



**Economische betekenis Maastricht  
Aachen Airport**

Eindrapport

24 november 2020



## Inhoudsopgave

1. Inleiding, vraagstelling en aanpak	Pagina 1
2. Huidige economische betekenis MAA	Pagina 3
3. Scenario's en plausibiliteit	Pagina 7
4. Economische betekenis in de scenario's	Pagina 12
5. Effect op toeristisch-recreatieve sector	Pagina 14
6. Conclusies	Pagina 17
Geraadpleegde bronnen	Pagina 19



Bron: limburg.nl

## Hoofdstuk 1: Inleiding en vraagstelling

### *Behoeftte aan objectief inzicht in de economische betekenis van Maastricht Aachen Airport, ten behoeve van de vertaling van de luchtvaartnota 2020-2050*

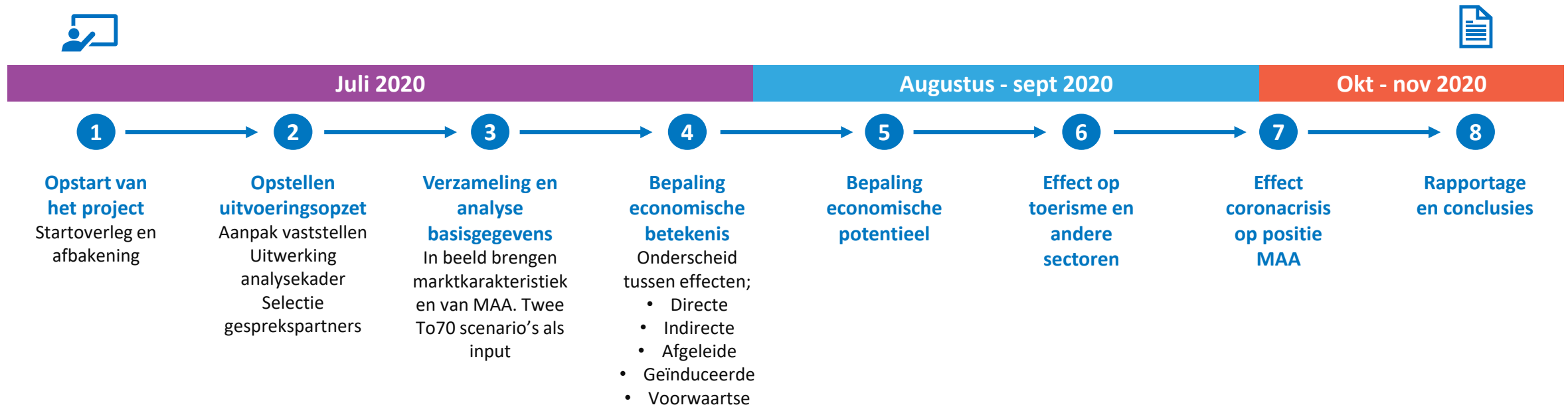
- De Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg hebben de heer Pieter van Geel opdracht gegeven om, voor de provinciale vertaling van de Luchtvaartnota voor Maastricht Aachen Airport (MAA), tot het best haalbare advies te komen over de ontwikkeling van Maastricht Aachen Airport tot een toekomstbestendige en duurzame luchthaven.
- In het kader van deze opdracht, is er behoefte aan een objectief inzicht in de huidige economische betekenis van de luchthaven Maastricht Aachen Airport, alsmede een verkenning van de toekomstige economische potentie in 2030. *‘Wat gebeurt er nu, en wat kan er in de toekomst op MAA?’*
- De heer van Geel heeft onderzoeks- en adviesbureau Ecorys gevraagd om objectief en onafhankelijk inzicht te geven in de economische betekenis van de luchthaven MAA. De belangrijkste conceptresultaten zijn weergegeven in onderhavig [rapport](#).
- De toekomstverkenning is gebeurd aan de hand van een tweetal scenario's, opgesteld door adviesbureau To70. Deze zijn vervolgens op marktpotentie en realiteit beoordeeld door Ecorys, resulterend in een derde scenario. De scenario's zijn als gevolg 'beleidsarm' opgesteld, op basis van marktverwachtingen.

De economische betekenis van MAA is in beeld gebracht door beantwoording van de volgende onderzoeksvragen:

- Wat is de [huidige feitelijke economische betekenis](#) van Maastricht Aachen Airport (MAA) zowel landelijk als regionaal?
- Wat is het [verwachte marktpotentieel van MAA](#) zowel voor vracht als passagiers, mede in het licht van de ontwikkelingen op relevante binnenlandse en buitenlandse luchthavens in een ruime regio rond MAA?
- Wat is de mogelijke [‘plek’ van MAA](#) in dit krachtenveld en vertaal dit door naar een realistisch scenario?
- Wat is de betekenis van de economie en werkgelegenheidsaspecten in de onderscheiden [scenario's voor de periode 2020-2030](#), inclusief een realistisch scenario.
- Wat is het economisch effect van de ontwikkeling van MAA, op basis van de opgestelde scenario's op [de toeristisch-recreatieve sector in Zuid-Limburg en voor het beurs- en congrescentrum MECC in Maastricht?](#)
- Wat zijn de effecten van de [coronacrisis](#) op de positie van MAA?

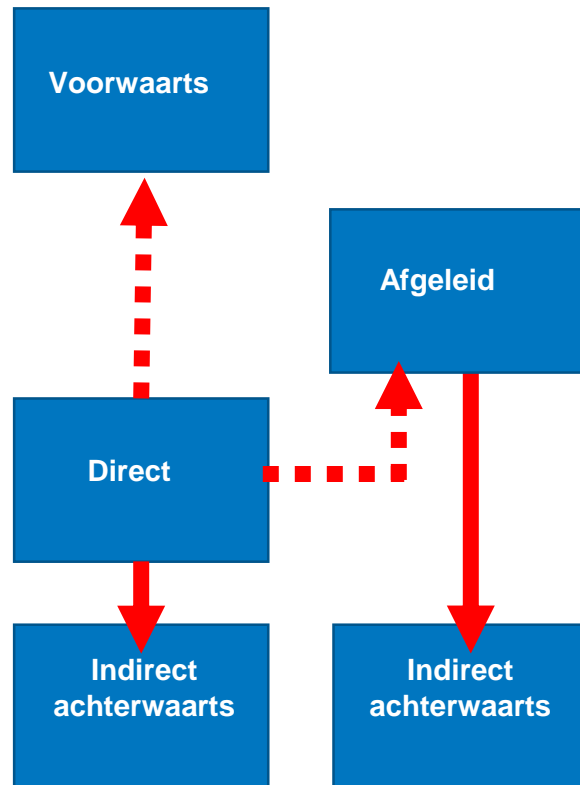
## Hoofdstuk 1: Gehanteerde aanpak

- Het onderzoek is uitgevoerd in de periode juli tot en met november 2020. Alvorens met het daadwerkelijk onderzoek te beginnen, is er een leidraad opgesteld waarin het analysekader en de selectie van gesprekspartners is opgenomen.
- Deze leidraad is voorgelegd aan en besproken met de opdrachtgever en de Werkgroep economische betekenis MAA, die het onderzoek hebben begeleid. Vervolgens is het onderzoek volgens deze leidraad uitgevoerd.
- Gedurende het onderzoek, zijn de eerste bevindingen en eerste resultaten (met name de huidige economische betekenis van MAA en de scenario's) voorgelegd aan de opdrachtgever en Werkgroep economische betekenis MAA.



