

Maastricht Aachen Airport

Analyse en opties

Michel Brouwers

Januari 2014

E: mail@michelbrouwers.com

W: www.michelbrouwers.com

Inhoudsopgave

Samenvatting	3
Analyse	4
Strategie	4
Vracht	4
Passagiers	5
Maintenance Boulevard	6
Kosten en opbrengsten	6
Concurrentie	6
Werkgelegenheid	7
Conclusie	7
Opties	9
A. Doorgaan op de huidige manier	9
B. ‘Industrieel beleid’	10
C. Samenvoegen met Luik	11
D. Een niche ontwikkelen	12
E. Sluiten	13
Mijn keuze	14

Samenvatting

Analyse

- De luchthaven heeft een lage economische toegevoegde waarde voor de provincie
- De becijferde indirecte banen worden grotendeels buiten de provincie gecreëerd
- Vracht:
 - MAA is een doorvoerluchthaven zonder noemenswaardige bewerking van goederen in de regio
 - de winst op overslag is over de hele economische cyclus te laag
- Passagiers:
 - er is hoofdzakelijk een stroom reizigers van de regio vandaan (en terug)
 - er reizen te weinig mensen om de toestellen voldoende gevuld te krijgen
- Vliegtuigonderhoud:
 - levert specifieke toegevoegde waarde voor de regio
 - voor de luchthaven zelf een bescheiden bron van inkomsten
- Er is veel concurrentie van luchthavens in de buurt, waardoor de afzetmarkt te klein is
- Noord-Limburg wordt bediend door andere luchthavens
- Het is onduidelijk welke nutsfunctie de luchthaven (deels) in overheidshanden heeft

Opties

- Doorgaan op de huidige manier
- Maken van ‘industriel beleid’ om een afzetmarkt in de regio te creëren
- Samenvoegen van Maastricht Aachen Airport met Liege Airport in Luik
- De luchthaven in kleinere vorm als nichespeler openhouden
- Sluiting van de luchthaven

Analyse

Woord vooraf

Voor een buitenstaander is het lastig om alle feiten boven tafel te krijgen. Zo is de luchthaven momenteel privaat en niet verplicht om mij inzage te geven in de boekhouding van afgelopen jaren, de precieze vracht en bestemming en bezettingsgraad van de vluchten. Ondanks dat denk ik op basis van ontwikkelingen in de markt en van afgeleide informatie toch een goed beeld te kunnen schetsen.

Strategie

MAA richt zich op de overslag van goederen die door het eigen afhandelingbedrijf (MHS) worden overgeladen. Goederen worden vervolgens elders getransporteerd en verwerkt.

Daarnaast probeert de luchthaven een *maintenance boulevard* te ontwikkelen, waar luchtvaartgerelateerde onderhoudsbedrijven als cluster internationaal worden vermarkt. Een derde tak is het passagiersvervoer, waar steeds weer geprobeerd is om prijsvechters (low cost carriers) aan de luchthaven te binden.

- In principe is de luchthaven een cargoluchthaven. De maintenance boulevard en het passagiersvervoer zijn secundair.
- Die laatste twee zijn wel nodig voor de extra inkomsten; het goederenvervoer alleen is onvoldoende om te overleven
- In de praktijk is de luchthaven daardoor toch een brede passagiers- en vrachtluchthaven (zoals bijv. Schiphol).

Vracht

Het grootste deel van de omzet komt uit de overslag van goederen. De luchthaven heeft één grote klant, CargoLux, die dagelijks een Boeing 747 uit Afrika of Zuid-Amerika invliegt. De frequentie van de vluchten en de grootte van het vliegtuigruim maken deze klant van vitaal belang. Twee andere reguliere bezoekers, Royal Jordanian Airlines and Turkish Airlines, vliegen minder frequent op MAA en voornamelijk met toestellen die een kleiner ruim hebben (Airbus A310).

Dat de luchthaven nu een terugval in het cargo-vervoer beleeft, heeft te maken met de lagere economisch groei wereldwijd. Dat de luchthaven daardoor in de problemen raakt, is niet zozeer aan de recessie te wijten. Het vrachtvervoer is een cyclische sector, met goede en slechte jaren. De luchthaven is echter niet in staat gebleken om in de goede jaren zoveel te om te zetten en te verdienen, dat het in de slechte jaren reserves heeft om tegenslagen op te vangen, laat staan om over die hele economische cyclus toch winstgevend te zijn. Dat is de reden waarom het vliegveld nu zo goed als failliet is.

