

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

Probleemstelling

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



basis voor beslissingen

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
P assagiersvervoer, V rachtvervoer en G eneral aviation	PVG-St (1A)	PVG-Gr (1B)
A lleen V rachtvervoer en G eneral 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

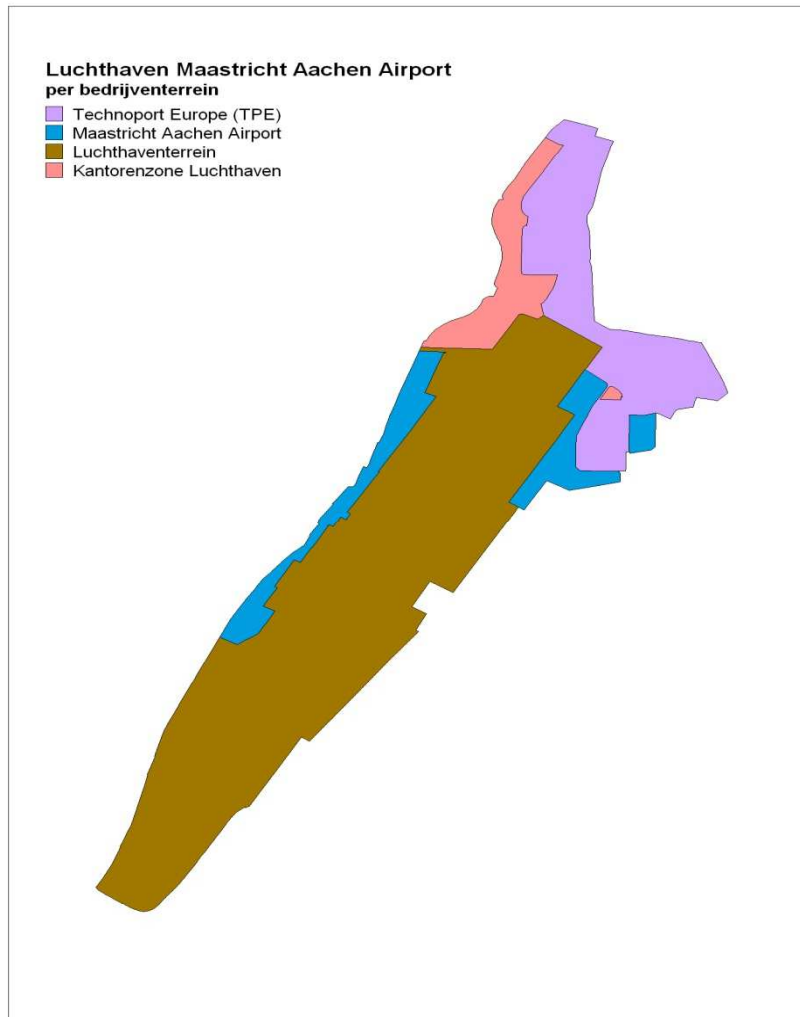


Toegevoegde waarde en bruto regionaal product

- **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



Antwoord

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



basis voor beslissingen

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)
Werkgelegenheid (in FTE)						
- 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	
- Totaal	1.250 - 1.375	1.400 - 1.525	1.625 - 1.775	1.225 - 1.350	1.325 - 1.475	625 - 675
Bruto regionaal product (in euro's)						
	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 (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 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 (= 100%)	274	274



basis voor beslissingen

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

basis voor beslissingen



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)



basis voor beslissingen

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 ¹	227.000	334.000	305.000	425.000
- w.o. overig passagiersverkeer ²	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) ³	1.127.000	1.259.000	1.055.000	1.215.000

¹ Verkeersvluchten met als doel het vervoeren van reizigers, vracht en post tegen betaling

² Passagiersverkeer niet zijnde handelsverkeer (private & business aviation en transit)

³ Eén WLU is 100 kilogram vracht of 1 passagier

Bron: CBS Statline en luchthaven MAA

basis voor beslissingen



Kenmerken van Maastricht Aachen Airport

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



basis voor beslissingen

Kenmerken van Maastricht Aachen Airport

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.



basis voor beslissingen

Kenmerken van Maastricht Aachen Airport

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)



basis voor beslissingen

Kenmerken van Maastricht Aachen Airport

Positie van de luchthaven MAA binnen N-W Europa

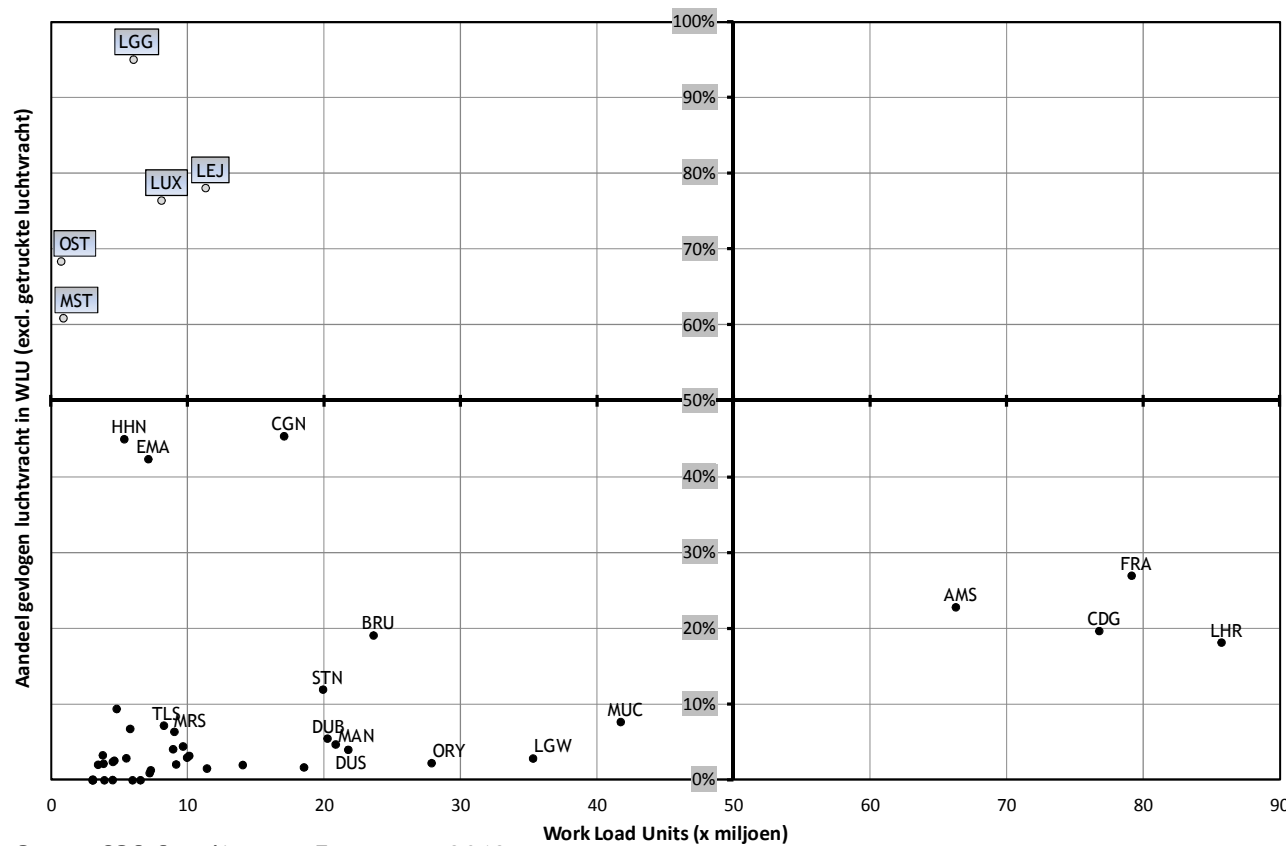
- MAA vervult een belangrijke functie in de supply chain in Limburg, de rest van Nederland en de Euregio door de snelle afhandeling en rol van Europese hub
- Focus van andere regionale luchthavens in de Euregio ligt op passagiersvervoer (Eindhoven, Weeze en Charleroi)
- MAA heeft relatief groot aandeel 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