## Hoofdstuk 2: Gehanteerde methodologie bepaling economische betekenis

De huidige en toekomstige economische effecten van MAA zijn bepaald voor de regionale en nationale economie. Hierbij is een nader onderscheid aangebracht in:



- **Directe effecten:** oftewel de werkgelegenheid en toegevoegde waarde (TW) die samenhangt met de activiteiten die rechtstreeks verband houden met de (civiele) luchthaven activiteiten. Het gaat om alle activiteiten die noodzakelijk zijn om een vlucht vanaf luchthaven MAA naar een andere luchthaven elders mogelijk te maken en de logistieke keten die gebruik maakt van de luchthaven. Voorbeelden hiervan zijn onder andere air traffic control, bagageafhandeling, baliebezetting ten behoeve van incheck passagiers, douane faciliteiten, horecavoorzieningen luchthaven, brandweer/ beveiliging, maar ook de wegvervoerders en aanverwante logistieke bedrijven die direct te koppelen zijn aan MAA.
- **Indirecte achterwaartse effecten:** dit zijn de effecten bij toeleverende bedrijven en instellingen in diverse sectoren. Deze zogeheten achterwaartse effecten zijn bepaald met een zogeheten Input-Output analyse. Dit is een analyse op basis van een tabel van onderlinge (financiële) relaties tussen activiteiten in een regio. Hieruit is bijvoorbeeld af te leiden wat het effect op zakelijke diensten is als de sector luchtvaart meer of juist minder gaat besteden.
- **Afgeleide effecten** vanwege (het verlies aan) aanvullende bestedingen van bezoekers in de regio. Denk hierbij onder andere aan de (eventuele) uitgaven voor de hotelaccommodatie, het (taxi)vervoer ter plaatse of de bestedingen in de plaatselijke restaurants en/of winkels. Ook voor de afgeleide effecten geldt dat er sprake is van een (indirect) effect bij toeleverende bedrijven. Deze worden eveneens met behulp van een IO-analyse in beeld gebracht.
- **Voorwaartse effecten** vanwege de aanwezigheid of vestiging van bedrijven die zich in de regio vestigen als gevolg van de aanwezigheid van de luchthaven en de verbindingen met andere steden en regio's die deze biedt, zonder dat daarbij sprake hoeft te zijn van financiële in- en verkooprelaties. Deze voorwaartse effecten zijn kwalitatief beschreven en niet gekwantificeerd in termen van werkgelegenheid of toegevoegde waarde.

## Hoofdstuk 2: Huidige economische betekenis van MAA

### Economische betekenis in termen van werkgelegenheid

- De totale werkgelegenheid van MAA ramen wij voor de regio op 1760 werkzame personen (tabel 1). Van dit totaal komen 990 werkzame personen voor rekening van de bedrijvigheid op de luchthaven zelf en de aangrenzende bedrijventerreinen. Voor de bepaling van dit aantal is gebruik gemaakt van LISA cijfers, die vervolgens zijn opgeschoond voor de niet MAA gerelateerde bedrijven. Daarnaast heeft ook een beperkt deel van het wegtransport en aanverwante logistieke bedrijven in de regio baat bij de aanwezigheid van MAA. De hiermee samenhangende (directe) werkgelegenheid ramen wij op 390 werkzame personen. Via de inkoop van goederen en diensten en via aanvullende bestedingen van bezoekers, ontstaat in de regio ook indirecte en afgeleide werkgelegenheid. Deze ramen wij op respectievelijk 350 en 30 werkzame personen.
- De werkgelegenheid voor Nederland als geheel komt hoger uit omdat ook bedrijven elders in het land voor een deel van hun omzet en de daarmee samenhangende werkgelegenheid op dit moment eveneens afhankelijk zijn van MAA. Als hiermee rekening wordt gehouden komt de totale werkgelegenheid die samenhangt met de aanwezigheid van MAA voor het jaar 2019 uit op 2480 werkzame personen (tabel 2).
- Bij deze cijfers moet worden bedacht dat het gaat om zogenaamde bruto-effecten. Als MAA verdwijnt zou (een deel) van de werknemers ook elders emplooi kunnen vinden. De mate waarvan hiervan sprake zal zijn is onder andere afhankelijk van vraag en aanbod en in het kader van deze studie niet nader onderzocht.

Tabel 1 Werkgelegenheid Maastricht Aachen Airport (regionaal, werkzame personen)

Naam terrein	Direct	Indirect	Afgeleid	Totaal
<b>Terreingebonden</b>	<b>990</b>	<b>250</b>		<b>1240</b>
<i>Businesspark Aviation Valley</i>	110	30	0	140
<i>Kantorenzone Luchthaven (SD)</i>	160	40	0	200
<i>Maastricht Aachen Airport</i>	670	180	0	850
<i>Technoport Europe (TPE)</i>	50	0	0	50
<b>Wegtransport/ logistiek regio</b>	390	100	0	<b>490</b>
<b>Afgeleid</b>	0	0	30	<b>30</b>
<b>Totaal</b>	<b>1380</b>	<b>350</b>	<b>30</b>	<b>1760</b>

Tabel 2 Werkgelegenheid Maastricht Aachen Airport (nationaal, werkzame personen)

Naam terrein	Direct	Indirect	Afgeleid	Totaal
<b>Terreingebonden</b>	<b>990</b>	<b>760</b>		<b>1750</b>
<i>Businesspark Aviation Valley</i>	110	90	0	200
<i>Kantorenzone Luchthaven (SD)</i>	160	120	0	280
<i>Maastricht Aachen Airport</i>	670	550	0	1220
<i>Technoport Europe (TPE)</i>	50	0	0	50
<b>Wegtransport/ logistiek regio</b>	390	300	0	<b>690</b>
<b>Afgeleid</b>	0	0	40	<b>40</b>
<b>Totaal</b>	<b>1380</b>	<b>1060</b>	<b>40</b>	<b>2480</b>

## Hoofdstuk 2: Huidige economische betekenis van MAA

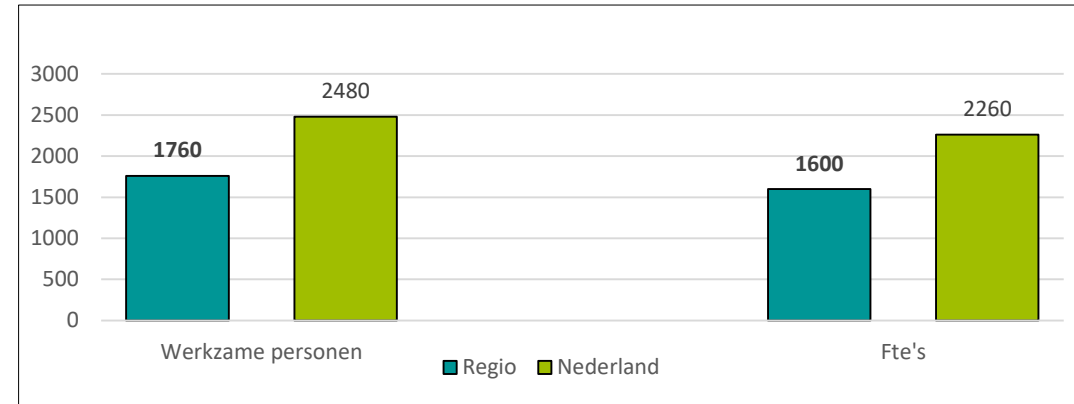
### Werkzame personen en arbeidsjaren

- Omdat een deel van de werknemers in deeltijd werkt is de werkgelegenheid die samenhangt met Maastricht Aachen Airport uitgedrukt in fte's lager dan het aantal werkzame personen. In figuur 1 wordt dit geïllustreerd. Voor het maken van deze raming is onder andere gebruikt gemaakt van sector specifieke gegevens van het CBS (2019) over de verhouding tussen het werkzame personen en volledige arbeidsjaren (zogenaamde P/A ratio's).