- De goederen worden overgeslagen; ze worden de provincie binnengevlogen, uitgeladen en de provincie weer uitgereden; zonder bewerking is er weinig toegevoegde waarde

- Er is structureel te weinig winst op overslag
- De luchthaven is afhankelijk van één grote partij

Passagiers

MAA heeft een reeks aan low cost carriers weten aan te trekken, t.w. Easyjet (naar Berlijn), Volareweb (Milaan), Germanwings (Berlijn) en Ryanair (Londen), die vervolgens binnen een jaar weer vertrokken. Ryanair is twee jaar geleden teruggekomen met een aantal bestemmingen in Zuid-Europa en heeft in 2012 een vliegtuig gestationeerd. Inmiddels is bekend dat die basis weer dichtgaat, maar dat een aantal bestemmingen blijft. De luchthaven heeft ook afscheid moeten nemen van de lijndienst van KLM (Amsterdam).

In alle gevallen bleek de bezettingsgraad (gevulde stoelen naar rato van het aantal beschikbare) van de toestellen te laag. Dat betekent overigens niet dat in alle gevallen de routes verliesgevend waren, maar wel dat de winstgevendheid ervan te laag is.

Maatschappijen zetten de toestellen dan liever in op routes waar de marges beter zijn.

Wanneer de markt voor vliegen verder verzadigd, en de meest winstgevendende routes voorzien zijn, dan zou MAA weer interessant kunnen worden. Dit hangt echter dan wel sterk af van de kosten (voor kapitaal, personeel, brandstof en de prijs van vliegtuigen). Ook zullen luchthavens worden uitgeknepen om de kosten zo laag mogelijk te houden.

Aangezien de regio Limburg en directe omgeving geen sterke aantrekkingskracht hebben op een grote groep Europese toeristen of zakenreizigers, ligt het voor de hand dat de routes zoals die nu bestaan, bedoeld zijn om mensen van hier naar het buitenland (en terug) te vervoeren en niet andersom (ter illustratie, hoeveel procent van de reizigers op de route Maastricht – Barcelona zou Spanjaard zijn? Het is algemeen bekend dat Barcelona een hoge aantrekkingskracht heeft op toeristen; het lijkt mij niet dat Limburg dezelfde mate van interesse opwekt. Als de relatieve mate van interesse 95% voor Barcelona en 5% voor Limburg is, dan zouden de vluchten grofweg in dezelfde verhouding gevuld moeten zijn¹). De routes vanaf MAA zijn naar bekende toeristenplaatsen.

Wanneer wordt overwogen de luchthaven structureel te steunen, dan zal de Provincie feitelijk de buitenlandse toeristenindustrie steunen, die gebruik maakt van de voor Zuid-Limburgers dichterbij huis liggende opstapplaats. De luchthaven vervoert daarbij niet alleen Limburgers, maar ook Belgen en Duitsers, die ook net zo goed van deze subsidie zullen profiteren. Voor Noord-Limburg is MAA niet interessant; dat deel van de provincie wordt bediend door de luchthavens van Niederrhein en Eindhoven.

- De stroom reizigers beweegt zich hoofdzakelijk van Limburg vandaan, waar vervolgens buiten de provincie de toegevoegde waarde wordt gecreëerd

¹ Mogelijk houdt de luchthaven bij welke nationaliteiten aan boord reizen (anders zeker de luchtvaartmaatschappijen, alhoewel die waarschijnlijk deze informatie niet delen)

- De bezettingsgraad van passagiersvluchten is onder de gemiddelde of verwachte bezettingsgraad van maatschappijen (de sluiting van de Ryanair basis was zo te voorzien)
- Noord-Limburg heeft zijn eigen luchthavens

Maintenance Boulevard

De maintenance boulevard telt een aantal bedrijven die zich bezighouden met het onderhoud van toestellen, het reviseren van motoren en een spuitrij. De bedrijven werken aan toestellen van klein tot middelgroot formaat. In tegenstelling tot het vracht- en passagiersvervoer is hiervoor specifiek gekwalificeerd personeel nodig.

