



**Buck
Consultants
International**



Nut en noodzaak vervoersmix MAA

Uitgevoerd in opdracht van:
Maastricht Aachen Airport

Nijmegen, september 2009

Inhoudsopgave

	Blz.
Hoofdstuk 1 Positionering MAA in Euregio	1
1.1 Positionering MAA in Euregio	1
1.2 Overige ontwikkelingskansen	4
Hoofdstuk 2 Vervoersramingen	5
2.1 Passagiers	5
2.2 Vrucht	13
2.3 Vergelijking vervoersramingen	17
Hoofdstuk 3 (Maatschappelijk-) economische betekenis vervoersmix	20
3.1 Definiëring en inschatting economische effecten	20
3.2 Beschrijving nulvariant en projectvarianten	24
3.3 Totaaloverzicht werkgelegenheidseffecten	25
3.4 Reistijdverliezen	25
3.5 Strategisch-economische betekenis MAA	26
3.6 Bedrijfseconomische betekenis	28
Hoofdstuk 4 Samenvatting	30
Bijlage 1 Luchthavenconcurrentiemodel AAE	32
Bijlage 2 Vervoersgegevens MAA - Vertrouwelijk	
Bijlage 3 Bedrijfseconomische analyses - Vertrouwelijk	

Hoofdstuk 1 **Positionering MAA in Euregio**

1.1 Positionering MAA in Euregio

De strategie van Maastricht Aachen Airport ten aanzien van **passagiers** is om een internationale luchthaven te zijn ten behoeve van de hele **Euregio** inclusief Zuid-Limburg, Midden Limburg, Belgisch Limburg, de regio Aachen en de regio Luik.

De strategie van Maastricht Aachen Airport ten aanzien van **vracht** is om een **internationale luchthaven** te zijn, centraal gelegen **in Noord West Europa**.

In deze paragraaf wordt een beeld geschetst van de sterke clusters en de belangrijkste economische doelstellingen en ambities van de regio plus de aanknopingspunten die ze bieden voor de ontwikkeling van Maastricht Aachen Airport. De Versnellingsagenda en het Provinciaal Omgevingsplan van de Provincie Limburg staan hierbij centraal.

Versnellingsagenda 2008-2011

De Provincie Limburg heeft in 2005 de Versnellingsagenda opgesteld, om tijdig in te spelen op de dreiging van toenemende concurrentie in een globaliserende wereldeconomie. In deze versnellingsagenda is een aantal concrete projecten benoemd binnen de drie meest kansrijke economische clusters van Limburg: Chemie; Health, Care & Cure en Agro-Food. Voor Noord en Midden Limburg zijn met name de hoogwaardige maakindustrie, VAL activiteiten en het Agribusiness/Agrologistieke cluster van belang. Daarnaast is een vijftal generieke projecten opgenomen die zich richten op de ontwikkeling van het MKB.

In 2008 zijn de plannen uit 2005 herijkt en is focus aangebracht in de ontwikkelingsactiviteiten. Binnen drie economische clusters wordt de nadruk gelegd op enkele groeimotoren (reeds sterk vertegenwoordigd) en groeipotentials:

Cluster Healthcare

- Groeimotor : Topreferente zorg
- Groeipotential : Toxicogenomics
- Groeipotential : High field brain imaging

Cluster Chematerials & Energy

Groeimotor : Systemen voor zonne-energie

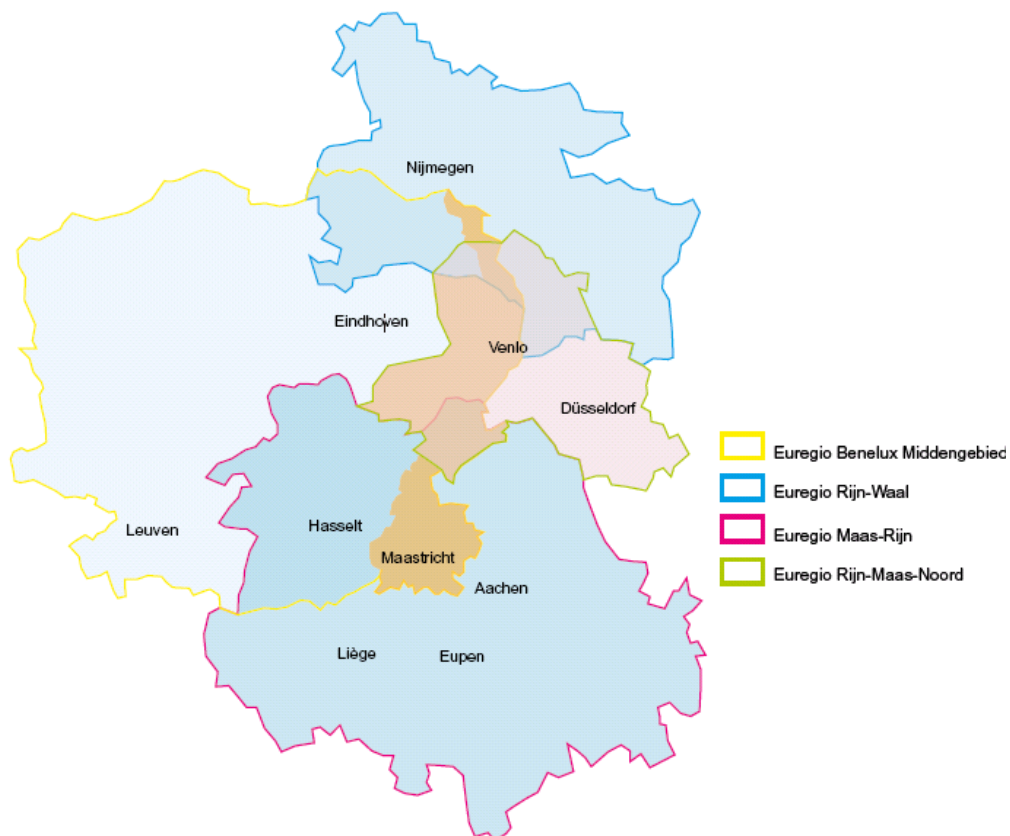
Groeimotor : Research & Business campus

Cluster Agro & Food

Groeimotor : Voedingstuinbouw

Limburg ligt in de zogenaamde Technologische Topregio, waarbinnen zich een grote concentratie aan private en publieke kennisinstellingen bevindt.

Figuur 1.1 Technologische Topregio



Bron: Versnellingsagenda 2008-2011

Grensoverschrijdende samenwerking en het oprichten van kennisspecifieke Europese kenniscentra staan centraal in de Versnellingsagenda. Dit moet namelijk de basis creëren voor spin-offs en start-ups van nieuwe bedrijven en bedrijven die nauwe banden onderhouden met disciplines, topcentra en organisaties in Limburg en de Euregio. Een voorbeeld is het samenwerkingsverband tussen het UMC Maastricht en Klinikum Aachen, die een Europees centrum voor cardiovasculair onderzoek en voor kankeronderzoek willen oprichten.

Maastricht Aachen Airport kan de kennisintensieve netwerkeconomie ondersteunen met snelle en directe verbindingen met gelieerde kennisregio's in Europa.

In het kader van een studie van BCI in opdracht van Eindhoven Airport¹ is een verkenning gemaakt van potentieel interessante bestemmingen voor het kennisintensieve bedrijfsleven in de bredere regio (zie tabel 1.1). Deze bestemmingen kunnen ook voor omringende concurrerende luchthavens (waaronder MAA) als potentieel interessant worden beschouwd.

Tabel 1.1 *Potentieel interessante bestemmingen (kennisintensieve regio's)*

Londen	Birmingham	Wenen
Parijs	Stockholm	Glasgow
München	Milaan	Toulouse
Stuttgart	Manchester	Hannover
Kopenhagen	Göteborg	Bremen
Frankfurt	Dublin	Leipzig
Lyon	Berlijn	Liverpool
Madrid	Malmö	Praag
(Düsseldorf)	Helsinki	Hamburg
Madrid	Leipzig	Barcelona

Extra interessant voor Maastricht zijn München (vanwege de contacten van de Technische Universiteit Aachen met de Technische Universiteit aldaar), Berlijn, Parijs, Helsinki en Cambridge vanwege de Life Science clusters. Leipzig en Wenen kunnen nog worden genoemd als belangrijke logistieke draaischijven voor Midden- en Oost-Europa. Dit blijkt uit een inventarisatie van BCI in opdracht van de Provincie Limburg (2006) naar de behoeften van het bedrijfsleven in Noord en Midden Limburg naar luchtvaartverbindingen. Voor de maakindustrie werden nog Ostrava, Debrecen en Katowice genoemd.

Vanuit de internationale ontwikkelingen van de Euregionale economie is er een belangrijk aanknopingspunt om MAA te ondersteunen in de uitbouw van haar netwerk aan bestemmingen (voor zowel passagiers als vracht).

Provinciaal Omgevingsplan Limburg

In het Provinciaal Omgevingsplan Limburg wordt de volgende ambitie en rolopvatting van de economie beschreven:

- Balans tussen mens, milieu en economie.
- Omslag maken naar innovatieve kenniseconomie ondersteund door een uitstekend vestigingsklimaat, goede bereikbaarheid van economische kerngebieden en voldoende ruimte voor bedrijvigheid in aansluiting op de behoeften van de markt.
- Bevorderen van ondernemerschap en innovatie door het stimuleren van:
 - netwerkvorming;
 - innovatieve clustering binnen ketens;
 - kennistransfers tussen bedrijfsleven en kennisinstellingen.

De kernclusters waar op ingezet wordt zijn dezelfde als die in de Versnellingsagenda.

¹ Economische betekenis Airport Eindhoven, BCI 2004

De Provincie heeft de (grensoverschrijdende) ambitie om Limburg als onderdeel van de driehoek Eindhoven-Leuven-Aken op de kaart te zetten en te houden als innovatieve Euregio met kennisintensieve, technologisch hoogwaardige en duurzame bedrijvigheid. Daarnaast wil zij de samenwerking tussen universiteiten in de regio en tussen kennisinstellingen en bedrijven stimuleren. Tot slot wil de Provincie de Greenport Venlo ontwikkelen in internationale context, als belangrijke component van een transnationaal (Europees) netwerk van mainports voor voedseldistributie en van het Trans Europese Netwerk voor Transport.

Maastricht Aachen Airport kan deze ambities ondersteunen door snelle en directe verbindingen aan te bieden met economische kerngebieden binnen Europa en ter ondersteuning van de ontwikkeling van het agro-logistieke cluster.

1.2 Overige ontwikkelingskansen

Bekend is dat Roland Berger Strategy Consultants parallel aan dit onderzoek een onderzoek uitvoert naar de toekomstkansen van MAA in opdracht van de Provincie Limburg.

Samengevat zijn de belangrijkste (voorlopige) conclusies:

- Groei van de High Tech Systems & Materials industrie leidt tot een beperkte toename van vracht en passagiers in de luchtvaart.
- Verschuiving naar kennis intensievere Food & Nutrition industrie zorgt voor internationale goederenstromen met een hogere toegevoegde waarde.
- Groei in het Life Science & Health cluster resulteert in een toename van personen vervoer en hoogwaardig goederenvervoer.
- Verdere profilering leidt tot meer toerisme en evenementen met een behoefte aan passagiersvervoer en specifieke niches.

Als mogelijke rollen voor MAA (en alternatieve luchthavens) ziet Roland Berger Strategy Consultants:

- Focus op high-end business jet verkeer (als gevolg van de transitie naar de kennisintensieve netwerkeconomie).
- Fungeren als air taxi hub.
- Passagiers en vrachtvervoer ten behoeve van het life-science cluster.
- Focus op low-volume, high value cargo vervoer als gevolg van de toenemende behoefte aan connectiviteit en ontsluiting van de regio.