basis voor beslissingen

Kenmerken van Maastricht Aachen Airport

Positie MAA in N-W Europa: aandeel gevlogen vracht



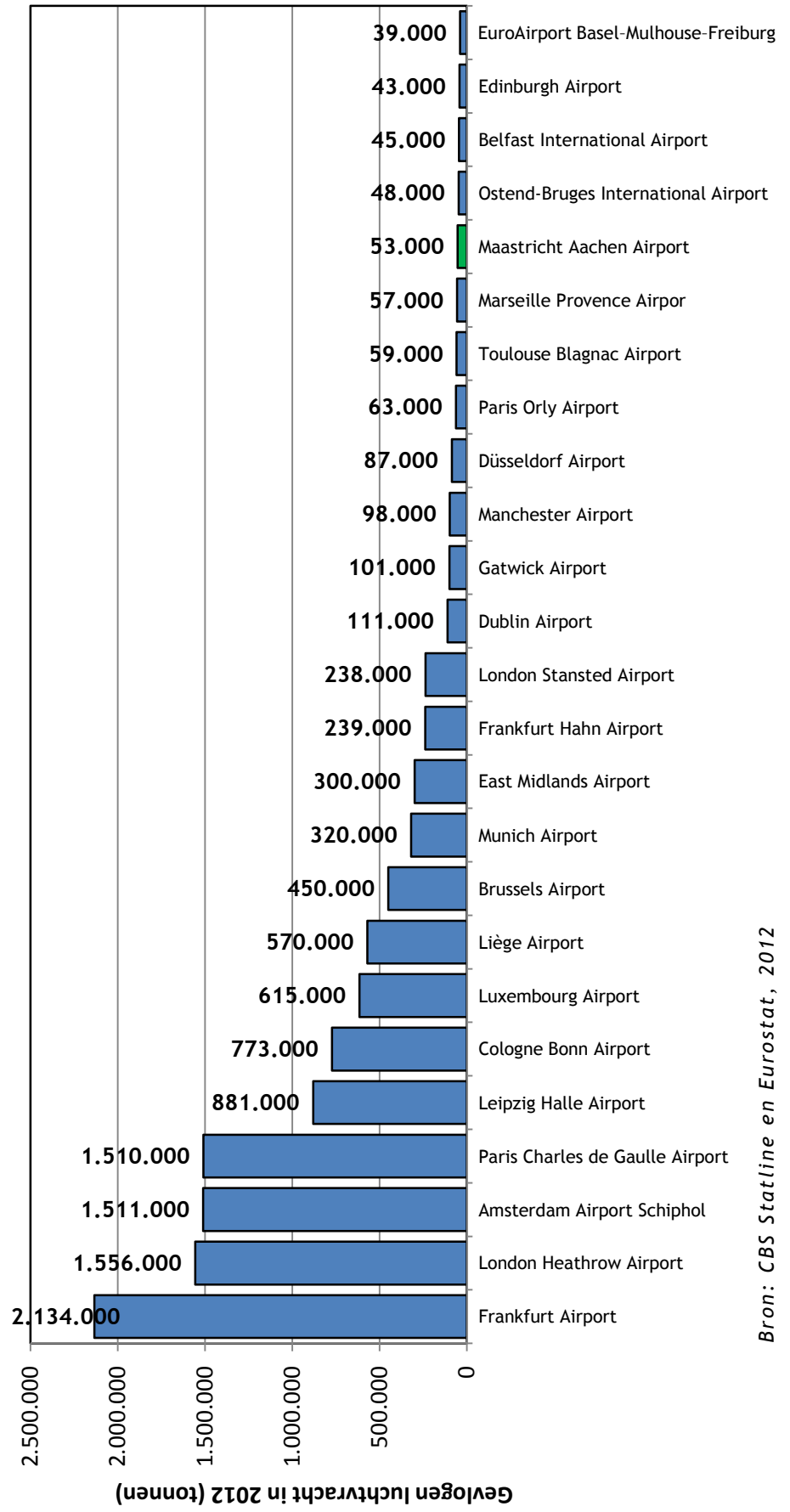
Bron: CBS Statline en Eurostat, 2012

sis voor beslissingen



Kenmerken van Maastricht Aachen Airport

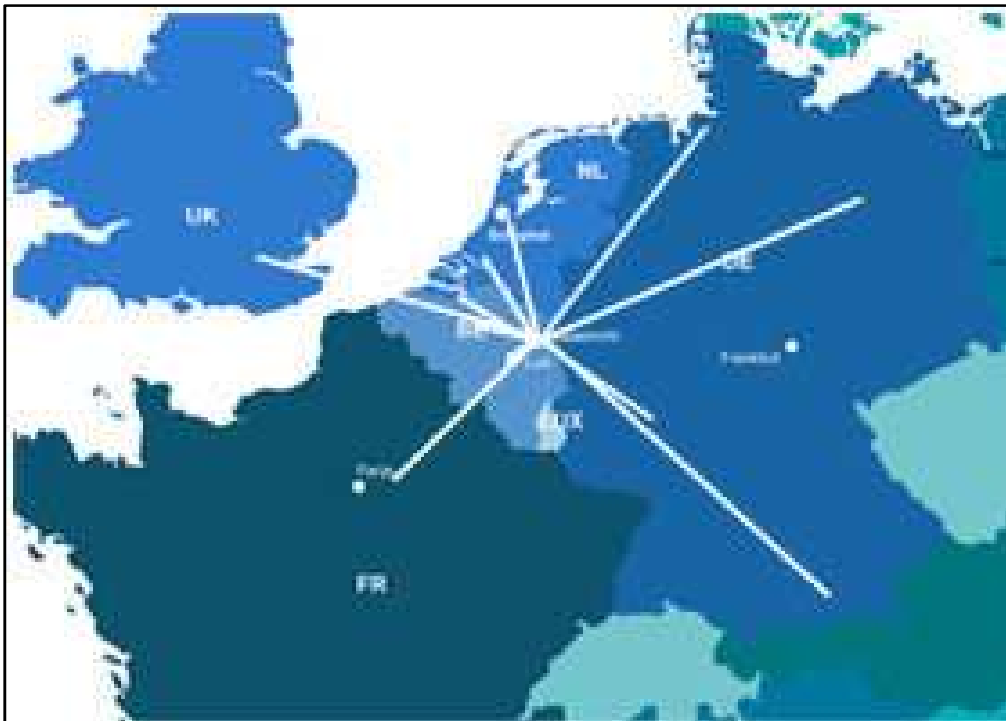
Positie MAA in N-W Europa: tonnen gevlogen luchtvracht



Bron: CBS Statline en Eurostat, 2012

Kenmerken van Maastricht Aachen Airport

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



Bron: Website Kuipers Cargo Service



basis voor beslissingen

Huidige werkgelegenheid

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.



basis voor beslissingen

Huidige werkgelegenheid

Werkgelegenheid op luchthaventerrein MAA in 2013

	Classificatie	fte
Luchthavencluster MAA		325
- 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>	
Maastricht Maintenance Boulevard		300
- 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>	
Forwarders & Trucking	<i>Indirect achterwaarts</i>	200
Overig	<i>Indirect achterwaarts</i>	200
Totaal		1.025



basis voor beslissingen

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

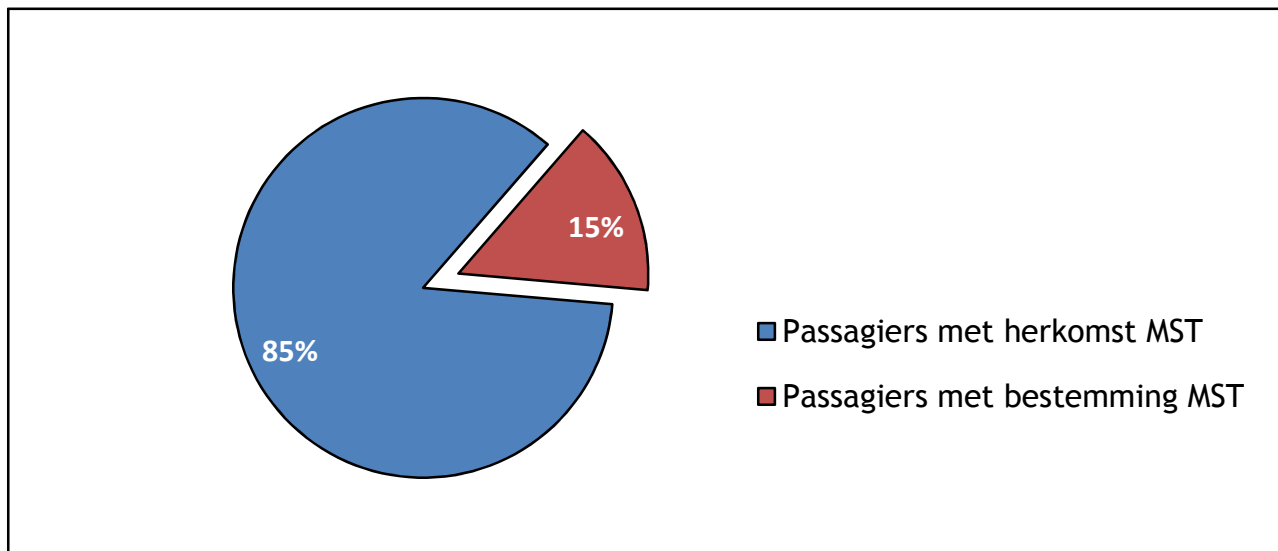


Indirecte werkgelegenheid buiten luchthaventerrein

- 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.



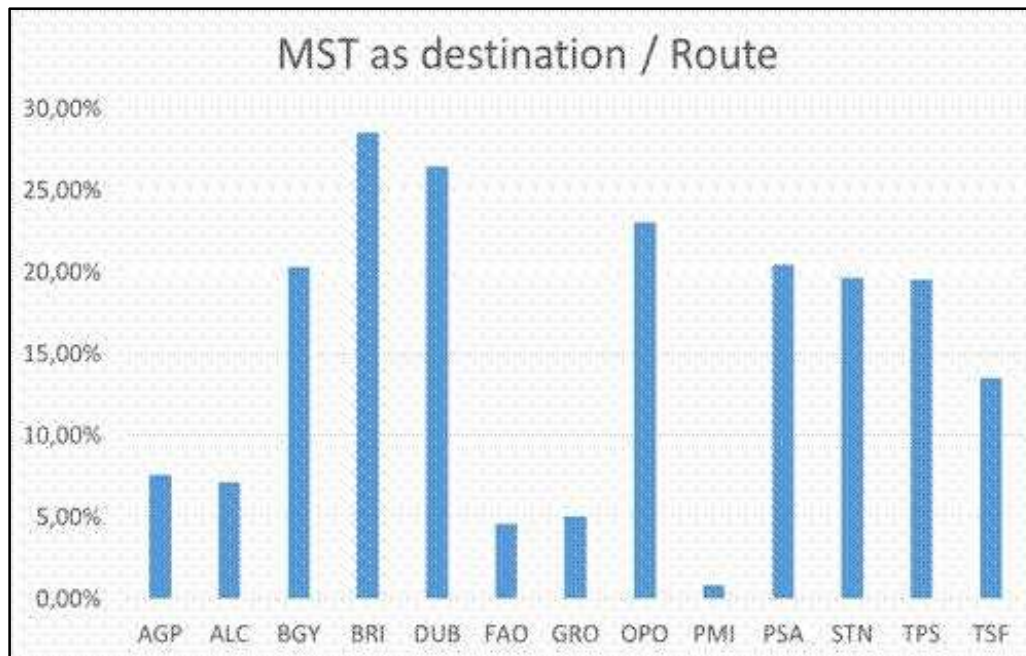
Bron: Luchthaven MAA (onderzoek onder 4.500 passagiers in de periode sep/okt 2013)

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 vakantie-bestemmingen
- 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	Aandeel
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



Huidige werkgelegenheid

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

basis voor beslissingen



Huidige werkgelegenheid

Indirecte werkgelegenheid buiten luchthaventerrein

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



basis voor beslissingen

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
Totaal directe en indirecte werkgelegenheid	1.325 - 1.475



basis voor beslissingen

Prognoses

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.



