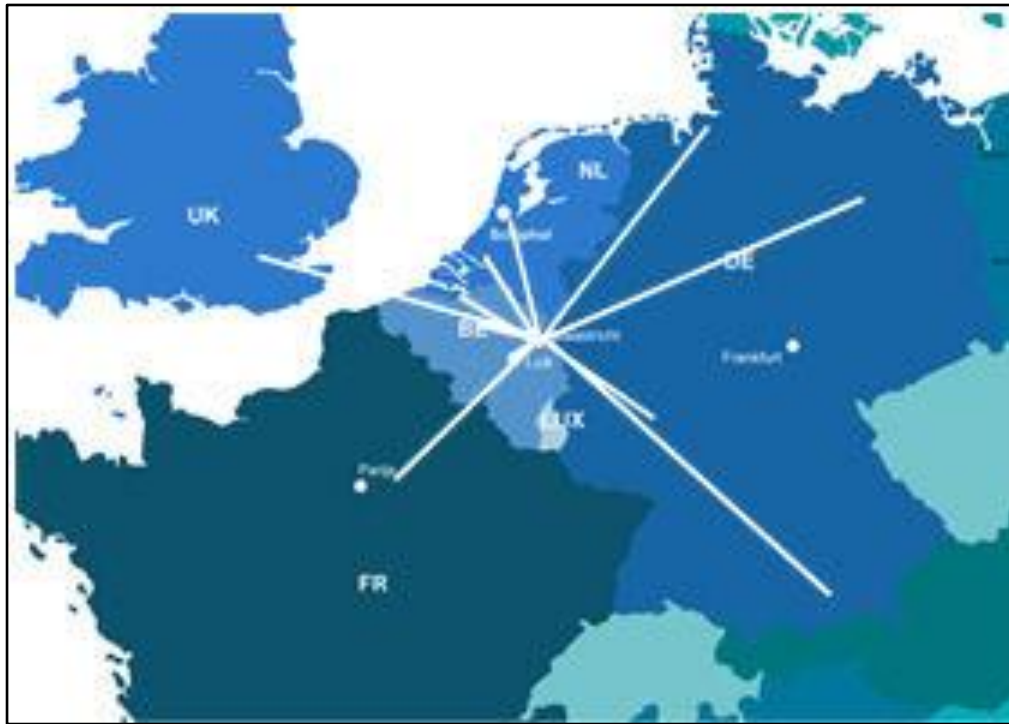
## Positie MAA in N-W Europa: tonnen gevlogen luchtvracht



Bron: CBS Statline en Eurostat, 2012

# Kenmerken van Maastricht Aachen Airport

## Positie MAA in N-W Europa: deel van de supply chain



Bron: Website Kuijpers Cargo Service



basis voor beslissingen

## Feiten en schattingen

In de navolgende slides wordt aan gegeven

- hoe groot de feitelijke directe werkgelegenheid is

en

- hoe groot de omvang van de verschillende onderdelen van de indirecte werkgelegenheid geschat wordt.



# Huidige werkgelegenheid

## Werkgelegenheid op luchthaventerrein MAA in 2013

|   | Classificatie                | fte          |
|---|------------------------------|--------------|
| <b>Luchthavencluster MAA</b>                        |                              | <b>325</b>   |
| - Maastricht Aachen Airport                         | <i>direct</i>                |              |
| - Maastricht Handling Services                      | <i>direct</i>                |              |
| - Luchtvaartmaatschappijen (passagiers/cargo)       | <i>direct</i>                |              |
| - Overheidsdiensten (LVNL/KMAR/Douane/KNMI/VWA/KCB) | <i>direct</i>                |              |
| - Toeleveranciers (G4S/CSU/GAM)                     | <i>direct</i>                |              |
| - Winkels (AKO/B&S Shop Fly/Travel-Inn)             | <i>direct</i>                |              |
| <b>Maastricht Maintenance Boulevard</b>             |                              | <b>300</b>   |
| - SAMCO   | <i>Indirect voorwaarts</i>   |              |
| - Leeuwenborgh/ACC                                  | <i>Indirect voorwaarts</i>   |              |
| - Air Service Limburg                               | <i>Indirect voorwaarts</i>   |              |
| - MAAS  | <i>Indirect voorwaarts</i>   |              |
| - KvE Composites                                    | <i>Indirect voorwaarts</i>   |              |
| - UTC Aerospace Systems                             | <i>Indirect voorwaarts</i>   |              |
| <b>Forwarders &amp; Trucking</b>                    | <i>Indirect achterwaarts</i> | <b>200</b>   |
| <b>Overig</b>                                       | <i>Indirect achterwaarts</i> | <b>200</b>   |
| <b>Totaal</b>                                       |                              | <b>1.025</b> |



## Indirecte werkgelegenheid buiten luchthaventerrein

- Indirecte achterwaartse werkgelegenheid Limburg: 150 - 275 FTE
- Geschat met behulp van multipliers 'intermediair verbruik luchtvaartsector' (via input-output tabellen):

| Regio     | Bandbreedte multipliers |
|-----------|-------------------------|
| Nederland | 0,25 - 0,40             |
| Limburg   | 0,15 - 0,26             |

- Deze multipliers geven aan welk deel van het intermediair verbruik van de directe en indirecte werkgelegenheid op de luchthaven leidt tot nieuwe werkgelegenheid buiten het luchthaventerrein (bijvoorbeeld door de levering van diensten)



## Indirecte werkgelegenheid buiten luchthaventerrein

- Indirecte voorwaartse werkgelegenheid ontstaat door de bestedingen van inkomende passagiers op MAA. In het onderzoek zijn de volgende drie groep onderscheiden:
  - TEFAF-bezoekers
  - Vakantiegangers
  - Zakelijke reizigers



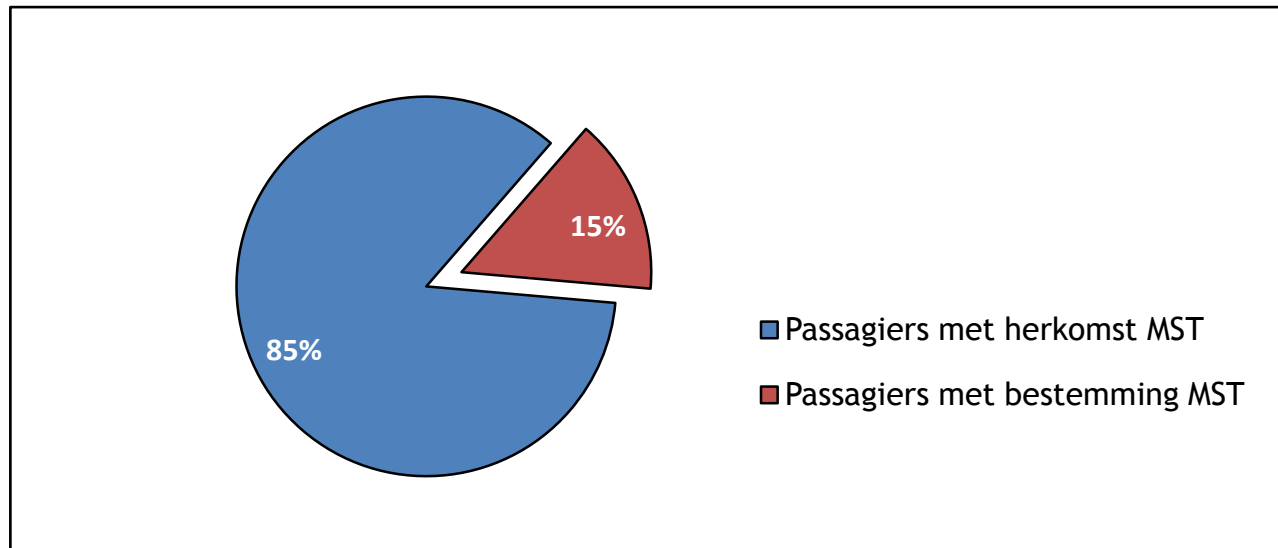
## Indirecte werkgelegenheid buiten luchthaventerrein

- Bestedingen zijn afhankelijk van:
  1. het aantal inkomende passagiers
  2. het bedrag dat per persoon per verblijf wordt uitgegeven
- Veronderstellingen ten aanzien van het aantal inkomende passagiers via MAA:
  - Aantal TEFAF-bezoekers: op basis van het aantal privéjets gedurende de TEFAF en het gemiddeld aantal personen per privéjet
  - Aantal inkomende toeristen: op basis van een reizigersonderzoek dat de luchthaven MAA in sep/okt 2013 heeft gehouden onder 4.500 passagiers op Ryanair-vluchten



## Samenstelling inkomende en uitgaande passagiers

Grootste deel van de reizigers betreft uitgaand toerisme, namelijk 85%. Aandeel inkomend toerisme bedraagt 15%. Cijfers zijn inclusief zakelijke reizigers.



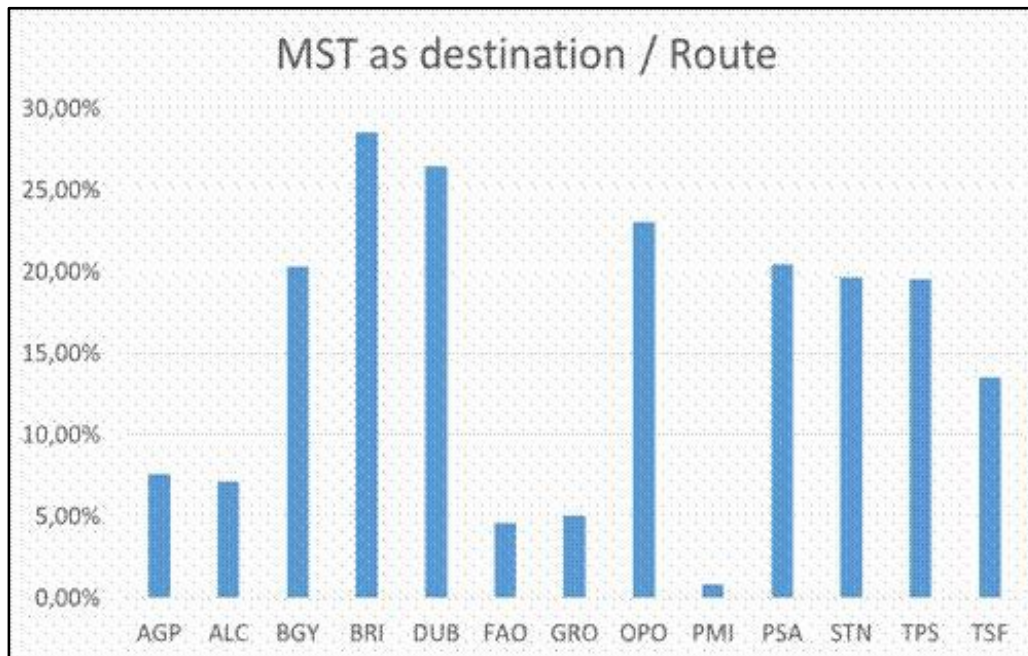
Bron: Luchthaven MAA (onderzoek onder 4.500 passagiers in de periode sep/okt 2013)

basis voor beslissingen



# Huidige werkgelegenheid

## Aandeel passagiers op routes met bestemming MST



| IATA-code | Luchthaven        |
|-----------|-------------------|
| AGP:      | Málaga            |
| ALC:      | Alicante          |
| BGY:      | Milaan Bergamo    |
| BRI:      | Bari              |
| DUB:      | Dublin            |
| FAO:      | Faro              |
| GRO:      | Barcelona Girona  |
| OPO:      | Porto             |
| PMI:      | Palma de Mallorca |
| PSA:      | Pisa              |
| STN:      | Londen Stansted   |
| TPS:      | Trapani Sicilië   |
| TSF:      | Venetië-Treviso   |