Naast het ondersteunen van internationale ontwikkelingen in de Euregionale economie, heeft MAA zelf ook de bedrijfseconomische functie om meer vervoer aan te trekken om zelf renderend te kunnen operen, maar ook om vervoer van buiten de Euregio aan te trekken om vele directe verbindingen te kunnen opbouwen (voor zowel vracht als passagiers). Hierop wordt met name in het volgende hoofdstuk ingegaan.

Hoofdstuk 2 **Vervoersramingen**

2.1 Passagiers

De omvang van het passagiersvervoer op Maastricht Airport is thans beperkt. In 2008 was sprake van circa 116 duizend vertrekkende passagiers (232 duizend passagiersbewegingen). Vanaf de luchthaven bedient Transavia een tiental bestemmingen in Zuid Europa. In veel gevallen is Maastricht een tussenstop en worden door Transavia in één vlucht naar Zuid-Europa meerdere Nederlandse luchthavens bediend. Dat betekent ook dat slechts een deel van de Transavia- passagiers afkomstig is uit het eigen achterland. Het ging daarbij in 2008 om circa 17 duizend vertrekkende passagiers. Een deel komt uit de rest van Nederland en maakt dus in Maastricht een tussenstop². Daarnaast had Ryanair nog vluchten naar een drietal Europese bestemmingen. In totaal werden daarmee circa 70 duizend vertrekkende passagiers afgehandeld. Tenslotte had de KLM tot voor kort nog drie dagelijkse vluchten naar Schiphol, ook goed voor circa 20 duizend vertrekkende passagiers. Een deel van deze passagiers had Amsterdam als eindbestemming, een ander deel vloog door naar KLM-bestemmingen elders in de wereld. Inmiddels is er weer een concreet initiatief om de verbinding met Amsterdam te herstellen.

De strategie van de luchthaven is er, zoals eerder vermeld, op gericht om een internationale luchthaven te zijn ten behoeve van de hele Euregio inclusief Zuid-Limburg, Midden Limburg, Belgisch Limburg, de regio Aachen en de regio Luik. De luchthaven wil een “spoke” worden in het netwerk van een **low cost carrier**, bij voorkeur van Ryanair. Nu de Nederlandse eco-.c.q. tickettax is vervallen per 1 juli 2009, ligt de weg open voor met name Ryanair om de low-cost markt in Nederland een nieuwe impuls te geven. Dit gebeurt zowel op de luchthavens Eindhoven en Maastricht Aachen, maar met name op de laatste luchthaven zal vanaf 2010 relatief de grootste groei plaatsvinden. Een en ander is als zodanig gecommuniceerd door de directie New Routes Development van Ryanair in Dublin. Tijdens een overleg op 16 juni jl. zijn door Ryanair de volgende conclusies getrokken:

De grote internationale catchment area rondom Maastricht Aachen Airport (6.9 miljoen inwoners woonachtig op een zuivere rijafstand van maximaal 1 uur van de luchthaven) is voor Ryanair reden voor een uitbreiding van het aantal bestemmingen en frequenties.

Na een initiële groei naar vooral Mediterrane bestemmingen zal geleidelijk ook de zakelijke markt bediend gaan worden. Gebaseerd op een jaarlijkse groei met 2 tot 3 bestemmingen (afhankelijk van de bestemming variërend tussen de 3 en 7 frequenties/week) is een groei naar 1.0 miljoen one-way passagiers in 2015 en 1.3 miljoen one-way passagiers in 2020 zeer wel mogelijk en wenselijk. Hierbij

² Het deel dat uit de rest van Nederland komt is niet inbegrepen in deze 116 duizend passagiers. De genoemde 116 duizend betreft alleen het potentieel uit het eigen achterland.

zal Maastricht Aachen Airport voornamelijk als “spoke” in het Ryanair netwerk fungeren (er zijn geen toestellen van Ryanair met thuisbasis Maastricht Aachen Airport). Vanaf 2015 is het overigens mogelijk dat Ryanair Maastricht Aachen Airport als één van haar bases gaat inrichten, hetgeen een verdere substantiële groei van het aantal passagiers zal genereren dan hier weergegeven.

De vraag of dit gaat gebeuren, kan niet met grote zekerheden beantwoord worden. De kanttekening hierbij is dat deze maatschappijen zeer ‘**foot-loose**’ zijn. Hun investeringen in luchthavens zijn immers zeer beperkt en gebleken is dat zij snel in staat zijn om in korte tijd hun netwerken te verplaatsen naar andere luchthavens, indien zij daarin meer perspectief zien. Maar gezien de strategie van dergelijke luchtvaartmaatschappijen, en Ryanair in het bijzonder, is zo’n scenario zeker niet uit te sluiten. In de berekeningen is dan ook uitgegaan van 13 nieuwe Ryanair-bestemmingen in Europa. Bovendien is ervan uitgegaan dat deze nieuwe verbindingen in de periode 2010-2020 geleidelijk zullen worden opgebouwd en in het jaar 2020 zullen deze bestemmingen zijn gerealiseerd.

Daarbij zullen twee scenario’s worden gehanteerd. Het eerste scenario heeft het uitgangspunt dat de 13 nieuwe Ryanair-bestemmingen vanaf Maastricht in mindering worden gebracht op Eindhoven en Weeze. In die zin is dus geen sprake van uitbreiding, maar slechts van verplaatsing van 13 Ryanair-vluchten. In het tweede scenario is wel sprake van uitbreiding en worden deze extra 13 bestemmingen bediend naast de bestaande Ryanair-bestemmingen op de andere luchthavens.

Het doel van de analyse van deze scenario’s is om aan te tonen of er in de (ruime) catchment area van MAA voldoende potentie zit voor de gekozen bestemmingen, rekeninghoudend met de concurrentie van andere luchthavens. Het is een onderbouwing van het ‘marktgevoel’ dat Ryanair en andere carriers hebben bij de potenties van MAA. Gezien de huidige economische recessie en de effecten daarvan in de luchtvaart is het moeilijk om te bepalen in welk jaar welke volumes gehaald zullen worden. Duidelijk is wel dat de potenties van de catchment area niet substantieel zullen veranderen en dat andere luchthavens daarop ook zullen anticiperen, maar dat een aantal luchthavens daar mogelijk ook tegen beperkingen (capaciteit) aan zullen lopen.

Verplaatsing van 13 Ryanair-bestemmingen vanuit Eindhoven/Weeze naar Maastricht

De vraag is dan ook welk potentieel Maastricht kan verwachten, indien Ryanair 13 bestemmingen verplaatst worden van Eindhoven en Weeze naar Maastricht. Welke bestemmingen dat zullen zijn is op voorhand moeilijk te zeggen. De uitgangspunten voor wat betreft deze keuze zijn dan ook tamelijk arbitrair. Wel is ervoor gekozen, dat de nieuwe vluchten vanaf Maastricht naar bestemmingen gaan, die thans al vanaf Eindhoven en Weeze worden uitgevoerd. Gekozen is daarbij voor de bestemmingen Londen Stansted, Rome Ciampino, Stockholm Skavsta, Malaga, Dublin, Marseille, Pisa, Madrid, Sevilla, Fuerteventura, Palma de Mallorca, Milaan Bergamo en Edinburgh. Maar er kunnen ook enkele Duitse (München, Berlijn) of Oost-Europese bestemmingen aan toe worden gevoegd. Bovendien is verondersteld dat het hier om één dagelijkse vlucht naar al deze 13 bestemmingen zal gaan.

Daarbij zou Maastricht in principe hetzelfde potentieel kunnen verwachten als het potentieel dat op de twee andere luchthavens verloren gaat. Immers het blijkt dat het verzorgingsgebied van **low cost carriers** beduidend groter is dan dat van de **full service carriers** (zoals bijvoorbeeld KLM). Passagiers blijken bereid om relatief grote afstanden over land af te leggen, als daartegenover een laag vliegtarief staat. Dit in aanmerking nemend zou men verwachten dat passagiers die voorheen van Eindhoven of Weeze gebruik maakten, bereid zijn om circa 100 kilometer extra te reizen naar Maastricht. Grote verschuivingen zijn dan per saldo ook niet te verwachten, omdat de verzorgingsgebieden van de drie luchthavens elkaar grotendeels overlappen.

Toch blijkt uit de analyse dat er wel enig effect te zien is. Immers, de gemiddelde reiskosten vanuit – bijvoorbeeld – Noordoost-Brabant (regio Den Bosch) naar deze 13 bestemmingen nemen toe, juist door de langere reis over land naar Maastricht. Daardoor treedt niet alleen vraaguitval op, maar ook wordt de relatieve aantrekkelijkheid van andere luchthavens (zoals Schiphol en Brussel) groter, waardoor het totale potentieel voor de drie genoemde luchthavens sterker afneemt dan de totale vraag. Tabel 2.1 illustreert een en ander voor de regio rond Den Bosch.

Tabel 2.1 Luchthavenkeuze voor de regio rond Den Bosch: verplaatsing van Ryanair-vluchten

	Marktaandeel %		Markt- generatie %
	Oud	Nieuw	
Eindhoven	14,8	3,7	
Weeze	4,1	1,6	
Maastricht	0,1	11	
Overig	81	83,8	
Totaal	100%	100%	-0,9

De tabel laat links de geschatte³ marktaandelen zien die de drie luchthavens hebben naar deze 13 bestemmingen. Opmerkelijk is het grote aandeel van andere dan de drie genoemde luchthavens. Schiphol, Brussel en Düsseldorf blijken goede alternatieven voor veel van deze bestemmingen. Maastricht heeft momenteel een miniem aandeel, omdat Transavia ook een wekelijkse vlucht uitvoert naar twee van deze 13 bestemmingen (Malaga en Palma de Mallorca). De tabel laat ook de verschuivingen in aandelen zien, als de genoemde verplaatsing van Ryanair vluchten zich zal voordoen. Maastricht zal weliswaar het overgrote deel van het verlies van Eindhoven en Weeze voor zijn rekening nemen, maar niet helemaal. Per saldo zal het aandeel van de andere luchthavens toenemen van 81 naar bijna 84%. Neemt men bovendien in aanmerking dat – als gevolg van de hogere reiskosten vanuit de regio Den Bosch – het totale marktpotentieel licht afneemt (met 0.9%), dan krijgt men in tabel 2.1 een indruk van de veranderingen die zich op de drie luchthavens naar verwachting zullen voordoen.

³ Daarbij zijn de reiskosten door de lucht van alle in aanmerking komende concurrerende luchthavens naar de betreffende bestemmingen geschat met het NetCost-model (zie ook www.aaeconomics.com , Tools). Daar zijn de reiskosten over land vanuit de betreffende regio's naar deze luchthavens bijgeteld en is zo doende een schatting gemaakt van deze marktaandelen.

Nemen de reiskosten vanuit Den Bosch toe, zij nemen juist af in de regio rond Maastricht zelf. Moesten passagiers uit deze regio voorheen naar Eindhoven of Weeze, na deze verplaatsing kunnen zij terecht op Maastricht Airport. De relevante indicatoren voor wat betreft de verschuivingen zijn in onderstaande tabel aangegeven.