### Productie waarde en toegevoegde waarde

- Het huidige economische belang kan eveneens in termen van productiewaarde en/of de toegevoegde waarde worden uitgedrukt. De productiewaarde (grotendeels de omzet) die samenhangt met Maastricht Aachen Airport bedraagt voor het jaar 2019 circa 280 miljoen euro.
- De daarmee samenhangende toegevoegde waarde (de omzet minus de waarde van de ingekochte goederen en diensten) bedraagt voor de regio circa 150 miljoen euro. De toegevoegde waarde is lager dan de productiewaarde vanwege wegleffecten en de import van goederen die gebruikt worden in het productieproces. Tabel 3 laat zien hoe de toegevoegde waarde is samengesteld.

Figuur 1 Werkgelegenheid Maastricht Aachen Airport in werkzame personen en fte's



Tabel 3 Toegevoegde waarde Maastricht Aachen Airport (regionaal, x miljoen euro)

Naam terrein	Direct	Indirect	Afgeleid	Totaal
<b>Terreingebonden</b>	<b>96</b>	<b>19</b>		<b>115</b>
<i>Businesspark Aviation Valley</i>	7	2	0	9
<i>Kantorenzone Luchthaven (SD)</i>	12	3	0	15
<i>Maastricht Aachen Airport</i>	72	14	0	86
<i>Technoport Europe (TPE)</i>	5	0	0	5
<b>Wegtransport/ logistiek regio</b>	25	7		<b>32</b>
<b>Afgeleid</b>	0	0	2	<b>2</b>
<b>Totaal</b>	<b>121</b>	<b>26</b>	<b>2</b>	<b>149</b>



## Hoofdstuk 2: Huidige economische betekenis van MAA

### Voorwaartse effecten

- In de gepresenteerde ramingen is geen rekening gehouden met zogenaamde voorwaartse effecten. Dergelijke effecten ontstaan door het gebruik van goederen of de afname van diensten die door de betreffende sector of activiteit (in dit geval MAA) worden geproduceerd. Hierbij kan onder andere worden gedacht aan bedrijven zoals Asus, Hoya, Arrow, Tyco, Xerox of Abbot die verantwoordelijk zijn voor een belangrijk deel van de luchtvracht van MAA. Toerekening van voorwaartse effecten is echter lastig omdat MAA voor dergelijke bedrijven weliswaar een belangrijke schakel is in de logistieke keten, maar ook gebruik wordt gemaakt van alternatieven. Daarbij komt dat bij de vestigingsplaatskeuze van een bedrijf in de regel ook allerlei andere factoren een rol spelen.
- Daarnaast maken ook vestigingsplaatseffecten onderdeel uit van de voorwaartse effecten. Deze hebben betrekking op bedrijven en instellingen die zich (mede) dankzij de aanwezigheid van de luchthaven in de regio gevestigd hebben en de luchthaven (mede) een kritische vestigingsfactor is geweest. Een goed voorbeeld hierbij is de vestiging van Eurocontrol.



Bron: <https://www.eurocontrol.int/locations>



## Hoofdstuk 3: Scenario's en plausibiliteit

- Ten behoeve van de bepaling van de toekomstige betekenis van MAA, wordt gebruik gemaakt van de twee, door To70 opgestelde, scenario's 'Optimalisatie' en '50% hinderreductie'. Tevens wordt gebruik gemaakt van een derde 'realistisch marktscenario', waarin door Ecorys een verwachting wordt gegeven van de plausibiliteit van de To70 scenario's.
- Gelet op de scope van de opdracht, heeft Ecorys op basis van expert judgement een verwachting afgegeven van een, voor 2030 realistisch geacht volume in passagiers en tonnen luchtvracht. Conform opdracht, heeft geen volledige marktstudie plaatsgevonden. Wel zijn volumes gevalideerd in (meervoudige) sessies met To70 en MAA. Hierbij zijn tevens relevante marktstudies geraadpleegd.
- Vertrekpunt voor de validatie, is de door onderzoeksbureau To70 opgeleverde rekensheet "Invoerset PAX+CARGO LJHB MAA 10420 FL". De vluchtschema's in dit trafficscenario zijn naar opgave van To70 nog niet afgeschaald. In dit scenario wordt, zonder afschaling, uitgegaan van een volume van 1,206 miljoen passagiers in 2030 en 395.000 ton vracht in 2030. De maatschappijen in dit scenario zijn vrijwel zonder uitzondering bestaande of voormalige klanten van MAA.
- Ecorys heeft per vluchtpaar in het scenario gekeken naar de waarschijnlijkheid van deze vluchten. Hierbij is gekeken naar bestemming, frequentie en type luchtvaartmaatschappij.
- To70 geeft aan dat de gebruikte maatschappijen in de scenario's deels gebaseerd zijn op gesprekken met deze maatschappijen en deels als mogelijke klanten. Deze mogelijke klanten zijn dan indicatief voor het type klant wat MAA waarschijnlijk kan aantrekken. Ecorys heeft met enkele van deze klanten gesproken (Corendon, MCL). In het geval van klanten die op dit moment gebruik maken of in het verleden gebruik gemaakt hebben van MAA is gekeken naar het gedrag van deze maatschappijen in hun keuze voor luchthavens.
- Voor iedere maatschappij en vluchtpaar is tevens gekeken naar de eventuele aanwezigheid van uitschieters wat betreft bezettingsgraden c.q. beladingsgraden en vliegtuigtypes. Vervolgens is voor elke vlucht een percentage toegepast hoe waarschijnlijk op basis van Ecorys haar inschatting (expert judgement) het is dat deze vlucht op MAA in 2030 wordt aangeboden.
- Voor vluchten waarvan wij het zeer aannemelijk achten dat deze in 2030 ook uitgevoerd zullen worden, is een percentage van 95% toegepast. Voor vluchten waarvan wij dit minder aannemelijk achten hanteren wij een percentage van 50% of 75%. Een klein aantal vluchten (te weten lijnvluchten door een niet low cost carrier op grote hubs c.q. zakenbestemmingen als München, London City, Geneve of Berlijn) heeft een percentage van 5% respectievelijk 50% gekregen.
- Deze percentages zijn vervolgens toegepast op de door To70 geschatte volumes per vlucht. Daarmee zijn de totaalcijfers bepaald, die dienen als input voor de berekening van de toekomstige werkgelegenheidseffecten.

## Hoofdstuk 3: Bevindingen op basis van verstrekte trafficscenario

### *Afschaling op basis van historie betrokken maatschappijen en input van MAA/maatschappijen. Duidelijk verschil tussen passagiers en luchtvrachtontwikkelingen*

#### Bevindingen op het gebied van passagiers

- Een aantal maatschappijen in het leisure en low cost segment geeft aan concrete plannen te hebben met MAA dan wel hun aanwezigheid op MAA te willen voortzetten. Maatschappijen geven aan dat corona uitstel, maar geen afstel betekent. Deze maatschappijen zijn actief op MAA of hebben wel een verleden op MAA.
- De meegegeven volumes van To70 nemen wij dan ook voor 95% mee wanneer deze maatschappij al vliegt op MAA. Voor maatschappijen die aangeven na corona op MAA diensten te willen openen, maar nu niet op MAA vliegen, rekenen wij met een lager percentage (25%-50%).
- De lijnvluchten op hubs zijn relatief ver afgeschaald (5%-50% afhankelijk van de bestemming). Met de initiatiefnemer van het MCL-project is contact geweest en wij constateren daaruit dat dit initiatief getemporiseerd is. Sinds het vertrek van KLM Cityhopper in 2008 zijn er geen blijvende lijnvluchten op grote hubluchthavens meer op MAA geweest, ondanks aanwezigheid van het routefonds.

