

## Schulkens, Josee

---

**Onderwerp:** beantwoording schriftelijke vragen inzake MAA  
**Bijlagen:** Beantwoording vragen GroenLinks inzake MAA.docx; Samenvatting redenen voor gebruik MAA.xls; Aanvullende rapportage MAA 8 april 2014.pptx; Beantwoording vragen SP inzake MAA.docx; Vragenlijst bedrijven over MAA.doc

---

**Van:** Waeijen, Gé  
**Verzonden:** dinsdag 8 april 2014 15:55  
**Aan:** Schulkens, Josee; Dreezen-Dassen, Christie  
**Onderwerp:** beantwoording schriftelijke vragen inzake MAA

Aan de leden van de Statencommissie EBD

Op vrijdag 4 april 2014 heeft een informerende vergadering van de Statencommissie EBD plaatsgevonden over de toekomst van Maastricht Aachen Airport (MAA). Tijdens deze commissievergadering hebben vertegenwoordigers van MAA, ETIL en Deloitte presentaties verzorgd en is door de commissieleden een aantal vragen gesteld. Door GroenLinks en de SP zijn aan de externe deskundigen enkele vragen schriftelijk gesteld. Bijgaand treft u de beantwoording van deze schriftelijke vragen aan.

Bijgevoegd zijn:

1. Beantwoording vragen GroenLinks inzake MAA. Als bijlagen bij het antwoord op vraag 1 is het document bijgevoegd 'samenvatting redenen voor gebruik MAA' én de Powerpoint 'Aanvullende rapportage MAA 8 april 2014'.
2. Beantwoording vragen SP inzake MAA. Als bijlage bij het antwoord op vraag 4 is bijgevoegd 'vragenlijst bedrijven over MAA'.

Met vriendelijke groet,  
Gé Waeijen

**G.H.G. (Gé) Waeijen** | bestuursstrateeg  
adjunct clusterhoofd Strategie  
T +31 (0)43 389 8998. | M +31 (0)6 2123 5551 | F +31 (0)43 389 79 78  
E [ghg.waeijen@prvlimburg.nl](mailto:ghg.waeijen@prvlimburg.nl)

Postadres Postbus 5700 | 6202 MA Maastricht  
Bezoekadres Limburglaan 10 | 6229 GA Maastricht  
Kijk ook op [www.limburg.nl](http://www.limburg.nl)

provincie limburg



Beantwoording vragen GroenLinks (Statencommissie EBD inzake MAA d.d. 4 april 2014) door ETIL en MAA (8 april 2014)

De voorstellen van GS zijn grotendeels gemotiveerd op basis van het Etil rapport waaruit zou moeten blijken dat MAA een belangrijke bijdrage levert aan de werkgelegenheid en aan het vestigingsklimaat. Het Etil rapport is daarbij wezenlijk omdat de uitkomsten daarvan de centrale motivatie/onderbouwing is. En naar mijn bescheiden mening schort er het nodige aan dit rapport, daar gaan we later deze maand dieper op in. Het gaat er nu om na de presentatie van Etil de eerste serie kritische vragen te stellen. Hier zijn de mijne die ik zeker zou stellen:

Vragen:

1)

We hebben bij Etil de exacte vragenlijst opgevraagd en ontvangen, waarvoor dank. De vragenlijst bevatte 16 genummerde vragen waarbij een aantal onderverdeeld met letters A t/m G. In het rapport komen we niet alle onderdelen van antwoorden tegen op wel aan bedrijven gestelde vragen.

**Is het mogelijk de onderliggende data te ontvangen met antwoorden op ALLE gestelde vragen? (is reeds toegezegd, maar voor de zekerheid formulering van datgene wat door ons is verzocht)**

(Zo zijn we als GroenLinks voor de verdere analyse zeer geïnteresseerd op de antwoorden op vragen 6c, d en e; 7 c, d, e f, en g; 8 c, d en e; 9 c, d en e; heel belangrijk is voor ons ook antwoord op vraag 11 a en b, op gehele vraag 13 en vraag 16). Voor zover mogelijk zouden we dat graag overzichtelijk in tabellen aangeleverd krijgen.

ANTWOORD ETIL

Zie het bijgevoegde Excel document met de gedetailleerde antwoorden op de vragen 6c, 7c, 8c en 9c (blad 1). De vliegvelden van Parijs en Londen werden amper genoemd (hooguit 1% of 2%; daarom niet genoemd in de tabellen, maar wel de vliegvelden direct in de omgeving).

Op de bijgevoegde Power Point sheets staan de antwoorden op vraag 6d, 6<sup>e</sup>, 7d, 7<sup>e</sup>, (7f en 7g waren niet ingevuld), 8d, 8<sup>e</sup>, 9d en 9<sup>e</sup> en een samenvatting van 6c, 7c, 8c en 9c. Ook staan hierin de antwoorden op vraag 13.

In onze rapportage van 28/2/2014 hebben wij de resultaten op vraag 11 a en 11b al vermeld.

De antwoorden op de open vraag 16 staan ook in bijgevoegd excelbestand (blad 2). De opmerkingen zijn weergegeven zoals ze door de 65 respondenten die deze vraag met hun eigen mening hebben ingevuld, zijn verwoord. Het is een breed scala aan uiteenlopende opmerkingen, die zowel op het openhouden als op het sluiten betrekking hebben. Er zijn ook opmerkingen die op de historie van het vliegveld betrekking hebben (of, wat anders had gemoeten).

2)

Blijkens uw rapport geven 50 van de 274 bedrijven aan dat ze negatieve gevolgen ondervinden voor het eigen bedrijf. Kijken we verder in uw data over welke negatieve gevolgen voor het eigen bedrijf genoemd worden dan blijkt dat uit staatje op blz 156

10% van de bedrijven (= dus 10% van 274 bedrijven) verwachte omzet reductie waarvan 51% (14 bedrijven) minder dan 10.000 per jaar, 7 bedrijven minder van 50.000 euro per jaar en slechts een paar meer dan 100.000 per jaar.

**Klopt die lezing van de tabel op blz 156, zo nee hoe moeten we het dan lezen? Zo ja: is daarmee niet heel helder dat het directe economisch belang van de luchthaven voor Limburgs bedrijfsleven zwaar overdreven wordt? Kunt u van de genoemde 50 bedrijven, die zeggen dat ze door een mogelijke sluiting van MAA negatieve gevolgen denken te gaan ondervinden voor het eigen bedrijf, aangeven in hoeverre zij een specifieke relatie hebben tot het vliegveld?**

ANTWOORD ETIL

De 10% van de bedrijven heeft betrekking op de bedrijven die omzet genereren via MAA; dit % heeft geen betrekking op de bedrijven die een omzetreductie verwachten. Over de specifieke relatie met MAA van de 50 bedrijven die aangeven negatieve gevolgen van de sluiting te ondervinden, kunnen wij niets zeggen.

**Is de veronderstelling juist dat aan de hand van de gegeven antwoorden niet kan worden beoordeeld hoeveel bedrijven denken niet te kunnen voortbestaan zonder MAA? Kunt u die vraag op andere wijze beantwoorden en beargumenteren?**

ANTWOORD ETIL

Die vraag hebben wij niet gesteld en is dus niet door ons te beantwoorden

**Wat is 'overige werkgelegenheid' (p. 29/81)?**

ANTWOORD ETIL

Onder deze 'overige werkgelegenheid' vallen onder meer de werkgelegenheid bij de Klachtentelefoon, het hotel op de luchthaven, taxibedrijven, en autoverhuur. Daarnaast is dit onderwerp besproken in de gevoerde gesprekken en zijn schattingen gemaakt van de totale werkgelegenheid op dit onderdeel. Ook zijn de gegevens gecheckt met de gegevens in ons Vestigingen Register Limburg. Uiteindelijk zijn wij tot de schatting gekomen van 200.

**Op basis waarvan kunt u met zekerheid zeggen dat Forwarding & Trucking en 'overige werkgelegenheid' niet gewoon behouden zullen blijven als e.e.a. verplaatst naar bijvoorbeeld Luik?**

ANTWOORD ETIL

Wij hebben onze opvatting gebaseerd op gevoerde gesprekken met bedrijven die in deze sectoren op MAA werkzaam zijn.