Tabel 2.2 Luchthavenkeuze voor de regio rond Maastricht: verplaatsing van Ryanair-vluchten

	Marktaandeel %		Markt- generatie
	Oud	Nieuw	%
Eindhoven	10,3	2,1	
Weeze	3,8	1,0	
Maastricht	0,2	28,1	
Overig	85,7	68,8	
Totaal	100%	100%	3,6

Daaruit blijkt dat in deze regio sprake is van een marktgeneratie van circa 3.6%, juist als gevolg van deze lagere reiskosten. Deze marktgeneratie valt overigens bescheiden uit bij de marktgeneratie die **low cost carriers** als geheel hebben teweeg gebracht. In de afgelopen jaren heeft deze binnen Europa wellicht enkele tientallen procenten bedragen. In deze vergelijking was ook al in de uitgangssituatie sprake van de beschikbaarheid van **low cost carriers**, en de generatie waarvan hier sprake is, is alleen het gevolg van het feit dat deze geografisch dichterbij de markt beschikbaar zijn. Ook is sprake van een aanzienlijk afnemend aandeel van overige luchthavens (van ruim 85 naar 69%).

Bekijkt men alle regio's in het achterland⁴, dan blijkt uit tabel 2.3 dat uiteindelijk de winst van Maastricht iets groter is dan het verlies van Eindhoven en Weeze. Immers het aandeel van de overige luchthavens daalt licht (van bijna 92 naar 91%). Dat betekent dat Ryanair in principe een **licht voordeel** heeft als deze maatschappij de genoemde verplaatsing uitvoert. Weliswaar wordt aan de noordkant van dat achterland een licht verlies geleden, maar de winst die Ryanair kan boeken aan de zuidkant (Brussel en Ruhrgebied) compenseert dit verlies in ruime mate. Onderstaande tabel geeft de relevante indicatoren weer.

Tabel 2.3 Luchthavenkeuze in het hele achterland: verplaatsing van Ryanair-vluchten

	Marktaandeel %		Markt- generatie
	Oud	Nieuw	%
Eindhoven	4,7	1,1	
Weeze	3,6	1,8	
Maastricht	0	6,2	
Overig	91,6	91	
Totaal	100%	100%	0,05

⁴ Daarbij is een zodanig groot achterland gekozen dat het gehele verzorgingsgebied van de drie luchthavens is meegenomen, dus inclusief de Randstad, een groot deel van het Ruhrgebied en Antwerpen/Brussel.

Hoeveel passagiers kan Maastricht in 2020 verwachten als de genoemde verplaatsing in het komende decennium zal worden uitgevoerd? Daarbij is het nodig veronderstellingen te maken over de marktgroei die tussen 2008 en 2020, ondanks de huidige crisis, toch is te verwachten. Weliswaar is een marktgroei tussen 2008 en 2010 onwaarschijnlijk (eerder moet op een omvangrijke daling worden gerekend), maar na 2010 wordt algemeen gerekend op hernieuwde economische groei en marktgroei die daarvan het gevolg is. Hoe groot die zal zijn is vanzelfsprekend afhankelijk van het moment dat de economie herstelt (2010 of later) en hoe sterk het herstel zal zijn. Onlangs is door SEO Economisch Onderzoek in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (DGLM) een onderzoek⁵ uitgevoerd naar het mogelijk aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol, mede in het licht van de economische crisis en de ticket-tax en het weer afschaffen daarvan. Daaruit bleek dat op Schiphol een groei van het aantal OD-passagiers van ruim 40% tussen 2008 en 2020 nog steeds haalbaar is, uitgaande van het hoogste groeiscenario van het CPB (Global Economy, GE). In het slechtste geval (Regional Communities, RC) is de groei iets minder dan de helft (circa 15%). Zou men bovendien aannemen dat na 2008 zich geen verdere penetratie voordoet van **low cost carriers** en dat de netwerkstructuur van 2008 (inclusief de veronderstellingen voor Maastricht) tot 2020 de status quo is, dan is het realistisch om voor Maastricht van soortgelijke groeipercentages uit te gaan. Onderstaande tabel geeft de bandbreedte aan van het aantal vertrekkende passagiers en vliegtuigbewegingen in 2020. De ondergrens is gebaseerd op het laagste RC-scenario en de bovengrens op het hoogste GE-scenario

Tabel 2.4 Verwachting van het aantal vertrekkende passagiers en vluchten in 2020: verplaatsing van Ryanair-vluchten

	Vertrekkende	
	Passagiers * 1000	Vliegtuigbewegingen *1000
Bestaand vervoer	130 à 160	1,9 à 2.3
Nieuw vervoer	750 à 925	5,4 à 6,6
Totaal	880 à 1.085	7,3 à 8.9

Dat betekent dat Maastricht in 2020 kan rekenen op een totaal aantal passagiersbewegingen dat ligt tussen de 1.7 en 2 miljoen. Het daarmee corresponderend aantal passagiersvliegtuigbewegingen ligt dan tussen de 15 en 18 duizend.

Uitbreiding met 13 Ryanair-bestemmingen op Maastricht

Dit tweede scenario gaat ervan uit dat Maastricht hetzelfde aantal vluchten van Ryanair krijgt, maar dat dit niet ten koste gaat van de vluchten die deze maatschappij op Eindhoven en Weeze uitvoert. Dit scenario zal in de praktijk waarschijnlijk realistischer zijn, Ryanair zal dus – in tegenstelling tot het eerste scenario – per saldo het aantal vluchten uitbreiden. Dat betekent dus dat – ook in vergelijking met het eerste scenario – het achterland beter wordt

⁵ Zie SEO Economisch Onderzoek, april 2009: Het realiteitsgehalte van 580 duizend vliegtuigbewegingen op Schiphol in 2020

bediend en dus ook de totale marktgeneratie groter zal zijn dan de 0.05% waarvan eerder sprake was.

Daar staat tegenover dat het marktaandeel van Maastricht kleiner zal zijn dan in het eerste scenario. Immers Eindhoven en Weeze behouden hun product en zullen dus naar verwachting niet de aandeelverliezen lijden, waarvan eerder sprake was. Onderstaande tabel geeft de relevante indicatoren.

Tabel 2.5 Luchthavenkeuze in het hele achterland: uitbreiding van Ryanair-vluchten

	Marktaandeel		Markt- generatie
	%		
	Oud	Nieuw	%
Eindhoven	4,7	4,1	
Weeze	3,6	3,1	
Maastricht	0	5,4	
Overig	91,6	87,4	
Totaal	100%	100%	0,8

Inderdaad blijkt nu de marktgroei in het hele achterland wel meer substantieel te zijn, met 0.8%. Ook in de regio's Den Bosch blijkt nu sprake te zijn van een marktgeneratie van 1.4%, terwijl eerder sprake was van een daling van 0.9%. Het grote verschil is te danken aan het feit dat het vervoersproduct op de nabijgelegen luchthaven Eindhoven nu overeind blijft. Zelfs in de regio Zuid-Limburg is sprake van een enigszins grotere marktgeneratie (nu 4.8% en eerder 4.1%) en ook dat is te danken aan het overeind blijven van het vervoersproduct op de luchthaven Eindhoven (en ook Weeze).

Omdat het vervoersproduct van Eindhoven en Weeze overeind blijven, blijken ook de marktaandelen grotendeels overeind te blijven. Dat gaat niet zozeer ten koste van Maastricht, maar vooral ten koste van de andere luchthavens in het achterland, waarvan het aandeel nu daalt naar ruim 87%, terwijl eerder sprake was van een daling naar 91%. Al met al zal in dit scenario – het marktpotentieel van 2008 als uitgangspunt nemend - op Maastricht toch nog sprake zijn van 582 duizend extra vertrekkende passagiersbewegingen, iets minder dan waarvan in het eerste scenario sprake was. Onderstaande tabel geeft de relevante aantallen.

Tabel 2.6 Verwachting van het aantal vertrekkende passagiers en vluchten in 2020: uitbreiding van Ryanair-vluchten

	Vertrekkende	
	Passagiers * 1000	Vliegtuigbewegingen *1000
Bestaand vervoer	130 à 160	1,9 à 2.3
Nieuw vervoer	670 à 810	4.8 à 5.8
Totaal	800 à 970	6.7 à 8.1

Daaruit blijkt dat – zelf al zouden Eindhoven en Weeze in 2020 hun Ryanair vluchten hebben behouden – Maastricht bij de genoemde uitbreiding kan rekenen op 800 duizend tot bijna 1 miljoen vertrekkende passagiers (1.6 tot 1.9 miljoen passagiersbewegingen).

In dit tweede scenario is nog geen rekening gehouden met een concurrentie tussen luchthavens aan de bestemmingskant. Een voorbeeld kan dit verduidelijken. Neemt men de huidige Ryanair vlucht van Eindhoven naar Pisa, dan stappen op Eindhoven niet alleen passagiers op die anders vanaf Schiphol zouden hebben gereisd. Evenzeer is denkbaar dat de vlucht passagiers accommodeert die anders naar Rome zouden hebben gereisd. De luchthavenconcurrentie waarvan in het Nederlandse achterland sprake is doet zich dus ook voor aan de Italiaanse kant. Omdat in het tweede scenario sprake is van een uitbreiding van het Ryanair netwerk, kan niet worden uitgesloten dat deze vluchten extra passagiers aantrekken die anders naar bijvoorbeeld Rome Fiumicino of Milaan Linate/Malpensa zouden hebben gereisd. Soortgelijke voorbeelden zijn ook in Spanje te benoemen. Deze extra passagiers zijn hier buiten beeld gebleven, maar dat betekent dat de in het tweede scenario genoemde aantallen nog een ondergrens vormen.

Het perspectief voor Maastricht

De conclusie van het voorgaande is dat – indien Ryanair of andere carriers in 2020 13 nieuwe bestemmingen vanaf de luchthaven hebben geaccommodeerd – een aantal passagiersbewegingen van **1.6 tot 2 miljoen zonder meer haalbaar is**. De omvang van het achterland is zodanig dat van dergelijke aantallen kan worden gesproken.

Kansen/bedreigingen

De daadwerkelijke accommodatie van 13 nieuwe Ryanair-bestemmingen is de essentiële randvoorwaarde bij het geschetste perspectief. Zou dit niet het geval zijn en zou Maastricht blijven hangen op de huidige netwerkstructuur, dan zal in 2020 het aantal passagiersbewegingen beperkt blijven tot maximaal 325 duizend.

Daarbij gaat het dus om een aanzienlijke concurrentie tussen de luchthavens, als het gaat om het aan zich binden van luchtvaartmaatschappijen en het aantrekken van nieuwe vluchten door deze maatschappijen. Hebben deze maatschappijen zich eenmaal gevestigd op de luchthaven, dan wel dat zij vanaf de luchthaven een bepaald vervoersproduct in de markt hebben gezet, dan is het luchthavenproduct een schakel in het gehele product dat aan de passagier wordt aangeboden. De ambitie is dan om de kwaliteit en de prijs van deze schakel concurrerend te houden en een optimale integratie met andere schakels (zoals voor- en natransport over land, afhandeling en de vliegreis zelf).

Zowel de luchtvaartmaatschappijen als de luchthaven hebben dus de mogelijkheid om de concurrentiekracht van het product te vergoten. Voor de luchtvaartmaatschappijen is dat – naast frequentie – vooral de prijs. Omdat hier sprake is van intensieve concurrentie, is ook de prijsgevoeligheid hoog. Om een idee te geven is een beperkte gevoeligheidsanalyse gemaakt op het tweede scenario, waarin sprake was van 582 duizend vertrekkende passa-

giers aan nieuw verkeer op de 13 genoemde bestemmingen. Zou Ryanair de gemiddelde tarieven op deze bestemmingen nog eens met 10% verlagen, dan kan gerekend worden op circa 200 duizend vertrekkende passagiers (ruim 30%) aan extra nieuw verkeer, enerzijds door extra marktgeneratie, maar ook door hogere marktaandelen ten opzichte van de concurrerende luchthavens. De gesignaleerde gevoeligheid is illustratief voor zeer concurrerende markten, waarin vrijwel alle passagiers de keuze hebben uit meerdere luchthavens. Hier liggen dus kansen, maar vanzelfsprekend ook risico's, indien dergelijke kortingen ook op andere luchthavens, door met Ryanair concurrerende maatschappijen worden doorgevoerd.