Het probleem voor MAA is dat de echte toegevoegde waarde plaatsvindt in de werkplaatsen, een activiteit waar de luchthaven zelf weinig van profiteert. De luchthaven kan hoogstens verdienen aan start- en landingsgelden, alhoewel het aantal vluchten per week gering is, en aan het parkeren van de vliegtuigen. Onduidelijk is of dat MAA ook aan huur verdient.

- Een gespecialiseerde industrie die een luchthaven nodig heeft om te kunnen bestaan
- Voor de luchthaven zelf valt er weinig te verdienen, tenzij er substantieel aan meer vliegtuigen wordt gewerkt

Kosten en opbrengsten

Een luchthaven vergt relatief grote vaste investeringen. Zo is er voor alle activiteiten een landingsbaan, toren en instrumentarium om vliegtuigen te leiden nodig. Ook zijn er de aanvullende, operationele diensten zoals luchtverkeersleiding, douane en brandweer. Daarnaast zijn er per activiteit nog extra vaste kosten. Denk aan terminal, hotel, loodsen, parkeerplekken. En er zijn de kosten van een wagenpark en personeel.

Doordat de kosten vast, en dus maar weinig schaalbaar zijn, vraagt een luchthaven een relatief grote minimale afzetmarkt. Wat MAA niet helpt, is dat alle bedrijfsonderdelen op zichzelf om beurten verliesgevend zijn. Hierdoor moet per activiteit ook in niet-generieke infrastructuur geïnvesteerd worden. Ter illustratie: MAA kan het zich niet veroorloven om geen terminal te hebben, want het passagiersvervoer moet het verlies bij vracht dekken (en vice versa).

- Door verliesgevendheid afwisselend bij de diverse onderdelen, en de noodzaak om de ene activiteit het verlies van de andere te laten dekken, zijn investeringskosten (en daaropvolgende afschrijvingen en kapitaalkosten) maximaal

Concurrentie

Om uit de kosten te komen is er dus een grote afzetmarkt nodig. Een vliegveld wordt sowieso minder gebruikt dan andere vormen van transport, wat de vereiste reikwijdte alleen maar groter maakt. Vliegvelden worden daarom meestal gesitueerd in de buurt van dichtbevolkte gebieden met hoge, internationale bedrijfsactiviteit. Naar luchtvaartbegrippen ligt MAA op het platteland.

Bijkomend probleem is de prestige die van het hebben van een luchthaven uitgaat. Daardoor zijn rondom Beek meerdere luchthavens te vinden die allemaal in dezelfde vijver vissen. Voor vracht ligt de luchthaven van Luik al op een half uur rijden. Voor passagiersvervoer liggen binnen een uur: Luik, Brussel, Eindhoven, Niederrhein en Düsseldorf. Net iets verder Charleroi, Köln-Bonn en nog verder Amsterdam.

- Het vliegveld heeft geen grote, eigen afzetmarkt (niet voor passagiers, noch voor vracht)
- Er zijn teveel luchthavens in de buurt die het afzetgebied van MAA verkleinen

Werkgelegenheid

Een argument om een luchthaven open te houden is het effect ervan op de economische activiteit en de werkgelegenheid. Aangezien het vrijwel onmogelijk is om hier iets over te zeggen dat naderhand meetbaar is, en waar op kan worden afgerekend, lijkt deze indicator dan ook voornamelijk gebruikt te worden om projecten in gang gezet te krijgen.

Ter illustratie: bij het openen van de Ryanair basis is beweerd dat het zo'n 50 directe en 450 indirecte banen zou opleveren. De directe banen zijn nog wel na te gaan, maar die indirecte niet. Als we het nu omdraaien: nu dat Ryanair zijn basis weer sluit, zullen er dan 450 mensen ontslagen worden (waar dan)? Het doet vermoeden dat die indirecte banen niet fulltime zijn en dat het eerder het aantal mensen betreft die mogelijk extra verdienen aan een lijndienst (hoeveel is dan nog onduidelijk).