**3)**

**U doet door de rapportage heen verschillende uitspraken over directe en indirecte werkgelegenheid in fte. Kunt u aangeven in hoeverre hierbij sprake is van piekbelastingen (d.w.z. tijdens Tefaf is er wellicht een hoger aantal fte werkzaam, direct en indirect, zagezegd dankzij de luchthaven, dan normaal gesproken; in hoeverre komt de tijdelijkheid van de werkgelegenheid terug in de overzichten van werkgelegenheid per eenheid fte?).**

ANTWOORD ETIL

Onze cijfers hebben betrekking op FTE, en dan met name op FTE per jaar. Daarin wordt geen rekening gehouden met aparte piekbelastingen; deze piekbelastingen worden altijd vermeld in FTE per jaar.

**Op basis van welke onderzoeksresultaten onderbouwt u dat de aantrekkingskracht van het samenzijn van de *have's & have more's* van deze wereld op een luchthaven niet net zo goed gecreëerd zou kunnen worden op Luik-Bierset, zoals nu op MAA. Bent u er zich immers van bewust dat het verschil in reistijd van luchthaven tot het MECC immers maar 6 minuten is? Waarom zouden de bezoekers van congressen in het MECC niet net zo goed vanuit Luik kunnen arriveren?**

ANTWOORD ETIL

Wij hebben onze opvatting gebaseerd op de gevoerde gesprekken en onze eigen kennis over het belang van het houden van een manifestatie en het hebben van een vliegveld in het zelfde land, voor internationale bezoekers.

**Op blz. 102 spreekt u over 275 directe luchthaven gebonden arbeidsplaatsen en op blz. 120 spreekt u over 325 direct aan de luchthaven gebonden arbeidsplaatsen. Welk cijfer is juist en op basis waarvan?**

ANTWOORD ETIL

De 325 arbeidsplaatsen hebben betrekking op de situatie in 2013 en de 275 op de situatie in 2014. Voor 2014 gelden andere aantallen passagiers en vracht dan in 2013, onder andere als gevolg van het gedeeltelijk vertrek van Ryan Air per 1 april 2014.

U berekent ook dat beperkte aantal inkomende toeristen en zakelijke reizigers via MAA bij sluiting geheel wegvalt, lijkt ons sterk, kunnen als ze echt in Z-Limburg willen zijn toch ook via ander vliegveld onze regio bezoeken? Nu wordt dit geheel weg gestreept en worden 125-175 arbeidsplaatsen verdwijnen daar aan toe geschreven?

#### ANTWOORD ETIL

Niet alle inkomende toeristen en zakelijke reizigers en hun bestedingen vallen weg, hebben wij aangegeven in onze vooronderstellingen bij het sluitingsscenario: 25% blijft.

Bij sluiting heeft u alle arbeidsplaatsen vracht laten vervallen. 30% van de vracht is echter NIET luchthaven gebonden, komt niet met vliegtuig binnen dus is het dan niet logisch dat dat deel in Limburg behouden kan blijven ook bij sluiting MAA omdat liggen langs A2 en vlak bij Kerensheide knooppunt het argument is voor dit deel vrachtverwerking? Moeten in scenario sluiting die cijfers niet bijgesteld worden?

#### ANTWOORD ETIL

Die getruckte vracht zal niet meer naar MAA komen. Immers, de getruckte vracht komt veelal omdat ze op MAA gecombineerd wordt met vracht die van elders is gekomen per vliegtuig

Kunt u een schatting maken van de mate waarin MAA elders geld 'oplevert'? Bijvoorbeeld hotelbezoekers aan Barcelona vanuit MAA?

#### ANTWOORD ETIL

Die schatting kunnen wij op dit moment niet maken; is ons ook niet gevraagd in deze studie. Dit zou een behoorlijk omvangrijke studie zijn waarbij veel bestedingscijfers in allerlei landen en plaatsen gebruikt zouden moeten worden.

#### Beantwoording vragen Groenlinks door dhr. Tindemans (8 april 2014)

In het artikel "De rol van de regionale luchthaven voor de regionaal-economische ontwikkeling in Limburg" (Bundel Planbureau voor de Leefomgeving, 2009; zie bijlage), schrijft de heer Tindemans:

*"Vooropgesteld zij dat MAA er bewust voor kiest in zoveel mogelijk verschillende terreinen actief te zijn. Specialisatie tot bijvoorbeeld een LCC-luchthaven, een vrachtluchthaven of Businessjets en general aviation is wel onderzocht, maar blijkt ofwel financieel onmogelijk, ofwel buitengewoon riskant. De luchtvaart is aan sterke fluctuaties onderhevig, en zeker voor een luchthaven als MAA, gelegen in een catchment area met zes of zeven andere luchthavens, zou het zetten van alle kaarten op één segment gelijk staan aan Russisch roulette. Naar mijn mening zullen luchthavens die zich volledig richten op LCC op termijn niet houdbaar zijn, tenzij een dergelijke luchthaven meerdere miljoenen passagiers verwerkt."*

Staat de heer Tindemans nog altijd achter deze uitspraken? Zo nee, in welk licht moeten we die uitspraken dan nu zien? Zo ja, hoe verhoudt zich dat tot de door de provincie gekozen scenario's, meer specifiek tot de terugvaloptie, waarbij na twee jaar mogelijk een streep gezet wordt door de passagiersluchtvaart op MAA? Is een dergelijke stap niet in één klap de doodsteek voor het vliegveld?

#### ANTWOORD DHR TINDEMANS

Mijn betoog kwam en komt er op neer dat ten gevolge van de verdringing op regionale luchthavens van het vroegere vervoer via flag carriers (KLM etc) en chartermaatschappijen door low cost

maatschappijen, een rendabele exploitatie alleen op basis van (low cost) passagiers niet mogelijk is. Daarom zet MAA zijn kaarten op alle mogelijke vormen: vracht, General Aviation en MRO. Dat verhoudt zich heel goed met de analyse van Deloitte, dat het eventuele verlies van passagiersvervoer financieel geen heel grote impact heeft. NB: in ons Ondernemingsplan kiezen wij heel uitgesproken ook voor passagiersvervoer.

Iets verderop in hetzelfde artikel schrijft de heer Tindemans:

*“Privatisering*

*MMA (sic) is in 2004 geprivatiseerd. De op één na grootste aandeelhouder, de Staat der Nederlanden, wenste zowel beleidsmatig als in de rol van aandeelhouder, terug te treden van de regionale luchthavens. De grootste aandeelhouder, de provincie Limburg, wenste geen dubbelepettenproblematiek als enerzijds (beoogd) vergunningverlener en handhaver, en anderzijds als meerderheidsaandeelhouder. Verder speelde een rol dat voor de doorstart een ingrijpende financiële injectie nodig zou zijn. Voor de airside-infrastructuur is dat bedrag ook beschikbaar gesteld door de betrokken ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Economische Zaken, en door de provincie Limburg. De overheden wilden echter niet meer betrokken zijn bij de exploitatie en de daaraan verbonden risico's. Dat is een terechte keuze, omdat het geen primaire taak is van overheden om risicovol te participeren. Bovendien is de Europese Unie de laatste jaren zeer kritisch geworden over exploitatiesubsidies, vanwege de potentiële staatssteun die aan overheidsbemoeienis is verbonden.”*

**In welk licht plaatst de heer Tindemans deze door hem neergeschreven uitspraken van destijds ten opzichte van de plannen van de provincie Limburg nu, die een 180 graden draai betekenen ten opzichte van de eerder door hemzelf gemaakte “terechte keuze”? Wat maakt dat in de huidige situaties de risico's die de provincie Limburg en enkele Zuid-Limburgse gemeentes nemen wel gebillijkt kunnen worden?**

#### ANTWOORD DHR TINDEMANS

Het voorstel van GS maakt onderscheid tussen investeringen in de infrastructuur, en een bijdrage aan de exploitatie. Dit is in lijn met de eerdere voorstellen van Roland Berger. Ook nu is het de bedoeling als overheden eigenaar te blijven van, en noodzakelijk onderhoud te plegen aan de infrastructuur. GS willen de komende jaren op zoek naar een commerciële partij, die tegen een fee de infrastructuur (of delen daarvan) wil exploiteren.