Maar ook de **luchthaven** kan zorg dragen voor een aantrekkelijk product. Voor een deel betreft dat de 'harde' en in geld uit te drukken factoren, zoals de prijs van parkeerfaciliteiten 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. Maar ook deze factoren zijn in geld uitdrukbaar. Zou de luchthaven in staat zijn om een beter product af te leveren, dat de gemiddelde vertrekkende passagier met € 10 waardeert, hetzij in de vorm van een lagere prijs van de 'harde factoren', hetzij in de vorm van betere 'zachte factoren', die de passagier als een (impliciete) prijsverlaging percipieert. Ook dan is (wederom in het tweede scenario) sprake van 75 duizend vertrekkende passagiers aan extra nieuw verkeer (ruim 10%).

Andere kansen liggen in het verder ontwikkelen van **nieuwe bestemmingen**. Eerder is ge- wezen op de concurrentiekracht van de regio, met een beschrijving van de kansrijke secto- ren (zie hoofdstuk 1). Daar is gewezen op tientallen potentieel interessante bestemmingen, die niet alleen voor het niet-zakelijke segment interessant zijn, maar juist voor het (voor de luchtvaartmaatschappijen) meer renderende zakelijke segment. Daarmee zouden de lucht- haven en de regio elkaar wederzijds kunnen versterken. Wel moet erop worden gewezen, dat veel van deze bestemmingen al door de grotere omliggende luchthavens worden aan- geboden (Schiphol, Brussel en Düsseldorf), echter in de regel niet door een *low cost carrier*. Daar liggen dan ook weer de kansen voor de luchthaven, indien zij een LCC weet te over- tuigen deze bestemmingen te bedienen. Wellicht is Ryanair niet de ideale kandidaat, omdat deze maatschappij zich vooral richt op het niet-zakelijke segment. Easyjet is daarentegen een maatschappij die ook veel zakelijke passagiers bedient.

Tenslotte kan worden gewezen op de verbinding die de KLM in 2008 onderhield met Schip- hol. Hoewel deze verbinding in 2009 is opgeheven, vervulde deze verbinding toch een be- langrijke rol in de bereikbaarheid van de luchthaven en de omliggende regio met de rest van de wereld, en dus ook tot een wederzijdse versterking van de luchthaven en de regio. Dat is ook de reden dat nu wordt gewerkt aan het herstel van deze verbinding met een an- dere carrier. Gezien de kracht en omvang van de regio, hetgeen ook in het voorgaande kwantitatief is geïllustreerd, zouden verbindingen met (bijvoorbeeld) met de drie andere grote hubs (Parijs, Londen en Frankfurt) niet alleen bijdragen aan het bereikbaar zijn met meer bestemmingen in de wereld, maar ook zou op de wat grotere bestemmingen sprake zijn van meer concurrentie.

2.2 Vracht

Marktontwikkelingen

Ondanks de economische crisis zijn de (middel-)lange termijn vooruitzichten voor de groei gunstig en wordt door Boeing/ Airbus tot respectievelijk 2028/ 2026 een gemiddelde jaarlijkse groei van zo'n 5,8% in de cargomarkt voorzien.

Maastricht Aachen Airport heeft in de periode 2000-2008 een gemiddelde jaarlijkse groei van 9% laten zien (van 44 duizend ton in 2000 tot 87 duizend ton in 2008). De belangrijkste concurrenten (zie ook verderop voor argumentatie) lieten de volgende groei zien: Brussel International 2%; Düsseldorf International 7%; Frankfurt-Hahn 45% en Luxemburg 6%. De gemiddelde jaarlijkse groei van luchtvracht in de Euro-landen was in diezelfde periode 5,6%.

Het huidige aandeel van MAA in het totale vrachtvolume dat door MAA en omringende vrachtluchthavens wordt afgehandeld (4,5 miljoen ton in 2008) ligt momenteel op 2%. De vervoersvolumes die MAA in het bedrijfsplan voor 2015 en 2020 verwacht (respectievelijk 149.522 ton en 168.801 ton) impliceren een licht stijgend aandeel (respectievelijk 3,2 in 2015 en 2,7% in 2020) in het toekomstige totale vrachtvolume van deze luchthavens. Hierbij wordt uitgegaan van een gemiddelde daling van het totale vrachtvolume van -12,5% tot 2010, waarna de markt zich zal herstellen en er een gemiddelde groei van het vrachtvolume wordt gerealiseerd conform de lange termijn verwachtingen van Boeing en Airbus (5,8%).

Tabel 2.7 Aandeel vrachtvolume MAA in totaal vrachtvolume van MAA plus omringende luchthavens

Luchthaven	Vervoersvolume 2008 (tonnen)	Huidig marktaandeel in totaal vervoersvolume	Verwacht	Verwacht
			vervoersvolume 2015 bij gemiddelde groeivoet van -12,5% tot 2010 en 5,8% van 2010-2015	vervoersvolume 2020 bij gemiddelde groeivoet van - 12,5% tot 2010 en 5,8% van 2010-2020
Keulen-Bonn	587.000	0,13	595.775	789.789
Düsseldorf International	90.100	0,02	91.447	121.227
Düsseldorf-Weeze	56	0,00	57	75
Hahn	179.375	0,04	182.057	241.343
Schiphol Airport	1.567.727	0,35	1.591.164	2.109.324
Maastricht	87.000	0,02	88.301	117.056
Brussel South Charleroi	0	0,00	0	0
Brussel Zaventem	661.000	0,15	670.882	889.353
Liege Bierset	489.870	0,11	497.193	659.104
Oostende	82.920	0,02	84.160	111.566
Luxemburg	758.817	0,17	770.161	1.020.963
Totaal	4.503.865		4.571.196	6.059.798

NB: in bovenstaande tabel zijn de gevlogen en getruckte vracht van MAA opgenomen. Deze zijn substitueerbaar. Zodra een maatschappij voldoende getruckte vracht met bestemming MAA heeft, gaat ze die ook rechtsreeks vliegen. Malaysian en Airbridge Cargo hebben dit laten zien⁶.

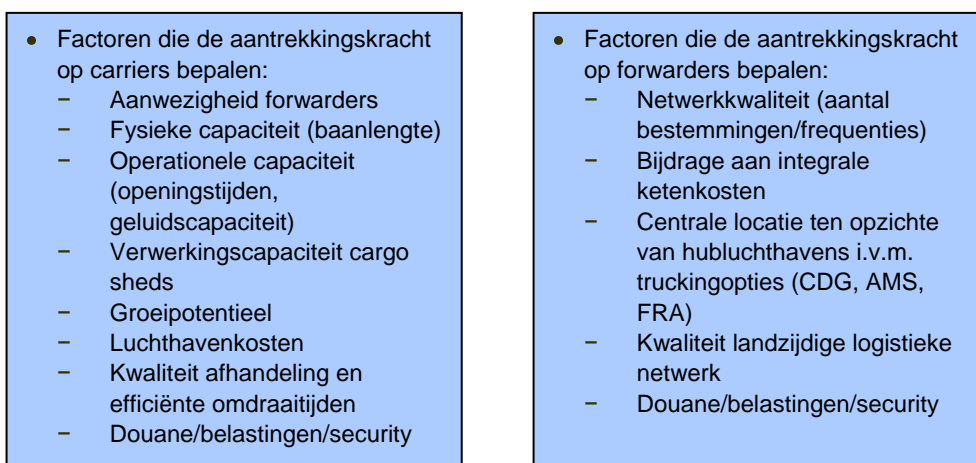
⁶ Malaysian verplaatste in het verleden twee vluchten van Schiphol naar MAA, omdat ze voldoende vracht met eindbestemming MAA had (deze verbinding is na enkele maanden beëindigd, toen Malaysian in problemen raakte en de vrachtdivisie heeft ingekrompen). Nu kan worden geconstateerd dat met Airbridge Cargo, die de vroeger getruckte Aziatische vracht vanaf Schiphol en Frankfurt naar MAA, nu is gaan vliegen naar MAA.

Het te behalen marktaandeel is afhankelijk van de concurrentiekracht van het luchthaven-product, het aanbod (en de prijsstelling) van vluchten en de intensiteit van de concurrentie. In onderstaande analyse worden deze factoren kwalitatief beoordeeld.

Concurrentiekracht luchtvrachtproduct en locatie MAA

De concurrentiekracht van een vrachtluchthaven is ons inziens echter tweeledig. Enerzijds gaat het om de aantrekkingskracht op carriers, anderzijds om de aantrekkingskracht op gebruikers (forwarders).

Figuur 2.1 Factoren die de aantrekkingskracht op carriers en forwarders bepalen



Aantrekkingskracht op carriers

De belangrijkste concurrentievoordelen van MAA zijn gelegen in de efficiëntie van operationele processen. Dit is vooral onderscheidend ten opzichte van hubluchthavens die met congestie te kampen hebben, vooral in de piekuren. Daarnaast is de toename in operationele capaciteit op MAA als gevolg van de nieuwe cargo-shed (+ 18.000 m² eind 2010) een belangrijk concurrentie-element.

Door de beperkte baanlengte en de curfew in de nacht is MAA niet voor alle vrachtsegmenten (maatschappijen, typen toestellen, bestemmingen) een haalbare optie. Lange afstands 747-freighters kunnen alleen met een beperkte load-factor opstijgen. Chinese carriers mogen niet landen omdat zij 80 meter extra baanlengte vereisen. Het feit dat MAA zich op bepaalde niches moet richten wil niet zeggen dat de ontwikkelingskansen daardoor beperkt zijn. Wel zal MAA meer marketing-inspanning moeten verrichten om zich te positioneren bij potentiële klanten.

Met de nachtrestrictie heeft MAA een ander nadeel ten opzichte van enkele concurrenten. Dit heeft tot gevolg dat MAA inboet aan aantrekkelijkheid als vestigingslocatie voor integrator-maatschappijen als DHL, UPS en TNT (zeker om daar een thuisbasis te vestigen). Dit

type maatschappijen vereisen 24-uurs operaties omdat de korte, gegarandeerde levertijden (bijvoorbeeld levering binnen 8 uur) een belangrijk onderdeel uitmaken van de propositie naar hun klanten toe. Het is overigens niet zo dat integrators al hun lading via de thuisbasis verzenden. Zij blijven ook gebruik maken van het netwerk van luchthavens als MAA voor kleinere volume/ zendingen. Voor overige carriers is geen nachtrestrictie wel een pre (meer flexibiliteit), maar vaak geen noodzakelijke voorwaarde.

Voor een eerlijke vergelijking moet MAA met andere luchthavens in de ruimere regio (zoals Düsseldorf International, Frankfurt-Hahn, Brussel Zaventem en Luxemburg) worden vergeleken. Omdat het verzorgingsgebied zich voor al deze luchthavens over heel Noordwest-Europa uitstrekt (voor vracht geldt in principe geen maximale reistijd van/naar luchthaven, het gaat om integrale ketenkosten) kan dit niet als onderscheidend element worden beschouwd.