In het geval van MAA en Limburg is er nog een andere bijkomstigheid. Aangezien de luchthaven in economische zin weinig waarde toevoegt, worden de meeste indirecte banen buiten de provincie gecreëerd. In het geval van Ryanair is dat bijvoorbeeld voor personeel in hotels in Barcelona of Porto, in het geval van vracht is dat in distributiecentra en verwerkingsbedrijven elders. Alleen de maintenance boulevard kent een sterke lokale binding, aangezien de afnemende bedrijven direct aan de landingsbaan liggen.

- De economische effecten zijn moeilijk meetbaar. Het aantal indirecte banen lijkt daardoor gemakkelijk overschat te worden
- Met uitzondering van de maintenance boulevard zullen de meeste indirecte banen buiten de provincie gecreëerd zijn

Conclusie

In zijn huidige opzet heeft de luchthaven geen commercieel bestaansrecht (de luchthaven is feitelijk failliet). Niets duidt erop dat dit verandert wanneer de Provincie de luchthaven steunt (er moet immers jaarlijks subsidie heen). Ze wordt dan eigenlijk een publiek bedrijf met een nutsfunctie, dat een belang in de regio dient dat door de markt of niet juist wordt ingeschat of niet winstgevend kan worden opgebracht. Het zou goed zijn vast te stellen welke nutsfunctie de luchthaven dan vervult.

Het zou het logistiek openhouden van de provincie kunnen zijn. De vraag is echter of dat het van belang is om een lijndienst naar bijvoorbeeld Barcelona in stand te houden. Is het voor de Limburgers anders onmogelijk om daar te geraken (moeten ze daar überhaupt geraken)? Gezien de goede staat van de (spoor)wegen, waarom zouden Eindhoven of Brussel geen alternatief kunnen zijn? De provincie lijkt prima verbonden met de buitenwereld.

Voor vracht geldt hetzelfde. Vrachtvliegtuigen zouden net zo goed op de luchthaven van Luik kunnen landen. Ook de infrastructuur vanuit Luik naar Limburg is prima en er zijn geen beperkingen aan de grens. Volgens mij wordt hiermee het probleem meteen ook duidelijk. Als vliegtuigen daar gaan landen, dan zou wel eens kunnen blijken hoe weinig ze Limburg eigenlijk nodig hebben. En daarmee zijn we weer terug bij de doorvoerluchthaven, die weinig activiteit in de regio oplevert.

Het zou ook voor het behoud van directe banen kunnen zijn. Maar, als we uitgaan van 150 met de luchthaven gemoeide fulltime banen, dan zou iedere werknemer voor 30.000 euro per jaar gesubsidieerd worden (4,5 miljoen / 150). Die subsidie wordt opgebracht door Limburgers alleen, terwijl een uitkering door alle Nederlanders samen wordt betaald. Ook rijst dan de vraag waarom deze werknemers wel gesubsidieerd worden en die van andere failliete bedrijven (of werklozen) niet.

Luchthavens zijn duur. Ze hebben daarom een grote afzetmarkt nodig om die kosten terug te verdienen. MAA heeft die afzetmarkt niet en eigenlijk ook nooit gehad. Daarom lukt het MAA niet om structureel zelf de broek op te houden.

Opties

Hieronder een aantal opties waaruit de Provincie zou kunnen kiezen:

A. Doorgaan op de huidige manier

Het ‘voorlopige plan’ is om jaarlijks 4,5 miljoen euro bij te dragen en om een nieuwe exploitant te vinden die door de reductie aan kostenposten wel winstgevend kan zijn. Het is nog onduidelijk wat een nieuwe exploitant aan expertise en contacten gaat meenemen en of dat er dus aan de opbrengstenkant een verbetering optreedt.

Als we ervan uitgaan dat deze toezegging zonder einde is, dan zou over een termijn van twintig jaar al 90 miljoen euro nodig zijn. Het hangt van de markt en de afspraken met de exploitant af hoeveel uiteindelijk daadwerkelijk gespendeerd moet worden. Zo zou bij een aantrekkende markt de subsidie van de Provincie kunnen worden afgebouwd (de subsidie moet dan aan de hand van kerngetallen periodiek opnieuw worden bepaald). De Provincie zal sowieso een ondernemersrisico op zich gaan nemen, waarbij winsten voor de exploitant zijn en verliezen (of anders faillissement) voor de Provincie.