Bron: Luchthaven MAA (onderzoek onder 4.500 passagiers in de periode sep/okt 2013)

basis voor beslissingen



### Populariteit routes bij reizigers met bestemming MST

- Een aantal, veelal Spaanse routes brengt nauwelijks inkomend verkeer: Malaga (AGP), Alicante (ALC), Palma de Mallorca (PMI), Girona (GRO) en Faro (FAO). Dit zijn uitgaande vakantiebestemmingen
- De Italiaanse routes doen het beter dan gemiddeld: Bergamo (BGY), Bari (BRI) en Pisa (PSA) en Trapani (TPS)
- De routes Dublin (DUB) en Porto (OPO) hebben ook relatief veel inkomende reizigers (onder andere door studenten)



# Huidige werkgelegenheid

## Herkomstland/-regio uitgaande passagiers MAA



| Woonregio           | Aandee |
|---------------------|--------|
| Limburg             | 34%    |
| Overig Nederland    | 19%    |
| België              | 26%    |
| Duitsland           | 20%    |
| Frankrijk/Luxemburg | 1%     |
| Totaal              | 100%   |

Bron: Luchthaven MAA (onderzoek onder 4.500 passagiers in de periode sep/okt 2013)

basis voor beslissingen



### Inkomende en uitgaande passagiers MAA

- Elke passagier wordt op een luchthaven tweemaal geregistreerd, namelijk bij aankomst (vertrek) en vertrek (aankomst)
- Voor het bepalen van het aantal passagiers dat via MAA reist dienen de passagiersaantallen van MAA te worden gehalveerd
- Aantal inkomende en uitgaande passagiers via MAA in 2013:
  - TEFAF-bezoekers: ~600
  - Inkomende toeristen: ~35.000
  - Uitgaande toeristen: ~200.000
- MAA heeft dus meer uitgaande dan inkomende toeristen
- Dit geldt waarschijnlijk ook voor andere regionale luchthavens in N-W Europa (o.a. door de populariteit van stedentrips en zonvakanties in Zuid-Europa)



## Bestedingen inkomende passagiers MAA

- Bestedingen van de TEFAF-bezoekers die via het vliegveld komen worden geschat op € 1.500,- tot € 4.500,- per persoon per verblijf



## Bestedingen inkomende passagiers MAA

- Bestedingen van de inkomende toeristen worden geschat met behulp van kengetallen over buitenlandse gasten in Nederland die vermeld worden in het "Onderzoek Inkomende Toerisme 2009" van het *Nederlands Bureau voor Toerisme & Congressen*:

| Bezoek-<br>motief | Aandeel<br>2009 | Bestedingen per persoon<br>per verblijf 2009 | Bestedingen per persoon<br>per verblijf 2013<br>(indexatie 2,5% per jaar) |
|-------------------|-----------------|--|---|
| Vakantie          | 70%             | € 356,-                                      | € 393,-   |
| Zakelijk          | 26%             | € 502,-                                      | € 554,-   |
| Anders            | 5%              | € 596,-                                      | € 658,-   |
| <b>Totaal</b>     | <b>100%</b>     | <b>€ 404,-</b>                               | <b>€ 445,-</b>  |





## Indirecte werkgelegenheid buiten luchthaventerrein

- Indirecte voorwaartse werkgelegenheid inkomende passagiers (incl. TEFAF-bezoekers): 150 - 175 FTE





## Huidige werkgelegenheid

### Totale werkgelegenheid verbonden aan MAA in 2013

| Classificatie effecten                             | FTE (bandbreedte)    |
|--|----------------------|
| MAA (direct)                                       | 325                  |
| MAA (indirect)                                     | 700                  |
| Indirect achterwaarts                              | 150 - 275            |
| Indirect voorwaarts (inkomende passagiers)         | 150 - 175            |
| <b>Totaal directe en indirecte werkgelegenheid</b> | <b>1.325 - 1.475</b> |



basis voor beslissingen

## Werkwijze bij het maken van de prognoses

De navolgende slides geven aan op welke wijze Etil de prognoses van werkgelegenheid en bijdrage aan bruto regionaal product gemaakt heeft, welke scenario's onderscheiden zijn en welke vooronderstellingen gehanteerd zijn.



# Maatschappelijk en economisch belang van MAA volgens scenario's

---

## Onderzoeksvragen

1. Wat levert het openhouden van MAA de regio op?
2. Wat zijn de gevolgen van het sluiten van MAA voor de regio?
  - Uitwerking van de onderzoeksvragen volgens 5 scenario's:
    - 1A. Passagiers- en vrachtvervoer stabiel op niveau 2014
    - 1B. Groei passagiers en vracht volgens Businessplan MAA
    - 2A. Geen commercieel passagiersvervoer; vracht op niveau 2014
    - 2B. Geen commercieel passagiersvervoer; groei vrachtvervoer volgens Businessplan MAA
  - 3. Volledige sluiting van de luchthaven MAA in 2014
- Tijdsperiode van 10 jaar, dus voor de periode 2014-2023
- Regionale afbakening: Limburg

### Verdere groei Maastricht Maintenance Boulevard

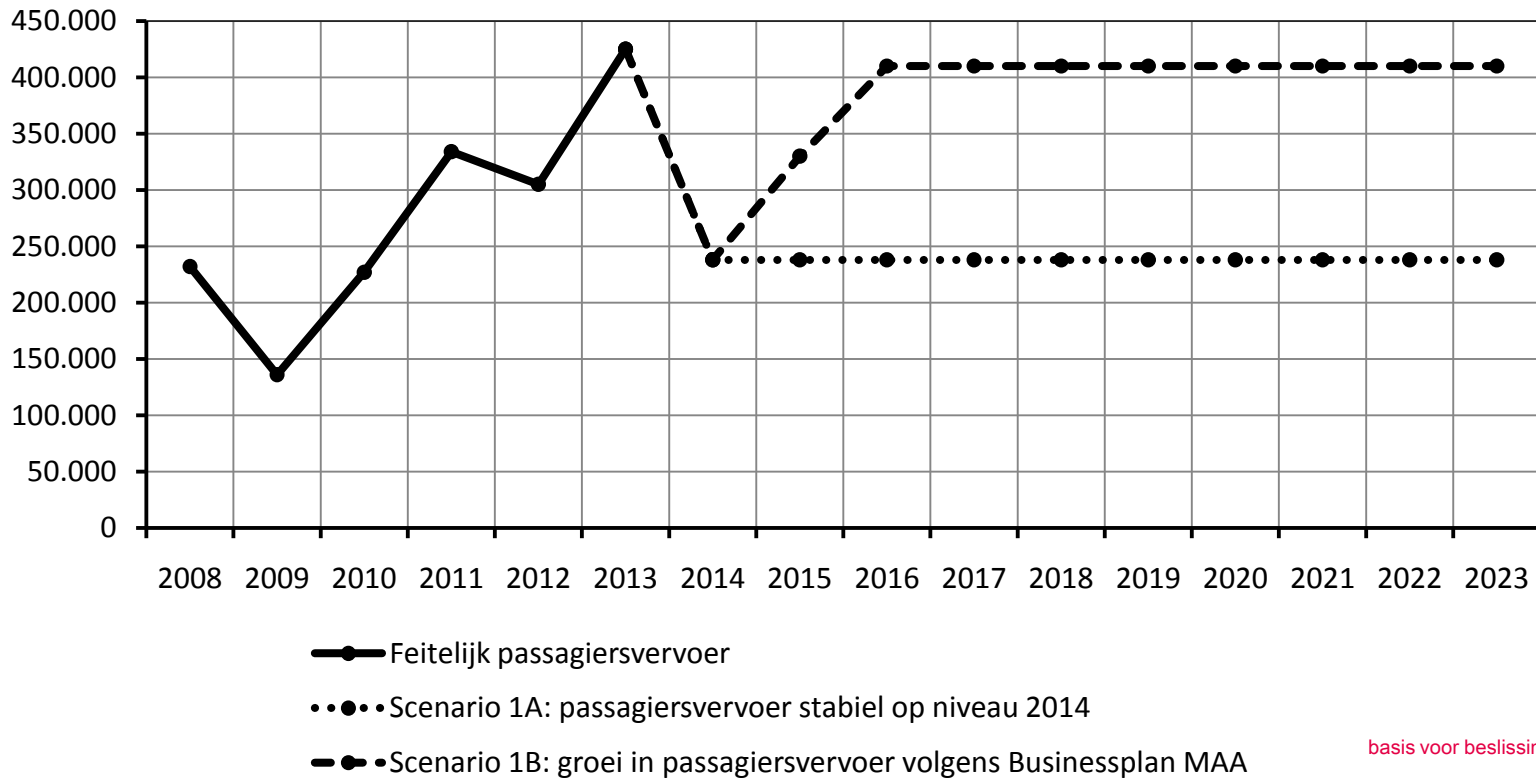
- De afgelopen 5 jaar is de werkgelegenheid van Maastricht Maintenance Boulevard (MMB) gegroeid met 20% (gem. 4% per jaar)
- In het groeiscenario veronderstellen we een toename van de werkgelegenheid op MMB zoals beschreven is in het MMB Masterplan 2013-2016 van september 2013:
  - Verdere groei van het aantal FTE van 300 naar 450 (MAAS en Samco)
  - Cumulatieve groei in de periode 2014-2017: 10%, 50%, 80% en 100%



# Verwachte ontwikkeling passagiersvervoer volgens Businessplan MAA

## Passagiersvervoer

Aantal passagiers in het handelsverkeer (excl. transitio, business en private aviation)