Aantrekkingskracht op forwarders

Het luchtzijdige netwerk van MAA is momenteel nog relatief beperkt. Dit wordt in het bedrijfsplan ook aangestipt als belangrijk aandachtspunt. MAA heeft een licht nadeel ten opzichte van concurrenten voor wat betreft de aanwezigheid van combi-vluchten, waarmee belly-vracht gevlogen zou kunnen worden. Vooral is ook het aantal bestemmingen/frequenties dat wordt aangeboden door vracht-carriers vrij beperkt in vergelijking met sommige andere concurrenten. MAA is momenteel met een aantal maatschappijen in vergevorderd stadium in de onderhandeling om hun diensten aan te bieden vanaf MAA. Deze 'leads' vormen mede de basis voor de vrachtprognoses.

Ook het beperken van de totale ketenkosten is een belangrijk aandachtspunt. Naast lucht-havengerelateerde kosten gaat het ook om fiscale kosten, outbound transportkosten, inbound transportkosten, arbeidskosten en vastgoedgerelateerde kosten. MAA heeft een kostennadeel ten opzichte van concurrenten voor wat betreft de brandstofkosten. Op de andere hiervoor genoemde kostenposten verkeert MAA in een gunstige concurrentiepositie. De afhandeling op MAA is kosten (efficiënt), er is een intensief truckingnetwerk en de loonkosten zijn concurrerend.

MAA is centraal gelegen ten opzichte van hubluchthavens (Schiphol, Parijs, Frankfurt) i.v.m. truckingopties (CDG, AMS, FRA). Dit geldt echter ook voor de concurrenten (Düsseldorf, Brussel, Luxemburg en Frankfurt-Hahn) 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. 1-daagse ritten naar Parijs zijn mogelijk. Naar Londen, München, Lyon, Milaan, Berlijn en Hamburg zijn 2-daagse ritten mogelijk.

MAA beschikt over 24/7 douane faciliteiten en Nederland in zijn geheel staat bekend om de goede kwaliteit en eenvoud van douane en veiligheidsmaatregelen. Dit is een concurrentievoordeel.

Intensiteit concurrentie

De mate van concurrentie wordt o.a. bepaald door de mate waarin catchment areas elkaar overlappen. De dichtheid van luchthavens is hierop van invloed. Deze is in Zuid-Oost Nederland hoger dan in bijvoorbeeld Noord-Oost Nederland of Noord-West Duitsland (zie figuur 2.2)

Figuur 2.2 Overzicht regionale en nationale luchthavens in Noordwest-Europa



Bron: Atlas of Airports in North West Europe

Uit een quick scan van nog beschikbare vrachtcapaciteit op de luchthavens uit tabel 3.1 blijkt dat de capaciteit in de regio (>3 mln. ton) nog ruim voldoende is om aan de vraag tot 2015 te voldoen (plus 2,2 mln. ton). Onder andere het vertrek van DHL van Brussels International Airport naar Leipzig heeft geleid tot het vrijkomen van capaciteit. Ook op Luik (Bierset) is nog capaciteit beschikbaar. Samengevat is er geen sprake van een schaars aanbod, wat extra kansen zou kunnen opleveren voor MAA.

Conclusie

MAA beschikt niet over een zeer onderscheidende uitgangspositie, maar ook zeker geen slechte uitgangspositie ten opzichte van concurrenten. Gebaseerd op bovenstaande analyse concluderen we dat het realistisch is te vooronderstellen dat het 'marktaandeel' van MAA (minimaal) gelijk blijft op 2%. Dit wordt als het basisscenario gehanteerd.

De vrachtprognoses van MAA voor 2015 en 2020 gaan uit van de bewezen kracht van de afgelopen jaren. De gerealiseerde groei op MAA was substantieel hoger dan die van concurrenten. Vandaar dat in het Businessplan is uitgegaan van een groei van het marktaandeel in 2015 naar 3,2% en daarna afnemend tot 2,7% in 2020. Dit leidt tot een prognose variërend van 150.000 ton tot 170.000 ton luchtvracht.

2.3 Vergelijking vervoersramingen

In tabel 2.8 is een samenvatting gegeven van de beschikbare capaciteit volgens het maatgevend vluchtschema vanuit de aanwijzing, de beschikbare capaciteit indien de 35-Ke zone wordt teruggeschaald met 16% en de benodigde capaciteit in 2015 en in 2020 volgens het Businessplan van MAA. Voor de laatste twee zijn de inschattingen van MAA op basis van het business plan vergeleken met de inschattingen van BCI/ AAE.

Tabel 2.8 Vergelijking passagiersramingen, vrachtramingen en ramingen vliegtuigbewegingen

	Beschikbare capaciteit volgens het maatgevend vluchtschema in de aanwijzing 2004 (Projectvariant I)	Beschikbare capaciteit indien terugschaling 35-Ke zone met 16% (Projectvariant II) ¹⁾	Benodigde capaciteit 2015 (Nulvariant 2015) (Businessplan)	Benodigde capaciteit 2020 (Nulvariant 2020) (Businessplan)
Passagiers (excl. general aviation)				
MAA	1.622.338	1.362.764	1.713.715	2.005.353
AAE Verplaatsing				
AAE Uitbreiding				
Vracht (tonnen)				
MAA Businessplan	116.780	98.095	149.522	168.801
Basisscenario (bij gelijkblijvend marktaandeel 2%)			88.301	117.056
General aviation (pax)				
MAA	16.738	14.060	21.162	21.162
Vliegtuigbewegingen (passagiersgerelateerd)				
MAA	16.722	14.088	16.026	19.936
AAE Verplaatsing				14.600-17.800
AAE Uitbreiding				13.400-16.200
Vliegtuigbewegingen (vrachtgerelateerd)				
MAA Businessplan	4.276	3.592	4.650	4.899
Basisscenario (gelijkblijvend marktaandeel 2%)			2.746	3.397
Vliegtuigbewegingen general aviation (MAA²⁾)				
	14.354	12.057	15.032	15.032
Totaal vliegtuigbewegingen				
MAA	35.402	29.738	35.708	39.867
BCI/AAE Verplaatsing (incl. GA)				33.029-36.229
BCI/AAE Uitbreiding (incl. GA)				31.829-34.629

- 1) Bij projectvariant II is in de terugschaling van het aantal vliegtuigbewegingen met 16% ten opzichte van het maatgevend vluchtschema in de aanwijzing evenredig verdeeld over alle categorieën
- 2) Naast de 14.354 KE-bewegingen kent de Aanwijzing 20.000 bkl-bewegingen. Deze bkl-bewegingen zijn verder niet meegenomen in deze analyses (behalve in de door MAA verstrekte opgave van Flights (landingen in bijlage 2). De bkl-bewegingen hebben voor het overgrote deel betrekking op lesvluchten

De belangrijkste aannames in het business plan van MAA (waarop de inschatting van de benodigde capaciteit is gebaseerd) met betrekking tot vracht zijn:

- Het aantal vluchten van/naar Afrika en het Midden-Oosten zal toenemen van 9 keer per week naar 16 in 2015/2020.
- Het aantal vluchten naar het Verre Oosten - groeit van 1 per week nu (gestart in april 2009) naar 7 per week.

Deze aannames zijn gebaseerd op concrete leads die voortkomen uit gesprekken van de cargo manager met bovenstaande partijen.

Aan de passagierszijde wordt de groei voor 2015 naar 1,7 miljoen passagiers (in en uit) voor 90% bepaald door 1,55 miljoen low-cost passagiers. Dit komt overeen met 13 extra aangeboden dagelijkse bestemmingen.

In bijlage 2 zijn de gedetailleerde gegevens van MAA opgenomen over:

- De beschikbare capaciteit volgens de bestaande aanwijzing.
- Aannames en ramingen met betrekking tot het aantal vluchten in 2015 en 2020.
- Aannames en ramingen met betrekking tot het aantal passagiers in 2015 en 2020.
- Aannames en ramingen met betrekking tot de hoeveelheid vracht in 2015 en 2020.
- Aannames met betrekking tot de load factor in 2015 en 2020.

Het aantal vliegtuigbewegingen geraamd door BCI/ AAE en MAA ligt rond/ boven de beschikbare capaciteit die volgens het maatgevend vluchtschema van de aanwijzing beschikbaar is en ruim boven de beschikbare capaciteit indien de geluidszone wordt terugschaald. Daarbij moet worden vermeld dat de inschatting van de benodigde capaciteit voor vracht in het basisscenario behoudend is, want het uitgangspunt is hier dat het marktaandeel van MAA in de regio voor vracht gelijk (2%) blijft.

Een stijging van het marktaandeel tot 2015/ 2020 naar rond de 3%, conform het bedrijfsplan van MAA, wordt realistisch geacht, omdat:

- MAA over efficiënte operationele processen en snelle doorlooptijden beschikt.
- De integrale kosten relatief laag zijn.
- MAA midden in een marktgebied met veel potentie ligt.

Uiteraard kan MAA niet meer bewegingen toelaten dan het maatgevend vluchtschema in de aanwijzing toestaat. Een verwachte overschrijding op enig moment zal MAA voorkomen door de minst interessante bewegingen (vanuit bedrijfseconomische en maatschappelijk perspectief) te ontmoedigen of door alleen de inzet van schonere/stillere vliegtuigen toe te staan.

Hoofdstuk 3 (Maatschappelijk-) economische betekenis vervoersmix

3.1 Definiëring en inschatting economische effecten

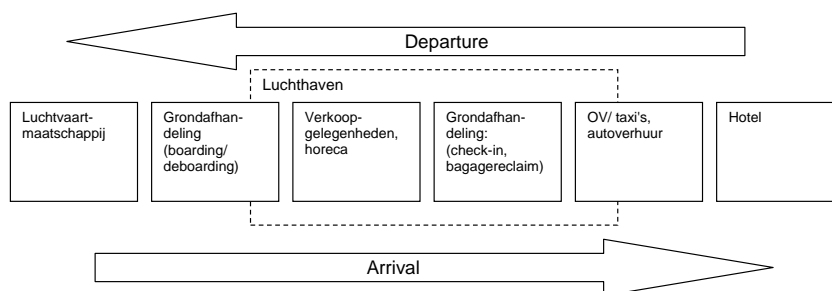
Directe effecten

De economische betekenis van een luchthaven wordt doorgaans in termen van directe en indirecte economische effecten beschreven.

Directe economische effecten worden in verschillende bronnen en benaderingswijzen op eenzelfde manier beschreven: economische activiteiten die op het luchthaventerrein worden uitgevoerd en in directe relatie met luchtvaart staan. Er kan een passagiersgebonden deel, een vrachtgebonden deel, een vliegtuiggebonden deel en overige activiteiten worden onderscheiden.

Passagiersgebonden directe effecten zijn alle activiteiten die rechtstreeks gekoppeld zijn aan het passagiervervoer (luchtvaartmaatschappijen, grondafhandeling, check-in, boarding/deboarding, bagageafgifte, bagageclaim en paspoortcontrole), dienstverlenende activiteiten in de terminal, openbaar vervoer, taxi's, autoverhuurbedrijven en hotels.

Figuur 3.1 Passagiersgebonden directe effecten



Vrachtgebonden directe effecten zijn alle activiteiten die rechtstreeks gekoppeld zijn aan het vrachtvervoer (expeditie, luchtvrachttrucking, grondafhandeling, vervoerders).