basis voor beslissingen

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
- Tijdspanne van 10 jaar, dus voor de periode 2014-2023
 - Regionale afbakening: Limburg



basis voor beslissingen

Veronderstellingen in het groeiscenario

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%

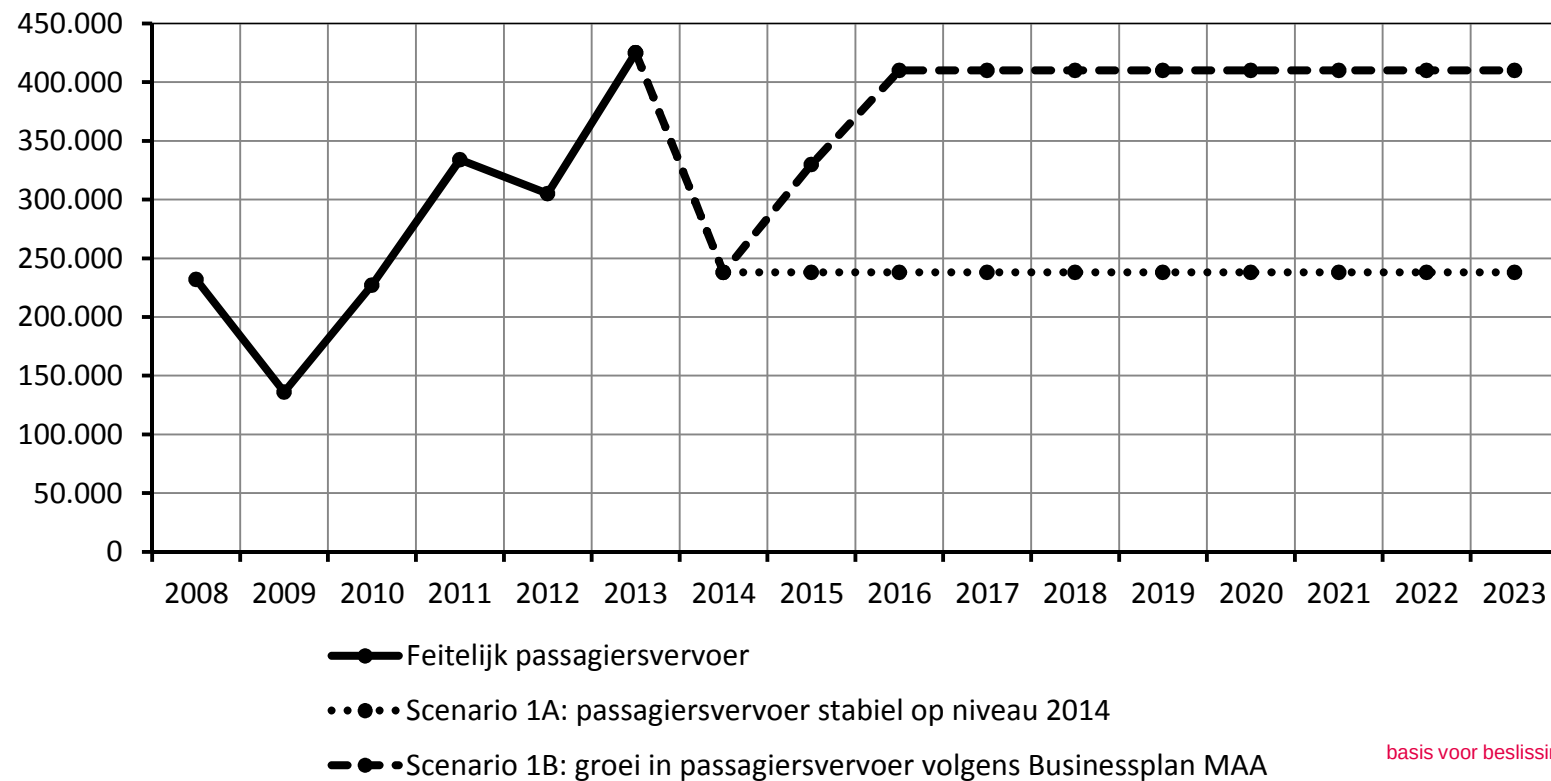


basis voor beslissingen

Verwachte ontwikkeling passagiersvervoer volgens Businessplan MAA

Passagiersvervoer

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