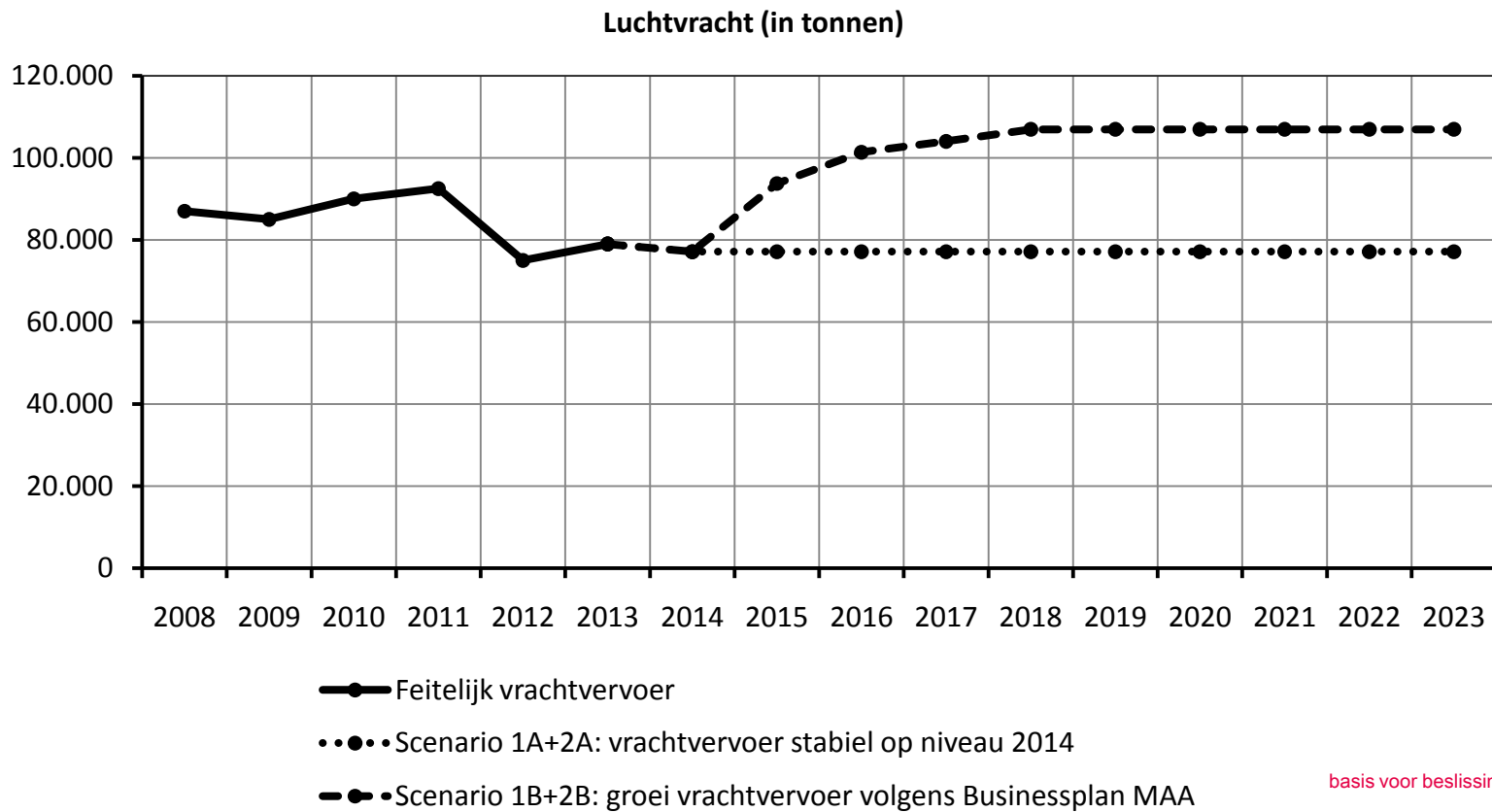


basis voor beslissingen



# Verwachte ontwikkeling vrachtvervoer volgens Businessplan MAA

## Luchtvracht in tonnen



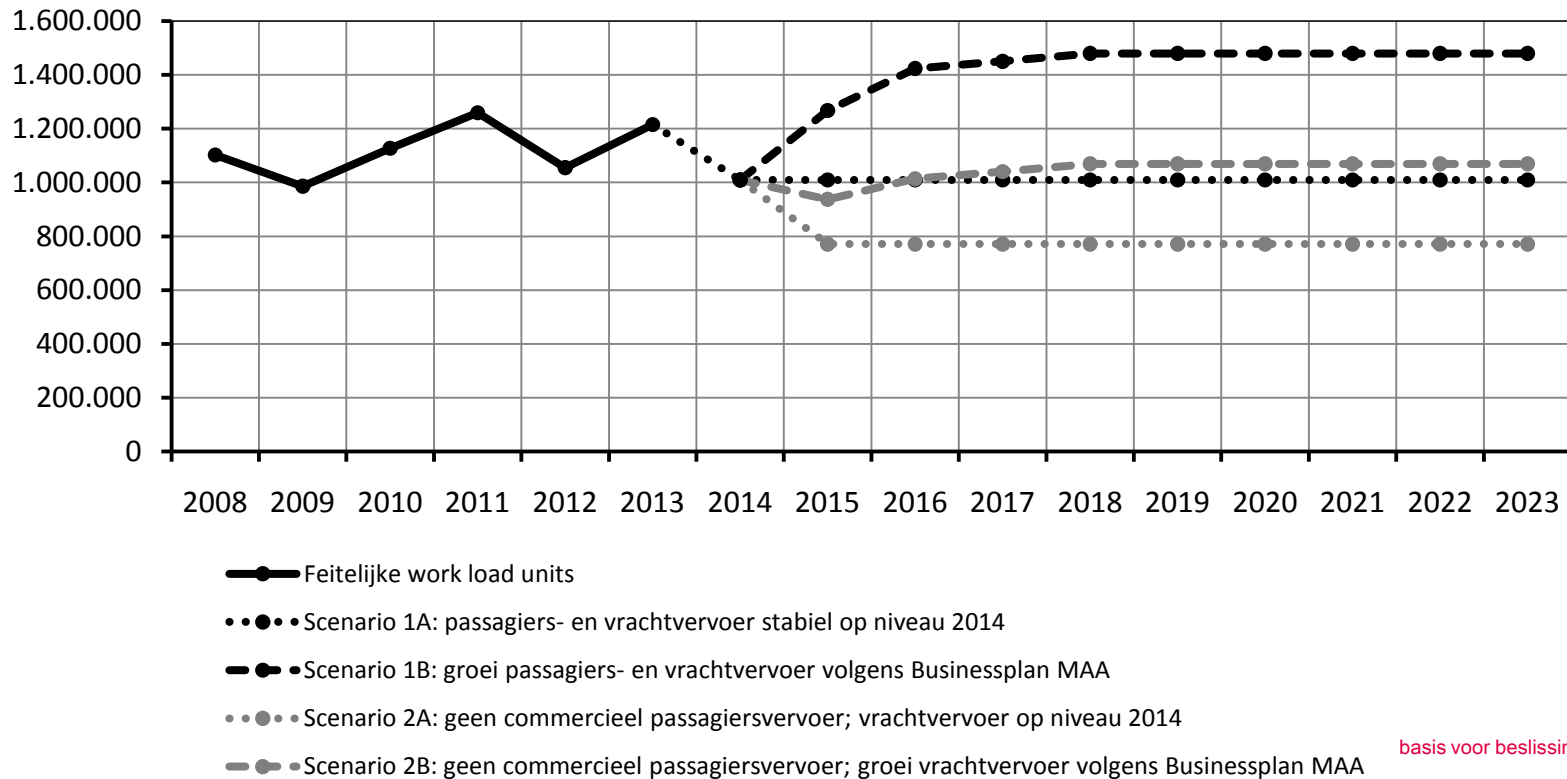
basis voor beslissingen



# Verwachte ontwikkeling Work Load Units volgens Businessplan MAA

## WLU's

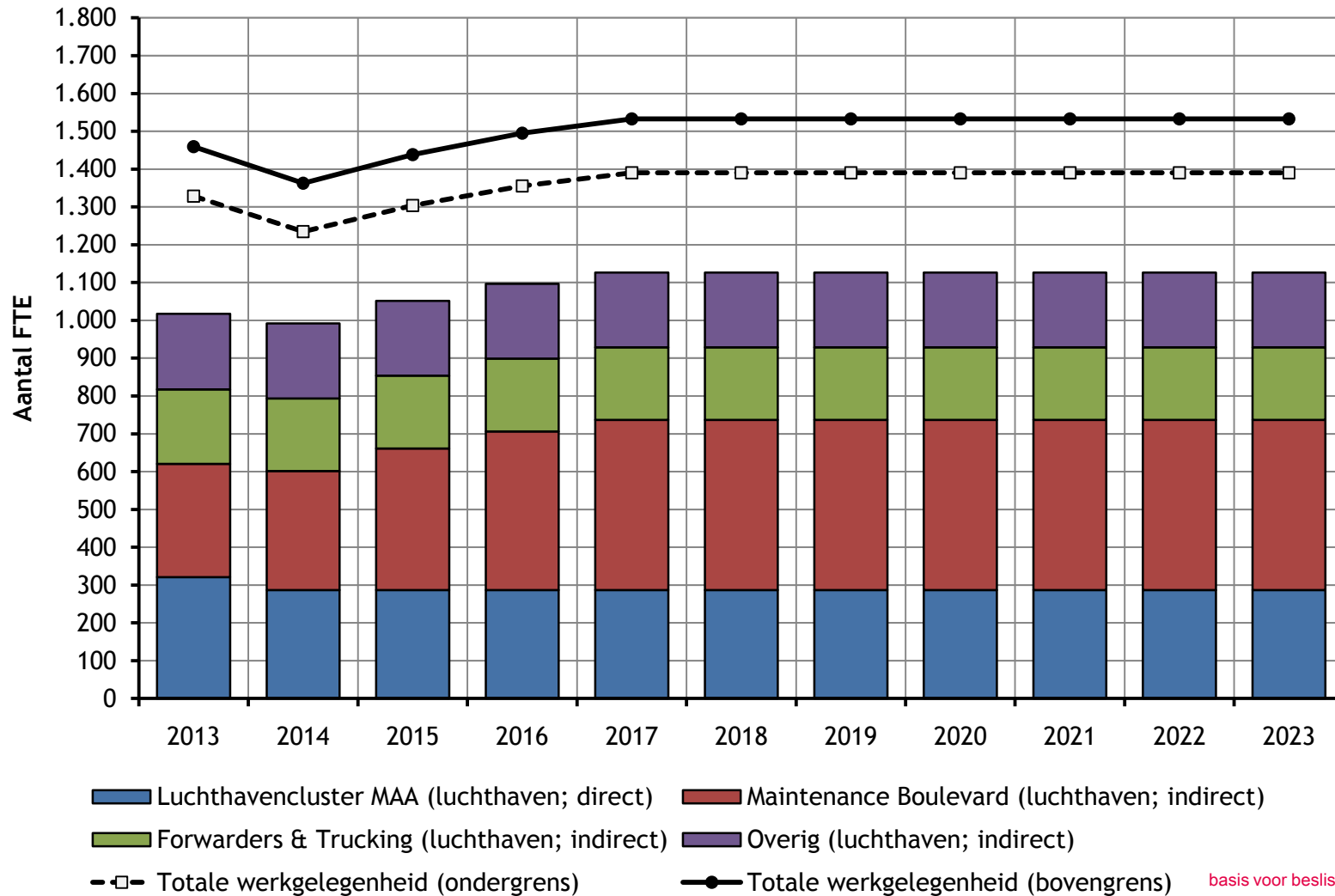