Vliegtuiggebonden directe effecten betreffen de activiteiten die diensten verlenen aan luchtvaartmaatschappijen zoals benzine- en oliemaatschappijen, dienstverlening ten behoeve van aankomst of vertrek van een vliegtuig (schoonmaakdiensten, de-icing, push back, taxidiensten, Luchtverkeersleiding Nederland, onderhoud en reparatie van vliegtuigen). Deze staan zowel ten dienste van vracht als van passagiers.

Tenslotte bestaan er nog **overige activiteiten** die als luchthavengebonden kunnen worden beschouwd, omdat zij zich gevestigd hebben op het luchthaventerrein en een directe relatie met de luchthaven of luchtvaart hebben. Het gaat om aannemers en installatiebedrijven, banken en wisselkantoren, financiële en zakelijke dienstverlening, uitzendbureaus, verzekeringsmaatschappijen, reisbureaus en touroperators en Telecom en Post.

Wereldwijd hebben verschillende bureaus en instituten onderzoeken gedaan naar de relatie tussen de omvang van aantal passagiersbewegingen en de directe werkgelegenheidseffecten. Deze onderzoeken bevestigen dat er een constante elasticiteit bestaat tussen passagiersaantallen en werkgelegenheidseffecten. Deze constante elasticiteit maakt het mogelijk om op basis van vervoersprognoses eveneens prognoses te maken van de economische effecten.

De uitkomsten van deze studies geven het gemiddelde aantal arbeidsplaatsen aan per 1 miljoen passagiers⁷. Voor het schatten van de directe effecten van regionale luchthavens is het zaak om **de (lage) norm van 950 arbeidsplaatsen per miljoen passagiers te hantieren** (om niet tot een overschatting te komen van de directe werkgelegenheidseffecten).

Inmiddels is BCI⁸ tot verbeterde inzichten gekomen voor wat betreft de **directe economische betekenis** van regionale luchthavens. Hieronder wordt kort de werkwijze toegelicht zoals die is gehanteerd in recente studies en worden de belangrijkste resultaten toegelicht.

Er is een inventarisatie gemaakt van de vervoersvolumes (passagiers) en directe (platformgebonden) werkgelegenheidseffecten op West-Europese regionale (en enkele middelgrote internationale) luchthavens. Ook zijn de luchthavens op verschillende kenmerken vergeleken.

Op basis van de vervoersvolumes en het profiel van deze luchthavens kan een aantal conclusies worden getrokken:

- Het wel of niet vestigen van een thuisbasis van een luchtvaartmaatschappij leidt tot hogere directe werkgelegenheidseffecten in relatie tot het aantal passagiers.

⁷ York Consulting (1998), The economic impact of Airport Brussels
Airports Council International (ACI) (2004), The Social and Economic Impact of Airports in Europe, Brussels, BCI (2008)

⁸ Regionaal economische betekenis Lelystad Airport, Kamer van Koophandel Flevoland, BCI (2008)
Regional Wirtschaftliche Bedeutung Airport Weeze, BCI (2008)

- Het wel of niet vervullen van een bredere economische functie van de luchthaven als aantrekkelijke locatie voor bedrijvigheid leidt tot hogere directe werkgelegenheidseffecten in relatie tot het aantal passagiers.
- Een focus op vracht (eventueel mix met passagiers) leidt tot hogere directe werkgelegenheidseffecten in relatie tot het aantal passagiers.

Voor een basisluchthaven zonder thuisbases, zonder vrachtafhandeling en zonder bredere economische functie kan een bandbreedte van tussen de 300 en 400 arbeidsplaatsen per miljoen passagiers worden gehanteerd.

Aangenomen dat MAA de potentie heeft om op termijn een thuisbasis van een luchtvaartmaatschappij aan te trekken, en om een bredere economische functie zal vervullen (denk aan onderhoudswerkzaamheden in het kader van Maintenance Boulevard, opleidingscentra, horeca etc.) en naast passagiersvluchten ook luchtvrachtactiviteiten ontplooit, is een gemiddelde van tussen de 800 en 1000 directe arbeidsplaatsen per miljoen passagiers aannemelijk.

Indirecte effecten

Indirecte achterwaartse effecten worden omschreven als de bedrijvigheid die ontstaat door toeleveranties aan de directe activiteiten. De indirecte achterwaartse effecten (toelevering aan platformgebonden bedrijven) worden doorgaans gebaseerd op een gangbare multiplier van 0,5 ten opzichte van de directe effecten. Onderzoeken in binnen- en buitenland komen tot een zelfde kengetal.

Indirecte voorwaartse effecten betreffen de bedrijven die frequent gebruik maken van de luchthaven of waarvoor de luchthaven een belangrijke locatiefactor bij vestiging is geweest. De voorwaartse effecten zijn moeilijk kwantitatief af te bakenen en de kans op dubbeltellingen is groot. De indirecte voorwaartse effecten worden in dit onderzoek daarom kwalitatief beschreven vanuit de strategische-economische betekenis van MAA voor het regionaal bedrijfsleven

Figuur 3.2 Business park Aviation Valley



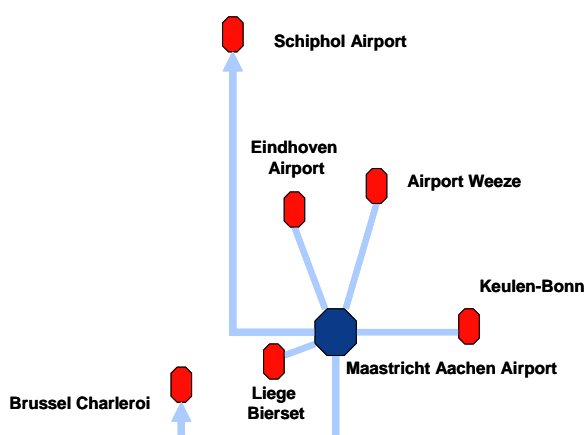
Reistijdverliezen

De aanpassing van de geluidsccontour levert reistijdverliezen op voor passagiers en vracht. Wanneer de geluidsccontour wordt aangepast zullen reizigers/ vrachtladingen moeten uitwijken naar een andere luchthaven, zoals bijvoorbeeld Schiphol, Eindhoven, Brussel of Weeze, waardoor de reistijd toeneemt. Het reistijdverlies bestaat uit:

- Langere afstand tot de luchthaven.
- Langere incheck- en instaptijd/ inklaringstijd.
- Langere afstand tot parkeergelegenheid.

In dit onderzoek wordt een indicatieve inschatting gemaakt van de reistijdverliezen als gevolg van de aanpassing van de geluidsccontour.

Figuur 3.3 Selectie uitwijkmogelijkheden



3.2 Beschrijving nulvariant en projectvarianten

De nulvariant is de variant waarbij het ondernemingsplan van MAA en de bijbehorende vraagprognoses als richtlijn worden gehanteerd. Er wordt een doorkijk voor 2015 en één voor 2020 gemaakt.

Tabel 3.1 Kenmerken en waarden nulvariant 2015/2020

Kenmerken	Nulvariant 2015	Nulvariant 2020
Vliegtuigbewegingen	35.708	39.867
Passagiers	1,7 miljoen	2,0 miljoen
Vracht	149.522	168.801

Projectvariant I is de variant waarbij het maatgevende vluchtschema uit de bestaande Aanwijzing als richtlijn geldt. Rond 2001 is, bij de vaststelling van de PKB, een indicatieve geluids- en risicocontour voor MAA vastgesteld op basis van het destijds door MAA aangeleverde maatgevende vluchtschema. In 2004 zijn bij de Aanwijzing deze geluids en risicocontouren bijgesteld op basis van de verschuiving van de baandrempel en de in gebruik name van de ILS. Het maatgevend vluchtschema is in tact gehouden.

Tabel 3.2 Kenmerken en waarden projectvariant I

Kenmerken	Projectvariant I
Vliegtuigbewegingen	35.402
Passagiers	1,6 miljoen
Vracht	116.000 ton

De huidige geluidsruimte, gebaseerd op de invoerset van 2004, is (door ILS en verschuiving van de baandrempel) langwerpiger dan de ruimte die op grond van de PKB is toegestaan. Berekend is dat het terugschalen van de 35 Ke-geluidszone volgens de PKB een vermindering van 16% van het aantal vliegbewegingen tot gevolg heeft. Projectvariant II is de variant waarbij 16% van het totaal aantal vliegbewegingen in mindering wordt gebracht op de capaciteit volgens het maatgevend vluchtschema van de bestaande aanwijzing als gevolg van het terugschalen van de 35 Ke-zone.

Tabel 3.3 Kenmerken en waarden projectvariant II

Kenmerken	Projectvariant II
Vliegtuigbewegingen	29.738
Passagiers	1,4 miljoen
Vracht	98.095 ton

3.3 Totaaloverzicht werkgelegenheidseffecten

In de onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de totale werkgelegenheidseffecten, waarin onderscheid wordt gemaakt tussen de nulvariant (conform prognoses MAA) , de projectvariant I conform bestaande aanwijzing en de projectvariant II met aanpassing geluidscontour/ terugval vliegbewegingen met 16%.

Tabel 3.4 *Werkgelegenheidseffecten (arbeidsplaatsen) voor nul- en projectvarianten*

	Nulvariant 2015	Nulvariant 2020	Projectvariant I	Projectvariant II
Directe effecten	1.360-1.700	1.600-2.000	1.280-1.600	1.120-1.400
Indirecte achterwaartse effecten	680-850	800-1.000	640-800	560-700
Totaal	2.040-2.550	2.400-3.000	1.920-2.400	1.680-2.100

In tabel 3.5 wordt het verschil tussen de project- en de nulvariant weergegeven. Ervan uitgaande dat de huidige aanwijzing van kracht blijft betekent dit dat, op basis van het door MAA ingeschatte vervoerspotentieel, een potentieel van 120-150 arbeidsplaatsen in 2015 en 480-600 arbeidsplaatsen in 2020 onbenut blijft. Wanneer de geluidscontour naar beneden wordt bijgesteld (het aantal vliegbewegingen met 16% afneemt) loopt dit onbenutte potentieel op tot zo'n 360-450 arbeidsplaatsen in 2015 en 720-900 arbeidsplaatsen in 2020 (zie ook tabel 3.5).

Tabel 3.5 *Verskil in werkgelegenheid (arbeidsplaatsen) nul- en projectvarianten*

	2015	2020
Projectvariant I	-120-150	-480-600
Projectvariant II	-360-450	-720-900

3.4 Reistijdverliezen

Het reistijdverlies heeft betrekking op de kosten die ontstaan op het verloren aantal passagiers en het verloren vrachtvolume ten opzichte van de nulvariant. In projectvariant I gaat het om respectievelijk 100.000 reizigers plus 33.522 ton vracht in 2015 en om 400.000 reizigers plus 52.801 ton vracht in 2020. In projectvariant II gaat het respectievelijk om 300.000 reizigers plus 51.427 ton vracht in 2015 en om 600.000 reizigers plus 70.706 ton vracht in 2020. Het reistijdverlies per passagier of ton vracht wordt ingeschat op 1 uur. Dit komt overeen met aannames voor Rotterdam airport (Stratagem 2005).

Bij de berekening van de netto contante reistijdverliezen 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.
- Reistijdverlies is gemiddeld 1 uur.
- Aandeel zakelijke reizigers 20%.
- Reistijdwaardering volgens normen Ministerie van Verkeer en Waterstaat 2007 (DVS, 2007):
 - zakelijk: € 29,91;
 - niet-zakelijk: € 5,96;
 - goederen: € 42,69 (Euro per uur per vervoerseenheid).
- Stijging van de reistijdwaardering met 1,68% per jaar.
- Vervoerseenheid staat gelijk aan een gemiddelde vrachtwagen met een capaciteit van 15 ton met een beladingsgraad van 75% (gemiddelde belading is dus 11 ton per vrachtwagen).
- Discontovoet van 5,5%.
- Betrouwbaarheidsopslag van 25%.
- Voor de berekening van de netto contante waarde (NCW) is uitgegaan van prijspeil 2009 en een oneindige tijdshorizon.