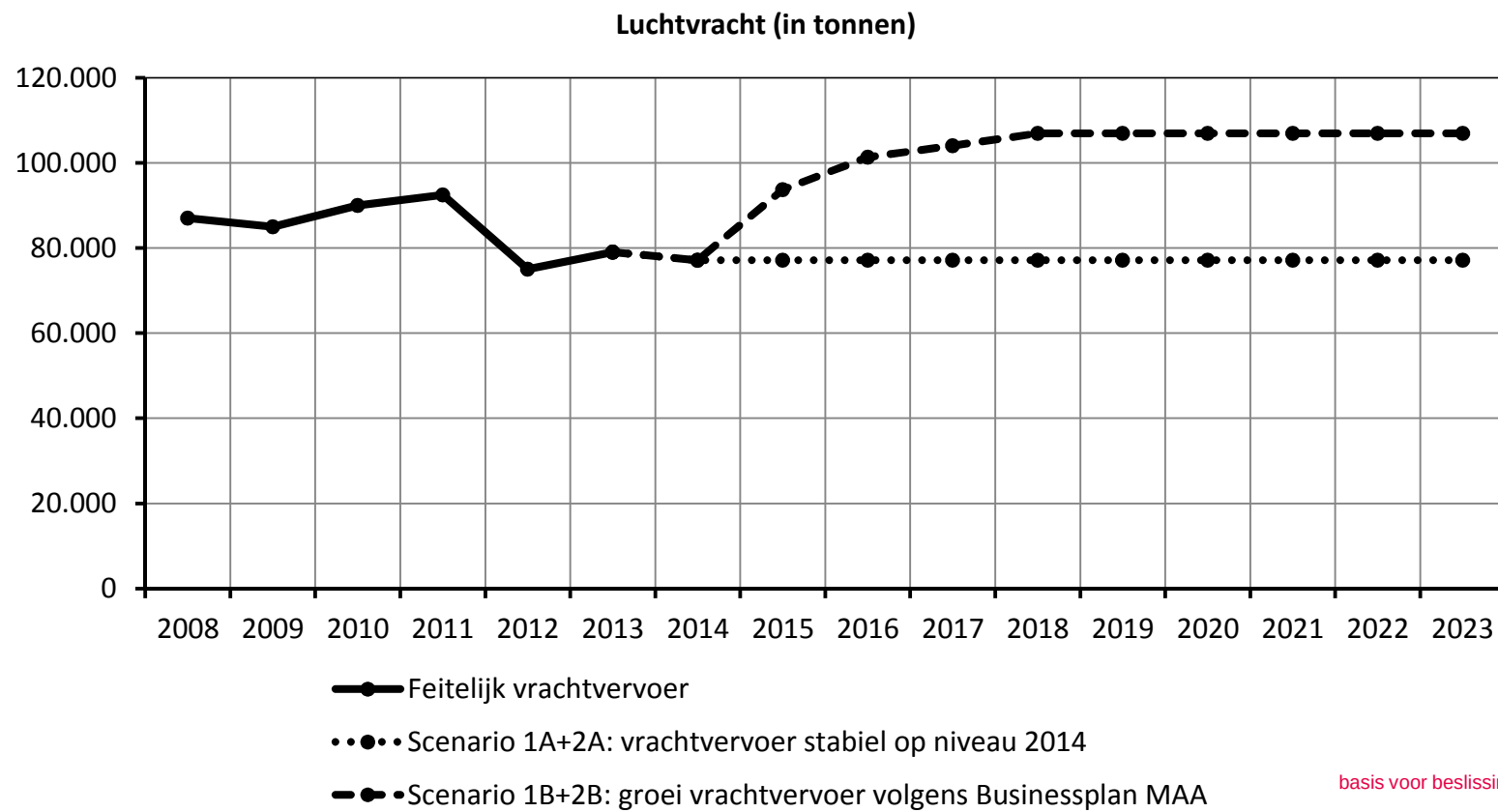


basis voor beslissingen



Verwachte ontwikkeling vrachtvervoer volgens Businessplan MAA

Luchtvracht in tonnen



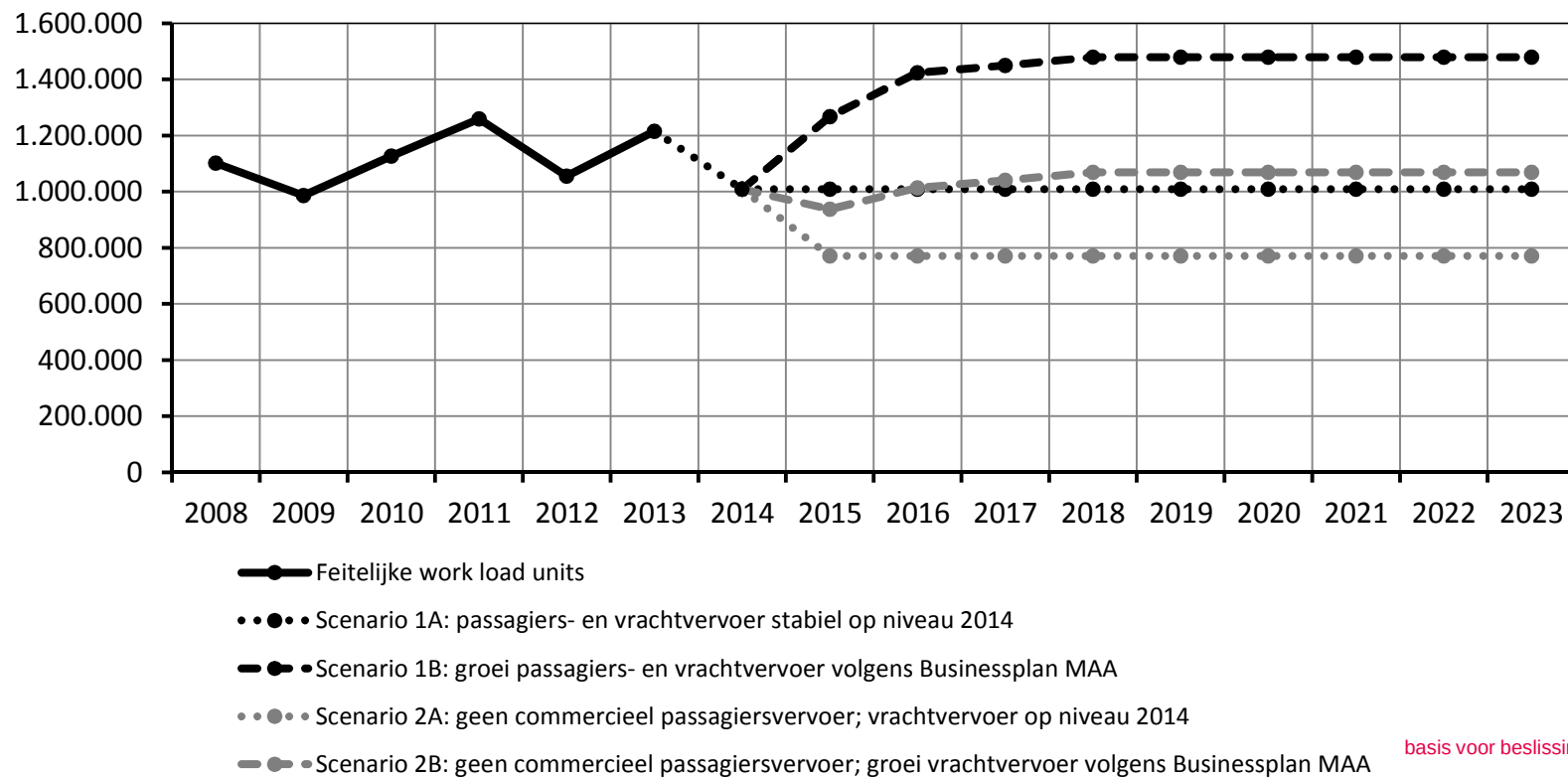
basis voor beslissingen



Verwachte ontwikkeling Work Load Units volgens Businessplan MAA

WLU's

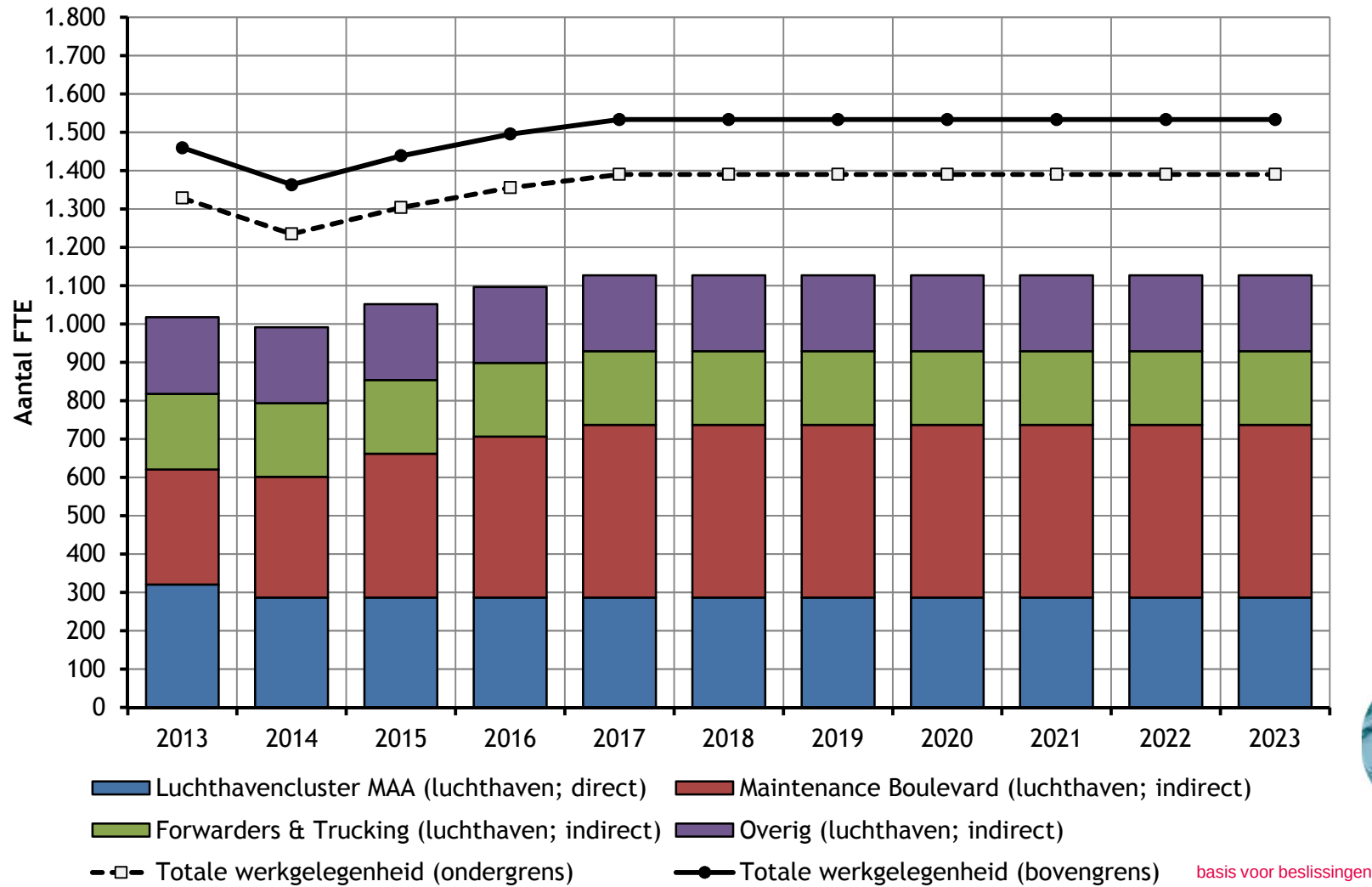
Work load units in het handelsverkeer



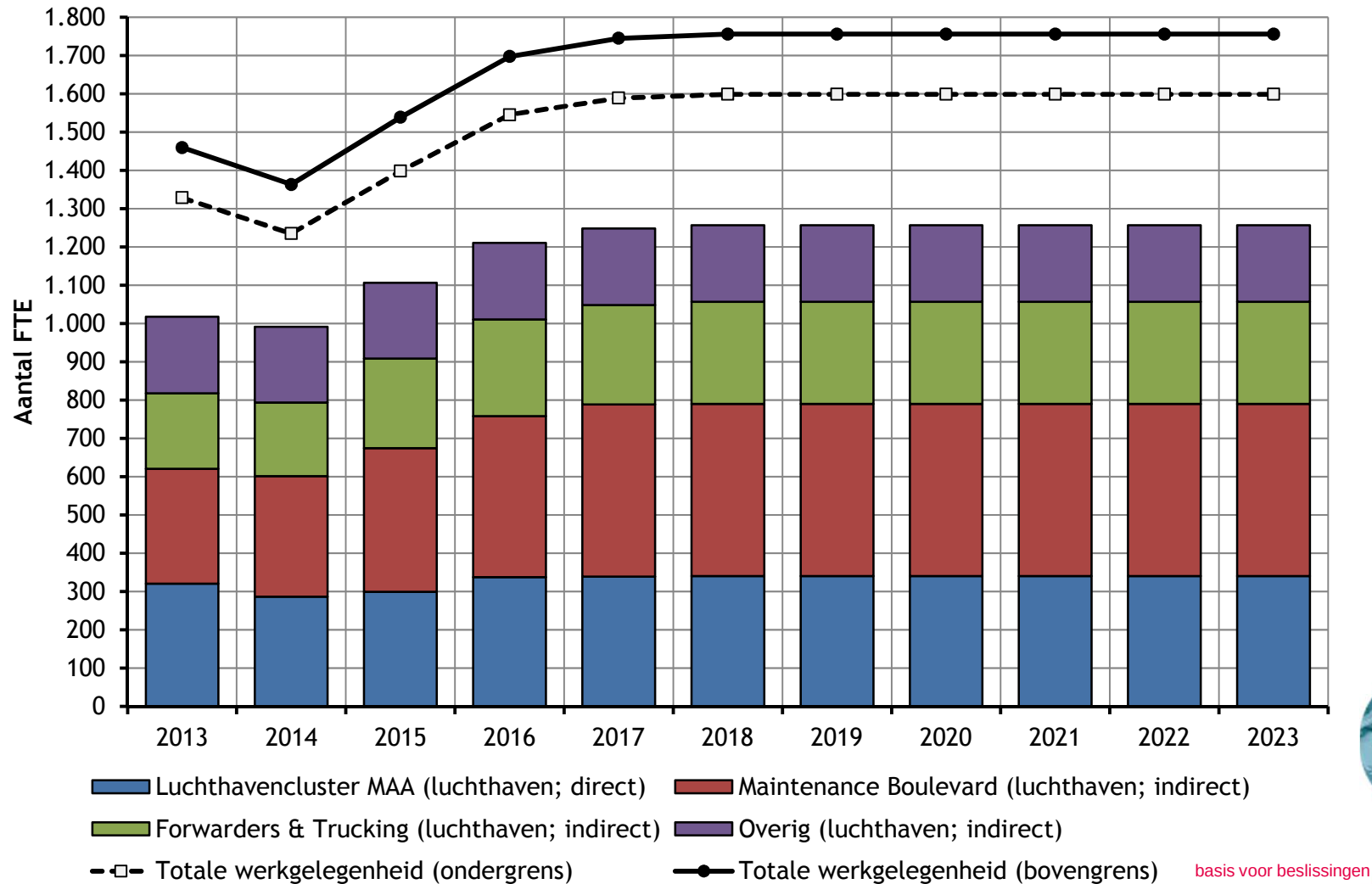
basis voor beslissingen



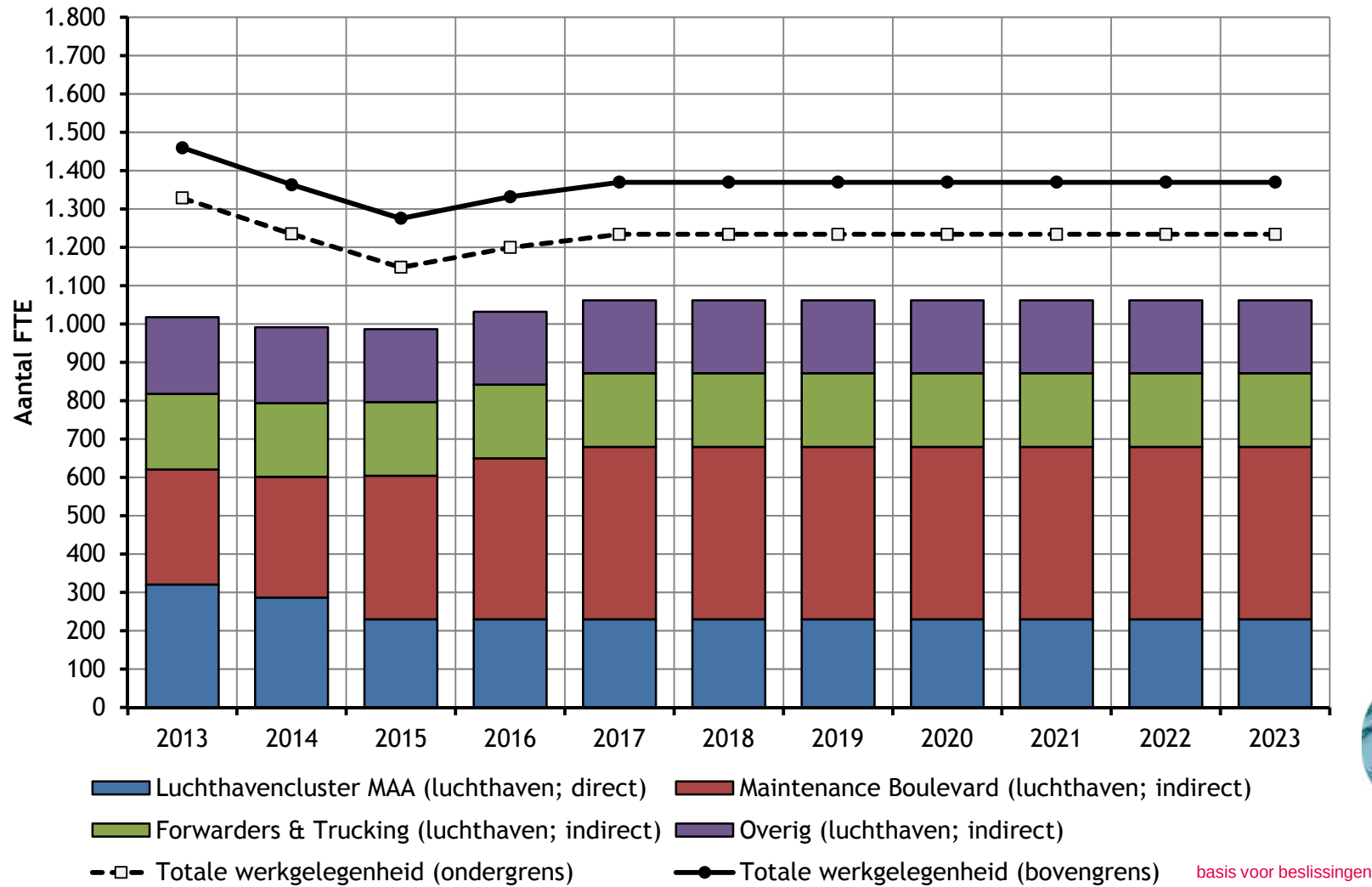
Werkgelegenheidsontwikkeling PVG-St (1A)