#### Bevindingen op het gebied van luchtvracht

- De geschatte volumes voor maatschappijen die een lange historie hebben op MAA nemen we voor 95% mee.
- Een aantal van de in het To70 trafficscenario opgenomen maatschappijen wisselt regelmatig tussen MAA en andere luchtvrachthavens. De geprognoseerde volumes voor deze maatschappijen nemen we gedeeltelijk mee. Hierbij hanteren we percentages van 75% respectievelijk 50%.
- Met deze percentages geven we rekenschap aan het feit dat de kans dat een van de individuele, in de scenario's van To70 genoemde, maatschappijen naar MAA (terug)komt kleiner is, maar dat het wel aannemelijk is dat er een maatschappij is die MAA in 2030 gebruikt als eindbestemming of bijlaadstation in mondiale luchtvrachtnetwerken rondom met name luchtvrachthubs in het Midden-Oosten.
- In de verschillen tussen de To70 scenario's speelt de toestelkeuze door maatschappijen een belangrijke rol. In het scenario/traffic wat gebruikt is om bovenstaande volumes in te schatten zit een ons inziens representatieve mix van toesteltypen.

## Hoofdstuk 3: Langjarige ontwikkeling MAA 1997-2019

*Volatiliteit in passagiersvolumes historisch gezien veel groter dan volatiliteit in vrachtvolumes; dit gegeven wordt meegenomen bij het toetsen op plausibiliteit*

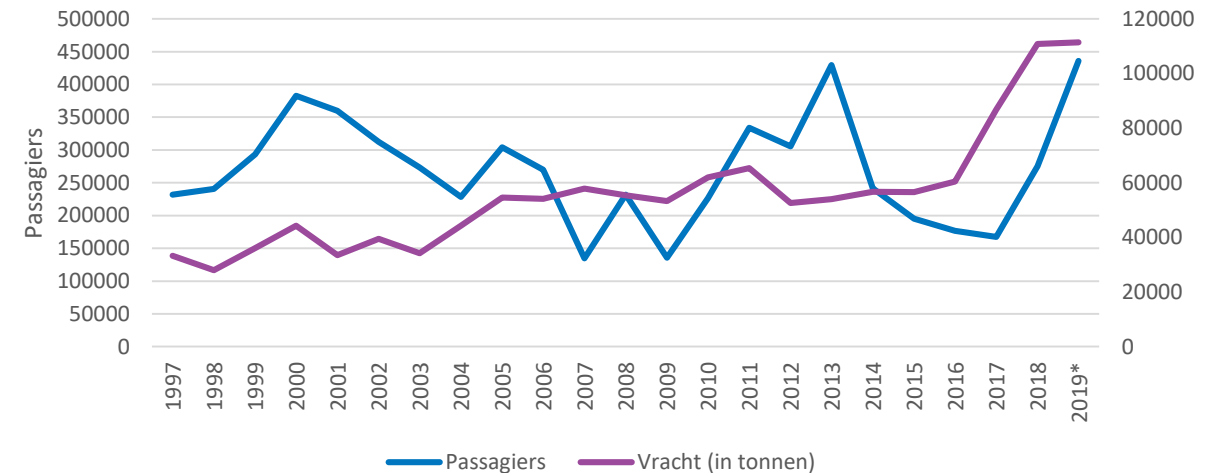
### In het luchtvrachtsegment is er een aantal vast terugkerende partijen op MAA

- Voor een aantal maatschappijen uit het nabije en Midden-Oosten is MAA sinds jaar en dag een belangrijke luchthaven. Daarnaast is er een wisselend contingent aan maatschappijen die MAA al dan niet als tussenstop gebruikt bij het verbinden van luchtvrachtbestemmingen in Afrika, Azië en in mindere mate de VS. De positie van MAA vertaalt zich in een stabiel groeiend volume luchtvracht met zeker de afgelopen jaren een sterker wordende jaarlijkse groei.

### Verschillende maatschappijen in het low-cost en leisure segment zijn veelvuldig gestart en ook weer vertrokken op MAA

- De markt voor low cost carriers en vakantievluchten is competitief en maatschappijen kunnen relatief gemakkelijk wisselen tussen luchthavens in de regio. De concurrentie tussen luchthavens zal de komende Jaren vermoedelijk alleen maar heviger worden. Hierom betrachten wij voorzichtigheid bij het meenemen van deze volumes in de verstrekte scenario's.

Ontwikkeling passagiers en vrachtvolumes MAA 1997-2019 (o.b.v. CBS)





## Hoofdstuk 3: Verwachte volumes MAA 2030 'realistisch scenario'

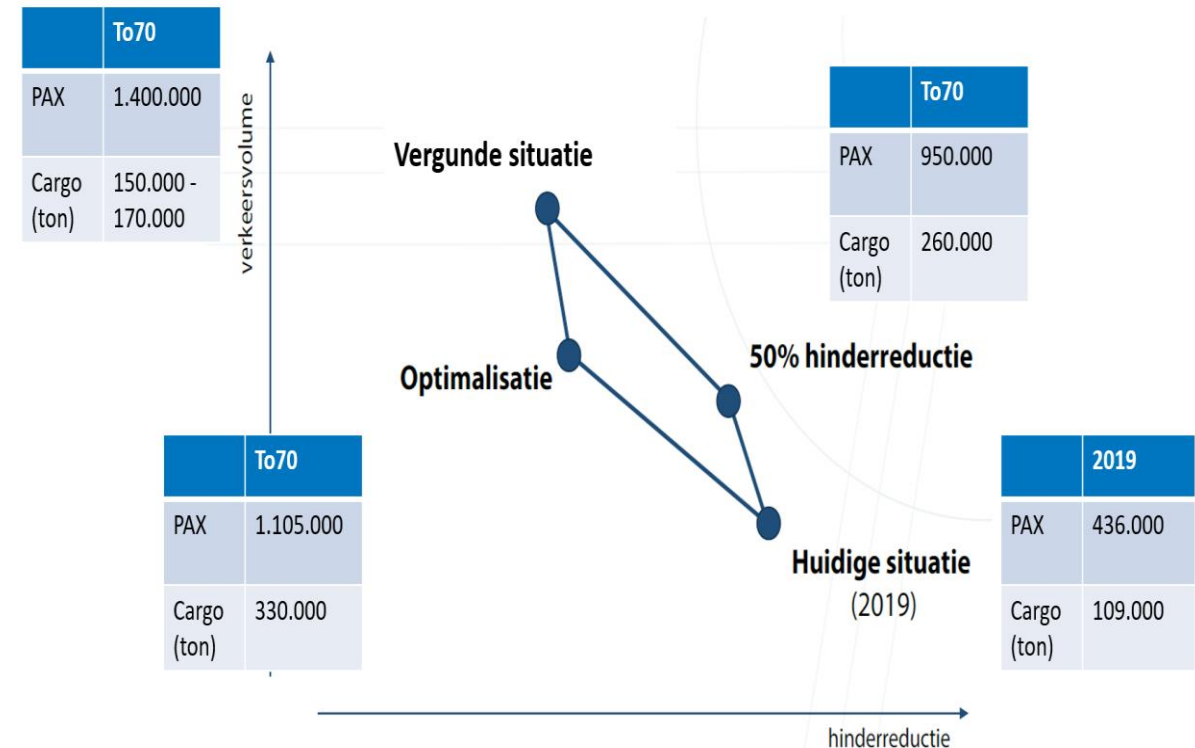
*Ecorys raming o.b.v. expert judgement komt voor vracht uit tussen volumes 'Optimaal' en '50% Hinderreductie'. Passagiersvolume tussen Huidige Situatie en '50% hinderreductie'*

### Potentiele groei luchtvracht

- Op basis van de eerder genoemde overwegingen en rekenmethodiek komen wij uit op een realistisch geacht volume van **289.000 ton** in 2030. Hiermee bevindt deze raming zich voor de verwachte volumes luchtvracht tussen het 50% hinderreductie en optimalisatie scenario in. Omgerekend naar een jaarlijks groeipercentage betekent dit tot aan 2030 een jaarlijkse groei in volume van 9,3%.