De totale netto contant gemaakte reistijdverliezen voor MAA ten opzichte van de nulvariant variëren van 82 miljoen Euro in 2015 indien huidige aanwijzing van kracht blijft tot 310 miljoen euro in 2020 indien de geluidscontour naar beneden wordt bijgesteld. In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de reistijdverliezen per reissegment.

Tabel 3.6 *Netto Contante reistijdverliezen passagiers en vracht (mln. Euro)*

	Projectvariant I		Projectvariant II	
	2015	2020	2015	2020
Zakelijk	€ 20	€ 78	€ 59	€ 117
Niet- zakelijk	€ 16	€ 62	€ 47	€ 94
Vracht	€ 47	€ 74	€ 72	€ 99
Totaal	€ 82	€ 214	€ 177	€ 310

3.5 Strategisch-economische betekenis MAA

Strategisch-economische betekenis MAA voor bedrijfsleven

Deze zogenaamde indirecte voorwaartse effecten zijn moeilijk te kwantificeren. Op vrijwel alle regionale luchthavens vestigen zich bedrijven óf vanwege het feit dat zij vaak gebruik maken van de luchtvaartdiensten en/óf omdat het bedrijven een vestigingsomgeving biedt

met onderscheidend vermogen. Wel zijn deze effecten een stuk beperkter dan op grote internationale luchthavens. De verwachting is dan ook dat voorwaartse effecten op MAA zeker zullen toenemen. Allereerst zijn er nu al vele bedrijfsvestigingen op de luchthaven (platformgebonden, maar ook luchthavengebonden). Met het verbeterde vervoersproduct van MAA en de investeringen in de vrachtloods, de passagiersterminal, in het onderhoudscomplex en in nieuwe bedrijventerreinen in het kader van Aviation Valley zal de aantrekkingskracht op nieuwvestigingen toenemen. Er kan voortgebouwd worden op de bestaande basis en er is ruimte voor expansie en vernieuwing.

Figuur 3.4 Maintenance boulevard



De strategisch-economische betekenis (voordelen) van een luchthaven voor het bedrijfsleven is gelegen in:

- Tijdbesparingen en kostenbesparingen die gerealiseerd kunnen worden door snelle en directe verbindingen met bestemmingen waar zich zakelijke contacten (klanten, toeleveranciers, samenwerkingspartners) bevinden.
- Relatieve aantrekkingskracht van de regio als vestigingsplaats neemt toe door een verbetering van de internationale bereikbaarheid wanneer meer (directe) vluchten worden aangeboden. Hierdoor neemt de kans toe dat (internationaal georiënteerde) bedrijven zich in de regio zullen vestigen.
- Het aanbieden van een onderscheidend vestigingsmilieu voor bedrijven (ten opzichte van reguliere kantorenlocaties en bedrijventerreinen).

Als gevolg van de aanpassing van de geluidscontour zal de internationale bereikbaarheid van Zuid- en Midden Limburg en daarmee de aantrekkelijkheid als vestigingsplaats afnemen en worden bedrijven gedwongen langere reistijden en hogere kosten te maken voor zakelijk en vrachtvervoer (zie ook paragraaf 3.4).

Impact op regionaal-economische doelstellingen

De doorontwikkeling van MAA (uitbouw van de internationale bereikbaarheid en netwerk van bestemmingen en frequenties) kan een belangrijke ondersteunende rol spelen en bijdragen aan het realiseren van de volgende regionaal-economische doelstellingen:

- Het stimuleren van grensoverschrijdende samenwerking en het oprichten van kennis-specifieke Europese kenniscentra als basis voor spin-offs en start-ups van nieuwe bedrijven en die nauwe banden onderhouden met andere disciplines, topcentra en organisaties.
- Omslag maken naar innovatieve kenniseconomie ondersteund door een uitstekend vestigingsklimaat, goede bereikbaarheid van economische kerngebieden, aantrekkelijke vestigingslocatie en ruimte voor bedrijvigheid.
- Aanvullend vestigingsprofiel in de regio, waar andere locaties zich richten op R&D en grensoverschrijdende bedrijven en instellingen, biedt MAA zelf en in haar directe omgeving plaats voor platformgebonden bedrijven op de luchthaven en voor internationale bedrijvigheid (zakelijke diensten, handel en logistiek) in het economisch hart van Noordwest-Europa.
- Het versterken van relaties in Zuid-, Oost-Europa, in Rusland en Midden Oosten en Afrika door nieuwe lijndienstbestemmingen (vracht en/of passagiers).

Deze doelstellingen vereisen een uitstekende internationale bereikbaarheid en het naar beneden bijstellen van de geluidscontour betekent dat de kans, dat deze doelstellingen gerealiseerd zullen worden, afneemt.

3.6 Bedrijfseconomische betekenis

In tabel 3.7 worden de omzet en resultaatontwikkelingen van de luchthaven MAA gepresenteerd voor de huidige situatie, de nulvariant en de projectvarianten. Hieruit blijkt dat volumegroei nodig is om uit de huidige lastige bedrijfseconomische situatie te komen. De verwachte groei in de nulvariant leidt al in 2015 tot een positief bedrijfsresultaat (en dat geldt zeker voor 2020). Voor de projectvarianten geldt dat met name de reductie van 16% van de vliegtuigbewegingen (projectvariant II) er toe leidt dat in 2015 en 2020 er sprake zal zijn van substantiële negatieve bedrijfsresultaten. In bijlage 3 zijn de berekeningen van de bedrijfseconomische analyses weergegeven.

Tabel 3.7 Omzet en resultaat van nulvarianten en projectvarianten (in duizenden euro's)

	2008	2015 volgens businessplan (Nulvariant 2015)	2020 volgens business plan (Nulvariant 2020)	Beschikbare capaciteit volgens maat- gevende vluchtschema (Projectvariant I) 2015	Beschikbare capaciteit maatgevende vluchtschema minus 16% vliegbewegin- gen (Projectvariant II) 2015	Beschikbare capaciteit volgens maatgevende vluchtschema (Projectvariant I) 2020	Beschikbare capa- citeit maatgevende vluchtschema minus 16% vlieg- bewegingen (Projectvariant II) 2020
Totale omzet	3.803	12.346	15.611	11.663	9.998	12.576	10.785
Netto resultaat	-1.496	471	1.010	58	-838	-428	-1.368

In tabel 3.8 zijn de financiële resultaten van de projectvarianten vergeleken met de nulvarianten en dan blijkt dat de verschillen met de nulvariant substantieel zijn. De projectvarianten scoren beduidend lager (negatiever) dan de nulvarianten.

Tabel 3.8 Verschillen (Bedrijfseconomische indicatoren) van projectvarianten ten opzichte van nulvarianten (in duizenden euro's)

	Projectvariant I		Projectvariant II	
	2015	2020	2015	2020
Omzet	-683	-3.035	-2.348	-4.826
Resultaat	-413	-1.438	-1.309	-2.378

Hoofdstuk 4 **Samenvatting**

De Provincie Limburg zet in de komende decennia in op een transitie naar een innovatieve kenniseconomie en het stimuleren van grensoverschrijdende samenwerking en het oprichten van kennisspecifieke Europese kenniscentra. De kernclusters waarop ingezet wordt kenmerken zich door intensieve internationale relaties en contacten. Voor de doorontwikkeling van deze clusters is een uitstekende internationale bereikbaarheid dan ook van groot belang. MAA kan deze clusters ondersteunen met directe en frequente verbindingen met de belangrijkste kenniscentra waarmee het regionale bedrijfsleven contacten onderhoudt en met logistieke regio's waarmee het agro-logistieke cluster verbonden is.

Ervan uitgaand dat de luchtvaartmarkt zich over enkele jaren weer zal herstellen en regionale luchthavens (nog) meer dan nu benut zullen worden voor directe verbindingen met regio's elders in Europa, Afrika en Midden Oosten, dan zijn volumes in 2015/2020 variërend tussen 1,6 en 2 miljoen passagiersbewegingen haalbaar.

Op basis van een kwalitatieve analyse van marktontwikkelingen en marktbasis, het aangeboden luchthavenproduct en ontwikkelingen bij concurrenten concluderen wij dat de vrachtprognoses van MAA variërend van 150.000-170.000 ton voor 2015 en 2020 realistisch zijn.

Ervan uitgaande dat het maatgevende vluchtschema uit de Aanwijzing van kracht blijft (projectvariant I) betekent dit dat, op basis van het door MAA ingeschatte vervoerspotentieel, een potentieel van 120-150 arbeidsplaatsen in 2015 en 480-600 arbeidsplaatsen in 2020 onbenut blijft. De totale reistijdverliezen voor MAA ten opzichte van de nulvariant variëren in dit geval van 82 miljoen Euro in 2015 tot 214 miljoen Euro in 2020. Er is sprake van een groot negatief verschil in het bedrijfseconomisch resultaat tussen deze projectvariant I en de nulvarianten (zie tabel 4.1).

Wanneer de geluidscontour naar beneden wordt bijgesteld in projectvariant II (het aantal vliegbewegingen met 16% afneemt) loopt dit onbenutte potentieel op tot zo'n 360-450 arbeidsplaatsen in 2015 en 720-900 arbeidsplaatsen in 2020. De totale reistijdverliezen variëren dan van 177 miljoen Euro in 2015 tot 310 miljoen Euro in 2020. De bedrijfseconomische verliezen (ten opzichte van de nulvariant) zijn zeer substantieel (zie tabel 4.1).

De totale effecten zijn samengevat in tabel 4.1.

Tabel 4.1 *Totale effecten projectvarianten ten opzichte van nulvarianten*

	Projectvariant I		Projectvariant II	
	2015	2020	2015	2020
Werkgelegenheidsverlies (arbeidsplaatsen)	120-150	480-600	360-450	720-900
Reistijdverlies	€ 82 mln	€ 214 mln	€ 177 mln	€ 310 mln
Bedrijfseconomisch resultaat	-413	-1.438	-1.309	-2.378

Om de geluidscontour (volgens de PKB) niet te overschrijden hoeft het aantal vliegbewegingen niet noodzakelijkerwijs te worden teruggebracht. Met de keuze voor de juiste marktsegmenten (vanuit bedrijfseconomische en maatschappelijk perspectief) en de inzet van schonere/stillere toestellen kan dit effect worden bereikt.

De toekomstige groei van de luchthaven zal lokaal extra landzijdig vervoer (en bijbehorende externe effecten) genereren. Op regionaal en nationaal niveau echter zullen effecten op het landzijdig vervoer en op het milieu afnemen, doordat gebruikers van de luchthaven reistijdwinsten realiseren.

Tot slot zal als gevolg van de aanpassing van de geluidscontour de internationale bereikbaarheid van Zuid- en Midden Limburg en daarmee de aantrekkelijkheid als vestigingsplaats afnemen en neemt de kans af dat een aantal van de regionaal-economische beleidsdoelstellingen (ten aanzien van het stimuleren van speerpuntclusters, grensoverschrijdende samenwerking, het oprichten van kennis specifieke Europese kenniscentra en de transitie naar een innovatieve kenniseconomie) wordt gehaald.