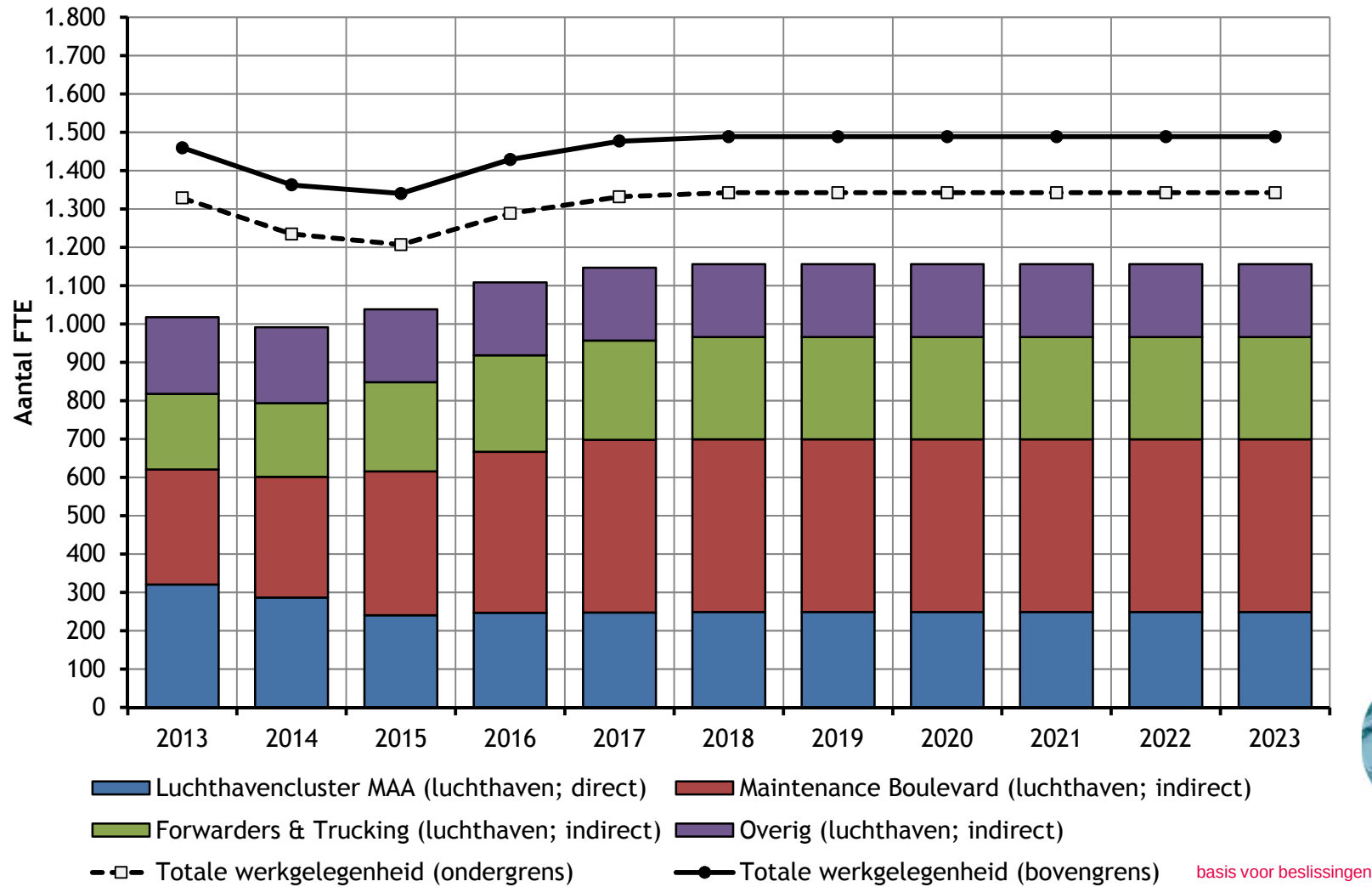
Werkgelegenheidsontwikkeling PVG-Gr (1B)



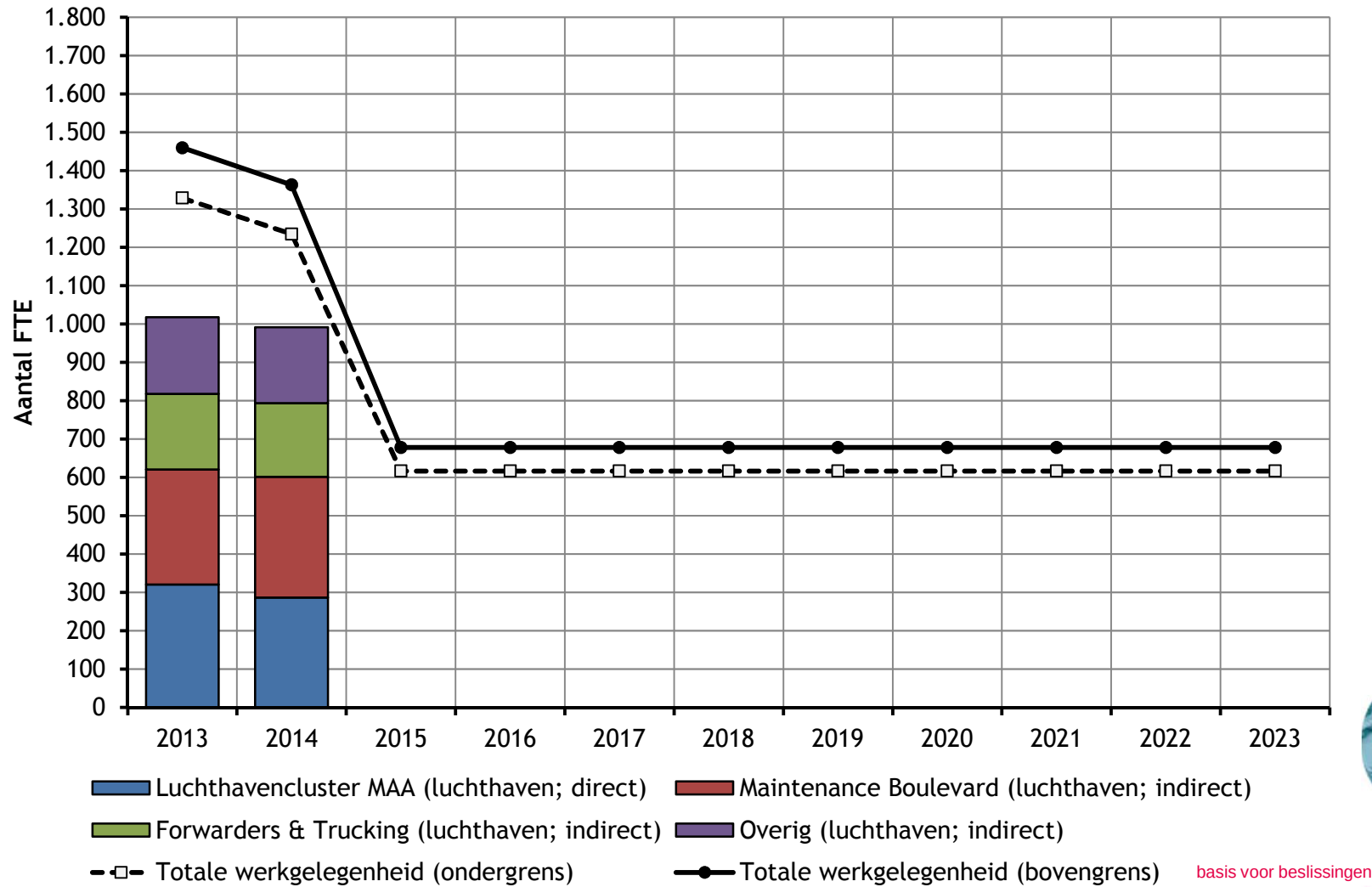
Werkgelegenheidsontwikkeling AVG-St (2A)



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

basis voor beslissingen



Veronderstellingen bij sluiten van de luchthaven MAA

Wat wordt verondersteld bij sluiting?