### Passagiersvolumes onderhevig aan meer onzekerheid

- Wij achten een passagiersvolume van **747.000 passagiers** in 2030 waarschijnlijk. Dit zijn volumes die MAA niet eerder gehaald heeft, maar enerzijds recht doen aan ambities die (vakantie) maatschappijen hebben aangegeven voor MAA en anderzijds wel rekening houdt met onzekerheden de komende jaren wat betreft anders beprijzen in de luchtvaart (tickettaksen), economische conjunctuurontwikkelingen vanwege covid en de structuur van de markt (waarbij lijndiensten op hubs vanaf regionale luchthavens lastig te ontwikkelen blijken te zijn). Omgerekend betekent dit een jaarlijks groeipercentage van 5,0% tot 2030.



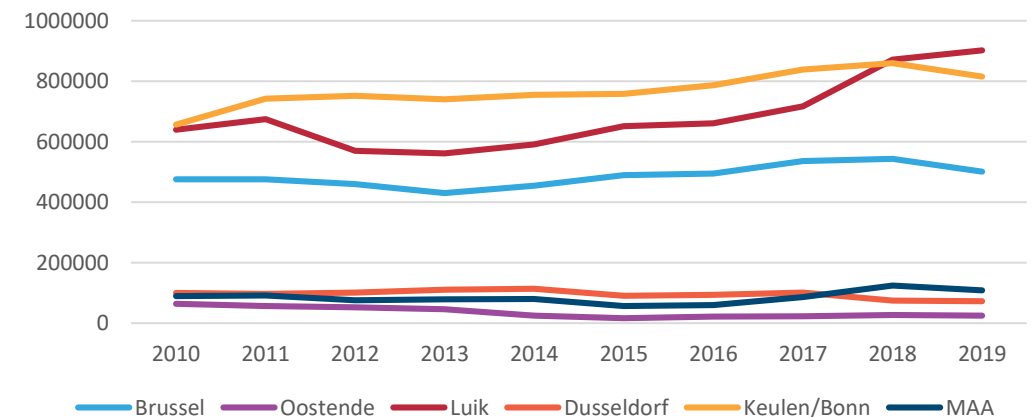
## Hoofdstuk 3: Mogelijke toekomstige positie MAA

*Met verwachte volumes luchtvracht zou MAA uitkomen in een tussencategorie van luchtvrachthavens; qua passagiers mogelijke basis voor vakantievliegers*

- De als realistisch geachte scenario's voor 2030 laten MAA qua volume de huidige groep met vergelijkbare luchthavens overstijgen. Met een volume rond de 300.000 ton zou MAA op dit moment in de top15 van grootste luchtvrachthavens in de EU komen.\* Luchthavens als Wenen en Zurich hebben vergelijkbare volumes luchtvracht. Zoals in de afbeelding rechts te zien is, zijn er een aantal omliggende luchthavens die beduidend groter zijn en allemaal minimaal 500k ton vracht per jaar overslaan.
- De top 10 luchtvrachthavens in de EU, waar de directe MAA concurrenten Luik en Schiphol onder vallen, kennen vrijwel zonder uitzondering grote operaties van pakketbezorgers (onder meer voor e-commerce). De grote mondiaal opererende partijen (denk aan FedEx, DHL etc.) hebben deze hubs in dit deel van Europa al ontwikkeld, maar we begrijpen dat MAA bezig is met het aantrekken van meer Chinese e-commerce partijen en platforms die een eigen operatie willen opzetten. Een vergelijkbare beweging zien wij bij Amazon die een eigen luchtvaartmaatschappij heeft opgezet en in de EU bijvoorbeeld in Leipzig een basis geopend heeft. Daarnaast heeft MAA een goede uitgangspositie voor specifieke luchtvrachtsegmenten zoals pharmalogistiek.
- Belangrijke concurrentiefactoren voor luchtvrachthavens (en die daarmee de toekomstige positie van MAA mede bepalen) zijn snelheid, openingstijden, baanlengte en arbeidsrust.

- Op passagiersgebied kan MAA voor low cost en leisure maatschappijen een aantrekkelijke propositie neerleggen. MAA heeft potentie, en Corendon heeft dit laten zien, om een basis te zijn voor een leisure maatschappij. Wel zal er de komende jaren hevige concurrentie zijn tussen regionale luchthavens omliggend aan MAA om verkeer aan te trekken.

Meerjarige ontwikkeling luchtvrachtvolumes op concurrerende luchthavens (excl. Schiphol)



\*Gebaseerd op Eurostat dataset Freight and mail air transport by main airports in each reporting country, data over 2019. MAA staat hier op plek 28.

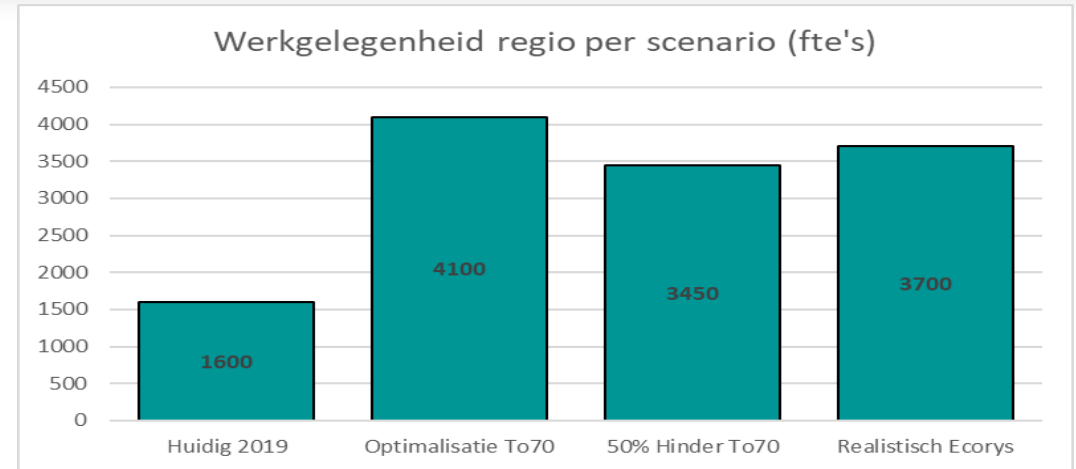
## Hoofdstuk 4: Economische effecten van de scenario's

### Economische betekenis in termen van werkgelegenheid

- Voor de gepresenteerde scenario's is de daarmee samenhangende economische betekenis bepaald. De resultaten van de ramingen in termen van werkgelegenheid, worden gepresenteerd in bijgevoegde figuur. De figuur laat zien dat de totale werkgelegenheid voor de regio uitgedrukt in fte's stijgt van de huidige 1600, naar 3450 tot 4100 fte's in de onderscheiden scenario's. Het optimalisatie scenario vormt hierbij de bovengrens en het 50% hinderscenario de ondergrens.
- In tabel 4 worden de werkgelegenheidseffecten per scenario verder uitgesplitst naar direct, indirect en afgeleid.
- De stijging van de werkgelegenheid wordt in belangrijke mate bepaald door de stijging in het aantal passagiers en de toename in het vrachtvolume. Vanwege efficiency en schaalvoordelen is de werkgelegenheidstoename echter niet recht evenredig met de toename in het aantal passagiers of het vrachtvolume. In de opgestelde ramingen is hiermee rekening gehouden door middel van afschaalpercentages.