MAA ziet geen onderscheid tussen bovenbeschreven lijn, en het gestelde in het artikel van Tindemans.

### **Redenen voor gebruik MAA door medewerkers voor zakelijke doeleinden (vraag 6c)**

- Als voordelige vlucht op juiste tijdstip beschikbaar is.
- Lekker dichtbij.
- Wanneer er een geschikte verbinding van MAA is dan heeft die uiteraard de voorkeur.
- Makkelijk en dichtbij.
- Zakelijk.
- Dicht bij.
- Gemak versus kosten.
- Omdat dit tijd besparend is, vliegveld ligt op 30 min van hoofdkantoor.
- Zijn de burelen. Lekker dichtbij. Snelle afhandeling.
- Dichtbij & makkelijk.
- Is dichtbij.
- Wegens de locatie heeft deze Airport de voorkeur.
- Slechts zelden omdat het aantal verbindingen minimaal is. Voor Chemelot Campus is het van groot belang dat MAA meerdere verbindingen krijgt, met name naar knooppunten. Voor onze klanten op Chemelot Campus is verbindingen vanuit de regio naar internationale luchthavens van groot belang. Voor de belangrijke partij SABIC oa naar Saudi Arabie. Hiervoor is een vluchtverbinding vanaf MAA naar Frankfurt erg belangrijk.
- Werkzaamheden en vrije tijd.
- Messe ausstellung Hannover ed.
- Als er gekozen wordt voor MAA dan omdat dit logistiek het gemakkelijkste is. Meestal wordt vanaf Dusseldorf gevlogen (groter aanbod, prijstechnisch vaak goedkoper).
- Makkelijk en op korte afstand bereikbaar. Voldoende en relatief goedkope parkeermogelijkheden.
- Naar beurzen binnen Europa.
- Dichtbij.
- Korte aanreistijd, goede parkeergelegenheid dicht bij vertrekhal.
- Afhankelijk van de bestemming.
- Wegens reistijd verkorting.
- Korte reistijd naar luchthaven.
- Bezoek collega's.
- Reisafstand naar luchthaven.
- Dichtbij, makkelijk parkeren.
- Is sterk afhankelijk van prijs, tijd en bestemming.
- Dichtbij.
- Dichtbij.
- Vlogen van MAA naar Londen, helaas bestaat deze lijn nu niet meer. MAA was dichtste bij, minste reistijd en vluchttijden waren super, voor 9 u 's ochtends in Londen en 's avonds weer terug.
- Meest nabije vliegveld.
- Gemakkelijk parkeren, korte instaprocedures, goede bereikbaarheid.

### **Reden voor gebruik MAA voor/door zakelijke relaties/gasten (vraag 7c)**

- Privé vliegtuig / Corporate vliegtuig en dicht bij ons hoofdkantoor in Landgraaf.
- Wanneer er een geschikte verbinding is.
- Op dat moment snelste verbinding / moeten in Maastricht zijn?
- Company Jet.
- Dichtbij.

- Als het mogelijk is om tijd te winnen.
- Gemak versus kosten.
- Lekker dichtbij.
- Dichtbij.
- Dicht bij zuid-limburg.
- Korte transfertijd van luchthaven en evt directe verbinding.
- Eigen vliegtuig.
- Reisafstand naar kantoor.
- Korte afstand tot eindbestemming.
- Meest nabije vliegveld.

#### **Redenen voor gebruik MAA bij aanleveren goederen/onderdelen voor ons bedrijf (vraag 8c)**

- Door expediteur georganiseerd.
- Dat is afhankelijk van de route van de carrier. Wij bepalen dat niet zelf.
- Krijgen franco geleverd; keus luchthaven is aan leverancier.

#### **Redenen voor gebruik MAA voor vervoer door bedrijf gemaakte producten (vraag 9c)**

- Vrachtlindienst naar UK.
- Vervoer van klanten en piloten.
- Leveren EXW; afnemer bepaald vliegveld.

#### **Opmerkingen over het sluiten of open houden van de luchthaven MAA (vraag 16)**

- Het vliegveld heeft bewezen niet haalbaar te zijn. Wat kan er veranderen (intern of extern), waardoor het wel haalbaar zou zijn?
- Nee.
- Het aantrekken van passagiersvluchten zou zeer welkom zijn.
- Bij aanbod van meer Europeesche vluchten zou de luchthaven door ons meer gebruikt worden!
- Dusseldorf is een beter alternatief.
- Ik zou het een ramp voor de regio vinden als de luchthaven verdwijnt. Net zoals ik het tegenhouden van de oost/west eigenlijk al een ramp vond (TNT is toen naar Luik gegaan - 4000 banen). We mogen dit niet verliezen. Wel moet er aandacht besteed worden aan de bestemmingen. Er moeten meer zakelijke bestemmingen toegevoegd worden.
- Hoe staat Aken tegenover het MAA. Zij zullen ook belang hebben bij internationale bereikbaarheid. Of leunen zij volledig op Keulen, Dusseldorf en Luik. Nieuwe naam? Charlemagne Airport?
- Nee.
- Heeft een flinke upgrade nodig. Als ik Eindhoven vergelijk met Maastricht dan is dat een wereld van verschil. Het MAA heeft totaal geen uitstraling.
- Deel vd vragen is pas goed te beantwoorden als duidelijk is welke verbindingen er in de toekomst zullen zijn tussen MAA en andere steden in Europa.
- Zet zo snel mogelijk weer een hotel neer.
- Het hebben van goede (betaalbare) parkeerfaciliteiten cq blijven houden. Snelle afhandeling bij het inchecken.
- Veel succes en hopelijk nog toekomst!
- Ik hoop van harte dat MMA blijft!!
- Indien het openblijft moet de kwaliteit/voorzieningen sterk verbeteren.
- Succes!
- Nee.
- Moet blijven.
- Geen bestaansrecht. Te weinig mogelijkheden, gevaarlijke ligging. Geen oost-west baan. Geen faciliteiten, hotels, restaurant van niveau.

- Er zijn voldoende alternatieven in de omgeving.
- Bestaansrecht heeft te maken met match tussen vraag en aanbod.
- Eventuele toename in het gebruik door ons bedrijf in de toekomst is afhankelijk van de uitbreiding van het aantal bestemmingen. - Bij Brainport 2020 denk ik met name aan de regio Eindhoven. Belang MAA lijkt me in deze gering.
- Laten bestaan! Voor zowel zakelijke als niet zakelijke doeleinde. Het is een kern punt in zuid limburg.
- Lijndiensten naar grotere Europese steden heeft een toegevoegde waarde. De huidige vakantievluchten hebben voor ons bedrijf geen toegevoegde waarde en wijken wij (eenvoudig) uit naar met name Dusseldorf en Brussel.
- Moet op eigen benen kunnen staan en niet met PUBLIEK geld in de lucht worden gehouden.
- Er liggen te veel andere vliegvelden in de omgeving om echt interessant te zijn.
- Het belang van MAA wordt n.m.m. door (provincie)bestuurders sterk overschat. Met luchthavens in Luik, Keulen/Bonn, Düsseldorf en Eindhoven in de nabijheid bestaat er n.m.m. nauwelijks behoefte aan, en daarmee weinig levensvatbaarheid voor, een eigen luchthaven in Zuid-Limburg.
- Met Eindhoven, Brussel en Dusseldorf (minder dan 1 uur rijd, goede verbinding en parkeerplaatsen) is het onzin om nog een vliegveld te openen in het zelfde verzorgingsgebied. Er lijkt mij geen rationele overweging aanwezig om extra investeringen, geld of uitbouw in MAA te rechtvaardigen.
- Onze klanten bevinden zich in voornamelijk in Duitsland en kunnen dus prima per auto bezocht worden.
- Mijn suggestie zou zijn dat MAA zich goed kan onderscheiden en profileren door extreem korte inchecktijden te hanteren. Operationeel zou dit goed mogelijk moeten zijn bij MAA. In combinatie met goede (goedkope) parkeergelegenheid zou er een goed bestaansrecht kunnen zijn voor MAA.
- Gewoon als nutsvoorziening open houden en verder in investeren.
- Neem (bij het overwegen van sluiting) de kans om werkgelegenheid uit te ruilen met Bierset. Maar draal daar niet te lang mee, nu kan het nog. Investeer gereserveerde MAA-gelden in de verbinding met Airport Liege.
- Zonder goede lijnverbindingen naar belangrijke hubs totaal onaantrekkelijk voor normaal zakelijk gebruik. Je kan nu in principe bijna nergens naartoe.
- Vooral openhouden! Succes!
- Het vraagt om lef besluiten te nemen die niet direct op feiten onderbouwt kunnen worden maar wel op visie en lange termijn doelstellingen. Ik wens dat we MAA kunnen behouden voor de regio en tot een succes kunnen maken.
- Het grote belang van de aanwezigheid van MAA voor de aantrekkelijkheid van Maastricht en regio als zakelijke bestemming voor congressen en zakelijke bijeenkomsten kan niet voldoende onderstreept worden.
- Succes.
- Weinig tot geen binding mi met regulier bedrijfsleven.
- De vragenlijst komt onzinnig over. MAA te weinig bestemmingen heeft. In die zin maakt het voortbestaan dus ook niet uit. Dat betekent niet dat het iets uit zou KUNNEN maken.
- Onvoldoende gewaardeerde "Schat" !!!!
- Heeft te weinig bestemmingen.
- Behoud is uitermate belangrijk voor Limburg.
- De concurrentie aangaan met omliggende airports, door vluchten en bestemmingen uit te breiden.
- MOET BLIJVEN!!!!!!
- Ik ben bijzonder sceptisch mbt de ontwikkeling van MAA, door het ontbreken van goede regionale verbindingen naar internationale hubs van Skyteam, One World of Star Alliance. (FRA, MUC, AMS, CDG, LHR) is MAA niet aantrekkelijk als luchthaven. Persoonlijk ervaar ik de afstand naar Brussel, Duesseldorf of Keulen niet als storend zeker gezien het feit dat er vanaf deze luchthavens een



