



Position paper van Maastricht Aachen Airport

Het loont voor de BV Nederland én Maastricht Aachen Airport om onze luchthaven op te nemen in het selectiviteitsbeleid van Schiphol. We zetten dit hieronder uiteen:

- De vraag naar luchtvaart in Nederland blijft stijgen. De luchthaven Schiphol en de andere luchthavens binnen de Schiphol Group naderen de capaciteitsgrenzen of ondervinden operationele problemen op korte en middellange termijn. Elke passagier of ton vracht die niet geacommodeerd kan worden op een Nederlandse luchthaven en daardoor van een buitenlandse luchthaven vliegt, is een verlies voor de BV Nederland. Er zijn meer mogelijkheden om het probleem voor Schiphol op te lossen: kijk naar het potentieel in de regio's en werk binnen Nederland samen.
- Maastricht Aachen Airport (MAA) is een luchthaven van nationale betekenis mét luchthavencapaciteit. MAA is een onderdeel van een sterk logistiek Netwerk in Limburg en Zuid-Nederland. Daarin is het vliegveld een onlosmakelijke modaliteit en vervult het een schakelfunctie. Binnen een cirkel van 30 minuten rijden vanaf MAA bevinden zich in totaal 1,4 miljoen potentiële passagiersbewegingen (het primaire verzorgingsgebied). Nog eens 30 minuten verder rijden, en het verzorgingsgebied dat MAA bedient, geeft 8,6 miljoen extra potentiële passagiersbewegingen die vooral van en naar Europese bestemmingen reizen.
- De capaciteit van MAA, op basis van het nieuwe Luchthavenbesluit, is gelijk aan circa 25.500 vliegtuigbewegingen op jaarbasis, waarvoor 15.954 bestemd zijn voor groot commercieel verkeer. Hierdoor ontstaat capaciteit voor de afhandeling van 700.000 passagiers en 250.000 ton luchtvracht op jaarbasis. Onderstaande tabel geeft de capaciteit aan die momenteel beschikbaar is op MAA:

	capaciteit	gerealiseerd 2016	beschikbaar
Vliegtuigbewegingen groot commercieel verkeer	16.000	4.000	12.000
Aantal passagiers	700.000	177.000	523.000
Vracht (ton)	250.000	60.000	190.000

Bron: luchthavenbesluit en CBS Statline (2016)

- Naast capaciteit in af te wikkelen vliegbewegingen heeft MAA ook volop fysieke ruimte beschikbaar voor de afhandeling van extra vracht en passagiers. Rondom de baan is voor dit laatste nog volop ruimte aanwezig. Er wordt een nieuwe vrachtloods gebouwd welke de huidige afhandeling capaciteit vergroot van 220.000 ton per jaar naar 330.000 ton. Tevens wordt de passagiersterminal grondig opgeknapt, gemoderniseerd en geoptimaliseerd om de maximale capaciteit te benutten en congestie te voorkomen. De provincie Limburg, eigenaar van MAA, investeert ruim € 70 miljoen in de toekomst van de luchthaven.
- Het faciliteren van de ongeacommodeerde vraag van Schiphol op Maastricht Aachen Airport biedt economische voordelen voor de BV Nederland als voor de regio Zuid-Limburg.

Passagiers: het accommoderen van additionele passagiers op MAA zou zich vooral richten op passagiers woonachtig in het primaire verzorgingsgebied van de luchthaven, die nu van Schiphol vliegen op Europese bestemmingen. Als MAA meer regionale passagiers afhandelt, dan zal deze regionale afhandeling per saldo netto reistijdbaten opleveren. En dus milieuwinst vanwege geringer voor- en natransport. Overigens wat voor het verzorgingsgebied van MAA geldt voor passagiers, geldt in principe ook voor Groningen Airport Eelde.