Work load units in het handelsverkeer



basis voor beslissingen

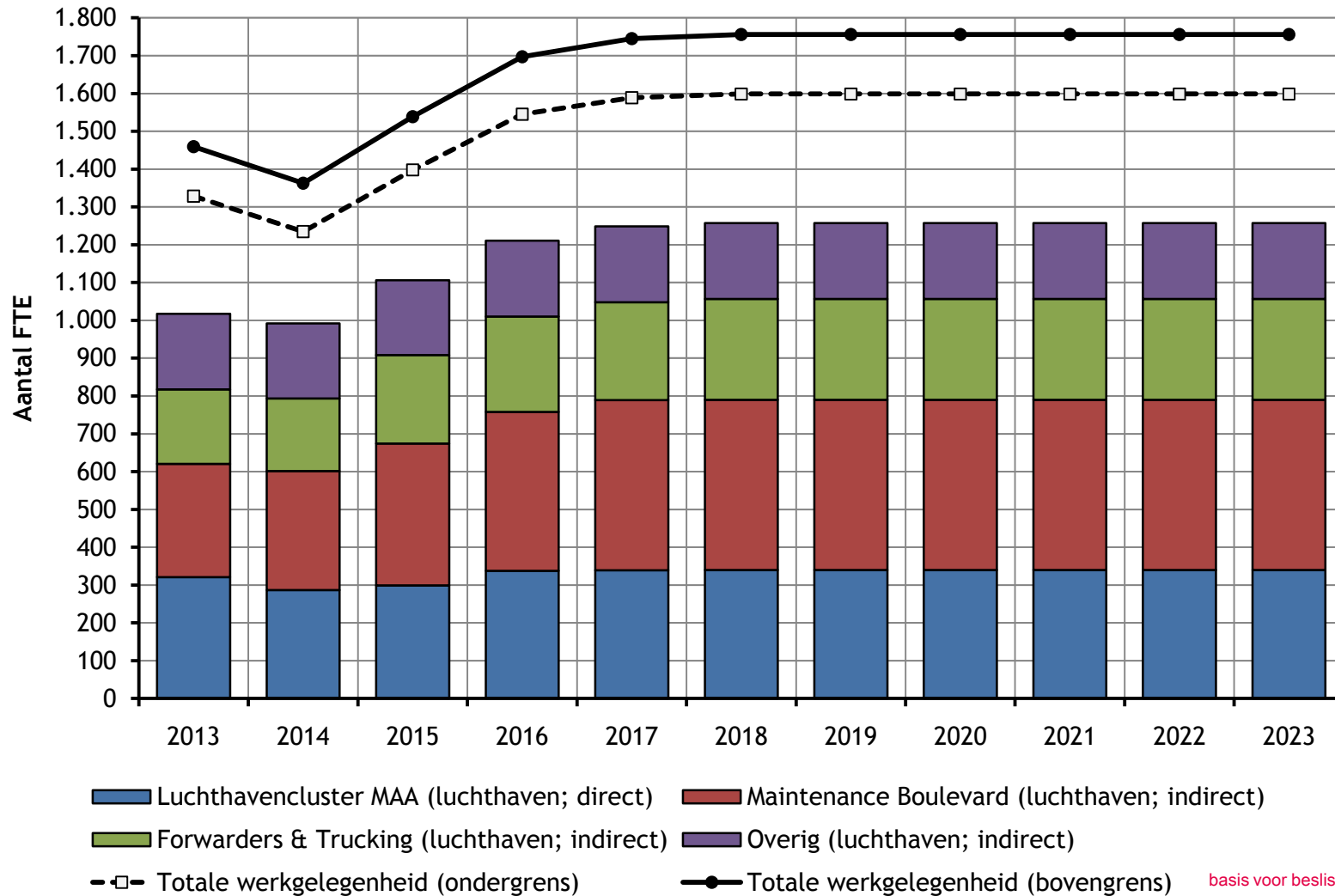


# Werkgelegenheidsontwikkeling PVG-St (1A)

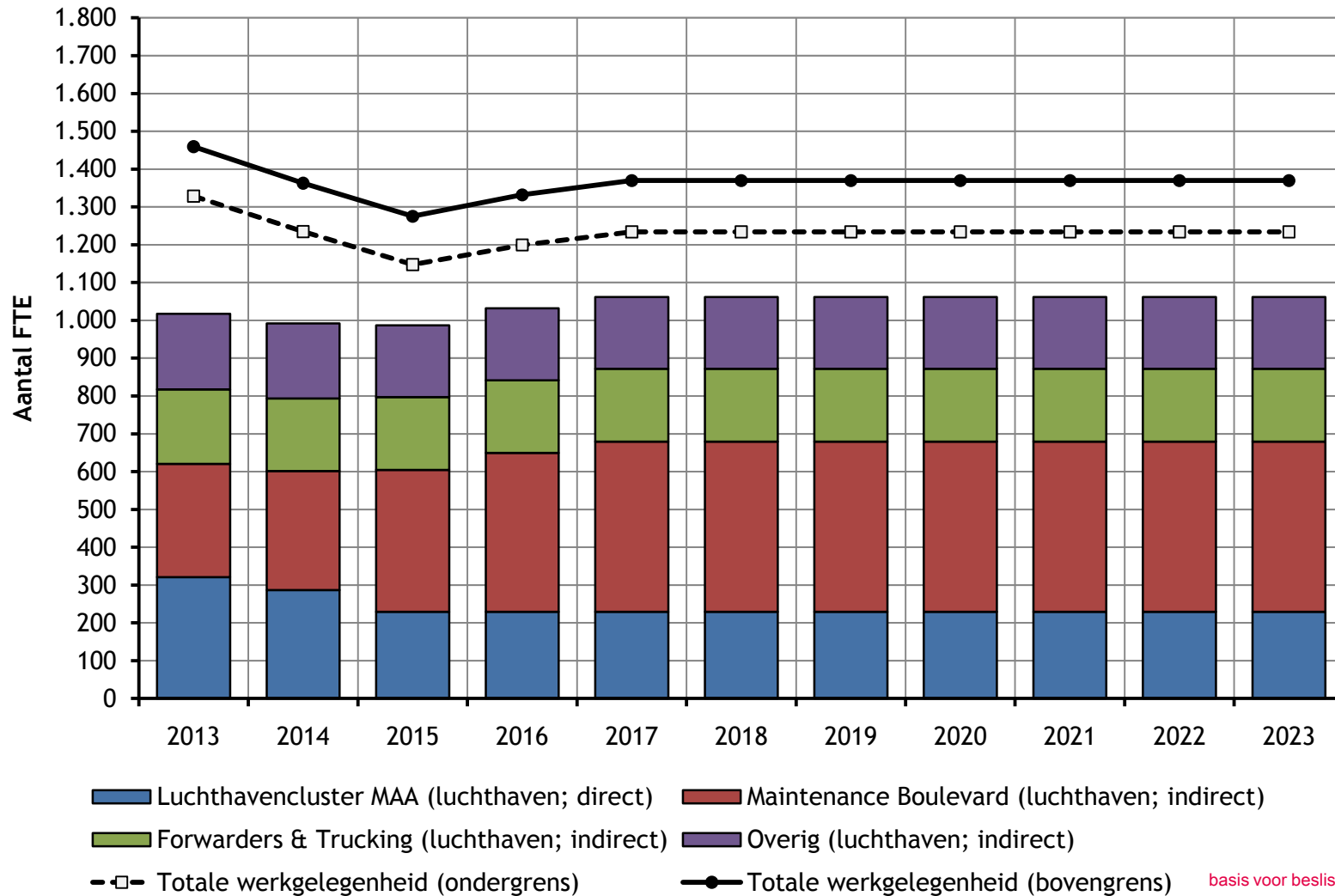




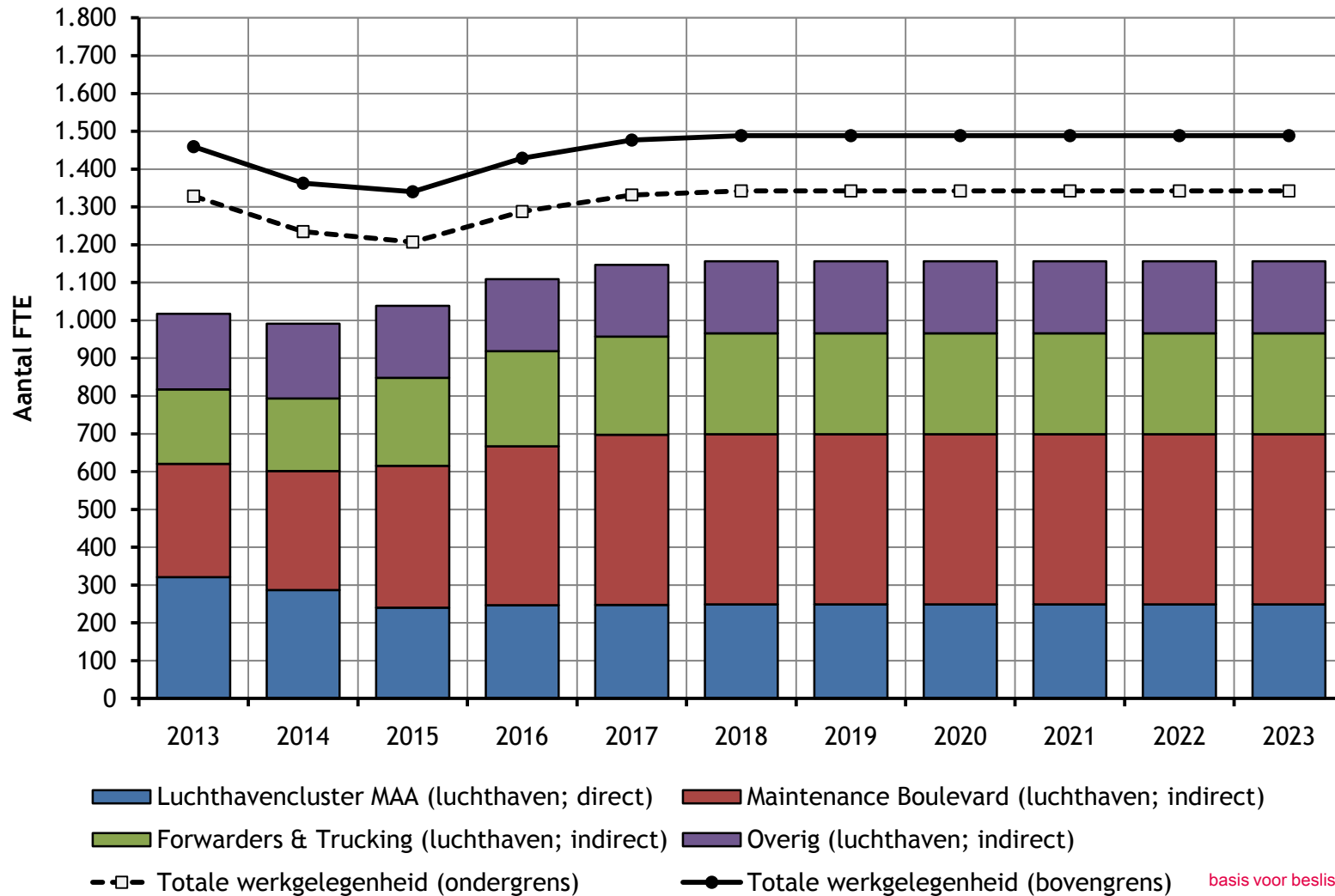
# Werkgelegenheidsontwikkeling PVG-Gr (1B)