- Deel werkgelegenheid luchthaven verdwijnt bij sluiten MAA:
 - 50% werkenden op MAA blijft werkzaam in Limburg:
 - o De groep die werkloos raakt bezit over goede skills op de arbeidsmarkt
 - o Er is nog steeds vraag naar technisch gekwalificeerd personeel blijkend uit het aantal vacatures in de techniek in Limburg
 - o 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^e 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 deel-onderzoek 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%

basis voor beslissingen



Gebruik van luchthaven MAA door Limburgse bedrijven en instellingen voor:

	Limburg	Zuid-Limburg	Midden-Limburg	Noord-Limburg
Zakelijk vliegen door medewerkers	17% van 61% = 10%	21% van 58% = 12%	17% van 53% = 9%	11% van 76% = 8%
Komst relaties/gasten	8% van 47% = 4%	17% van 38% = 6%	3% van 36% = 1%	0% van 72% = 0%
Aanvoer producten	8% van 10% = 1%	29% van 5% = 1%	0% van 12% = 0%	0% van 18% = 0%
Vervoer gemaakte producten	7% van 11% = 1%	22% van 7% = 2%	0% van 17% = 0%	0% van 15% = 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 (= 100%)	274	274



basis voor beslissingen

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 (= 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 vervalst; 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 (= 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 vervalst (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- kers komen met vliegtuig	Op zaken- reis gaan met lijndienst	Op zakenreis gaan met privé jet	Relaties en gasten komen met lijndienst	Relaties en gasten komen met privé jet	Aanvoer van producten voor ons	Vervoer van gemaakte producten
Sterk toenemen	3%	3%	-	3%	1%	-	-
Enigszins toenemen	5%	22%	1%	15%	2%	4%	5%
Gelijk blijven	23%	29%	13%	26%	13%	14%	14%
Enigszins afnemen	1%	1%	1%	1%	-	1%	1%
Sterk afnemen	1%	2%	-	1%	1%	1%	1%
Nu en in toekomst geen 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%		

basis voor beslissingen



Nog andere maatschappelijke informatie

Twee onderwerpen

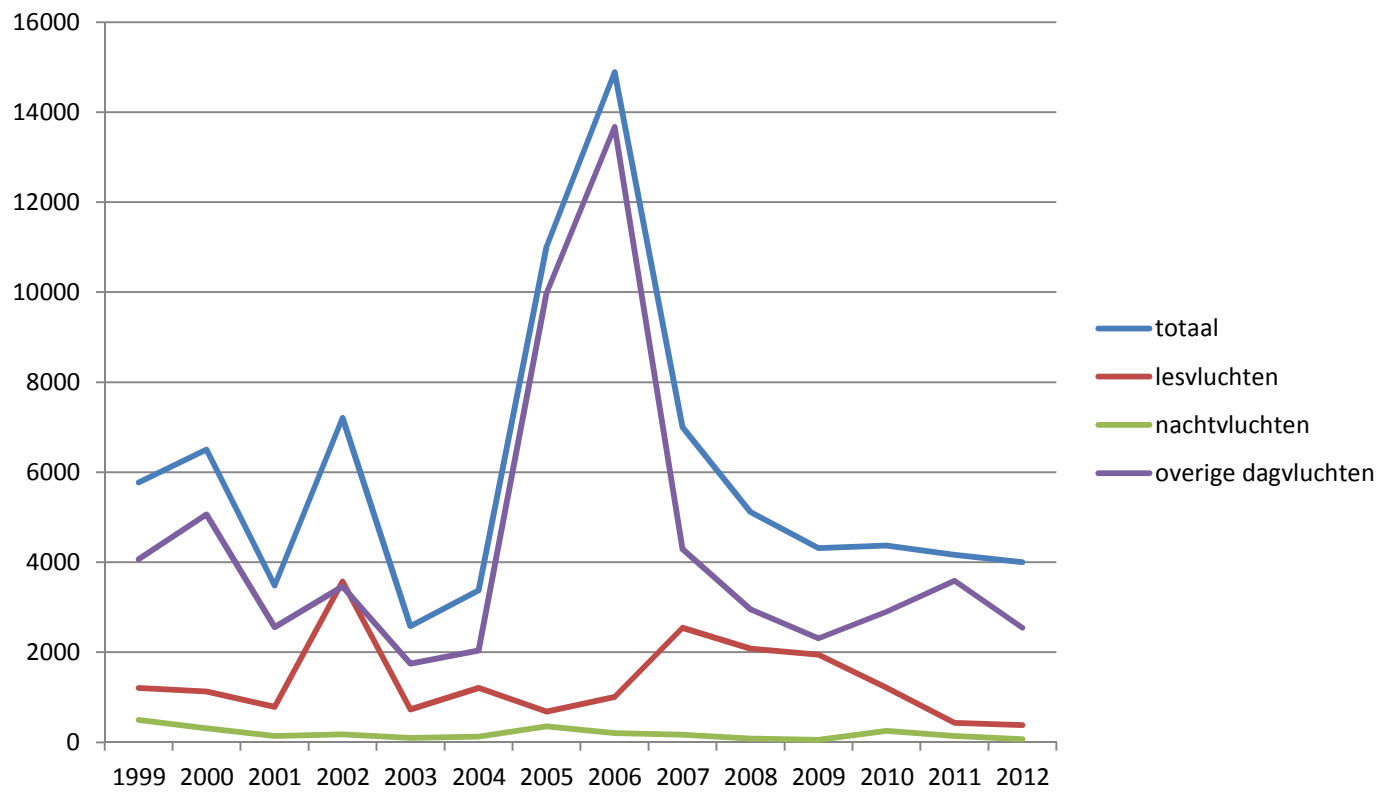
- Klachten over MAA
- Milieu-effecten



basis voor beslissingen

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

Klachten over MAA

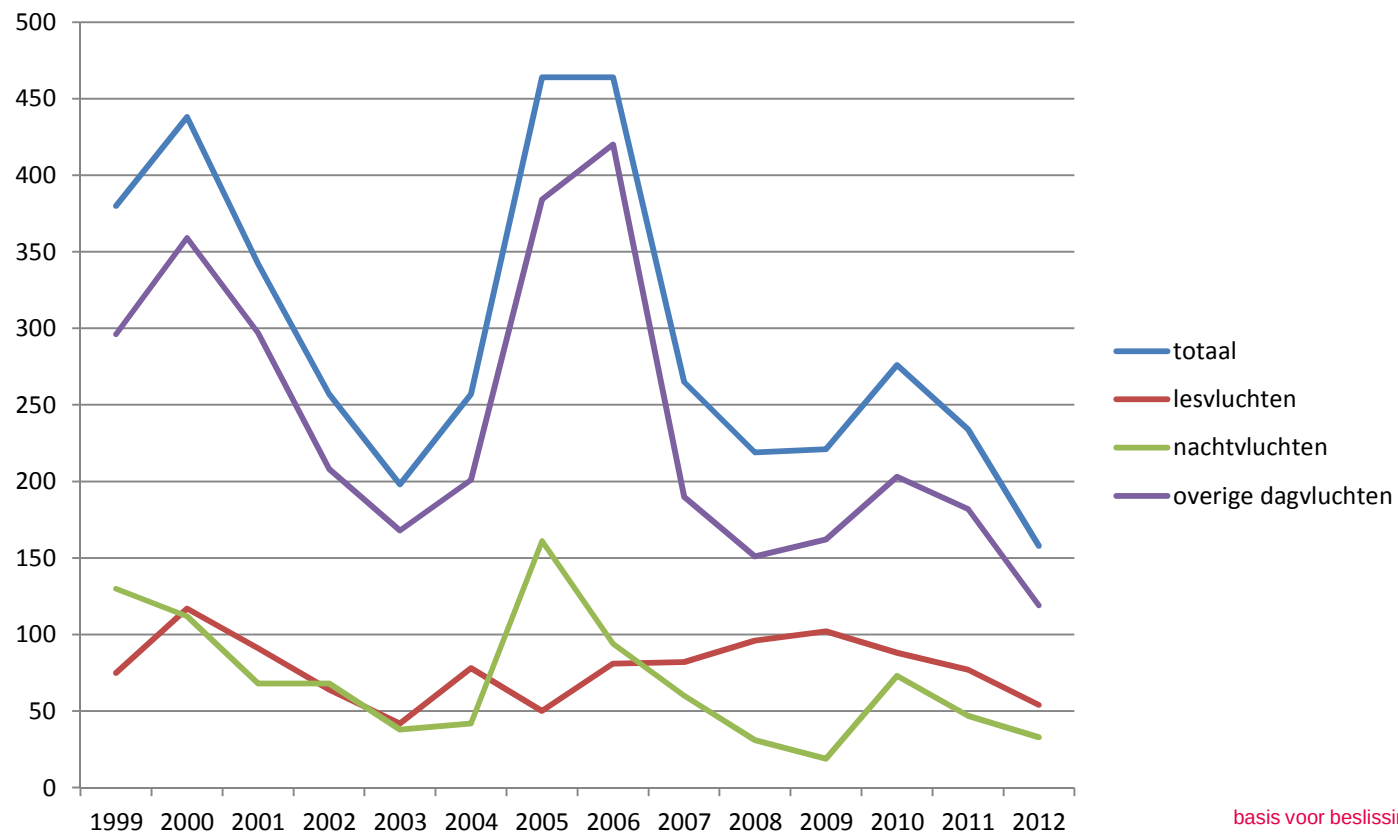


basis voor beslissingen



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



basis voor beslissingen

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. Castelijns, Ondernemers Beek	R. Meijers, Merrit
H. Counet, UTC	A. Niewierr, 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