Ook is het beter om bij te dragen aan (en controle te houden over) de vaste kosten dan over de variabele kosten. De kosten van brandweer en douane zijn schaalbaar, wanneer bijvoorbeeld de openingstijden worden gereduceerd of de diensten op oproepbasis worden geleverd. De vaste kosten niet. Een exploitant zou toch kunnen proberen deze kosten te schalen door investeringen over de langst mogelijke termijn af te schrijven. Hierdoor nemen de kosten per jaar af, maar ook het risico toe dat de infrastructuur eerder aan zijn eind is dan met afschrijvingen is opzijgezet. De exploitant zou de Provincie vervolgens opnieuw met een faillissement kunnen dreigen in ruil voor extra fondsen om de infrastructuur te renoveren.

In termen van een kansspel is deze optie eigenlijk de alles-of-niets-poging. Bij iedere keer dat de dobbelsteen rolt, is de kans op winst en verlies even groot en wordt die bepaald door iets wat buiten onze macht ligt; er wordt daarbij nog meer geld ingezet om het al verloren geld terug te verdienen. Soms leidt dat tot succes, meestal niet.

De dobbelsteen moet op de exploitant vallen die, ondanks de bij ‘Analyse’ genoemde punten, toch de luchthaven structureel winstgevend weet te exploiteren. Die exploitant moet beschikken over expertise en contacten, en die ook willen inzetten ten gunste van MAA. Feitelijk komen alleen exploitanten van *first* (Amsterdam, Parijs, Londen, Madrid) en *second tier* (Brussel, Manchester, München, Düsseldorf) luchthavens hiervoor in aanmerking. De meeste van die exploitanten hebben namelijk ervaring met het afhandelen van substantiële en gediversifieerde hoeveelheden vracht (zo steunt Aeroports de Paris de Luikse luchthaven).

De additionele inzet van geld komt feitelijk uit de nog niet gebruikte investeringssubsidies. Als de luchthaven openblijft dan zullen die aanbesteed moeten worden (denk aan de terminal

en het hotel). Gaat de luchthaven over een aantal jaar dan alsnog dicht, dan worden die investeringen met de al jaarlijks uitgegeven 4,5 miljoen in één keer afgeschreven. Een nieuwe exploitant zal zich dan ook voor X aantal jaren moeten committeren en zakken moeten hebben die diep genoeg zijn om jaren van verliezen op te vangen.

De bijdrage van de provincie moet verder verantwoord worden op basis van de invloed van de luchthaven op andere economische activiteit in de regio, het nut van de luchthaven voor het noorden van de provincie en het feit dat een deel van het marktgebied buitenlands is (gaan Aken en Belgisch Limburg bijdragen)? Wat ook aandacht verdient, is de nutsfunctie die de luchthaven zou hebben. De vraag is of dat daarmee een ongelijke behandeling van werknemers te rechtvaardigen valt.

B. ‘Industrieel beleid’

Met industrieel beleid wordt bedoeld het ontwikkelen van een aantal sectoren in de Limburgse economie, die van de luchthaven gebruik zullen maken. Normaalgesproken wordt een luchthaven als onderdeel van dit beleid ontwikkeld en wordt het beleid niet gemaakt om een luchthaven open te houden. De bedoeling van het industrieel beleid is om de luchthaven een afzetmarkt in de regio te geven en daarmee economische groei en (indirecte) banen te creëren. De beweging van passagiers en goederen is daarmee naar de provincie toe, en niet ervandaan (passagiers) of alleen maar erdoorheen (vracht).

Het ontwikkelen van een sector wordt of door de sector zelf geïnitieerd of door een overheid die een coördinerend en steunende taak op zich neemt. In dit geval zou de taak op de Provincie vallen. De stappen die doorlopen moeten worden zien er ongeveer zo uit:

- De provincie identificeert een aantal sectoren, waarvan het denk dat ze in de toekomst winst en werkgelegenheid opleveren, en waarvoor een luchthaven wenselijk kan zijn; hieraan gekoppelde bekijkt de provincie welke middelen al aanwezig zijn (bedrijven, kapitaal en ‘types’ geschoold personeel)
- Vervolgens wordt er met bestaande organisaties een inventarisatie gemaakt (per sector) en gekeken welke extra inbreng nodig zal zijn. Denk hierbij aan buitenlandse (buiten de provincie) inbreng van bedrijven, onderwijsinstellingen en andere organisaties
- Dit alles wordt uitgewerkt in een plan (van aanpak); de omgeving moet worden ingericht (bepaling locatie en infrastructuur) en een doelgroep voor de diensten moet worden vastgesteld
- De provincie en bedrijven kunnen aan acquisitie doen door nieuwe bedrijven zich onder gunstige voorwaarden (denk aan geld en regelgeving) te laten vestigen of uitbreiden
- Vervolgens moeten de plannen tot uitvoer komen en dient er buiten de provincie reclame te worden gemaakt voor de diensten die in Limburg worden geleverd

Voor een vrachtluchthaven zijn weer andere activiteiten nodig dan voor een passagiersluchthaven.

C. Samenvoegen met Luik

Als we van mening zijn dat (Zuid-)Limburg niet zonder een passagiers- en vrachtluchthaven kan, dan zou het een optie zijn om de activiteiten in Beek te verplaatsen naar de luchthaven van Luik. Die luchthaven heeft namelijk alle faciliteiten² al gemoderniseerd en een plan³ ontwikkeld voor de periode tot aan 2021. De activiteiten van Beek zouden daarin passen. Door het groter gezamenlijk afzetgebied nemen bovendien de toekomstige groeikansen toe. Verder heeft een gevestigde, grote exploitant (Aéroports de Paris) een aandeel in deze luchthaven.

Voor wat betreft passagiers zou Luik als Euregionale luchthaven kunnen dienen voor Genk, Hasselt, Tongeren, Luik, Aken en Zuid-Limburg. Nu staan er twee concurrerende landingsbanen en terminals op een half uur rijden van elkaar. Qua vracht biedt Luik nachtelijke openstelling en zijn er prima verbindingen per spoor en via de snelweg. Ook met het noorden van Nederland. Tevens is er nog voldoende ruimte voor een maintenance boulevard met zijn loodsen en parkeerplekken, waardoor mogelijk ook grotere vliegtuigen onderhouden kunnen worden.

Er zijn wel een aantal punten van aandacht. Zo maken de bedrijven aan de maintenance boulevard hun eigen afweging over waar ze zich willen vestigen (tijdig overleg met alle partijen lijkt sowieso een goede zaak). Ook zullen werknemers een half uur verder moeten reizen. Het ligt in de lijn der verwachting dat het Limburgse deel van de medewerkers in Luik over tijd zal afnemen door natuurlijk verloop. Aan de andere kant biedt deze constructie wel een alternatief voor gedwongen ontslagen bij sluiting van MAA alleen.

Er liggen spoor- en snelwegen direct aan de luchthaven. Alleen is er momenteel nog geen directe bus- of treinverbinding die werknemers en reizigers naar daar kan vervoeren. De Provincie zou met de NMBS (of busbedrijven) kunnen onderhandelen over een extensie naar Liege Bierset. Mocht dat niet lukken, dan zou dat traject in de volgende OV concessie (in Limburg, per 2016) kunnen worden meegenomen (grensoverschrijdende lijnen kunnen publiek worden aanbesteed).

Dan is er nog de verhuizing zelf. Die zal voor wat betreft het passagiersvervoer het gemakkelijkst zijn, aangezien er geen nieuwe infrastructuur nodig is. Voor het cargodeel is de vraag in hoeverre faciliteiten in Luik gemeenschappelijk kunnen worden gebruikt. Indien dat niet mogelijk is, dan dienen de activiteiten ter plekke te worden herbouwd. Hetzelfde geldt voor de onderhoudsbedrijven. Er zal dan een overbruggingsperiode nodig zijn.