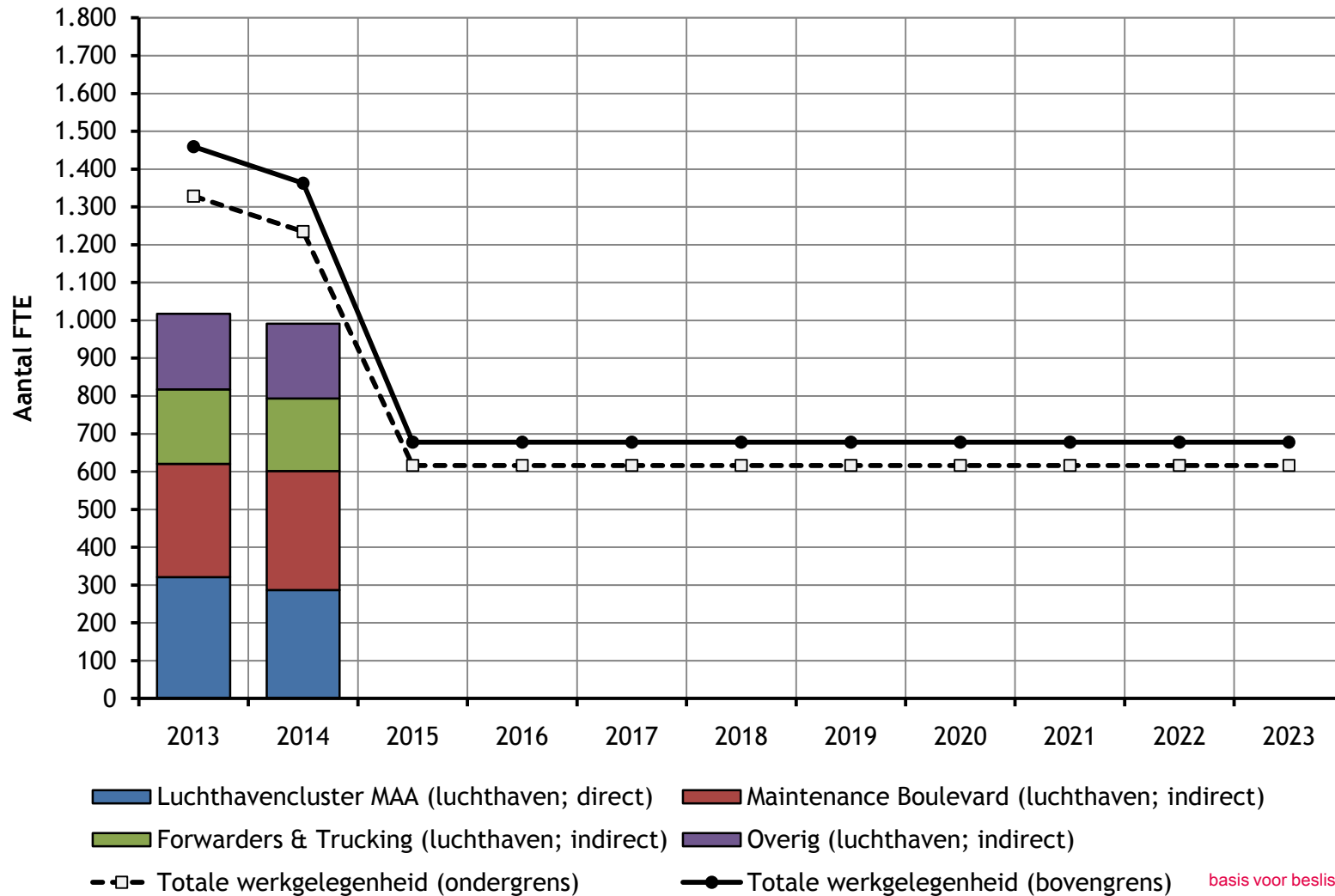
# Werkgelegenheidsontwikkeling AVG-St (2A)



# Werkgelegenheidsontwikkeling AVG-Gr (2B)



# Werkgelegenheidsontwikkeling: overgebleven bij Sluitingsscenario (3)



# Veronderstellingen bij sluiten van de luchthaven MAA

---

## Wat wordt verondersteld bij sluiting?

- Deel werkgelegenheid luchthaven verdwijnt bij sluiten MAA:
  - Luchthavencluster MAA verdwijnt
  - Dit geldt ook voor een groot deel van Maastricht Maintenance Boulevard (kan niet bestaan zonder landingsbaan en verkeersleiding)
  - Truckers en forwarders verplaatsen hun activiteiten naar elders (buiten Limburg)
  - Geschatte inkomsten van 600 TEFAF-bezoekers die via MAA komen, vallen weg
  - Totale effect van sluiten MAA voor TEFAF en dus voor MECC en dus voor hele regio, is niet betrouwbaar te berekenen
  - 75% minder bestedingen van inkomende toeristen

## Wat wordt verondersteld bij sluiting?

- Deel werkgelegenheid luchthaven verdwijnt bij sluiten MAA:
  - 50% werkenden op MAA blijft werkzaam in Limburg:
    - De groep die werkloos raakt bezit over goede skills op de arbeidsmarkt
    - Er is nog steeds vraag naar technisch gekwalificeerd personeel blijkend uit het aantal vacatures in de techniek in Limburg
    - Uit CBS-cijfers blijkt dat in de periode 2002-2012 het percentage werklozen dat *binnen een jaar* een andere baan vindt tussen de 60 en 68 procent ligt (CBS StatLine en *Sociaaleconomische trends, 2<sup>e</sup> kwartaal 2010*)

# Onderzoek onder bedrijven en instellingen

---

## Uitkomsten

De navolgende slides bevat de informatie over de opzet van het onderzoek onder ondernemers en instellingen. Zij zijn de organisaties die voor werkgelegenheid zorgen. Daarom is dit deelonderzoek in het gehele project opgenomen.



basis voor beslissingen

---

# Onderzoek onder bedrijven en instellingen

---

## Opzet

- Vragenlijst naar
  - a) alle 1.106 leden van de LWV en
  - b) 203 bedrijven uit Vestigingen Register Limburg met meer dan 20 werknemers
- Verstuurd op 6 resp 12 november 2013
- Gesloten op 11 resp 20 november 2013
- Respons 274 bedrijven: 20,9%
- Resultaten gewogen naar aantal bedrijven per COROP-gebied en personeelsomvang



basis voor beslissingen

---



## Gebruik van luchthavens door Limburgse bedrijven en instellingen voor:

### 4 vormen van gebruik; vooral Amsterdam en Düsseldorf

|                                   | Limburg | Zuid-Limburg | Midden-Limburg | Noord-Limburg |
|-----------------------------------|---------|--------------|----------------|---------------|
| Zakelijk vliegen door medewerkers | 61%     | 58%          | 53%            | 76%           |
| Komst relaties/gasten             | 47%     | 38%          | 36%            | 72%           |
| Aanvoer producten                 | 10%     | 5%           | 12%            | 18%           |
| Vervoer gemaakte producten        | 11%     | 7%           | 17%            | 15%           |

## Gebruik van luchthaven MAA door Limburgse bedrijven en instellingen voor:

|                                   | Limburg                 | Zuid-Limburg            | Midden-Limburg         | Noord-Limburg          |
|-----------------------------------|-------------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|
| Zakelijk vliegen door medewerkers | 17% van<br>61% =<br>10% | 21% van<br>58% =<br>12% | 17% van<br>53% =<br>9% | 11% van<br>76% =<br>8% |
| Komst relaties/gasten             | 8% van<br>47% =<br>4%   | 17% van<br>38% =<br>6%  | 3% van<br>36% =<br>1%  | 0% van<br>72% =<br>0%  |
| Aanvoer producten                 | 8% van<br>10% =<br>1%   | 29% van<br>5% =<br>1%   | 0% van<br>12% =<br>0%  | 0% van<br>18% =<br>0%  |
| Vervoer gemaakte producten        | 7% van<br>11% =<br>1%   | 22% van<br>7% =<br>2%   | 0% van<br>17% =<br>0%  | 0% van<br>15% =<br>0%  |

## Gevolgen van sluiten van MAA

### Voor eigen bedrijf en voor vestigingsklimaat Zuid-Limburg

| Gevolgen           | Voor eigen bedrijf | Voor vestigingsklimaat in Zuid-Limburg |
|--------------------|--------------------|--|
| Positieve          | 1%                 | 1%                                     |
| Negatieve          | 20%                | 76%                                    |
| Geen               | 79%                | 24%                                    |
| Totaal<br>(= 100%) | 274                | 274                                    |



# Gevolgen van sluiten van MAA

## Voor eigen bedrijf

| Gevolgen           | Zuid-Limburg | Midden-Limburg | Noord-Limburg |
|--------------------|--------------|----------------|---------------|
| Positieve          | 1%           | 0%             | 1%            |
| Negatieve          | 27%          | 11%            | 16%           |
| Geen               | 71%          | 89%            | 83%           |
| Totaal<br>(= 100%) | 140          | 64             | 67            |



basis voor beslissingen

## Gevolgen van sluiten van MAA voor eigen bedrijf

| Positieve gevolgen (3 respondenten)   | Negatieve gevolgen (50)   |
|---------------------------------------|---|
| Beter bereikbaar                      | Slechter, minder internationaal imago van de regio is slecht voor ons bedrijf en onze klanten   |
| Betere uitstraling bedrijventerrein   | Als MAA en bedrijven vertrekken, kost dat ons omzet en dus werkgelegenheid (zijn onze klanten)  |
| Betere woonomgeving                   | Slechte verbindingen zijn nadelig voor aantrekken kenniswerkers en realisatie campussen   |
| Goed voor toerisme en recreatie       | Negatief effect op omringende en faciliterende bedrijven in het cluster op MAA (geen landingsbaan, geen onderhoud, geen ROC en opleiding vliegtuigtechniek) |
| Verschuiving naar Düsseldorf of Weeze | Minder bedrijvigheid, minder dynamiek, minder economische groei, minder omzet, meer werkloosheid in de regio  |
|                                       | Vestigingsplaatsfactor voor ons bedrijf vervalt; onze klanten/opdrachtgevers vinden luchthaven dichtbij belangrijk (anders bedrijf verplaatsen)             |

# Gevolgen van sluiten van MAA

## Voor vestigingsklimaat Zuid-Limburg

| Gevolgen           | Zuid-Limburg | Midden-Limburg | Noord-Limburg |
|--------------------|--------------|----------------|---------------|
| Positieve          | 1%           | 0%             | 0%            |
| Negatieve          | 78%          | 81%            | 66%           |
| Geen               | 22%          | 19%            | 34%           |
| Totaal<br>(= 100%) | 119          | 54             | 60            |



basis voor beslissingen

## Gevolgen van sluiten MAA voor vestigingsklimaat Zuid-Limburg

| Positieve gevolgen (2 respondenten)  | Negatieve gevolgen (123 respondenten)   |
|--|---|
| Geen geluidshinder meer in het heuvelland; geen aantasting meer van stilte-, natuur- en wandeltoerisme | Uitstraling, (idee van periferie wordt versterkt), geen internationale allure, minder hoogopgeleiden zullen komen/blijven; vergroot krimp                           |
| Minder belasting van het milieu  | Aantrekkelijkheid regio voor wonen, werken, bedrijfsvestiging, aantrekken multinationals; bedrijven/werknemers komen niet of vertrekken                             |
|  | Bedrijven, beurzen, toerisme en TEFAF hebben veel invloed op economie en vestigingsplaats; geen luchthaven heeft hier negatief effect op                            |
|  | Minder directe werkgelegenheid, minder vraag naar woningen, minder levering van diensten, minder bestedingen, minder investeringen, minder groei, meer werkloosheid |
|  | Bereikbaarheid en infrastructuur regio vermindert; multi-modale karakter van de regio verval (logistiek); risico dat bedrijven vertrekken                           |
|  | Negatief effect op realiseren plannen van Brainport, LED, campussen, kennisas (jeugd hier houden); slechtere concurrentiepositie, ook binnen Brainport              |
|  | MAA nu weg, komt nooit meer terug   |

## Gebruik luchthaven MAA de komende tien jaar door bedrijven en instellingen

|   | Medewer-<br>kers<br>komen<br>met<br>vliegtuig | Op zaken-<br>reis gaan<br>met<br>lijndienst | Op<br>zakenreis<br>gaan met<br>privé jet | Relaties<br>en gasten<br>komen<br>met<br>lijndienst | Relaties<br>en gasten<br>komen<br>met privé<br>jet | Aanvoer<br>van<br>producten<br>voor ons | Vervoer<br>van<br>gemaakte<br>producten |
|---|---|---|--|---|--|---|---|
| Sterk<br>toenemen                       | 3%  | 3%  | -  | 3%  | 1%   | -                                       | -                                       |
| Enigszins<br>toenemen                   | 5%  | 22%   | 1%                                       | 15%   | 2%   | 4%                                      | 5%                                      |
| Gelijk<br>blijven                       | 23%   | 29%   | 13%                                      | 26%   | 13%  | 14%                                     | 14%                                     |
| Enigszins<br>afnemen                    | 1%  | 1%  | 1%                                       | 1%  | -  | 1%                                      | 1%                                      |
| Sterk<br>afnemen                        | 1%  | 2%  | -  | 1%  | 1%   | 1%                                      | 1%                                      |
| Nu en in<br>toekomst<br>geen<br>gebruik | 68%   | 43%   | 85%                                      | 54%   | 83%  | 81%                                     | 78%                                     |