groot aantal bestemmingen zijn te bereiken. Met Ryanair gaat MAA naar mijn de zakelijke reiziger niet over de streep trekken.

- Sluiting is gemis voor regio / provincie.
- Wij hebben meerdere bezoekers per week uit intercompany vestigingen uit geheel Europa, voornamelijk Italië, regio Ancona. Dagelijkse lijndiensten met laagdrempelige maatschappij zoals Ryanair naar Europese bestemmingen (Italië) zou nut van vliegveld sterk verbeteren. Nu zijn veel vluchten 1/2/3x per week waardoor meestal voor Charleroi /Weeze gekozen wordt.
- Het zou een belachelijk besluit zijn als dit vliegveld wordt gesloten.
- Niet alleen bedrijfsmatig, maar ook privé belangrijk. Er wordt door ondergetekende regelmatig gebruik gemaakt van MAA (afgelopen maand twee keer) voor vluchten naar Europese steden.
- Chartervluchten regulier zijn mijns inziens een pré.
- MAA is voor ons enkel interessant indien er een regelmatige verbinding is met Amsterdam!
- Maastricht Aachen Airport is een perfecte vertrekplek voor heerlijke vakanties!
- Het is van groot belang dat MAA blijft functioneren!!
- Ik ben van mening dat als een bedrijf niet zelfstandig kan werken, de conclusies moeten worden getrokken dat het bedrijf blijkbaar niet rendabel is. Het lijkt mij absoluut fout dat weer overheidsgeld in een ten dode opgeschreven bedrijf wordt gepompt. Het geld dat de Provincie mogelijk in MAA wil investeren kan beter gebruikt worden om het vestigingsklimaat van die bedrijven die wel goed functioneren te stimuleren. Bestuurders moeten toch wel zo slim zijn en wijs zijn dat als particulieren zakenmensen geen heil zien in een rendabel te maken MAA dat dit de overheid zeer zeker niet zal lukken!
- Het belang van de luchthaven wordt schromelijk overschat. Er zijn voor MAA voldoende bruikbare alternatieven. MAA als imagebuilder is te kostbaar. Er zijn al heel veel miljoenen overheidsgeld door MAA verslonden. Het is onzinnig dat het belang van de privejets voor de Tefaf in de besluitvorming een rol speelt! MAA mag alleen gehandhaafd blijven als het echt in private handen komt zonder enige overheidsbemoeienis van vroegere overheidsdienaars (Jan Tindemans).
- Essentieel zijn vele vluchtmogelijkheden voor personen vervoer.
- De leiding heeft de kansen en ontwikkelingen nooit kunnen binnenhalen en managen.
- De stand van de gebouwen, vertrekhal ed is absoluut niet representatief. Het lijkt wel Boekarest en wil de Roemenen niet beledigen.
- Essentieel dat de luchthaven blijft en zich ontwikkelt.
- De toeristische sector bevindt zich t.a.v. de luchthaven in een spagaat: In het heuvelland wordt daadwerkelijk hinder ervaren van de luchthaven. De heuvelland gemeenten hebben dit ook kenbaar gemaakt. Ondernemers klagen hier eveneens over en geven aan dat gasten wakker worden van vliegtuigen die al om 07.00 laag overvliegen. Ook geven gasten aan dat ze soms het gevoel hebben om "onder schiphol" te wonen wanneer ze wandelingen maken. Dit omdat vliegtuigen laag overkomen als ze opstijgen of landen. Daar het zwaartepunt van de overnachtingen (ruim 3,5 miljoen) daadwerkelijk in het natuurlijk gebied (heuvelland) overnacht en ook daadwerkelijk voor de stilte en de rust komt, is dit dus een reële klacht en zorg. 90% van die overnachters kom uit NL en komt voor de rust en de stilte. Daar er in het heuvelland bijna sprake is van een toeristische mono-economie (omdat de landbouw niet meer veel werkgelegenheid biedt) is hier dus sprake van een serieuze bedreiging van de toeristische sector in he
- Directe verbindingen met grotere luchthavens met kleiner jets is cruciaal om aantrekkingskracht te krijgen en te behouden: 1. Amsterdam 2. London Heathrow 3. Parijs de Gaulle 4. Frankfurt 5. Zo mogelijk Brussel zaventem Düsseldorf en Köln.
- Stimuleer vrachtverkeer Maak er een gedegen distributiehuis van. Maak goede deals met vluchtvaartmaatschappijen ivm personenvervoer Werk samen met bv Eindhoven en Dusseldorf. Kies een duidelijke propositie: MAA Verbindt Europa, etc...
- Heel prettig, gebruiksvriendelijk vliegveld voor zowel zakelijk als prive gebruik.
- Je moet een visie hebben om het te zien.

- Het zou handig zijn als deze lijnvluchten naar de omliggende vliegvelden zou hebben. In ons geval naar bijv. MAN, STR, MAD, BCN.
- Ik heb hier een uitgesproken mening over, die ik graag met jullie wil delen, indien hier behoefte aan is. De heer Kasper is hiervan op de hoogte.