basis voor beslissingen



E,til



basis voor beslissingen

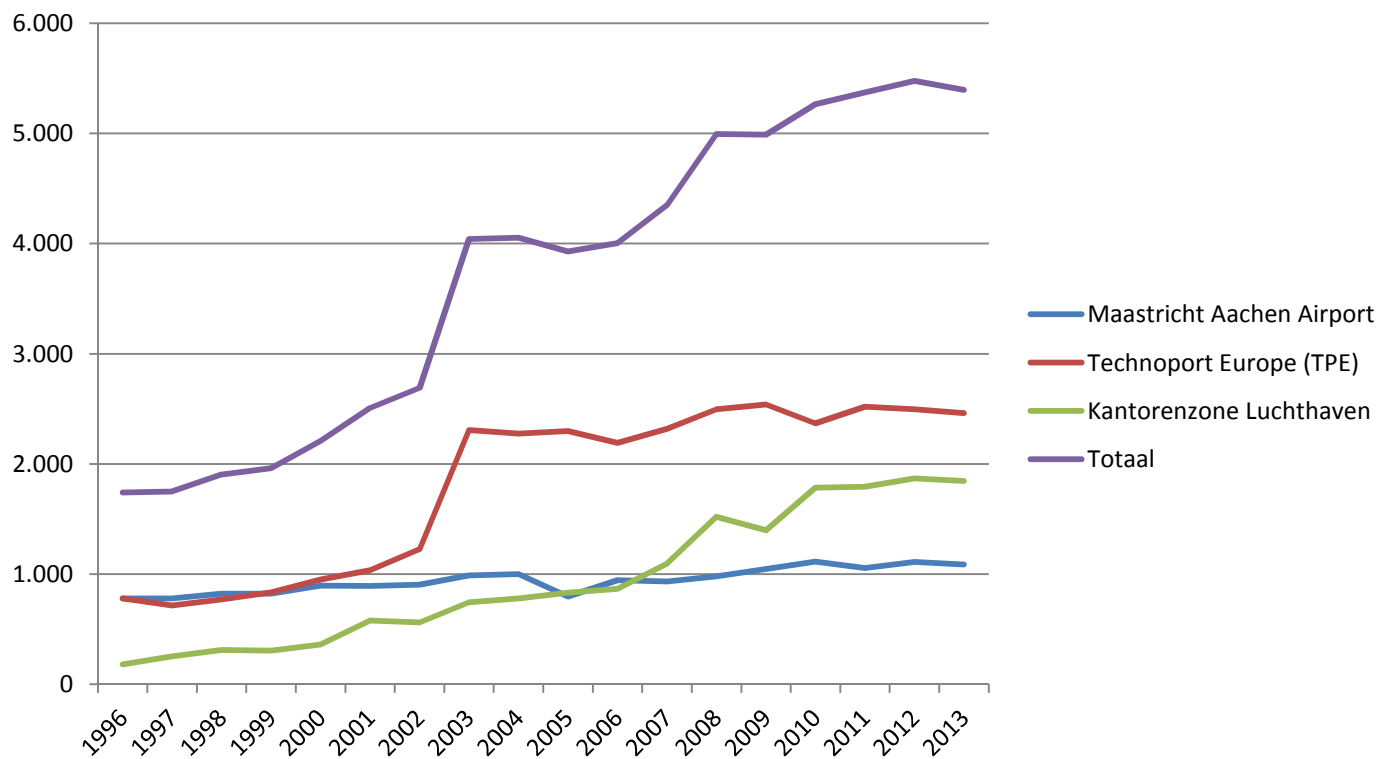
De gemeente Beek en Zuid-Limburg

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

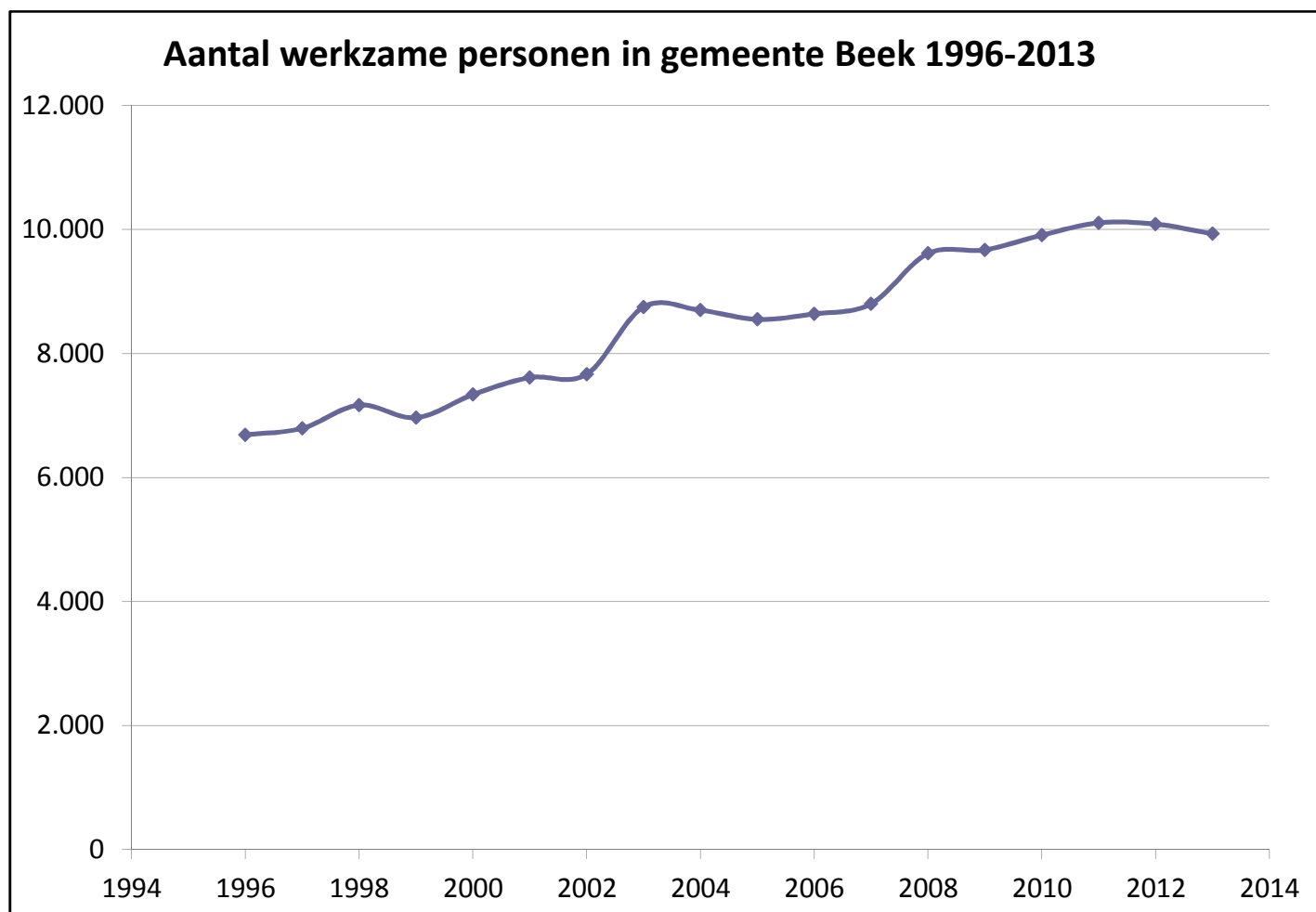
Aantal full time en part time medewerkers



basis voor beslissingen



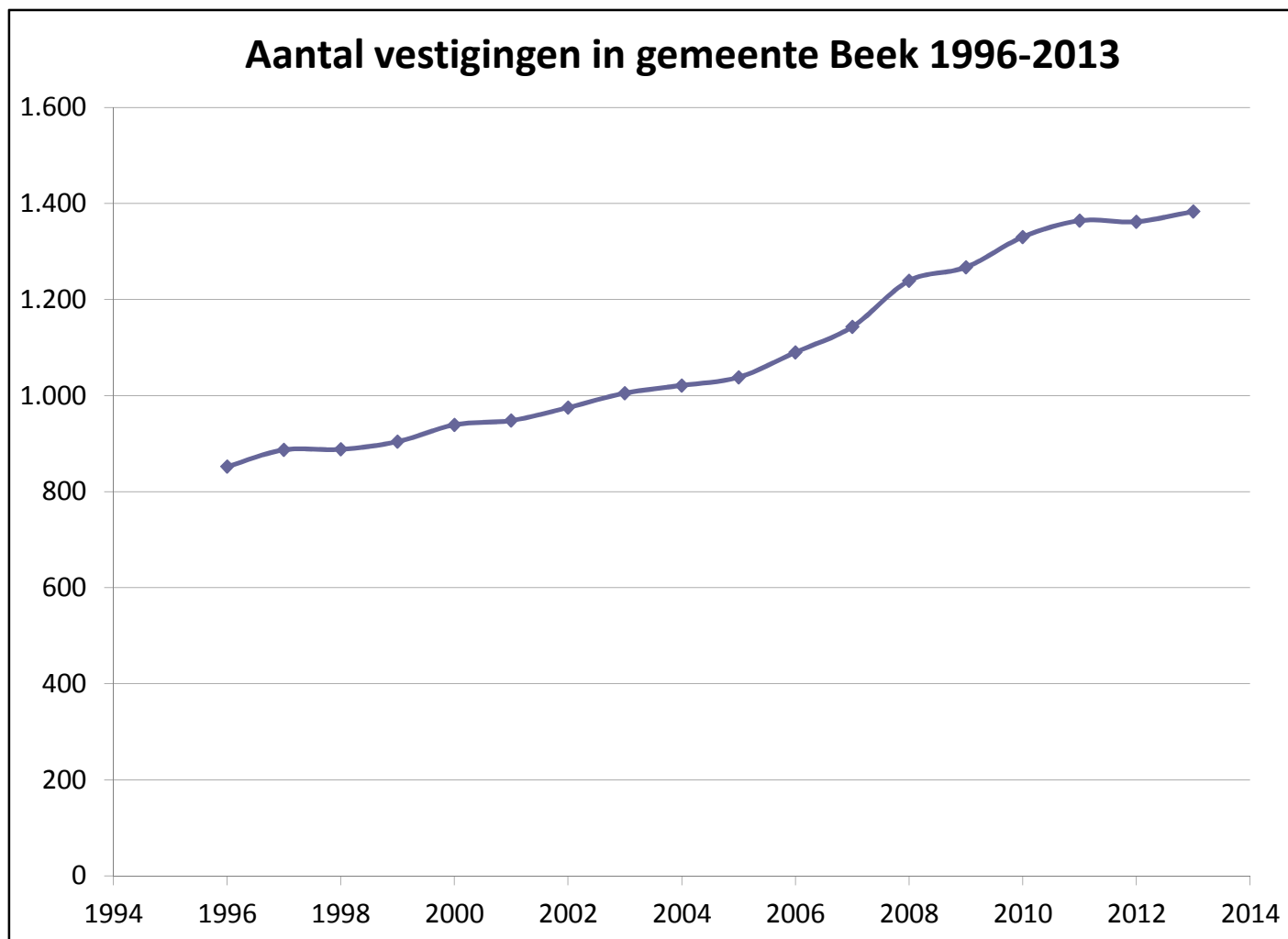
Werkgelegenheid in gemeente Beek 1996 – 2013; bron: VRL