Verder is de vraag of dat de Provincie bijdraagt aan de verhuizing en of ze nog controle wil houden over bepaalde besluiten die in Luik worden genomen. De Provincie zou de resterende

² Het is aan te raden om eens naar de luchthaven te gaan en faciliteiten te bekijken. Het is mogelijk om er met de auto in zijn geheel rond te rijden. Bekijk dan ook de terminal van binnen

³ Het plan is hier in een animatie te zien: <http://www.liegeairport.com/en/mass-plan-evolution>

investeringsubsidie (alleen het deel van de provincie) als reservering voor de relocatie achter de hand kunnen houden. Ook moet MAA in een overbruggingsperiode worden opgehouden. Afhankelijk van wat Luik en de bedrijven verwachten dat de Provincie bijdraagt, zou de Provincie de continuïteit van de gereloceerde onderdelen contractueel voor bepaalde tijd kunnen vastleggen. Luik wint ook bij een sluiting van MAA; dit feit kan in de onderhandelingen worden ingezet.

Voor de afhandeling van de sluiting van MAA verwijs ik naar optie E.

D. Een niche ontwikkelen

Het ontwikkelen van een niche, oftewel specialistische, luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid die elders niet plaatsvindt, zou een uitkomst kunnen bieden wanneer aan drie voorwaarden wordt voldaan:

- Er moet een ‘hoge’ economische toegevoegde waarde zijn in de provincie, anders dan het weg- of doorvoeren buiten de provincie (diensten met relatief hoge marges die gekwalificeerd personeel vereisen)
- Het specialisme moet redelijk uniek of moeilijk te repliceren zijn, waardoor vanzelf een ver reikende afzetmarkt ontstaat
- Het moet mogelijk zijn om de schaal van de luchthaven te verkleinen, waardoor de vaste kosten te dragen zijn

Het eerste punt is een voorwaarde voor alle inzet die nodig is om een niche gerealiseerd te krijgen. Het heeft geen zin energie te steken in iets dat voornamelijk de economie elders een impuls geeft of alleen maar directe banen oplevert.

Het volgende punt is het vaststellen van het specialisme. Passagiersvervoer valt dan meteen af. Dat kan iedereen en MAA niet bijzonder goed. Het vrachtvervoer? Dit deel valt ook af. Het werk zelf is a.) niet specialistisch (althoewel MAA zich specialiseert in bepaalde type goederen), b.) structureel verliesgevend gebleken en c.) bovendien net zo goed op één van de andere vrachtluchthavens te repliceren. Het enige onderdeel dat aan dit criterium voldoet is de maintenance boulevard, waarschijnlijk ook het kleinste onderdeel van MAA. De vraag is hoe daar expansief beleid voor te maken (bedrijven aan te trekken die ook in de sector actief zijn) en of dat er een exploitant voor te vinden is.

Voor zo’n specifieke functie zou het eigendom van de luchthaven ook aan een ‘maatschap’ van aanwezige bedrijven kunnen worden overgedaan (d.w.z. alle bedrijven samen nemen de luchthaven over). Die kunnen dan vervolgens bepalen welke bedrijven waarde toevoegen aan de maintenance boulevard. Zo zou het one-stop-shop concept (één luchthaven die in één keer meerdere diensten verleend) verder ingevuld moeten worden. Ook zouden trainingscentra in het plan passen of bedrijven die zich bezig houden met de sloop van toestellen.

Er zal dan echter wel iets aan de kosten moeten worden gedaan. Het is lastig om zonder cijfers te bepalen wat bijvoorbeeld de afschrijvingskosten op de verschillende onderdelen zijn. De westzijde van het vliegveld (cargoafhandeling, parkeerplaats, hotel en terminal) zouden in ieder geval al uit de boeken verdwijnen. De landingsbaan zelf en het instrument landingssysteem zouden wel noodzakelijk blijven (een toren ook). Het is een (vrij) lange, moderne baan met relatief nieuwe apparatuur (aan twee kanten). De afschrijvingskosten daarvan zouden wel eens vrij hoog kunnen zijn.

Wat zou kunnen helpen is om de openingstijden van de luchthaven te beperken of om de luchthaven op adhoc basis open te stellen. In zo'n scenario zouden de variabele kosten lager worden. De brandweercapaciteit zelf zou bij die van de Gemeente Beek gevoegd kunnen worden. Douane zou mogelijk alleen nodig zijn voor vluchten van buiten de EU (Schengen) en de kosten voor de luchtverkeersleiding zouden eveneens gereduceerd worden. Deze variabele kosten zouden sowieso voor rekening komen van de eigenaar. Mogelijk dat Provincie nog moet helpen om de infrastructuur op schaal te krijgen.