### Productiewaarde en toegevoegde waarde

- Tabel 5 toont de economische betekenis van Maastricht Aachen Airport per onderscheiden scenario in termen van productiewaarde en toegevoegde waarde. De tabel laat zien dat het scenario "Optimalisatie To70" de sterkste stijging in productiewaarde en toegevoegde waarde laat zien.



Tabel 4 Werkgelegenheid Maastricht Aachen Airport per scenario (regionaal, fte's)

Scenario	Direct	Indirect	Afgeleid	Totaal
Huidig 2019	1260	320	20	1600
Optimalisatie To70	3260	830	50	4100
50% Hinder To70	2720	690	40	3450
Realistisch Ecorys	2900	740	50	3700

Tabel 5 Productiewaarde en toegevoegde waarde Maastricht Aachen Airport per scenario (regionaal, x miljoen euro's)

Scenario	Productiewaarde	Toegevoegde waarde
Huidig 2019	280	150
Optimalisatie To70	720	390
50% hinder To70	600	320
Realistisch Ecorys	640	340



## Hoofdstuk 4: Economische effecten van de scenario's: impact corona

*Hele wereld wordt in z'n greep gehouden door het coronavirus. Impact op economie en bepaalde sectoren is groot.*

### Structurele groei luchtvracht mede vanwege e-commerce

- Luchtvracht groeit wereldwijd als gevolg van een toenemende vraag vanuit 'digitalisering/e-fulfilment. Er wordt steeds meer digitaal besteld en om de concurrentie voor te blijven is het belangrijk om de bestelling zo snel mogelijk bij de consument af te leveren. Deze ontwikkeling is al langer gaande, maar is eveneens een belangrijke aanjager van de groei in de luchtvracht in de komende jaren.

### Luchtvaartsector hard geraakt door corona. Vrachtvolume in MAA juist gestegen

- Hoewel de wereldeconomie en zeker ook de luchtvaartsector over de gehele linie in 2020 hard is geraakt, heeft de coronacrisis er juist voor gezorgd dat het vrachtvolume van Maastricht Aachen Airport dit jaar flink is toegenomen ten opzichte van het vorige jaar. Voor dit jaar verwacht de luchthaven rond de 140.000 ton te verwerken, hetgeen een stijging is van circa 25% ten opzichte van het afgelopen jaar.

### Effect corona op wat langere termijn onzeker.

- Het effect van de coronacrisis op de wat langere termijn is nog onzeker. De algemene verwachting is dat pas in 3 tot 5 jaar sprake zal zijn van volledig herstel van de wereldeconomie.
- Voor Maastricht Aachen Airport is het eveneens onzeker wat het effect van de coronacrisis op de wat langere termijn zal zijn. De ervaringen tot nu toe hebben laten zien dat het effect van corona op het vrachtvolume van MAA positief uitpakt. De sterke daling van het aantal passagiers heeft MAA als "luchtvrachthaven" daarentegen veel minder hard geraakt dan andere luchthavens die veel meer afhankelijk zijn van het leisure en het zakelijke verkeer.

## Hoofdstuk 5: Effect op toeristisch-recreatieve sector

### *De toeristisch-recreatieve sector is een belangrijke economische pijler van Zuid-Limburg en het Heuvelland*

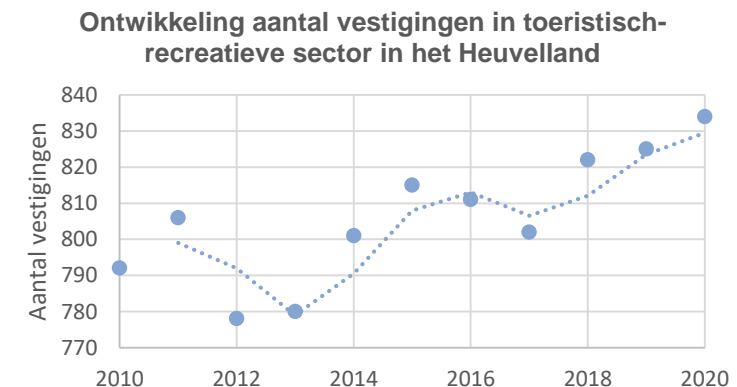
#### Toeristisch recreatieve sector is zeer breed en divers

- De toeristisch recreatieve sector is een diverse en brede sector. In de landelijke R&T standaard, die onder de paraplu van IPO is ontwikkeld, vallen naast de toeristische verblijfsaccommodaties en de horeca ook ondernemingen en instellingen zoals bioscopen, kunst- en cultuur, sporthallen, vervoer en de detailhandel (deels) onder deze sector.
- Uitgaande van deze brede definitie bedroeg de totale omvang van de vrijetijdseconomie in de provincie Limburg in 2016 circa € 4,1 miljard aan bestedingen en was de sector goed voor bijna 40.000 banen (ZKA, 2017).
- De bestedingen in het verblijfstoerisme in de provincie Limburg omvatte in 2016 circa € 1,1 miljard in de provincie Limburg, oftewel een kwart van de totale bestedingen binnen de provinciale vrijetijdseconomie.

#### Zuid-Limburg en het Heuvelland

- Voor Zuid-Limburg is de toeristisch- recreatieve sector eveneens een belangrijke economische pijler. Meer dan de helft van de werkgelegenheid in de provinciale vrijetijdseconomie is toe te kennen aan Zuid-Limburg.
- Circa 57% van de Limburgse logiesaccommodaties staan in Zuid-Limburg. Dit betreffen er 476 (CBS, 2020). Deze logiesaccommodaties zijn gemiddeld genomen wat kleinschaliger in vergelijking met de provincie als geheel.

- In het Heuvelland (bestaande uit de gemeenten Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittem, Meerssen, Vaals en Valkenburg aan de Geul) waren in 2019 1.340 vestigingen in de toeristisch recreatieve sector, die goed waren voor 5.270 banen (LISA, 2020).
- Omdat het genoemde aantal vestigingen en banen is gebaseerd op de brede landelijke R&T standaard, is op basis van LISA ook aanvullende informatie opgevraagd over het aantal logiesverstrekkingen (SBI 55) en de eet- en drinkgelegenheden (SBI 56). De cijfers laten zien dat in 2020 in genoemde SBI sectoren 4.137 personen werkzaam waren in het Heuvelland (LISA, 2020). Dit staat gelijk aan bijna 2.900 fte's.
- De toeristische recreatieve sector heeft zich vanaf circa 2013 in het Heuvelland voorspoedig ontwikkeld. In navolgende figuur wordt dit geïllustreerd aan de hand van de ontwikkeling in het aantal vestigingen van logiesverstrekkers en eet- en drinkgelegenheden.