## Genereren van omzet als gevolg van aanwezigheid luchthaven MAA door Limburgse bedrijven en instellingen: (gemiddeld over de afgelopen vijf jaar per jaar)

|                     | Limburg | Zuid-Limburg | Midden-Limburg | Noord-Limburg |
|---------------------|---------|--------------|----------------|---------------|
| ja                  | 10%     | 16%          | 2%             | 6%            |
| < euro 10.000       | 51%     | 45%          | -              | 100%          |
| 10.000 – 50.000     | 26%     | 26%          | 100%           | -             |
| 50.000 – 100.000    | 16%     | 20%          | -              | -             |
| 100.000 – 500.000   | 4%      | 5%           | -              | -             |
| 500.000 – 1.000.000 | -       | -            | -              | -             |
| Meer dan 1.000.000  | 3%      | 3%           |                |               |



# Nog andere maatschappelijke informatie

---

## Twee onderwerpen

- Klachten over MAA
- Milieu-effecten

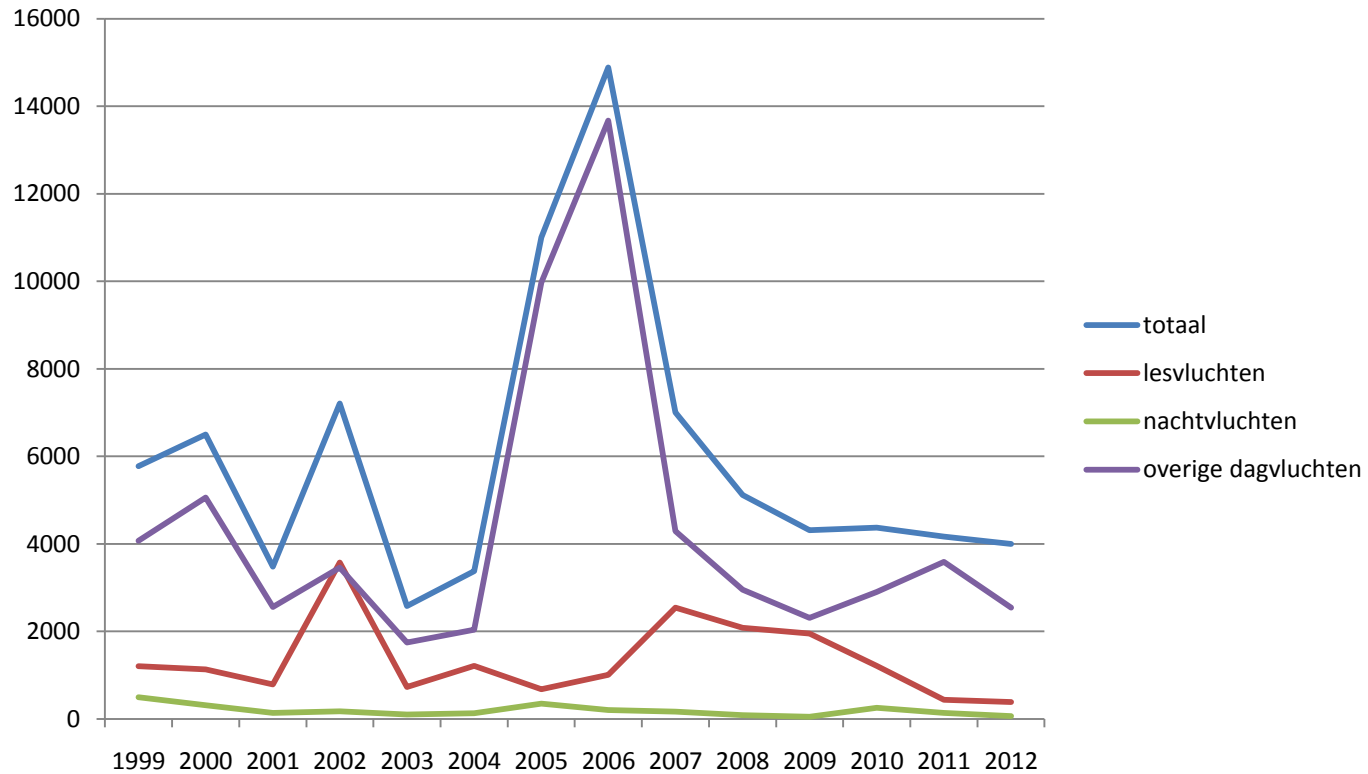


basis voor beslissingen

---

# Klachten en klagers over MAA, 1999-2012; bron: Milieucommissie Luchthaven Maastricht, november 2013

## Klachten over MAA

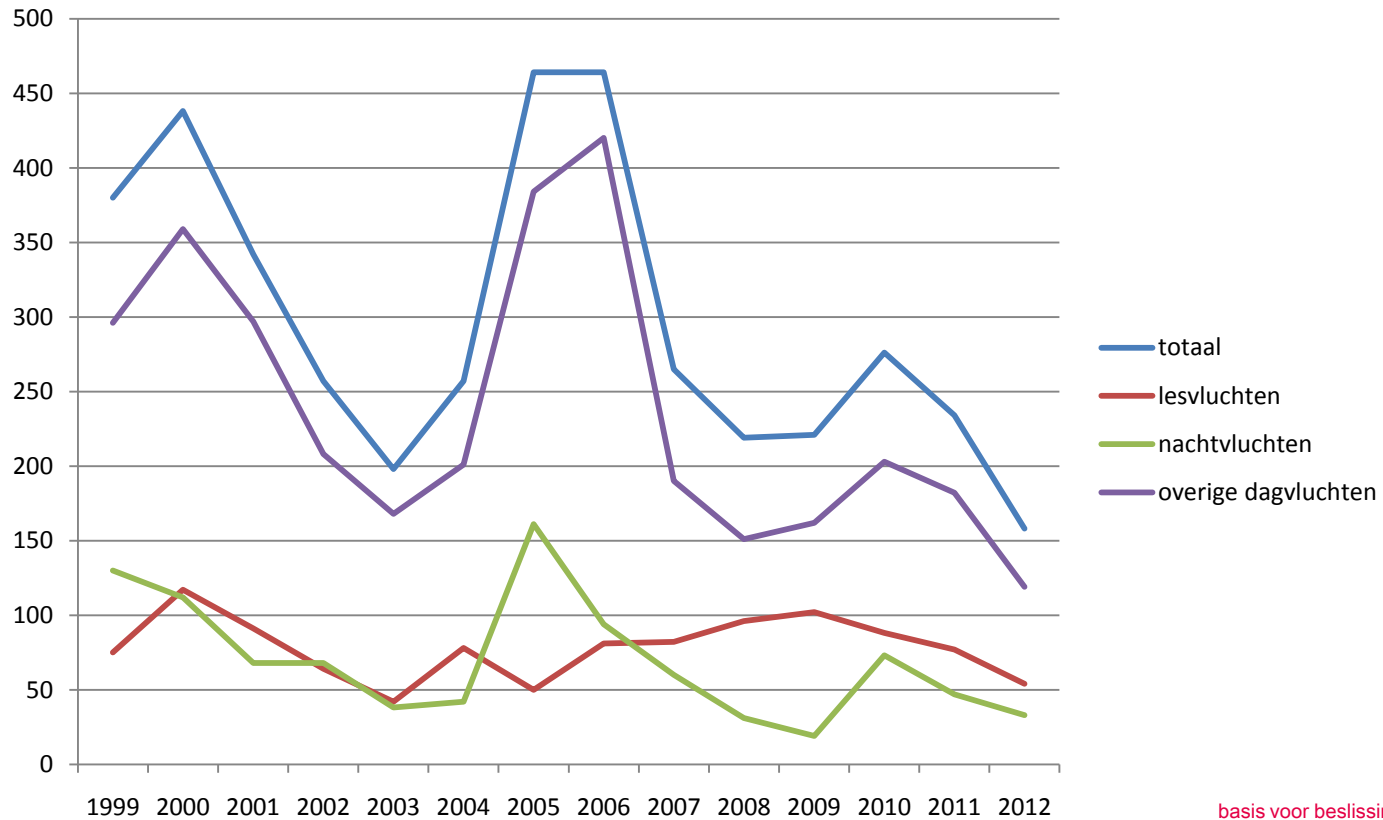


basis voor beslissingen



# Klachten en klagers over MAA, 1999-2012; bron: Milieucommissie Luchthaven Maastricht, november 2013

## Klagers over MAA



basis voor beslissingen



## Rapporten

- Geen recente bronnen gevonden
- In Toetsingsadvies over MER 2004 enige, verouderde informatie



# Kwalitatieve interviews

## 20 gesprekspartners

|                                |                            |
|--------------------------------|----------------------------|
| H. Berden, Seacon              | M. Kuijpers, Ulestraten    |
| K. Bos, Chemelot Campus        | V. Karren, MAA             |
| F. Carew, Maas Aviation (2x)   | J. Mooren, VDL Nedcar      |
| G. Castelijm, Ondernemers Beek | R. Meijers, Merrit         |
| H. Counet, UTC                 | A. Niewierra, VVV ZL       |
| G. Delbressine, ROC            | R. Pi, Sabic               |
| J-K. Dunning, Health Campus    | C. Van Schaijk, Samco (2x) |
| S. Heijmans (2x)               | J. Tindemans, MAA (2x)     |
| J. Heukelom, LIOF (2x)         | B. Veldman, Stratagem (2x) |
| R. Krehwinkel, Gemeente Beek   | R. v.d. Wiel, MECC         |

# E,til



basis voor beslissingen

### De gemeente Beek en Zuid-Limburg

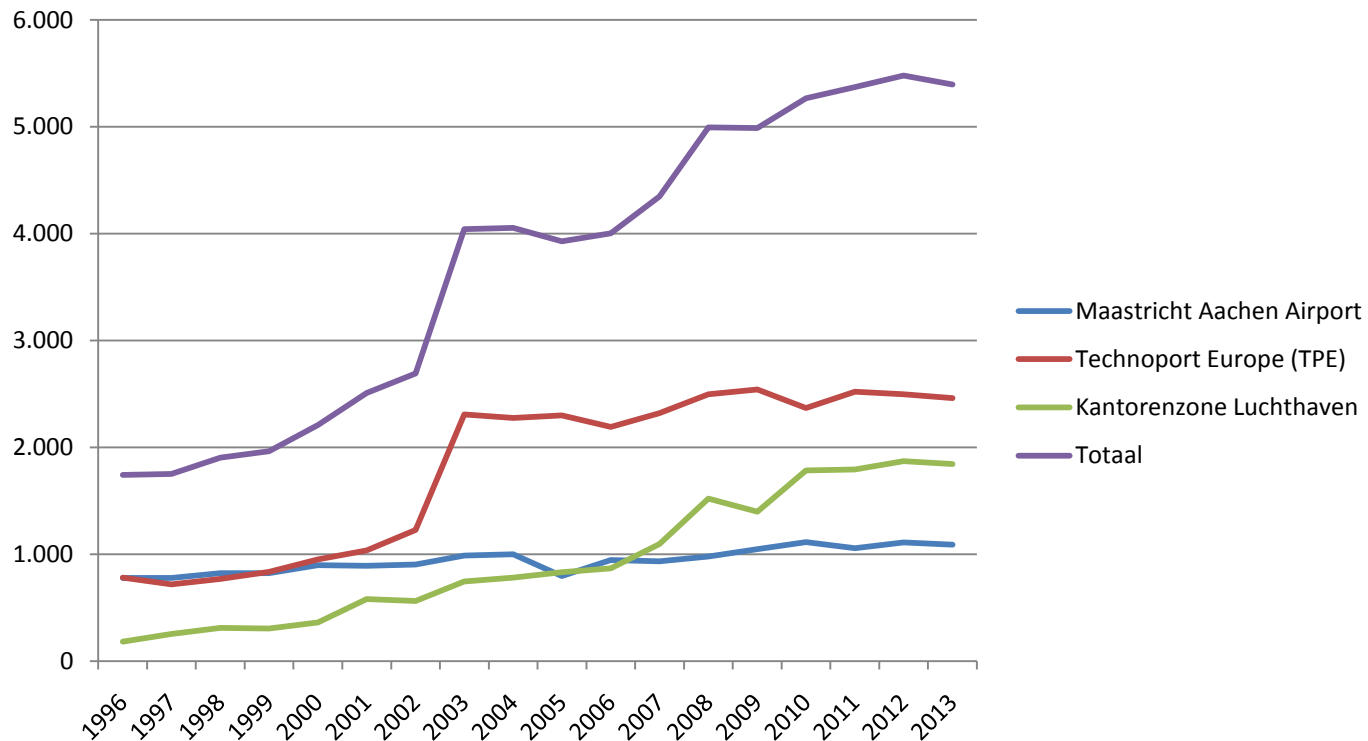
In de navolgende slides wordt ingegaan op een aantal kenmerken van de gemeente Beek en de regio Zuid-Limburg. Deze informatie kan gebruikt worden om het belang van de luchthaven MAA te plaatsen in de gemeente en de regio.