## Aanvullende tabellen MAA

Prof dr Hans Kasper  
Dr. Lolke Schakel  
Drs. Jelena Radovanovic

8 april 2014

-----

## Gebruik MAA door bedrijven, vraag 6

### Bij 61% bedrijven door medewerkers voor zakelijke doeleinden

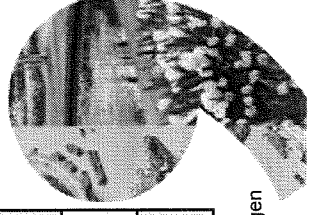
Luchthavens	% bedrijven van 61%	Redenen voor MAA gebruik vooral
Düsseldorf	83%	
Amsterdam Schiphol	56%	
Eindhoven	42%	
Brussel Zaventem	28%	
Weeze Niederrhein	23%	
Keulen	19%	
Maastricht Aachen	17%	Dichtbij, makkelijk, tijdsparing
Brussel Zuid Charleroi	13%	
Frankfurt	9%	
Luik Bierset	2%	

## Gebruik MAA door bedrijven, vraag 6

### Bij 61% bedrijven door medewerkers voor zakelijke doeleinden

	% bedrijven van 61%
<b>Wijze van vervoer MAA</b>	
Lijndienst of charter	100%
Eigen of gehuurde privé jet	5%
anders	1%
<b>Frequentie gebruik MAA</b>	
1-5 x per week	2%
1-5 x per maand	1%
1-5 x per half jaar	24%
1-5 x per jaar	72%

basis voor beslissingen



## Gebruik MAA door bedrijven, vraag 7

### Bij 47% bedrijven komen zakelijke relaties/gasten per vliegtuig

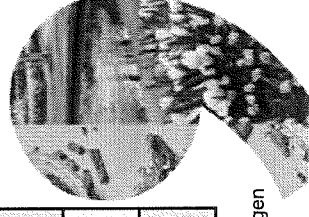
Luchthavens waar men landt	% bedrijven van 47%	Redenen voor MAA gebruik vooral
Düsseldorf	81%	
Amsterdam Schiphol	64%	
Brussel Zaventem	32%	
Eindhoven	26%	
Frankfurt	13%	
Brussel Zuid Charleroi	10%	
Keulen	9%	
Maastricht Aachen	8%	Dichtbij, eigen vliegtuig, tijdsbesparing
Weeze Niederrhein	6%	
Luik Bierset	1%	

## Gebruik MAA door bedrijven, vraag 7

### Bij 47% bedrijven komen relaties/gasten met vliegtuig

	% bedrijven van 47%
<b>Wijze van vervoer MAA</b>	
Lijndienst of charter	76%
Eigen of gehuurde privé jet	24%
anders	0%
<b>Frequentie gebruik MAA</b>	
1-5 x per week	0%
1-5 x per maand	0%
1-5 x per half jaar	41%
1-5 x per jaar	59%

basis voor beslissingen





## Gebruik MAA door bedrijven, vraag 8

### Bij 10% bedrijven komen goederen/onderdelen per vliegtuig

Luchthavens waar goederen aankomen	% bedrijven van 10%	Redenen voor MAA gebruik vooral
Amsterdam Schiphol	78%	
Düsseldorf	24%	
Frankfurt	11%	
Brussel Zaventem	10%	
Maastricht Aachen	8%	Door leverancier, expediteur bepaald, afhankelijk van carrier
Luik Bierset	8%	
Eindhoven	6%	
Keulen	3%	
Brussel Zuid Charleroi	2%	
Weeze Niederrhein	0%	

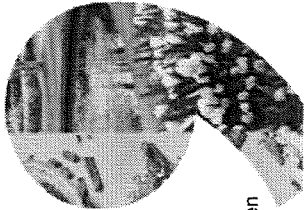


Gebruik MAA door bedrijven, vraag 8

Bij 10% bedrijven komen goederen/onderdelen per vliegtuig

	% bedrijven van 10%
Wijze van vervoer MAA	
Lijndienst of charter	75%
Eigen of gehuurde privé jet	0%
anders	25%
Frequentie gebruik MAA	
1-5 x per week	25%
1-5 x per maand	0%
1-5 x per half jaar	26%
1-5 x per jaar	49%

basis voor beslissingen



## Gebruik MAA door bedrijven, vraag 9

### Bij 11% bedrijven worden gemaakte producten vervoerd per vliegtuig

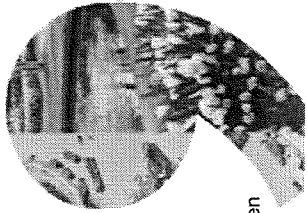
Goederen worden vervoerd vanaf	% bedrijven van 11%	Redenen voor MAA gebruik vooral
Amsterdam Schiphol	67%	
Düsseldorf	48%	
Eindhoven	18%	
Brussel Zaventem	17%	
Keulen	8%	
Maastricht Aachen	7%	Vrachtlindienst naar UK; afnemer bepaalt vliegveld; vervoer klanten en piloten
Brussel Zuid Charleroi	7%	
Luik Bierset	6%	
Frankfurt	6%	
Weeze Niederrhein	3%	

# Gebruik MAA door bedrijven, vraag 9

## Bij 11% bedrijven worden gemaakte producten vervoerd per vliegtuig

	% bedrijven van 11%
<b>Wijze van vervoer MAA</b>	
Lijndienst of charter	73%
Eigen of gehuurde privé jet	0%
anders	27%
<b>Frequentie gebruik MAA</b>	
1-5 x per week	73%
1-5 x per maand	0%
1-5 x per half jaar	27%
1-5 x per jaar	0%

basis voor beslissingen

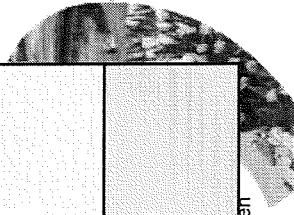


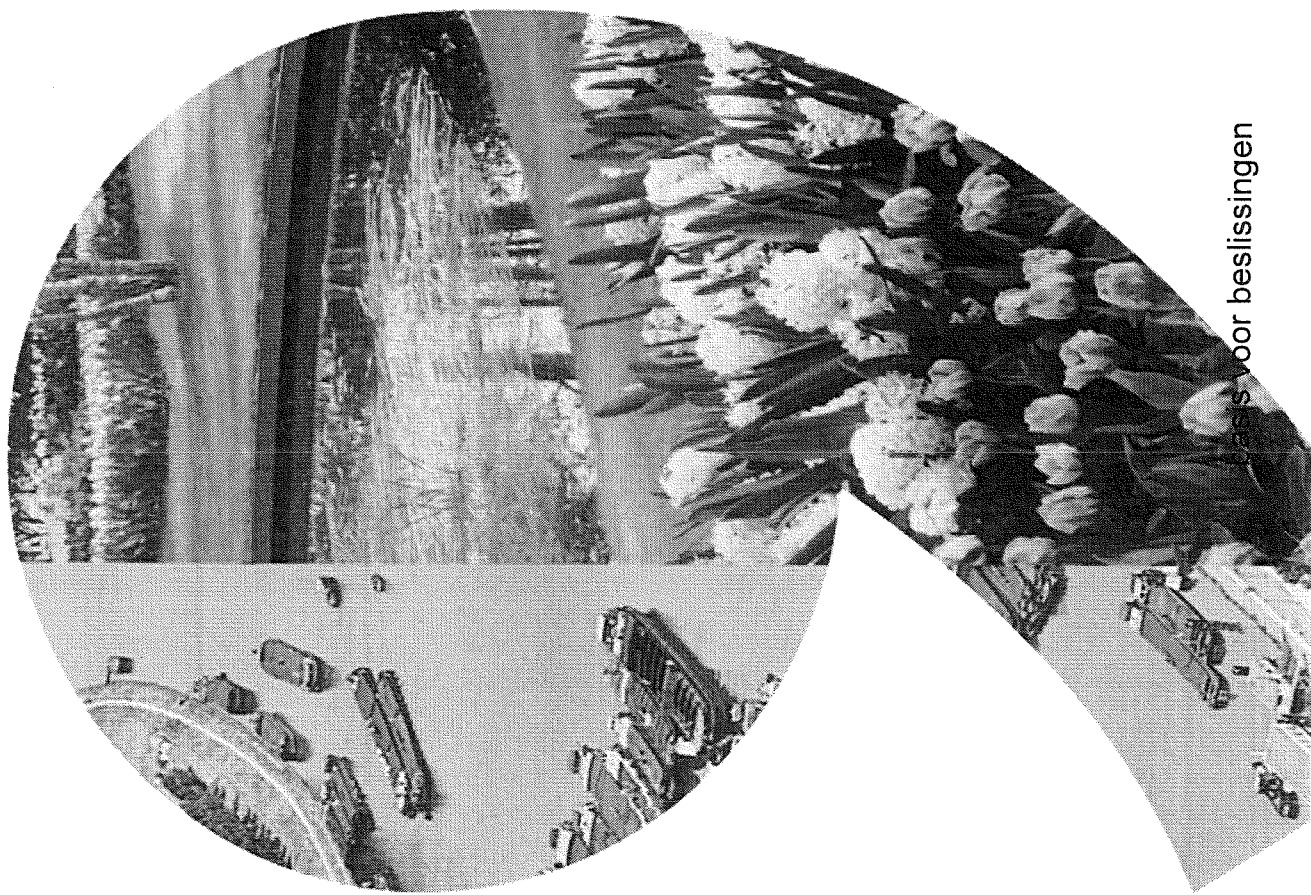
Aanwezigheid luchtvaartmaatschappij met regelmatige verbindingen naar belangrijke grote vliegvelden in West Europa (vraag 13)

