

Position paper Maastricht Aachen Airport

Huidige en toekomstige structuur

Na een periode van privatisering zijn per 15 juli 2014 de aandelen van de luchthaven door Omniport UK overgedragen aan de Provincie Limburg en is Maastricht Aachen Airport (MAA) weer publiek bezit.

Zowel bij de regionale en lokale politiek als bij de omgeving en het bedrijfsleven bestaat er draagvlak om de luchthaven verder te ontwikkelen. Onderzoek heeft uitgewezen dat de luchthaven jaarlijks tussen € 90 en 100 miljoen bijdraagt aan het Limburgse BRP en 1.025 FTE aan directe en indirecte arbeidsplaatsen genereert. De overheid beschouwt MAA daarbij als essentieel onderdeel van de infrastructuur in (Zuid-) Limburg en zal daarom in de komende 10 jaar ca. € 60 miljoen in de luchthaven investeren. Daarnaast dragen 4 omliggende Limburgse gemeentes € 6 miljoen bij.

Momenteel loopt er een Europese tenderprocedure voor het privaat exploiteren van de luchthaven; in tegenstelling tot voorheen zal de regionale overheid eigenaar blijven van vastgoed en infrastructuur en zal er een tijdelijke exploitatieconcessie worden verleend (tussen 10 en 25 jaar). Op het moment van schrijven zijn er gegadigden die deelnemen aan de laatste fase van deze tenderprocedure. MAA is en blijft echter eigendom van de provincie en het is het mede daarom onwenselijk het bevoegd gezag van het Rijk te decentraliseren naar de provincie; deze kan niet de rol van eigenaar hebben en tevens optreden als vergunningverlener en handhaver.

Traffic en ambities

In de huidige Luchtvaartnota is aangegeven dat MAA zich als luchthaven van nationale betekenis verder moet kunnen ontwikkelen op het gebied van luchtvracht voor full-freighter maatschappijen. De luchthaven onderschrijft dit, MAA is naast Schiphol de enige Nederlandse luchthaven die luchtvracht verwerkt. Om MAA verder te ontwikkelen als 2^e cargo hub van Nederland is het van groot belang dat het liberale beleid van de nationale overheid t.a.v. het toekennen van verkeersrechten aan luchtvrachtmaatschappijen op MAA ("open skies") gehandhaafd blijft.

Luchtvracht genereert ca. 80% van de omzet van MAA en vrachtcarriers als Cargolux, Turkish Airlines en Royal Jordanian benutten de luchthaven als vast punt in hun netwerk. MAA heeft de ambitie om in 2018/19 ca. 110.000 vracht per jaar te kunnen verwerken (vs. ca. 80.000 ton nu). In 2025 moet dat volume verder zijn toegenomen naar 250.000 ton op jaarbasis. Om dergelijke volumes te kunnen faciliteren heeft de regionale overheid substantiële investeringen in gebouwen, platforms en afhandeling equipment voorzien.

Reguliere passagiers carriers zijn Ryanair, Wizz Air, Transavia, Corendon en (vanaf 2016) Vueling. Het overgrote deel van het passagiersvervoer wordt hiermee gegenereerd door zgn. low-cost carriers. Streven is om in 2016 nieuwe verbindingen op te zetten met o.a. London City en München gericht op de zakelijke reiziger en daarmee de regionale connectivity te verbeteren. Ambitie is om binnen 10 jaar een volume van 700.000 passagiers op jaarbasis te hebben bereikt, een recente studie onderbouwt de marktpotentie van MAA daartoe.

Naast de bijzondere positie op het gebied van luchtvracht is ook het segment Maintenance, Repair en Overhaul van vliegtuigen van belang, inmiddels verantwoordelijk voor 30% van de werkgelegenheid op en rond MAA. Doordat zekerheid is gecreëerd over de toekomst van MAA hebben twee onderhoudsbedrijven besloten op korte termijn de onderhoudscapaciteit uit te breiden wat een forse toename van de werkgelegenheid zal betekenen.