# Alle medewerkers op MAA, TPE en kantorenzone luchthaven, 1996 – 2013

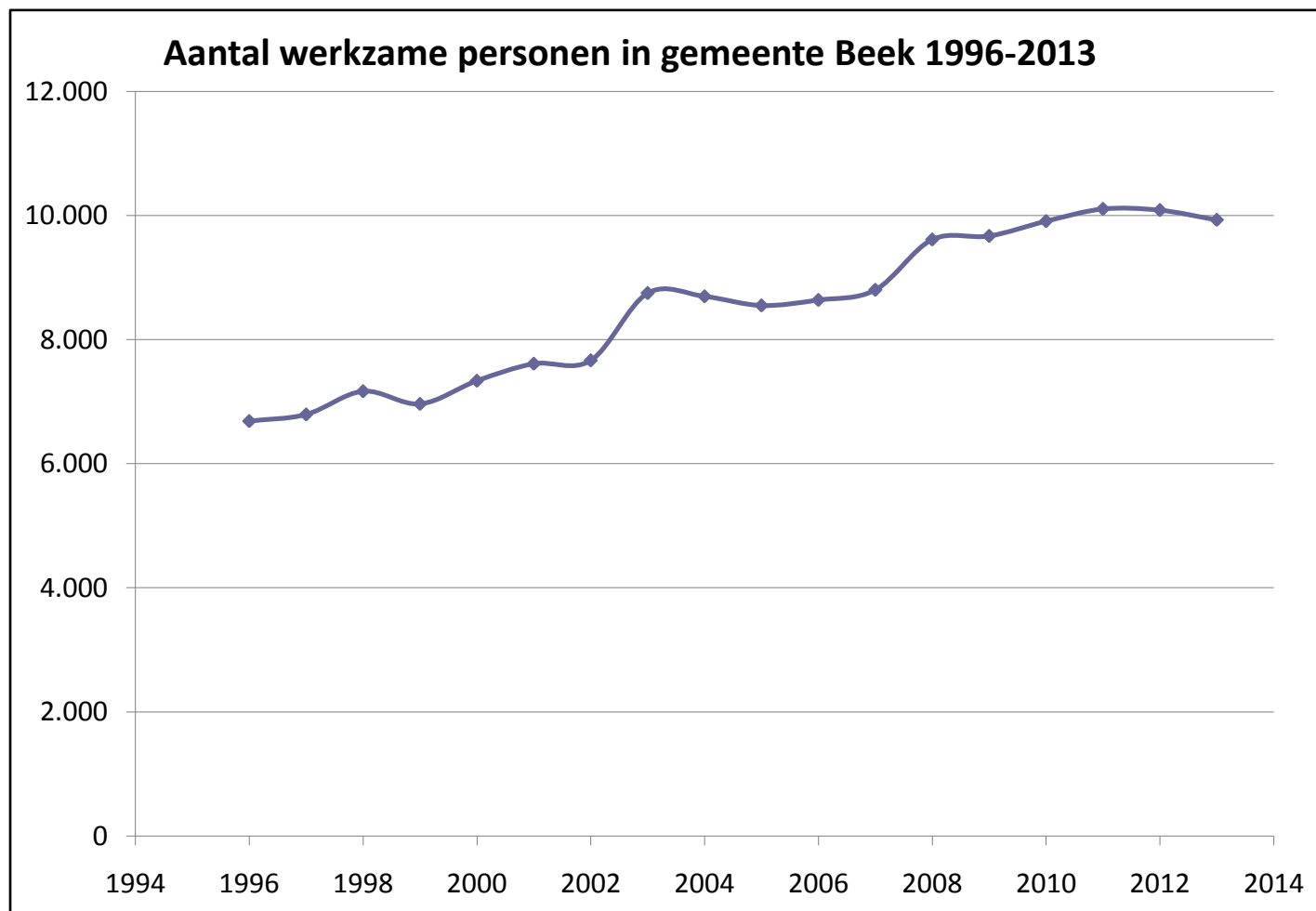
## Aantal full time en part time medewerkers



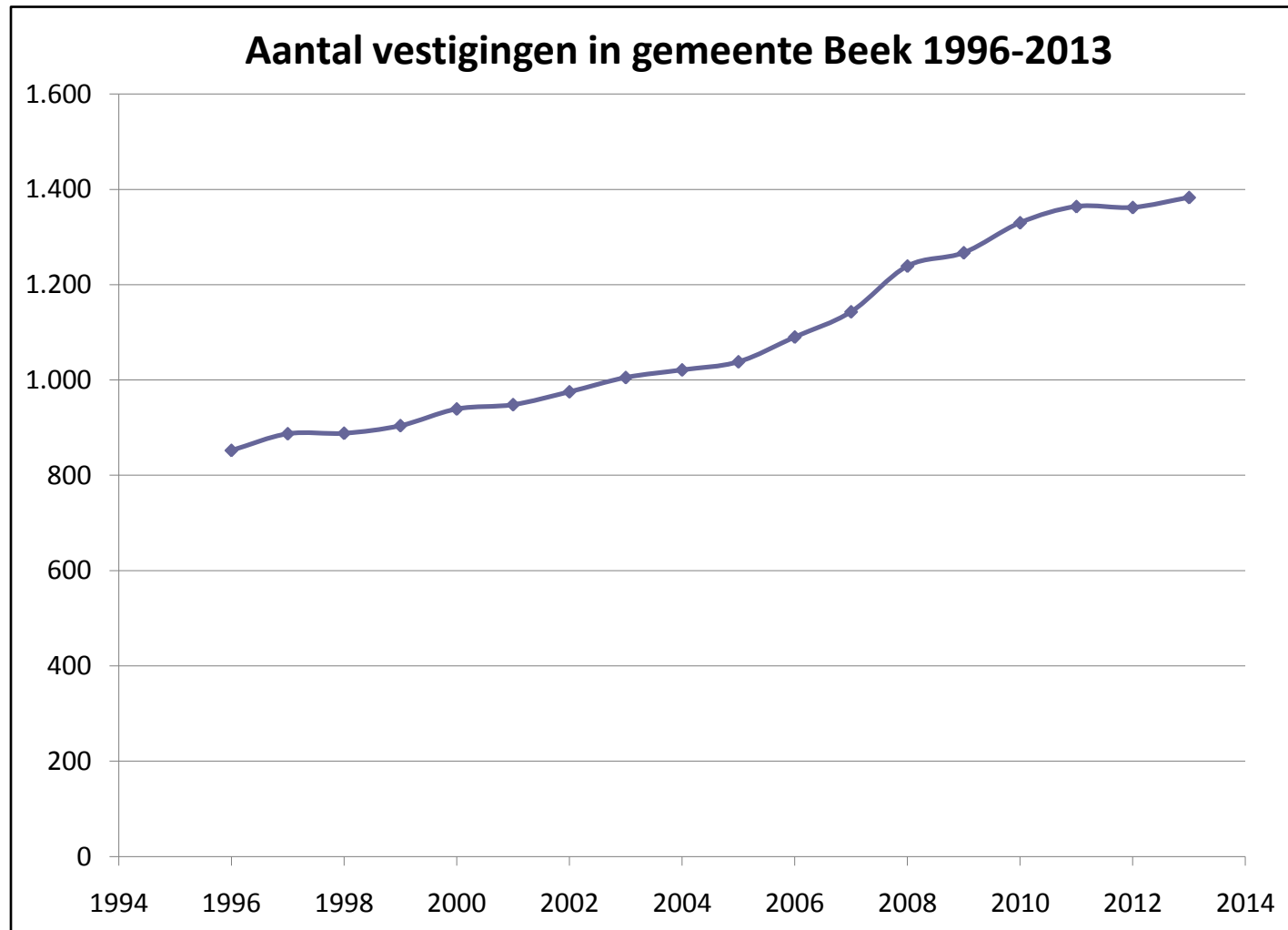
basis voor beslissingen



# Werkgelegenheid in gemeente Beek 1996 – 2013; bron: VRL



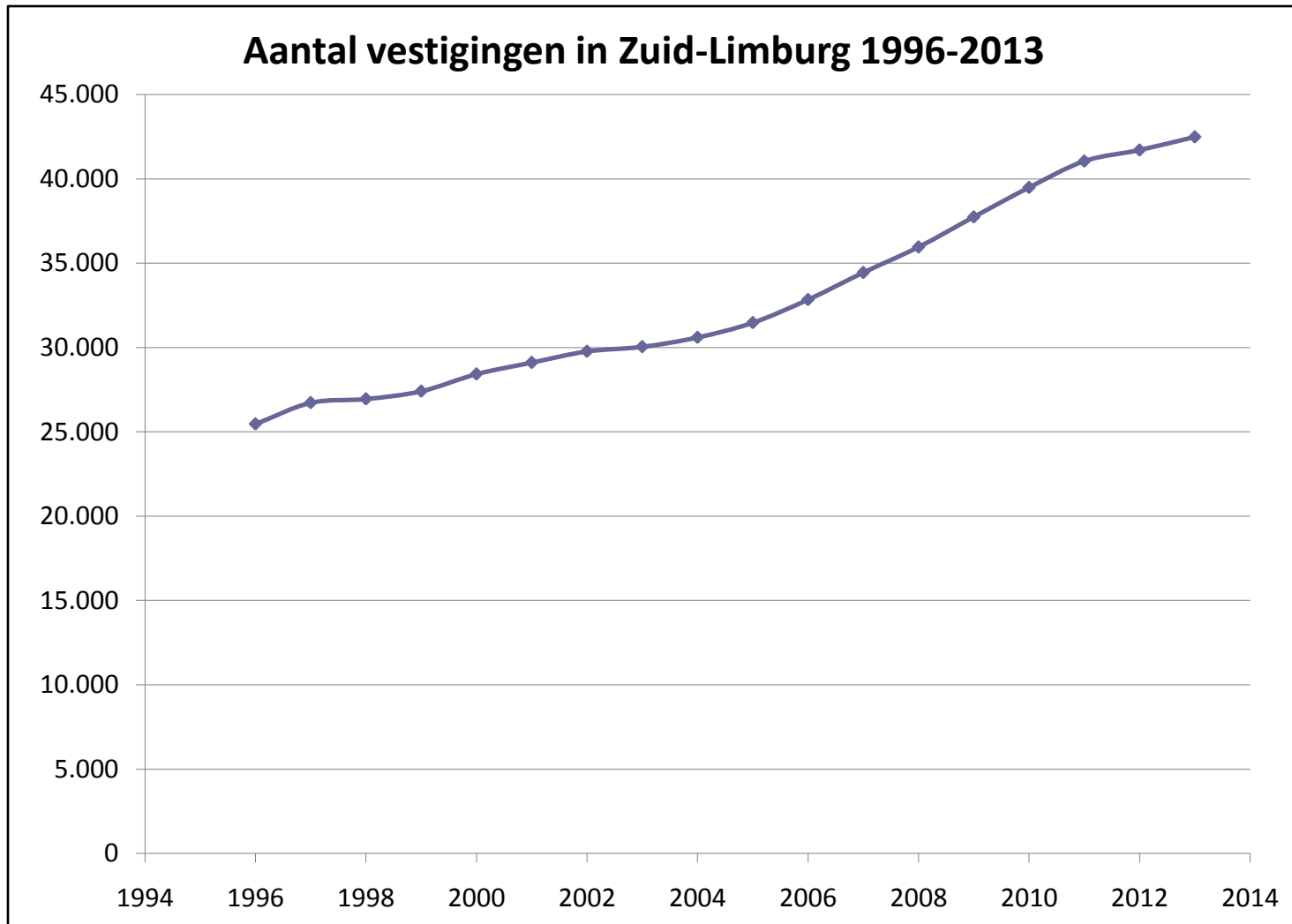
## Aantal vestigingen in gemeente Beek; bron: VRL