Voor wat betreft het passagiers- en vrachtdeel zou kunnen worden gekeken naar het samenvoegen met Luik (optie C.). De luchthaven zou bij de maintenance boulevard waarschijnlijk wel open kunnen blijven voor 'general aviation', waaronder business jets (zakenvliegtuigen) en kleine lesvliegtuigen.

Voor wat te doen met de onderdelen die niet meer gebruikt zullen worden, verwijs ik naar optie E. Mogelijk kunnen enkele activiteiten die daar opgesomd worden in combinatie met een maintenance boulevard uitgevoerd worden.

E. Sluiten

Dit is zowel een op zichzelf staande optie als mogelijk een onderdeel van optie C. en D. Bij sluiting moet rekening worden gehouden met de investeringen die al zijn gedaan. Ook is de locatie en lokale infrastructuur van hoge kwaliteit. Voordat er gesloopt wordt, zijn er nog een aantal overwegingen:

- De landingsbaan is nog relatief nieuw; het slopen daarvan zou alleen plaats moeten vinden als er voor het hele terrein een winstgevend alternatief is...
- ... en er een duidelijke bestemming is die van de locatie en infrastructuur kan profiteren (denk hierbij niet aan kantoren, maar bijvoorbeeld aan transportbedrijven of bedrijven die anderszins een snelweg nodig hebben voor hun bedrijfsuitvoering)
- Misschien dat de provincie een koper of huurder voor de baan kan vinden (denk aan autofabrikanten of raceteams die een circuit zoeken, autorijscholen voor slipcursussen, opslag van helikopters, parkeerplaats anderszins, etc.)
- Zolang de baan er ligt, zou de provincie het eigendom en de bestemming voor de luchtvaart moeten behouden; idem dito moeten proberen om de aanwijzing van het Rijk te behouden

- Ook zou de luchthaven (misschien in combinatie met één van voorgaande zaken) toch open kunnen blijven voor general aviation (kleine vliegtuigen); al zal dit zijn zonder werkend instrumentarium en zonder noemenswaardig onderhoud
- Er moet een bestemming gevonden worden voor de loodsen, parkeerplaatsen en terminal

Nog niet al het geld van investeringssubsidie van het Rijk is besteed. Misschien dat die fondsen toch nog kunnen worden ingezet voor andere infrastructurele projecten in de regio.

Mijn keuze

Mij lijkt het maken van industrieel beleid (B.) het beste plan voor de provincie, maar niet om het openhouden van de luchthaven te kunnen garanderen (feitelijk zou er eerst beleid moeten worden gemaakt alvorens een luchthaven wordt ontwikkeld). Bovendien lijkt me dit zo ingrijpend op de hele Provinciale organisatie dat het nooit op korte termijn voldoende resultaten kan opleveren.

Het doorgaan op de huidige manier (A.) is alleen succesvol met een gevestigde, grote exploitant, die zich committeert voor vele jaren en die blijkt de middelen en de wil te hebben om de luchthaven ‘rond te draaien’. Dit zal moeilijk worden als organisaties in de provincie niet helpen om sectoren te ontwikkelen (en activiteit te creëren), zoals beschreven bij industrieel beleid (B.). De vraag blijft of dat de jaarlijkse bijdrage te rechtvaardigen is.

Ik ben van mening dat de bedrijven aan de maintenance boulevard een sleutelrol hebben in het bepalen wat er met het terrein van MAA gebeurt. Als ze de infrastructuur in afgeslankte vorm willen overnemen, dan kan de luchthaven mogelijk als nichespeler voortbestaan (D.). Als ze eerder geïnteresseerd zijn in een andere luchthaven, dan zou de optie Luik (C.) aan hen kunnen worden voorgelegd.

Het samenvoegen in Luik (C.) zal sowieso de beste optie zijn voor het passagiers- en vrachtvervoer. In plaats van MAA alleen te sluiten (E.) kan de overgang naar Luik gecontroleerd en gefaseerd plaatsvinden, waardoor bedrijven, werknemers en klanten zoveel mogelijk behouden blijven. Door het sluiten van MAA blijft er in de Euregio maar één vliegveld over dat zich tot echte regionale luchthaven kan ontwikkelen.