**Aanwezigheid van een dergelijke luchtvaartmaatschappij**

Is belangrijk voor			
	Ons bedrijf (vraag 13a)	Woon-, werk-, leef-, vestigingsklimaat in Zuid Limburg	Woon-, werk-, leef-, vestigingsklimaat in de euregio Maas Rijn
Zuid Limburg	48%	75%	67%
Midden Limburg	46%	70%	67%
Noord Limburg	49%	66%	71%
Limburg	48%	72%	67%

basis voor beslissingen





basis voor beslissingen



Beantwoording vragen SP (Statencommissie EBD inzake MAA d.d. 4 april 2014) door  
Deloitte, MAA en ETIL (8 april 2014)

**Vragen m.b.t. Statenvoorstel**

1. Graag een nadere specificatie van de NEDAB kosten.
2. Graag een nadere specificatie van de investeringskosten.
3. Welke kostenreductie wordt er gerealiseerd, uitgesplitst naar NEDAB- en investeringskosten wanneer alleen vracht, MRO en general aviation behouden worden ?
4. Waarom is voor de periode juli 2013 – juni 2014 een subsidie van 4,5 miljoen Euro in de NEDAB kosten noodzakelijk, terwijl in de jaren daarna volstaan kan worden met 3 miljoen Euro per jaar ?

ANTWOORDEN DOOR DELOITTE:

**Ad. 1:** de NEDAB kosten bedragen in de 0 –variant (2A) waarvoor in de PS nota krediet wordt gevraagd jaarlijks circa € 2,3 miljoen. Dit betreft

- Security € 1.325.000
- Brandweer € 865.000
- Luchtverkeersleiding € 116.000

Hierbij is geen rekening gehouden met toerekenbare indirecte kosten.

In de variant van het ondernemingsplan (1A) zijn de jaarlijkse kosten hoger en wel circa € 2,5 miljoen. Met name de kosten van security nemen dan toe als gevolg van een hoger volume van bedrijfsactiviteiten. Bij het subsidiebedrag is ook rekening gehouden met NEDAB kosten uit voorgaande perioden die ook nog kunnen worden gesubsidieerd, waardoor in totaal € 30 miljoen wordt gesubsidieerd.

**Ad. 2:** onderstaand is een specificatie opgenomen (bedragen \* € 1.000) van de investeringskosten die zijn opgenomen in de 0 variant (2A), waarvoor in de PS nota krediet wordt gevraagd. Het totaal bedraagt € 15.535.000. In de variant ondernemingsplan (1A) stijgen de kosten met € 1 miljoen voor de ingebruikname van de nieuwe cargoloods. Echter, zoals uiteengezet zal dit pas plaatsvinden op basis van een voor te leggen business case doorrekening.

Investeringskosten	2014/	2015/	2016/	2017/	2018/	2019/	2020/	2021/
Security	560							
Brandweer / Resa	555	550	100					
Crashtenders	850			850				
Equipment	821	580	370	1190				
Airside gebouwen	87	275	89	21				
Non airside geb	47	50	50	665				
Verhardingen	868	868	434					
Bestaande loods en update pass. term.	900	100	1500					
Verhardingen			486			774		1894
Totaal	4688	2423	3029	2726		774		1894

Overigens bestaat er een wisselwerking tussen NEDAB kosten en investeringskosten. Bepaalde investeringen, zoals bovenstaand opgenomen (Brandweer, Crashtenders)



kwalificeren als NEDAB investeringen en kunnen dus – staatssteun technisch - worden verantwoord als NEDAB bijdragen.

**Ad. 3:** alleen in de variant van het ondernemingsplan (1B) kan bij de terugval optie gesproken worden van een kostenreductie. Dit aangezien de negatieve kasstromen (ca. € 20.302.000) dalen. In deze variant (1B) dalen de NEDAB kosten tot circa € 1,7 miljoen per jaar. Juist omdat MAA groei vertoont in deze variant wordt deze besparing ook gerealiseerd. In de basisvariant (2B) wordt “onder aan de streep” geen besparing gerealiseerd. Ook in deze variant dalen weliswaar de NEDAB kosten maar blijven de tekorten op ongeveer hetzelfde niveau (de negatieve kasstroom blijft onveranderd hoog). Er zal daarom meer geput moeten worden uit NEDAB kosten van voorgaande jaren, die nog niet zijn gesubsidieerd door de Provincie.

De investeringen zijn in deze variant circa € 2,2 miljoen lager. Dit hangt samen met het niet doorvoeren van een update van de passagiersterminal alsmede het niet vervangen van bepaald – passagiers specifiek – materieel.

Tegenover deze besparing staat echter een lagere opbrengst als gevolg van het achterwege blijven van het subsidie door de regio.

**Ad. 4:** op pagina 13 van het statenvoorstel 2013/33122 “Duurzame toekomst voor MAA” wordt onder onderdeel 1 aangegeven dat het met terugwerkende kracht verstrekken van een bijdrage de mogelijkheid biedt om de continuïteit te borgen. Dit is dan ook gebeurd. De bijdrage van € 4,5 miljoen heeft overigens betrekking op de gemaakte kosten door MAA over een periode van 15 maanden (1 april 2013 – 1 juli 2014). Uitgezonderd investeringen resteert voor 15 maanden € 3,5 miljoen en dus voor 12 maanden rond de € 3 miljoen.

#### **Vragen m.b.t. bevindingen Van der Meer en Jansen**

1d. Resultaat: Graag nadere uitleg over “EBITDA van –2,6 mio werd gecompenseerd door verkoop tafelzilver en Real Estate.

2a. Waarop is gebaseerd “Inkomen per pax op korte termijn laag, langere termijn stijgend” ?

#### ANTWOORD MAA:

**Ad. 1d:** EBITDA van € -2,6 mio werd gecompenseerd door verkoop van niet noodzakelijk vastgoed.

**Ad. 2a:** Van der Meer en Jansen zullen bedoeld hebben dat door groei in aantal passagiers ook concessies zullen stijgen, zowel meer concessies (bijv. meer shops) maar ook hogere af te dragen percentages.

## Vragen m.b.t. Etil rapport

### 1. Belangrijkste bevindingen

In hoeverre zijn negatieve gevolgen van de sluiting van MAA ingrijpend dan wel cruciaal voor het voortbestaan van Limburgse bedrijven en werkgelegenheid in Limburg als rekening gehouden wordt met alternatieven, die bedrijven ongetwijfeld zullen zoeken, bij sluiting ?

#### ANTWOORD ETIL

Etil heeft de informatie geleverd. Dit geeft aan hoe de bedrijven over open houden en sluiting van MAA denken.

### 2. Gesprekken en enquête

Hoeveel bedrijven kunnen niet zonder vliegveld functioneren en hoeveel banen zijn hierbij in het geding, rekening houdend met de eventuele alternatieven die er zijn voor MAA bij sluiting ?

#### ANTWOORD ETIL

Deze vraag kunnen wij niet beantwoorden, omdat deze niet gesteld is in het onderzoek.

### 3. Kengetallen MAA

- Graag nadere uitleg over handelsverkeer en overig passagiersverkeer.

#### ANTWOORD ETIL

Handelsverkeer betreft de toeristen en zakelijke passagiers die met charters, lijnvluchten, Corendon, Transavia of Ryan Air vliegen. Het overige passagiersverkeer betreft de zakelijke passagiers en andere passagiers die met eigen of gehuurde privé jets vliegen.

- Herkomstland/-regio uitgaande passagiers MAA

#### ANTWOORD ETIL

Deze gegevens staan op een van de slides in de Etil rapportage van 28/2/2014.

- 2/3 van de passagiers op MAA kiest niet voor een vliegveld dat het dichtst bij zijn/haar herkomst gelegen is. Wat is dan, in dit kader, het belang van het behoud van een vliegveld voor een regio ?