basis voor beslissingen



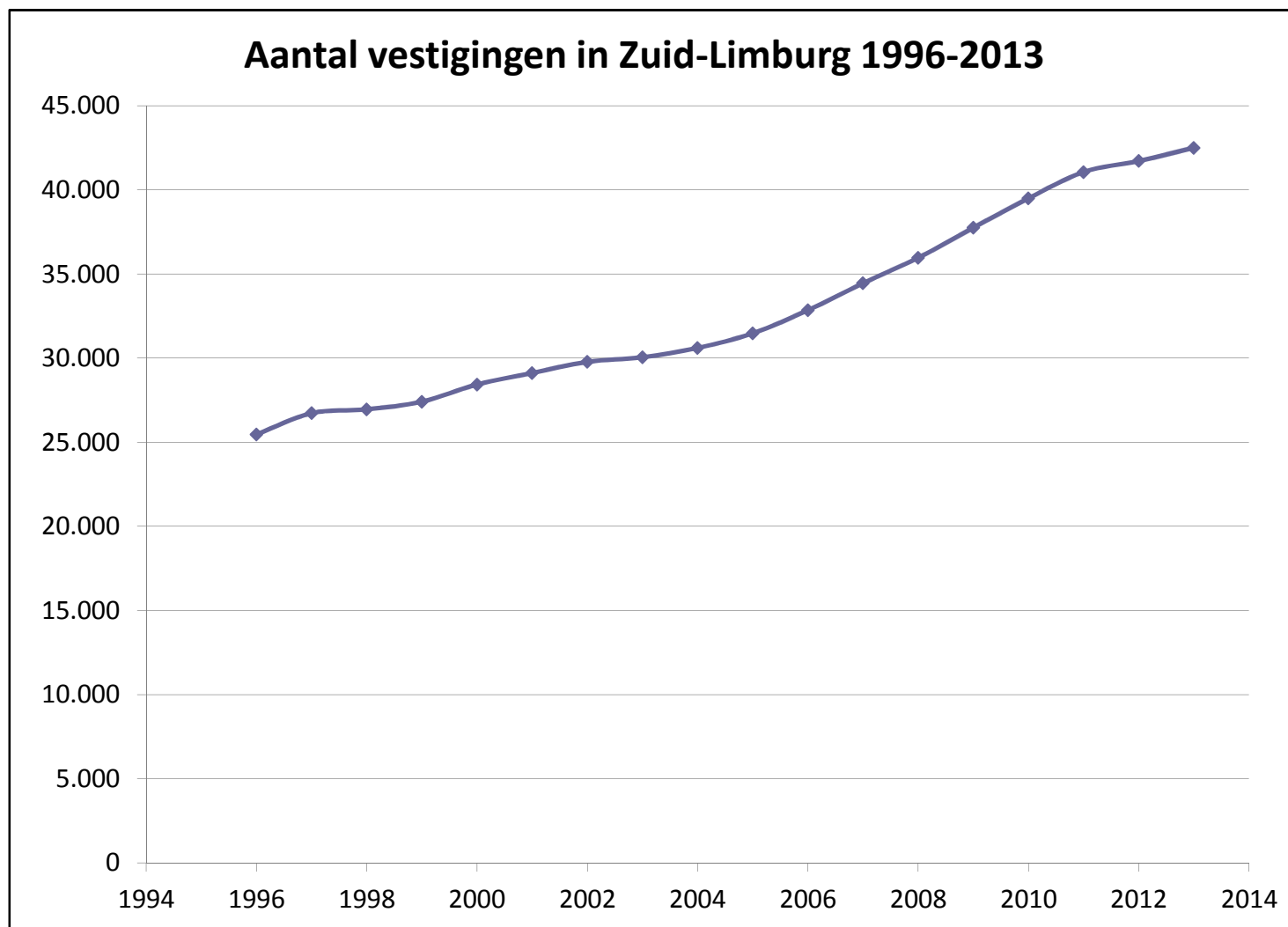
Aantal vestigingen in gemeente Beek; bron: VRL



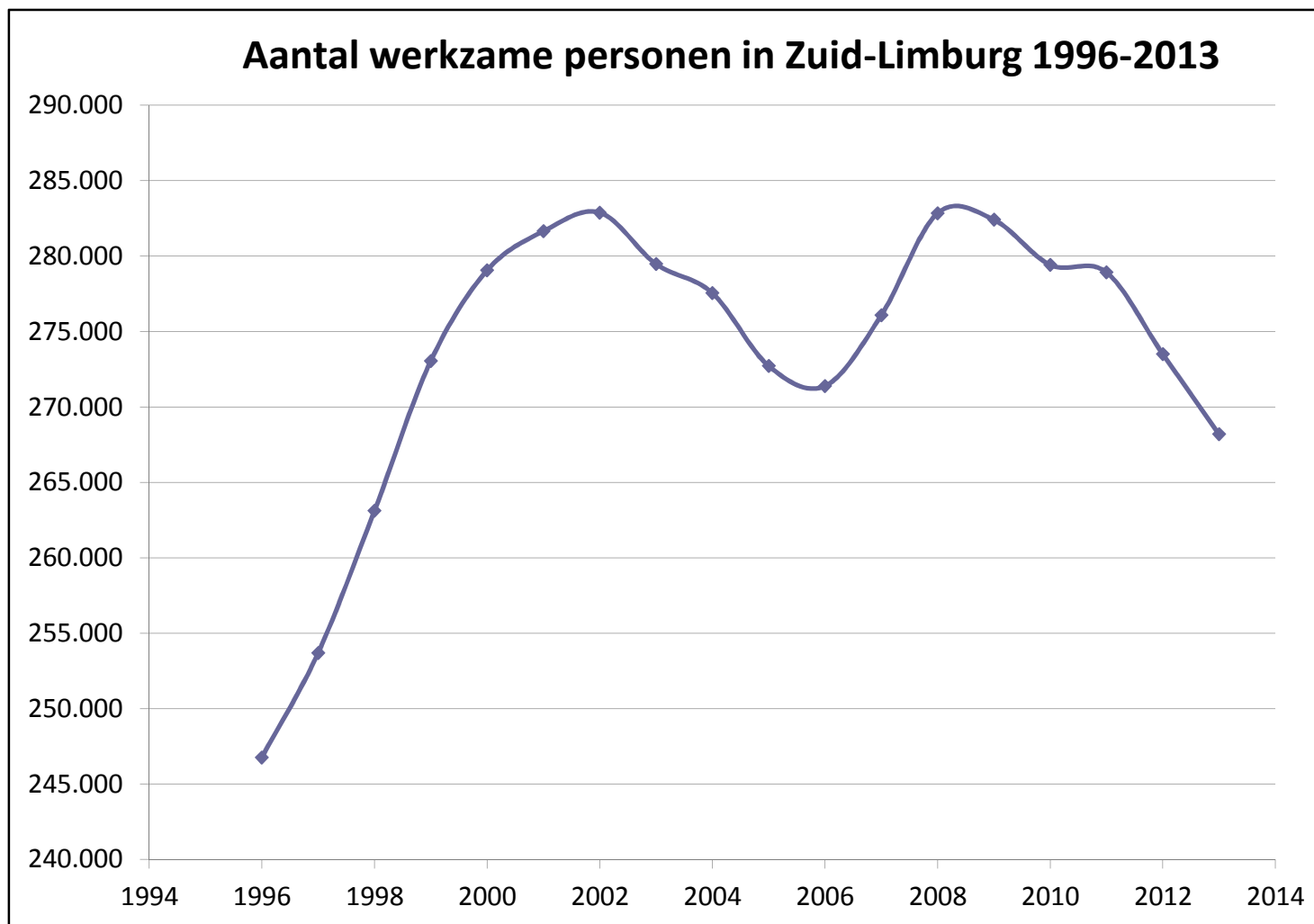
basis voor beslissingen



Aantal vestigingen in Zuid-Limburg; bron: VRL



Werkgelegenheid in Zuid-Limburg; bron: VRL



basis voor beslissingen



Werkgelegenheid in Zuid-Limburg en in Beek per 1/1/2013; bron: VRL

Vergelijking

Zuid-Limburg: 268.183 arbeidsplaatsen

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

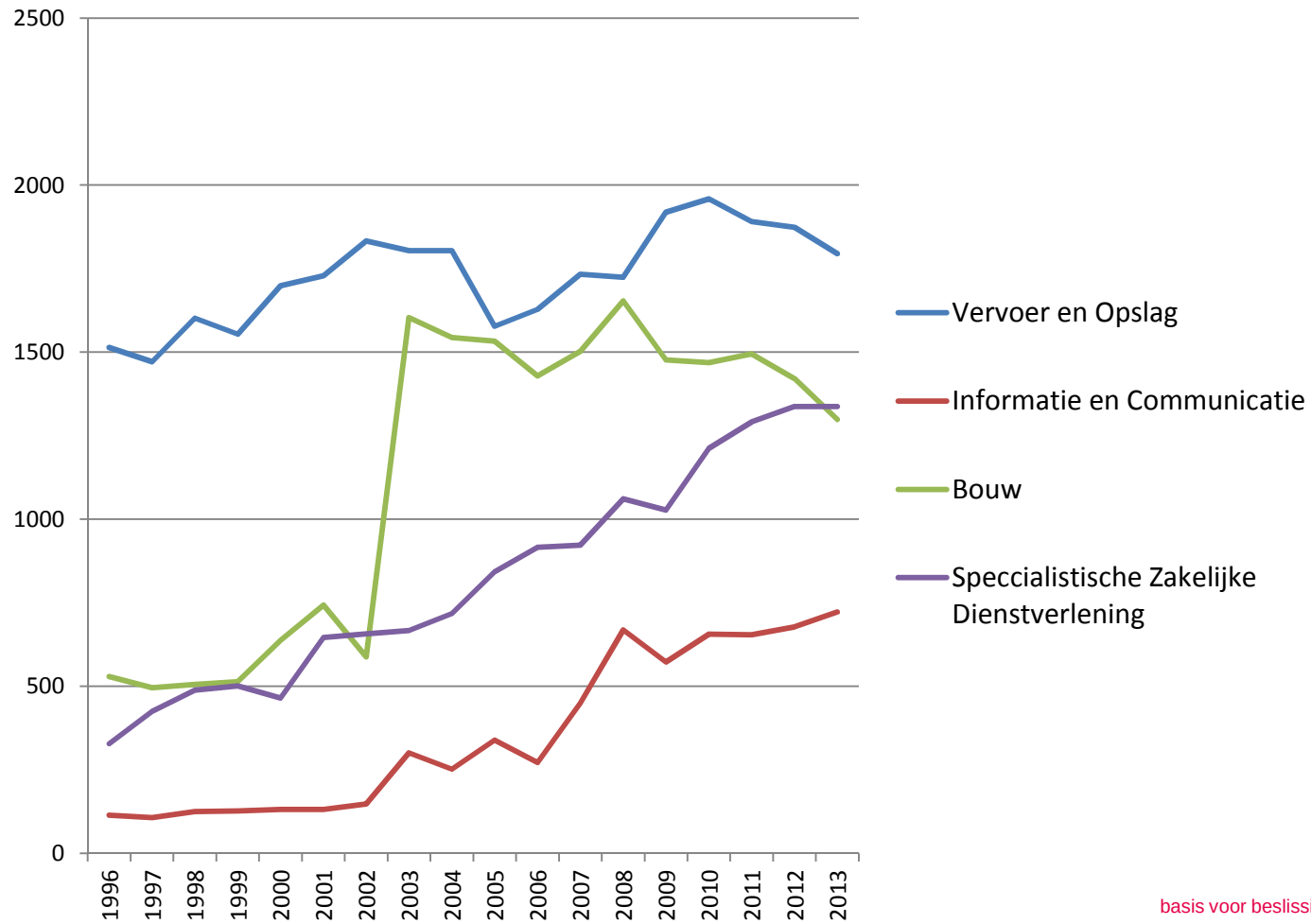
Relatief veel werkgelegenheid in:

- 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



basis voor beslissingen

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



basis voor beslissingen



Bedrijventerreinen MAA

Kenmerken bedrijventerreinen

	Netto oppervlakte 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 luchthaven	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



basis voor beslissingen