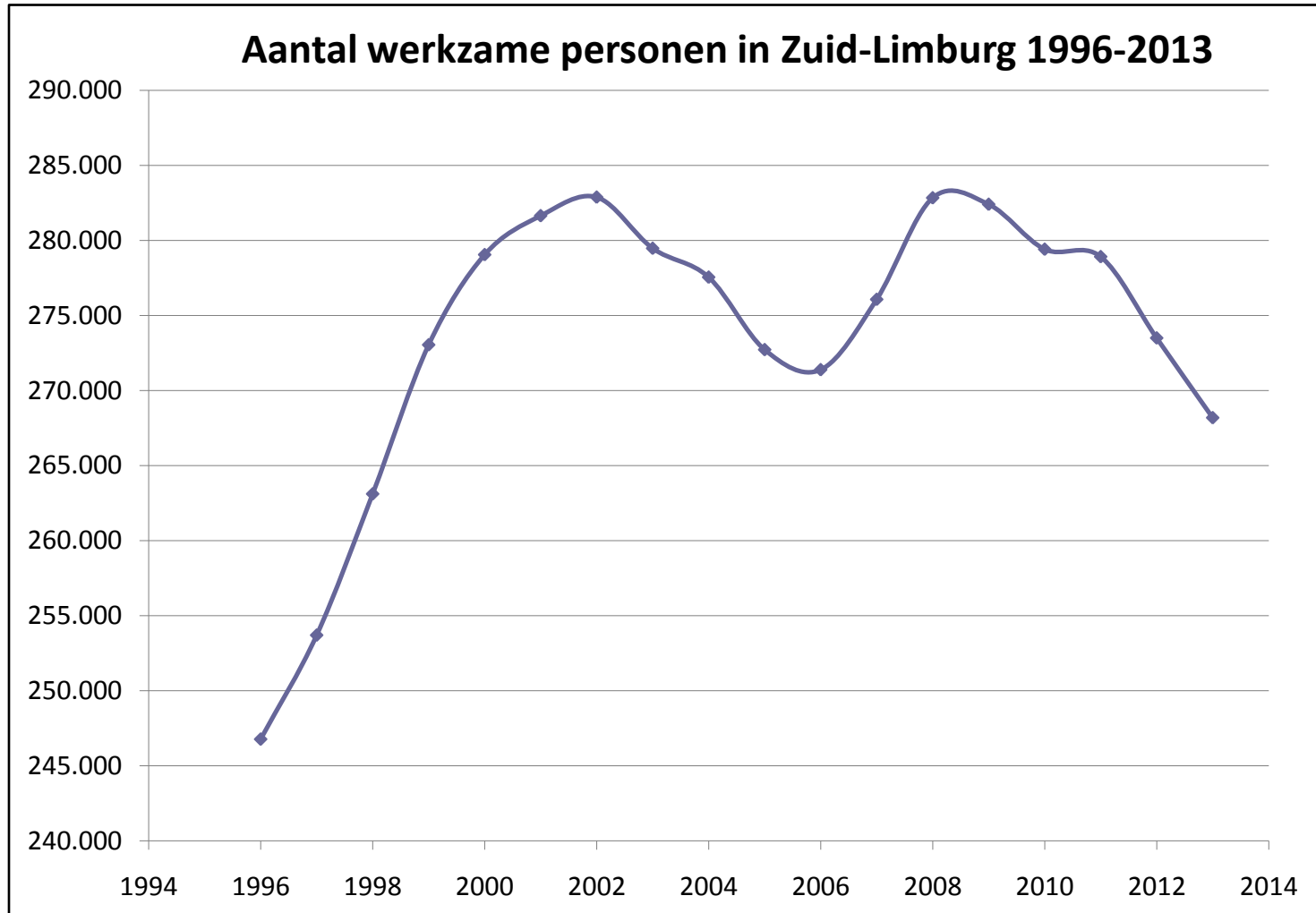
basis voor beslissingen



## Aantal vestigingen in Zuid-Limburg; bron: VRL



## Werkgelegenheid in Zuid-Limburg; bron: VRL



basis voor beslissingen



## Vergelijking

Zuid-Limburg: 268.183 arbeidsplaatsen

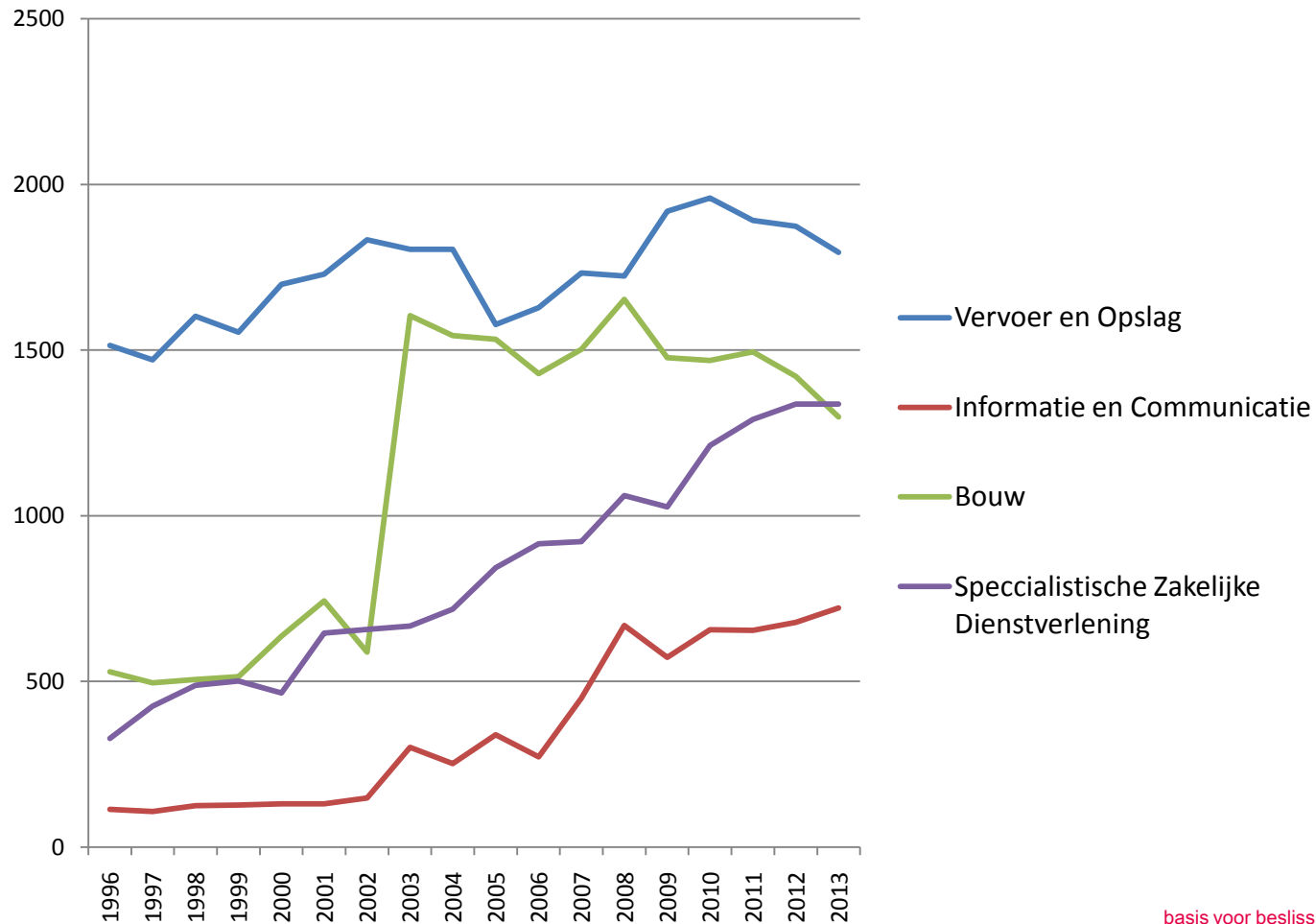
Beek: 9.931 arbeidsplaatsen (= 3,70% van Zuid-Limburg)

Relatief veel werkgelegenheid in:

- Vervoer en opslag 1.795 = 15,47% van ZL in V&O
- Informatie en Communicatie 722 = 11,08% van ZL in I&C
- Bouw 1.298 = 10,70% van ZL in B
- Spec. Zakelijke Diensten 1.337 = 7,47% van ZL in SZD



## De vier sectoren met relatief veel werkgelegenheid in Beek; bron: VRL



basis voor beslissingen



## Bedrijventerreinen MAA

### Kenmerken bedrijventerreinen

|                           | Netto opper-vlakte in ha | Vrije kavels in ha | Terstond uitgeefbaar in ha |          | Prijs in euro per m2 |
|---------------------------|--------------------------|--------------------|----------------------------|----------|----------------------|
| MAA                       | 20,09                    | 0,71               | 0,71                       | Erfpacht | Op aanvraag          |
| TPE                       | 29,18                    | 2,40               | 2,40                       | Koop     | 128                  |
| Kantoren zone lucht-haven | 12,16                    | 1,15               | 1,15                       | Koop     | 128                  |
| Totaal                    | 61,43                    | 4,26               | 4,26                       |          |                      |



# Nog wat extra informatie over de gemeente Beek en MAA

---

## Inkomsten

- Inkomsten OZB in het jaar 2013 luchthaven MAA en de er direct aan verbonden bedrijven ruim € 340.000 (op een totaal van € 820.000 voor MAA, TPE en de kantorenzone)
- Investerings in/op luchthaven MAA en de er direct aan verbonden bedrijven in de periode 2009-heden ruim € 11,5 miljoen (op een totaal van € 37,5 miljoen voor MAA, TPE en de kantorenzone)
- De bij deze investeringen behorende leges bedragen in die periode bijna € 280.000 op een totaal van ruim € 840.000