Vracht: uit de analyse van de planbureaus blijkt dat er richting 2030 tot 1,3 miljoen ton aan vracht niet op Schiphol geacommodeerd kan worden. Uit onderzoek van TNO blijkt dat grofweg de helft van lucht-



vracht die aankomt op Schiphol in de Randstad blijft, en de andere helft naar vooral Zuid- en Oost-Nederland gaat. MAA heeft als tweede vrachtluchthaven van Nederland een goede concurrentiepositie voor segmenten als 'perishables' (bloemen, planten, groente, fruit), high tech, automotive en pharma. Indien gekeken wordt naar deze marktsegmenten én naar de vrachtvolumes die op Schiphol niet geacommodeerd kunnen worden en die niet de Randstad als herkomst of bestemming hebben (en in een full-freighter zitten), dan resulteert er een potentie van 220.000 ton. Indien dit vrachtvervoer vanaf MAA plaatsvindt betekent dit een daling aan tijd en kosten voor luchtvrachtvervoer en minder verkeersoverlast in de Randstad. Indicatieve berekeningen van economisch adviesbureau Ecorys geven aan dat dit **€ 7-14 miljoen** per jaar voor passagiers en vracht gezamenlijk aan besparingen kan opleveren, rekening houdend met de maximale beschikbare capaciteit op MAA.

Op regionaal niveau leiden extra vervoersstromen tot meer werkgelegenheid, zowel direct op de luchthaven als indirect in de aanpalende sectoren. Eerder onderzoek in het kader van de aanvraag van het Luchthavenbesluit wijst uit dat er momenteel ruim 1.000 voltijds banen zijn op de luchthaven en aanvullend nog eens zo'n 200 voltijds banen bij toeleveranciers. Ook leidt de luchthaven extra werkgelegenheid als gevolg van inkomend toerisme. Afhankelijk van de groei in passagiers en vracht, kan dit verder toenemen tot in totaal 1.400 tot 1.600 voltijds banen als de capaciteit op MAA volledig wordt benut.

- Een groei van MAA als onderdeel van het selectiviteitsbeleid resulteert in effecten voor milieu en leefomgeving. Meer vliegbewegingen leiden tot meer hinder. Rondom MAA zijn de effecten van geluidhinder in kaart gebracht in het kader van onze aanvraag voor een luchthavenbesluit. De nieuwe vergunning (Luchthavenbesluit) leidt, ten opzichte van de huidige vergunning, tot een geringer aantal woningen binnen de geluid- en externe veiligheidscontouren.
- Door MAA op te nemen in het nationale selectiviteitsbeleid, inclusief de benodigde "pull" maatregelen, kan er op gestuurd worden dat Schiphol en de Randstad wordt ontlast, terwijl de BV Nederland daar profijt van heeft.

Denkbare maatregelen voor de Rijksoverheid:

1. Inzet aandeelhouderschap NV Luchthaven Schiphol zodat MAA door Schiphol niet als concurrent wordt beschouwd maar als partner in Nederland-Luchtvrachtland. Er worden afspraken gemaakt om bepaalde vervoerders op MAA te huisvesten.
Bij passagiersvluchten in een partnerschap, airlines verleiden om bepaalde vluchten via MAA aan te bieden hetgeen ruimte schept voor groei op Schiphol (of Eindhoven). Tot en met 2019 mogen, zonder dat dit als staatssteun wordt aangemerkt, luchtvaartmaatschappijen met incentives worden verleid om MAA te gebruiken. Dit kan door een Route Development Fund, dat inmiddels door de Europese Commissie is goedgekeurd, en waarin Provincie en Rijk samen gaan participeren.
2. Investeren in de benodigde douane- en afhandelingsfaciliteiten op MAA. Een goede afhandeling van vracht betekent goede processen en aanbod vanuit overheidsdiensten (met name laboratoriumanalyses bij import veterinaire en fytosanitaire goederen). Een dependance van het NVWA lab op MAA, dan wel het regelgeving-technisch faciliteren zodat nabijgelegen Duitse labs kunnen worden ingeschakeld, komt de doorlooptijd en serviceniveau van het testproces zeer ten goede.
3. Investeren in bereikbaarheid van de luchthaven met het openbaar vervoer. MAA ligt 15 km van station Maastricht en 15 km van station Sittard. Reistijd met het ov bedraagt echter 35 tot 45 minuten. Een snelle verbinding faciliteert enorm.
4. In de onderhandelingen met andere landen voor een bilateraal luchtvaartverdrag nadrukkelijk MAA 'verkopen' als luchtvrachtoptie met vijfde vrijheidsrechten.