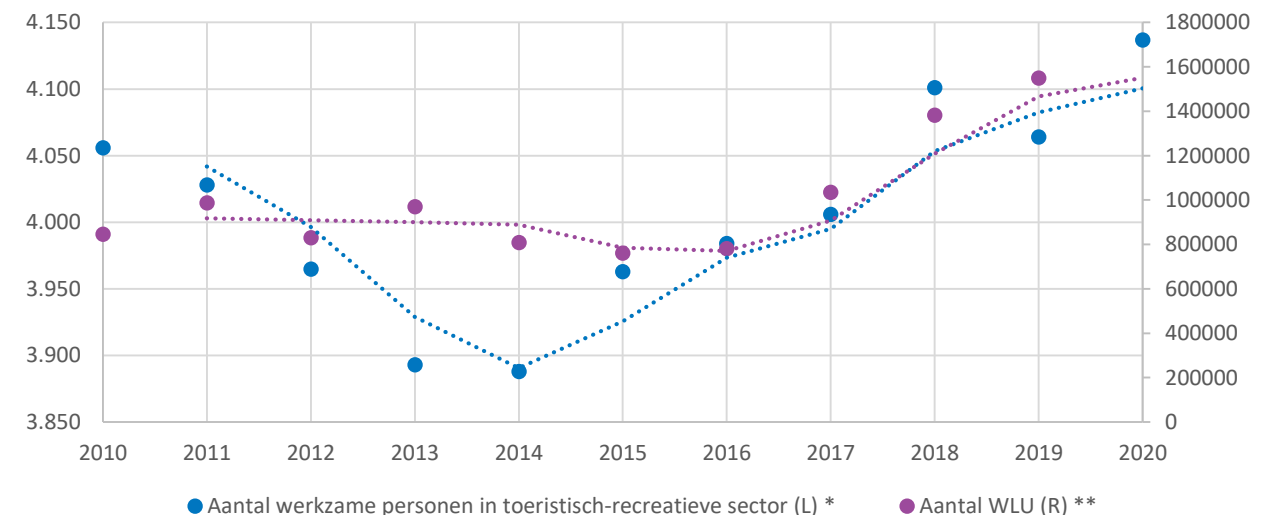


## Hoofdstuk 5: Effect op toeristisch-recreatieve sector

*Geen duidelijke aanwijzingen dat toeristisch-recreatieve sector tot op heden sterk negatieve gevolgen heeft ervaren van de toename in luchtvaart activiteit van MAA.*

- In bijgevoegde figuur wordt de ontwikkeling van de toeristische sector vergeleken met de ontwikkelingen in de luchtvaart. De figuur laat aan de hand van de ontwikkeling in het aantal werkzame personen zien dat de toeristisch-recreatieve sector in het Heuvelland zich positief ontwikkelt sinds 2014. Zoals we eerder zagen is deze ontwikkeling vergelijkbaar met de ontwikkeling in het aantal vestigingen in het Heuvelland.
- Het aantal passagiers en vracht, uitgedrukt in Work Load Units (WLU), dat via MAA gaat, volgt sinds 2016 een vergelijkbare trend.
- De positieve ontwikkeling van zowel de toeristische recreatieve sector in het Heuvelland als de ontwikkeling van de luchtvaart illustreren dat beide sectoren zijn gebaat bij economische voorspoed. Op basis van deze cijfers vinden we echter geen aanwijzingen dat de toeristisch-recreatieve sector sterk negatieve gevolgen heeft ervaren van de toename in luchtvaartactiviteit van MAA.
- Dit neemt niet weg dat het denkbaar is dat de toeristisch-recreatieve sector een andere ontwikkeling had laten zien zonder de aanwezigheid van MAA. Op basis van de beschikbaar cijfers kan dit echter niet worden onderbouwd. Temeer omdat de ontwikkelingen in de toeristisch-recreatieve sector ook worden beïnvloed door heel veel andere factoren.

Ontwikkeling luchtvaart en toerisme in het Heuvelland



\*Aantal werkzame personen in de toeristisch-recreatieve sector betreft het aantal werkzame personen (fulltime, parttime en uitzendkrachten) in logiesverstrekkingen (sbi: i55) en eet- en drinkgelegenheden (sbi: i56) in de gemeenten Eijsden-Margraten; Gulpen-Wittem; Meerssen; Vaals; Valkenburg aan de Geul. De data over 2020 betreffen nog voorlopige gegevens. Bron: Etil, Vestigingenregister Limburg (opgevraagd op 09/11/2020). Bewerkt door Ecorys (2020). Trendlijn betreft het voortschrijdend gemiddelde.

\*\*Work Load Unit (WLU) betreft een gangbaar begrip in de luchtvaartsector om productie te meten; dit staat gelijk aan 1 passagier of 100 kg vracht. De data over 2020 ontbreken en over 2019 betreffen voorlopige cijfers. Bron: CBS. Bewerkt door Ecorys (2020).



## Hoofdstuk 5: Effect op toeristisch-recreatieve sector

*Opgehaald uit interviews: Toeristische ondernemers profiteren nauwelijks direct van MAA. Ondernemers in het Heuvelland voorzien afname en verplaatsing toerisme. Ondernemers rondom het MECC zien MAA als een van de randvoorwaarden voor het organiseren van grote congressen en evenementen.*

- Er is consensus tussen ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector dat hun gasten nauwelijks via MAA naar Zuid-Limburg reizen. De meeste komen met de auto of het OV. De gasten die met het vliegtuig komen, reizen voornamelijk via omliggende luchthavens.
- Het effect van MAA op de toeristisch-recreatieve sector is niet eenduidig en hangt voornamelijk samen met de locatie van de onderneming, het type gast en de reden van verblijf.
- Uit de interviews komt naar voren dat de ondernemers gericht op *leisure* in het Heuvelland, en hun gasten, geluidshinder ervaren. Hun gasten komen met name naar de regio vanwege de omgeving, de rust en het bourgondische leven. Overvliegende vliegtuigen schaden deze beleving. Met name de vroege ochtend en avondvluchten worden negatief ervaren. Aanhoudende overlast schaadt het imago van Zuid-Limburg als rustige, natuurlijke, gezonde, bourgondische vakantie-locatie. De ondernemers hebben het gevoel dat de geluidshinder nu al een negatief effect heeft op het aantal boekingen en terugkerende gasten. Harde cijfers (zie ook vorige pagina) hierover ontbreken. Er heerst angst over de ontwikkeling in het aantal boekingen bij uitbreiding van MAA. Daarbij geven ondernemers in het Heuvelland aan geen directe voordeel te halen uit de aanwezigheid van MAA.
- Grotere hotels, vaak onderdeel van een keten, nabij het MECC geven in de interviews aan voor een belangrijk deel indirect afhankelijk van MAA te zijn. Zij zien de aanwezigheid van een luchthaven als een van de randvoorwaarden voor de organisatie van congressen en evenementen. De deelnemers aan deze congressen en evenementen zijn voornamelijk de gasten van de hotels rondom het MECC. Deze deelnemers reizen, volgens de gesproken ondernemers, nauwelijks via MAA, maar met andere vervoersmodaliteiten (auto, OV) of via andere luchthavens. In de ogen van de gesproken ondernemers is MAA randvoorwaardelijk voor het organiseren van congressen/evenementen.
- Daarbij wordt er aangegeven dat de aanwezigheid van MAA goed is voor het imago van Zuid-Limburg als goed bereikbare en internationaal georiënteerde regio. Tevens ervaren deze ondernemers, en hun gasten, weinig hinder van MAA.

## Hoofdstuk 6: Conclusies

### Wat is de huidige feitelijke economische betekenis van Maastricht Aachen Airport (MAA) zowel landelijk als regionaal?