Luchthavenconcurrentie- model AAE

Bij de bepaling van het passagierspotentieel dat Maastricht Aachen Airport kan ontwikkelen is gebruik gemaakt van het AviaDem-model⁹ dat in de laatste jaren binnen *Amsterdam Aviation Economics* (AAE) is ontwikkeld. In dat model is enerzijds gekeken naar **marktomvang** en **marktverdeling**.

In de scenario's is gekozen voor een 13-tal nieuwe Ryanair-bestemmingen vanaf Maastricht. Deze 13 bestemmingen worden thans al aangeboden vanaf Eindhoven en Weeze en in veel gevallen ook nog van andere luchthavens in het verzorgingsgebied: Schiphol, Brussel, Charleroi, Keulen, Düsseldorf, Munster/Osnabrück en Frankfurt. De **totale marktomvang** naar deze 13 bestemmingen wordt bepaald door het aantal passagiers dat alle tien luchthavens (Maastricht plus de negen gespecificeerde concurrerende luchthavens) op dit moment (2008) naar die bestemmingen vervoeren. Die marktomvang kan door twee oorzaken veranderen: door marktgroei en door veranderingen in het aanbod van vluchten.

De marktgroei wordt bepaald door macro-economische factoren, zoals GNP en algemene luchtvaartprijsontwikkelingen. Hoewel AviaDem een module bevat, die de marktgroei kan schatten is er ten behoeve van deze toepassing voor gekozen aansluiting te zoeken met groeiprognoses die al eerder voor Schiphol zijn gemaakt (zie ook hoofdstuk 2). De invloed van veranderingen in het aanbod van vluchten is evenwel voor deze toepassing apart gemodelleerd. Dat van dergelijke factoren een bijzondere dynamiek uitgaat, moge onder meer blijken uit de opkomst van *low cost carriers* (LCC's) nu bijna tien jaar geleden. Deze heeft gezorgd voor een sterke generatie van zg. nieuw verkeer. Immers luchtvaart werd door deze LCC's toegankelijk gemaakt voor een groep mensen, die tegen de tot dat moment gangbare tarieven niet zouden hebben gereisd. Zo blijkt bijna 60% van het verkeer van LCC's te bestaan uit 'nieuw verkeer' en daarmee wordt slechts 40% van het LCC-verkeer afgenomen van de bestaande *full service carriers* (FSC's).

Een en ander betekent dat – indien vanuit een bepaalde regio LCC-vluchten worden aangeboden, terwijl dat voorheen niet het geval was – er een sterke marktgeneratie te verwachten is. In het AviaDem-model is dat gemodelleerd door de netwerkqualiteit te meten naar die bestemmingen vanuit een bepaalde regio. Die kwaliteit is *uitgedrukt in gegeneraliseerde reiskosten*, in wezen een samenvatting van alle ongemakken waarmee een reiziger wordt geconfronteerd bij zijn reis naar een bepaalde eindbestemming. Die ongemakken bestaan onder meer uit de duur en kosten van de reis vanuit de herkomstlocatie naar de luchthaven van vertrek, de totale vliegduur en de totale vlieggkosten naar de eindbestemming. Hoe groter deze ongemakken, hoe lager de netwerkqualiteit en hoe kleiner de markt-

⁹ Zie ook www.aaeconomics.com, Tools

omvang. LCC's hebben met name de vlieggkosten sterk verlaagd, waarmee de netwerkqualiteit naar bepaalde bestemmingen dus sterk is verbeterd en dus de marktomvang is toegenomen.

Indien nu vanaf Maastricht Airport beduidend meer LCC-vluchten worden aangeboden, dan zou men – gegeven het hierboven beschreven effect – in de regio Maastricht (i.c. Zuid-Limburg) ook een bepaalde omvang van marktgeneratie kunnen verwachten. Daarbij dient men te bedenken dat deze regio ook zonder LCC-vluchten op Maastricht Airport al toegang had tot het LCC-product, alleen van andere luchthavens, zoals Eindhoven, Weeze of Düsseldorf. Zou – zoals in een van de scenario's is verondersteld - alleen sprake zijn van een verplaatsing van LCC-vluchten vanuit Eindhoven of Weeze, dan is de enige verandering in het aanbod dat de reisduur en –kosten naar de opstapluchthaven worden verlaagd. Deze veranderingen leiden in deze regio tot een extra marktgeneratie van 3.6% (zie ook hoofdstuk).

Omdat sprake is van een verplaatsing van vluchten vanuit Eindhoven en Weeze, zullen de regio's die vooral op die luchthavens zijn gericht geconfronteerd worden met hogere reiskosten. Dat geldt met name voor Noord Brabant, waarvan de reizigers geconfronteerd worden met een verslechtering van het product van Eindhoven Airport en dus moeten uitwijken naar Maastricht of eventueel andere luchthavens. Daarmee zijn hogere reiskosten gemoeid en dus is dan sprake van een lichte inkrimping van de markt. In onderstaande tabel is de marktgeneratie in procenten weergegeven voor een aantal relevante regio's in het achterland.

Tabel A.1 Marktgeneratie per regio in de twee onderscheiden scenario's

Regio	Stad	Marktomvang naar 13 bestemmingen (*000 vertr. pax)	Marktgeneratie (in %) bij:	
			verplaatsing naar MST	uitbreiding naar MST
Zuid Limburg	Maastricht	105,7	3,6	4,8
Midden Limburg	Roermond	40,1	1,5	3,3
Noord Limburg	Venlo	47,7	0,5	2,5
Z.O. Noord Brabant	Eindhoven	124,6	-0,7	2
N.O. Noord Brabant	Den Bosch	107,7	-0,9	1,4
Mid Noord Brabant	Tilburg	77,5	-0,9	1,6
Overig Zuid Nederland	Breda	169,0	-0,7	1,2
Randstad	Amsterdam	1.239,2	-0,5	0,6
Vlaanderen	Gent	596,4	0	0,6
Brussel	Brussel	278,0	0,3	0,8
Keulen	Keulen	280,7	0,4	0,9
Dusseldorf	Dusseldorf	388,2	-0,1	0,7

Het andere scenario gaat uit van hetzelfde pakket aan Ryanair-vluchten vanaf Maastricht, maar in dat scenario blijft het luchtvaartproduct op Eindhoven en Weeze in-tact. Daarbij is dus binnen het achterland geen sprake van verplaatsing, maar juist van een uitbreiding van de Ryanair vluchten. In alle regio's is dus per definitie sprake van een verbetering van het luchtvaartproduct, hoewel die verbetering kleiner wordt naarmate de betreffende regio verder van Maastricht af ligt. Het verschil tussen beide scenario's is met name groot voor de Brabantse regio's. Deze regio's werden in het eerste scenario geconfronteerd met hogere

reiskosten wegens de verslechtering op Eindhoven Airport. Die verslechtering blijft achterwegen in het tweede scenario. De toevoeging van vluchten op Maastricht Airport leidt ook in Brabant tot marktgeneratie (1.4 tot 2%), echter niet van de omvang waarvan in Zuid-Limburg sprake is (4.8%)

Bij dergelijke analyses moet wel een onderscheid worden gemaakt in 'bestaande' en 'nieuwe' bestemmingen. In de hier gehanteerde scenario's is verondersteld dat Maastricht alleen vluchten krijgt naar bestemmingen, die thans ook al door andere luchthavens in het achterland worden bediend. Zou echter een bepaalde LCC vanaf Maastricht vluchten aanbieden naar een bestemming, die nog niet door andere luchthavens in het achterland worden aangeboden, dan ontstaat een extra toegevoegde waarde en kan men dan ook een grotere marktgeneratie verwachten.

Nadat de marktomvang en de verandering daarin is bepaald, is de volgende stap de bepaling van de **marktverdeling**. Daartoe worden in het AviaDem model ook de aandelen bepaald die concurrerende luchthavens in een bepaalde markt kunnen behalen. Het is immers niet zo dat – indien vanaf Maastricht Airport vluchten naar een bepaalde bestemming wordt aangeboden – het aandeel van MAA in de eigen regio Zuid-Limburg 100% is. Zelfs in die situatie zullen passagiers voor meerdere luchthavens kiezen, afhankelijk van de afstand tot die luchthavens en afhankelijk van de netwerkqualiteit die vanaf die luchthavens wordt aangeboden. Deze afweging vindt plaats in een aparte module van het AviaDem model, waarin de netwerkqualiteit naar alle bestemmingen vanuit alle concurrerende luchthavens wordt bepaald. Daarnaast worden de afstanden tussen alle regio's in het achterland en alle in aanmerking komende luchthavens bepaald. Met behulp van deze gegevens kan voor elke regio (bijvoorbeeld Zuid-Limburg) de relatieve aantrekkelijkheid worden bepaald. In onderstaande tabel zijn de marktaandelen (in %) weergegeven, die de drie luchthavens in bepaalde achterlandregio's kunnen behalen op deze 13 bestemmingen. Deze aandelen zijn bovendien voor de twee scenario's gegeven, verplaatsing (1) en uitbreiding (2). Ook zijn deze aandelen in de uitgangssituatie (0) is gegeven.

Regio	Stad	EIN Eindhoven			NRN Weeze			MST Maastricht			Overige luchth's		
		0	1	2	0	1	2	0	1	2	0	1	2
Zuid Limburg	Maastricht	10,3	2,1	6,9	3,8	1	2,5	0,2	28,1	25,8	85,7	68,8	64,8
Midden Limburg	Roermond	13	2,7	9,8	4,7	1,6	3,6	0,1	21,2	18,4	82,2	74,5	68,2
Noord Limburg	Venlo	12,9	2,7	10,3	6,9	2,5	5,7	0,1	17,9	15	80,1	76,9	69
Z.O. Noord Brab.	Eindhoven	18,6	4,6	15,9	4,1	1,5	3,5	0,1	15,6	12,2	77,2	78,3	68,4
N.O. Noord Brab.	Den Bosch	14,8	3,7	13,2	4,1	1,6	3,6	0,1	11	8,7	81	83,7	74,5
Mid Noord Brab.	Tilburg	16,5	4,3	14,5	3,5	1,3	3,1	0,1	12,4	9,8	79,9	82	72,6
Overig Zuid NL.	Breda	12,7	3,3	11,4	3,2	1,2	2,8	0,1	9,3	7,6	84	86,2	78,2
Randstad	Amsterdam	6,1	1,2	5,5	2,1	1	1,9	0	4,3	3,5	91,8	93,5	89,1
Vlaanderen	Gent	3,6	1,6	3,3	4,2	1,7	3,7	0	4,9	4,4	92,2	91,8	88,6
Brussel	Brussel	2,9	1,3	2,5	3,6	1,4	3	0	5,6	5,2	93,5	91,7	89,3
Keulen	Keulen	2,7	0,3	2,2	3	1,6	2,4	0	6,1	5,6	94,3	92	89,8
Dusseldorf	Dusseldorf	4,3	0,5	3,8	4,5	2,7	3,9	0	5,2	4,5	91,2	91,6	87,8

In het algemeen blijkt dan dat de marktaandelen die de luchthavens kunnen behalen groter zijn naarmate het dichtbijgelegen regio's betreft. Zo blijkt Maastricht Airport in beide scenario's 1 en 2 ruimt een kwart van de Zuid-Limburgse markt naar zich toe te kunnen trekken. In scenario 1 nog iets meer omdat de concurrentie van Eindhoven ontbreekt. Maar in alle scenario's blijkt het aandeel van andere luchthavens tezamen het grootst te zijn. Dat komt – ondanks de grotere afstand – door het veel grotere frequentieniveau dat de grotere luchthavens (Schiphol, Brussel, Düsseldorf) in de regio aanbieden.