#### ANTWOORD ETIL

De inkomsten die gegenereerd worden en het werk/de arbeidsplaatsen die hiermee verband houden.

- Graag ook dergelijke cijfers voor bestemming.

#### ANTWOORD ETIL

Dergelijke cijfers zijn niet bekend bij Etil en kunnen wij nu niet geven.



#### 4. Opzet

- Waar kan ik de vragenlijst vinden ?

#### ANTWOORD ETIL

De vragenlijst is bijgevoegd.

- Is er ook gewogen naar bedrijfstak ?

#### ANTWOORD ETIL

Er is gewogen naar personeelsomvang (=grootte van de bedrijven) en de vestigingsplaats van de bedrijven (+COROP gebieden). Er is niet gewogen naar bedrijfstak.

- Vormen van gebruik

#### ANTWOORD ETIL

Het is ons niet duidelijk wat hiermee bedoeld wordt. In onze rapportage en presentatie is aangegeven dat

- 10% van de bedrijven MAA gebruikt voor het zakelijk vliegen van hun medewerkers
- 8% van de bedrijven MAA gebruikt ivm aankomst van relaties/gasten
- 1% van de bedrijven MAA gebruikt ivm de aanvoer van producten en grondstoffen
- 1% van de bedrijven MAA gebruikt voor het vervoeren van de gemaakte producten

## Vragenlijst economisch en maatschappelijk belang MAA

In Provinciale Staten (het Limburgs Parlement) wordt begin volgend jaar een beslissing genomen over de toekomst van Maastricht Aachen Airport (MAA). Dat is afgesproken bij de beslissingen in juni 2013 in Provinciale Staten om MAA een "subsidie te verstrekken van maximaal € 4,5 mln in de kosten voor Niet Economische Diensten van Algemeen Belang van de luchthaven" (zoals douane, brandweer, etc.).

Ter voorbereiding van dit besluit in 2014 heeft de provincie Limburg Etil gevraagd een studie te doen naar het economisch en maatschappelijk belang van MAA voor de regio Zuid-Limburg. Etil zal in kaart brengen wat deze belangen zijn in twee scenario's, namelijk bij

1. het open houden van de luchthaven: wat (be)houden we?
2. bij het sluiten van de luchthaven: wat verliezen we?

Een onderdeel van deze studie betreft een onderzoek naar het belang van MAA voor het Limburgse bedrijfsleven: voor uw bedrijf en voor het vestigingsklimaat van de regio. Daar hebben wij een vragenlijst voor ontwikkeld die u digitaal kunt invullen via de onderstaande link:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

We hebben de vragenlijst zo kort mogelijk gehouden. Het vraagt waarschijnlijk maximaal 5-7 minuten van uw tijd om deze in te vullen. Alle antwoorden worden anoniem verwerkt en gerapporteerd.

*Wilt u de vragenlijst retourneren voor .... Oktober 2013?*

Met vriendelijke groet,

prof. dr. Hans Kasper

wetenschappelijk directeur

E,til

Wilhelminasingel 68c, 6221 BK Maastricht

Postbus 1016, 6201 BA Maastricht

T 043-3506280

F 043-3506281

E h.kasper@etil.nl

1.De naam van ons bedrijf is:

2.De vragenlijst is ingevuld door:

3.Ons bedrijf is werkzaam in:

☐ Landbouw

☐ Industrie

☐ Bouwnijverheid

☐ Groothandel

☐ Detailhandel

☐ Vervoer en opslag

☐ Horeca

☐ Informatie en communicatie

☐ Financiële instellingen

☐ Zakelijke dienstverlening

☐ Overheid

☐ Onderwijs

☐ Gezondheids- en welzijnszorg

☐ Cultuur, sport en recreatie

☐ Overige dienstverlening

4.De vestigingsplaats van ons bedrijf is:

☐ Beek

☐ Beesel

☐ Bergen (l)

☐ Brunssum

O Echt-Susteren  
O Eijsden-Margraten  
O Genneep  
O Gulpen-Wittem  
O Heerlen  
O Horst aan de Maas  
O Kerkrade  
O Landgraaf  
O Leudal  
O Maasgouw  
O Maastricht  
O Meerssen  
O Mook en Middelaar  
O Nederweert  
O Nuth  
O Onderbanken  
O Peel en Maas  
O Roerdalen  
O Roermond  
O Schinnen  
O Simpelveld  
O Sittard-Geleen  
O Stein  
O Vaals  
O Valkenburg aan de Geul  
O Venlo  
O Venray  
O Voerendaal  
O Weert

5. Bij ons bedrijf werken op dit moment (inclusief part timers en uitzendkrachten):

☐ 1 persoon

☐ 2 - 4 personen

☐ 5 - 9 personen

☐ 10 - 19 personen

☐ 20 - 49 personen

☐ 50 - 99 personen

☐ 100 - 199 personen

☐ 200 - 499 personen

☐ 500 - 999 personen

☐ 1.000 en meer personen

6A. Moeten u of uw medewerkers wel eens vliegen in verband met zakelijke doeleinden?

☐ ja

☐ nee, nu naar vraag 7

6B. Zo ja, van welke luchthaven(s) vertrekt u/vertrekken uw medewerkers meestal momenteel als “eerste opstapplaats”? (meerdere antwoorden mogelijk)

☐ Amsterdam Schiphol

☐ Brussel

☐ Frankfurt

☐ Parijs

☐ Londen

☐ Düsseldorf

☐ Maastricht Aachen Airport, nu naar 6C

☐ Keulen

☐ Eindhoven

☐ Weeze/Niederrhein

☐ Luik

☐ Charleroi

☐ O nog andere luchthaven(s), namelijk .....

6C. Indien Maastricht genoemd wordt, waarom vliegen u of uw medewerkers vanaf MAA ?

.....

6D. Indien Maastricht genoemd, hoe gaan u of uw medewerkers dan meestal op zakenreis? (meerdere antwoorden mogelijk)

☐ O met lijndienst of charter

☐ O met eigen of gehuurd privé jet

☐ O nog anders, namelijk .....

6E. In welke mate maken u of uw medewerkers gebruik van MAA voor zakenreizen?

☐ O 1-5 x per week

☐ O 1-5 x per maand

O 1-5 x per half jaar

O 1-5 x per jaar

7A. Komen er wel eens zakelijke relaties of klanten/gasten naar uw bedrijf toe per vliegtuig?

☐ ja

☐ nee, nu naar vraag 8

7B. Zo ja, van welke luchthaven(s) maken uw zakelijke relaties/klanten/gasten meestal gebruik als eindbestemming om “te landen”? (meerdere antwoorden mogelijk)

☐ Amsterdam Schiphol

☐ Brussel

☐ Frankfurt

☐ Parijs

☐ Londen

☐ Düsseldorf

☐ Maastricht Aachen Airport, nu naar 7C

☐ Keulen

☐ Eindhoven

☐ Weeze/Niederrhein

☐ Luik

☐ Charleroi

☐ nog andere luchthaven(s), namelijk .....

7C. Indien Maastricht genoemd wordt, waarom landen uw zakelijke relaties/klanten/gasten dan op MAA?

.....

7D. Indien Maastricht genoemd, hoe komen deze zakelijke relaties/klanten/gasten dan meestal naar MAA? (meerdere antwoorden mogelijk)

☐ met lijndienst of charter

☐ met eigen of gehuurd privé jet

☐ nog anders, namelijk .....

7E. Is uw bedrijf een hotel of resort?

☐ ja, nu naar 7G



O nee, nu naar 7F

7F. Voor bedrijven die geen hotel zijn: In welke mate maken uw zakelijke relaties gebruik van MAA om naar uw bedrijf toe te komen?

O 1-5 x per week

O 1-5 x per maand

O 1-5 x per half jaar

O 1-5 x per jaar

7G. Voor bedrijven die wel een hotel zijn: hoeveel gasten heeft u gemiddeld per jaar die per vliegtuig via MAA naar u toe komen?