- De totale werkgelegenheid van MAA ramen wij voor de regio op 1760 werkzame personen (wp). Waarvan 990 wp voor de luchthaven en aangrenzende bedrijventerreinen en 390 wp voor aanverwant wegtransport en logistieke bedrijven. Het overige deel komt via inkoop van goederen en diensten (350 wp) en aanvullende bestedingen van bezoekers (30 wp).
- De werkgelegenheid van MAA voor Nederland als geheel ramen wij voor het jaar 2019 op 2.480 werkzame personen.
- De productiewaarde (grotendeels de omzet) die samenhangt met Maastricht Aachen Airport bedraagt voor het jaar 2019 circa 280 miljoen euro. De daarmee samenhangende toegevoegde waarde (de omzet minus de waarde van de ingekochte goederen en diensten) bedraagt voor de regio circa 150 miljoen euro.

### Wat is het verwachte marktpotentieel van MAA zowel voor vracht als passagiers, mede in het licht van de ontwikkelingen op relevante binnenlandse en buitenlandse luchthavens in een ruime regio rond MAA?

- Op basis van de uitgevoerde analyse komen wij uit op een realistisch geacht volume van 289.000 ton in 2030. Hiermee bevindt deze raming zich voor de verwachte volumes luchtvracht tussen het 50% hinderreductie en optimalisatie scenario in. Wij achten een passagiersvolume van 747.000 passagiers in 2030 waarschijnlijk.

Dit zijn volumes die MAA niet eerder gehaald heeft, maar enerzijds recht doen aan ambities die (vakantie) maatschappijen hebben aangegeven voor MAA en anderzijds wel rekening houdt met onzekerheden de komende jaren wat betreft anders beprijzen in de luchtvaart (tickettaksen), economische conjunctuurontwikkelingen vanwege covid en de structuur van de markt (waarbij lijndiensten op hubs vanaf regionale luchthavens lastig te ontwikkelen blijken te zijn).

### Wat is de betekenis van de economie en werkgelegenheidsaspecten in de onderscheiden scenario's voor de periode 2020-2030, inclusief een realistisch scenario.

- In het optimalisatie scenario stijgt de werkgelegenheid naar 4.100 werkzame personen in het jaar 2030. De productiewaarde stijgt tot € 720 miljoen, en de toegevoegde waarde tot € 390 miljoen.
- In het 50% hinder scenario stijgt de werkgelegenheid naar 3.450 werkzame personen in het jaar 2030. De productiewaarde stijgt tot € 600 miljoen, en de toegevoegde waarde tot € 320 miljoen.
- Voor het realistisch scenario wordt de werkgelegenheid, productiewaarde en toegevoegde waarde respectievelijk geraamd op 3.700 werkzame personen, € 640 miljoen en € 340 miljoen.

## Hoofdstuk 6: Conclusies

### Wat is het economisch effect van de ontwikkeling van MAA, op basis van de opgestelde scenario's op de toeristisch-recreatieve sector in Zuid-Limburg en voor het beurs- en congrescentrum MECC in Maastricht?

- We vinden op basis van de beschikbare kwantitatieve gegevens geen aanwijzingen dat toeristisch-recreatieve sector sterk negatieve gevolgen heeft ervaren van de toename in luchtvaartactiviteit van MAA.
- Ondernemers in het Heuvelland vrezen dat meer luchtvaartactiviteit de vakantiebeleving van hun gasten, en daarmee het imago van Zuid-Limburg schaadt. Op termijn verwachten ze hierdoor afname in het aantal boekingen.
- Ondernemers nabij het MECC geven aan met name indirect van MAA te profiteren. Volgens hen is een luchthaven randvoorwaardelijk om grote evenementen en congressen te kunnen organiseren. De gasten hiervan komen nauwelijks via MAA maar verblijven veelal in omliggende hotels.

### Wat zijn de effecten van de Coronacrisis op de positie van MAA?

- Corona heeft vooral effecten op de aantallen passagiers en zijn dus relatief beperkt voor MAA als "luchtvracht luchthaven"
- Voor de middellange termijn zijn de verwachtingen dat de luchtvaart zich in 3 tot 5 jaar herstelt van de gevolgen van Corona.



# Geraadpleegde bronnen

## Geïnterviewde organisaties

### Toeristisch-recreatieve sector

- B&B Le Rêve; Kupers Reisbureau; Spauwen Travel Group; Crowne Plaza; Visit Zuid-Limburg; MECC; Koninklijke Horeca Nederland Zuid-Limburg; Recron; NH Hotels; Van der Valk Maastricht; Kruisherhotel Maastricht; Parkhotel Valkenburg; Hotel Groot Welsden; Hotel de Smidse; B&B Ut Good; B&B Wolfshuis; Logerie Bie M&M; Paradijsvogels; Camping de Botkoel Puth; Camping aan de Beemden; Camping Hoeve Krekelberg; Beaujean Vacances;

### Luchtvaart

- Corendon; MCL; ACN; Samco; Maastricht Aachen Airport;

### Overig

- VDL Nedcar; DSM; Medtronics; Brightlands Chemelot Campus; To70;

## Data

- CBS (November 2020). *Luchtvaart; maandcijfers Nederlandse luchthavens van nationaal belang* [dataset]. Geraadpleegd van <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/37478hvv/table?fromstatweb>
- CBS (2020). *Arbeidsvolume; bedrijfstak, geslacht, nationale rekeningen*. Geraadpleegd via <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/84164NED/table?ts=1606216630454>
- CBS (2020). *Luchtvaart; maandcijfers Nederlandse luchthavens van nationaal belang*. Geraadpleegd via <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/37478hvv/table?fromstatweb>
- CBS (2020). *Logiesaccommodaties; capaciteit, accommodaties, bedden, regio*. Geraadpleegd via <https://opendata.cbs.nl/statline/?ts=1536050278365#/CBS/nl/dataset/82062NED/table>
- Eurostat (November 2020). *Freight and mail air transport by main airports in each reporting country*. Geraadpleegd van [https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-datasets/product?code=avia\\_gooa](https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-datasets/product?code=avia_gooa)
- LISA (2020). Vestigingen en werkgelegenheid per gemeente.
- LISA (2010-2020). *Recreatie en toerisme*. Geraadpleegd via Etil, Vestigingenregister Limburg
- To70 (2020). Trafficscenario's MAA, rekensheet 'Invoerset PAX+CARGO LJHB MAA 10420 FL'.

## Literatuur

- Buck (2016). Economische onderbouwing groeiambitie Maastricht Aachen Airport.
- CPB (maart 2020). Scenario's coronacrisis.
- IATA (Maart 2020). Updated impact assessment of the novel Coronavirus.
- ING (Mei 2020). Coronacrisis en transport en logistiek in twee scenario's.
- ING (September 2020). Minder volume en flinke verschuiving in transport en logistiek.
- Lieshout et al. (2015). Regional economic impact of airports: final report.
- MAA (2020). Situatieschets.
- Ministerie IenW (2020). Kamerbrief bij Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050.
- Ministerie IenW (2020). Verantwoord vliegen naar 2050 Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050
- Nieuwsblad Transport (2020). Coronacrisis stuwt vrachtvervoer MAA naar nieuw record.
- Nieuwsblad Transport (2020). WorldACD: mondiale omzet luchtvracht 50% hoger
- NLR (2018). Luchtverkeer boven Zuid-Limburg.
- PBL (2009). Luchthavenbundel.
- PBL (2020). Handhavingsrapportage Maastricht Aachen Airport Gebruiksjaar 2019.
- SEO (2018). Effecten van een nationale vliegbelasting.
- SEO (2020). Effecten van een vliegbelasting voor de luchtvrachtsector.
- SEO & To70 (2020). Effecten van COVID-19 op de Nederlandse luchtvaart.
- ZKA (2017). Toeristische cijfers Limburg.