O 1-10

O 11-25

O 26-50

O 51-100

O 101-250

O 251-500

O 501 en meer

8A. Maakt uw bedrijf gebruik van luchthavens voor het aanvoeren van grondstoffen, onderdelen of andere producten voor uw bedrijfsprocessen? Of, voor de aanvoer van producten die u weer verkoopt?

☐ ja

☐ nee, nu naar vraag 9

8B. Zo ja, van welke luchthaven(s) maakt uw bedrijf momenteel meestal gebruik als “eindbestemming” waar die producten “landen”? (meerdere antwoorden mogelijk)

☐ Amsterdam Schiphol

☐ Brussel

☐ Frankfurt

☐ Parijs

☐ Londen

☐ Düsseldorf

☐ Maastricht Aachen Airport, nu naar 8C

☐ Keulen

☐ Eindhoven

☐ Weeze/Niederrhein

☐ Luik

☐ Charleroi

☐ O nog andere luchthaven(s), namelijk .....

8C. Indien Maastricht genoemd wordt, waarom maakt uw bedrijf gebruik van MAA voor het aanvoeren van de producten die uw bedrijf nodig heeft? .....

8D. Indien Maastricht genoemd, hoe komen deze producten dan meestal naar MAA? (meerdere antwoorden mogelijk)

☐ O met lijndienst of charter

☐ O met eigen of gehuurd privé jet

☐ O nog anders, namelijk .....

8E. In welke mate maakt uw bedrijf gebruik van MAA voor het aanvoeren van de producten die uw bedrijf nodig heeft?

☐ O 1-5 x per week

O 1-5 x per maand

O 1-5 x per half jaar

O 1-5 x per jaar

9A. Maakt uw bedrijf gebruik van vliegvelden voor het vervoer van de producten die u gemaakt heeft of voor de diensten die u levert?

☐ ja

☐ nee, nu naar vraag 10

9B. Zo ja, van welke luchthaven(s) maakt uw bedrijf momenteel meestal gebruik als vertrekpunt? (meerdere antwoorden mogelijk)

☐ Amsterdam Schiphol

☐ Brussel

☐ Frankfurt

☐ Parijs

☐ Londen

☐ Düsseldorf

☐ Maastricht Aachen Airport, nu naar 9C

☐ Keulen

☐ Eindhoven

☐ Weeze/Niederrhein

☐ Luik

☐ Charleroi

☐ nog andere luchthaven(s), namelijk .....

9C. Indien Maastricht genoemd wordt, waarom maakt uw bedrijf gebruik van MAA voor het vervoer van de producten die u maakt of de diensten die u levert? .....

9D. Indien Maastricht genoemd, hoe worden deze producten en diensten dan meestal vervoerd vanaf MAA? (meerdere antwoorden mogelijk)

☐ met lijndienst of charter

☐ met eigen of gehuurd privé jet

☐ nog anders, namelijk .....

9E. In welke mate maakt uw bedrijf gebruik van MAA voor het vervoer van de producten die u maakt of de diensten die u levert?

☐ 1-5 x per week

☐ 1-5 x per maand

☐ 1-5 x per half jaar

☐ 1-5 x per jaar

10.Hoe zal het gebruik van MAA door uw bedrijf zich de komende tien jaar waarschijnlijk ontwikkelen? Ook invullen wanneer u nu geen gebruik van MAA maakt.

	Ons bedrijf maakt nu geen gebruik van MAA en zal dat waarschijnlijk ook de komende tien jaar niet doen	Ons bedrijf maakt nu wel gebruik van MAA en dat gebruik zal in de komende tien jaar waarschijnlijk				
		sterk toenemen	enigszins toenemen	gelijk blijven	enigszins afnemen	sterk afnemen
Medewerkers die bij ons bedrijf hun werkzaamheden verrichten, komen met het vliegtuig						
Op zakenreis gaan met lijndiensten of charters						
Op zakenreis gaan met eigen of gehuurd privé jet						
Relaties, klanten of gasten die met lijndienst of charter komen, afhalen						
Relaties, klanten of gasten die met eigen of gehuurd privé jet komen, afhalen						
Voor het aanvoeren van grondstoffen, onderdelen of andere producten voor onze bedrijfsprocessen of voor de aanvoer van producten die wij weer verkopen						
Voor het vervoer van de producten die wij gemaakt hebben of voor de diensten die wij leveren						

11A.Genereert uw bedrijf omzet door (de aanwezigheid van) Maastricht Aachen Airport (bijvoorbeeld voor het leveren van etenswaren, aannemer, onderhoud, schoonmaak, toerisme, taxi, busvervoer, congressen, accountantdiensten aan luchthaven, etc.?

O ja

O nee

11B. Zo ja, om welk omzetbedrag (ex BTW) gaat dit dan gemiddeld per jaar wanneer u de afgelopen vijf jaren in ogenschouw neemt?

☐ minder dan € 10.000

☐ € 10.000 tot € 50.000

☐ € 50.000 tot € 100.000

☐ € 500.000 tot € 1.000.000

☐ € 500.000 tot € 1.000.000

☐ meer dan € 1.000.000

12A. Is de luchthaven MAA volgens u wel of niet belangrijk voor ...

	Ja	Nee	Weet niet / geen mening
Het vestigingsklimaat van bedrijven in de regio Zuid Limburg			
Het vestigingsklimaat van bedrijven in Brainport en de plannen van Brainport 2020?			
Het woon-, werk- en leefklimaat van werknemers in de regio Zuid Limburg?			
Het woon-, werk- en leefklimaat van werknemers in Brainport en de plannen van Brainport 2020?			
Het internationale karakter van Zuid Limburg			
Het internationale karakter van de Euregio Maas Rijn			

12B. Hoe belangrijk is naar uw mening MAA voor .... (alleen voor de bij 12A aangekruiste antwoorden)

	Zeer groot	Groot	Niet groot / niet klein	Klein	Zeer klein
Het vestigingsklimaat van bedrijven in de regio Zuid Limburg					
Het vestigingsklimaat van bedrijven in Brainport en de plannen van Brainport 2020?					
Het woon-, werk- en leefklimaat van werknemers in de regio Zuid Limburg?					
Het woon-, werk- en leefklimaat van werknemers in Brainport en de plannen van Brainport 2020?					
Het internationale karakter van Zuid Limburg					
Het internationale karakter van de Euregio Maas Rijn					

13. Zou de aanwezigheid van een luchtvaartmaatschappij die regelmatige verbindingen onderhoudt met belangrijke grote vliegvelden in West Europa als Amsterdam, Berlijn, Londen, Parijs, München, Zürich belangrijk zijn voor

13A het gebruik van de luchthaven MAA door of voor uw bedrijf?

O ja

O nee

13B het woon-, werk-, leef- en vestigingsklimaat in de regio Zuid Limburg?

O ja

O nee

13C het woon-, werk-, leef- vestigingsklimaat in de Euregio Maas Rijn?

O ja



O nee

14A. Zou het sluiten van de luchthaven MAA positieve of negatieve gevolgen hebben voor uw bedrijf? (meerdere antwoorden mogelijk)

O ja, positieve gevolgen, nu naar 14B

O ja, negatieve gevolgen, nu naar 14C

O nee, geen gevolgen

14B. Welke positieve gevolgen zou het sluiten van de luchthaven MAA voor uw bedrijf hebben?

.....

14C. Welke negatieve gevolgen zou het sluiten van de luchthaven MAA voor uw bedrijf hebben?

.....

15A. Zou het sluiten van de luchthaven MAA positieve of negatieve gevolgen hebben voor het vestigingsklimaat in Zuid Limburg? (meerdere antwoorden mogelijk)

O ja, positieve gevolgen, nu naar 15B

O ja, negatieve gevolgen, nu naar 15C

O nee, geen gevolgen

15B. Welke positieve gevolgen zou het sluiten van de luchthaven MAA voor het vestigingsklimaat in Zuid Limburg hebben?

.....

15C. Welke negatieve gevolgen zou het sluiten van de luchthaven MAA voor het vestigingsklimaat in Zuid Limburg hebben?

.....

16. Ruimte voor opmerkingen over het sluiten of open houden van de luchthaven Maastricht Aachen Airport

.....

Hartelijk dank voor uw medewerking.

U kunt de enquête versturen door op de knop **Verstuur** te klikken.