Via de stichting "Maastricht Maintenance Boulevard" hebben de onderhoudsbedrijven op MAA zich verenigd. Voor het werven van hooggekwalificeerd technisch personeel zijn deze bedrijven mede afhankelijk van het Aviation Competence Centre op MAA, een EASA Part 147 gecertificeerd

opleidingsinstituut voor vliegtuigonderhoud. Boeing heeft recent becijferd dat alleen al in Europa de komende 20 jaar ca. 100.000 onderhoudstechnici moeten worden opgeleid om in de pas te blijven lopen met de groei van de luchtvaart.

MAA kent een gestage groei op het gebied van General Aviation, de belangrijke rol bij de TEFAF is daarvan een voorbeeld. Op de luchthaven is tevens een vliegschool (met simulator centrum) gevestigd waar internationale leerlingen op MAA oefenen op het gebied van zgn. IFR vluchten op een gecontroleerd veld.

Luchthavenbesluit

Gestreefd wordt om nog dit jaar een ontwerp Luchthavenbesluit gereed te hebben. Een van de uitgangspunten daarbij is de doelstelling van MAA tot het behalen van de genoemde volumes van 700.000 one-way passagiers en 250.000 ton luchtvracht op jaarbasis in 2025.

Volgens het vigerende Omzettingsbesluit is het gebruik van de start- en landingsbaan momenteel gelimiteerd op 2.500m. In het Luchthavenbesluit zal worden uitgegaan van het volledig kunnen benutten van de reeds aanwezige baanlengte van 2.750m voor startende wide-body vrachtvliegtuigen tot en met cat. 10 (B747-800). Dit is van cruciaal belang om aantrekkelijker te worden voor luchtvrachtmaatschappijen; een langere startbaan geeft de mogelijkheid om meer vracht mee te nemen c.q. een langere non-stop vliegafstand te behalen. In het belang van de omwonenden zullen de huidige contouren voor geluid en externe veiligheid van het Omzettingsbesluit daarbij niet mogen worden overschreden. Ook de vigerende openingstijden van de luchthaven blijven ongewijzigd van kracht.

Luchtverkeersleiding*

Nederland kent één luchtverkeersleidingsorganisatie: Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). De kosten van verkeersleiding op de Nederlandse luchthavens worden betaald door de gebruikers van het luchtruim en de luchthavens, via een tariefsysteem dat gelijk is voor alle luchthavens.

In de Luchtvaartnota is het voornemen vervat om dit "One Group of Airports" systeem (OGA) te evalueren. Een eerste evaluatie in 2010 door Rebel leidde tot de aanbeveling om vast te houden aan de keuze voor OGA. In een tweede evaluatie in 2013 heeft Rebel evenwel geconcludeerd dat de voortzetting van OGA als basis voor de ATC-terminal tarieven zich niet zou verhouden met de mainportdoelstelling en Europese ontwikkelingen van prestatiebesturing. De staatsecretaris heeft Paul Rüpp gevraagd aanbevelingen te doen voor een transitie van OGA naar een gedifferentieerd heffingenbeleid voor plaatselijke luchtverkeersleiding. Het advies Rüpp wordt door zowel MAA als Groningen Airport Eelde (GAE) echter niet onderschreven:

- Het verlaten van OGA draagt niet bij aan het creëren van een level playing field en moet zeker ook Europees gezien worden: in veel landen is deze vorm van kruisfinanciering normaal. Het is een gelegitimeerd systeem in Europa en daarmee niet oneigenlijk;
- OGA is een vorm van duurzame financiering en ICAO is voornemens om OGA-constructies internationaal te voorzien van regelgeving;
- Conform het verdrag van Chicago (1944) is de Staat verantwoordelijk voor de luchtverkeersdienstverlening. Tevens bestaat er internationale wetgeving over de verrekening van de kosten hiervan. Kostenverantwoordelijkheid voor luchtverkeersdienstverlening hoort dus niet per definitie thuis bij de luchthaven zelf;
- MAA en GAE zijn "alternates" (uitwijk-luchthavens) voor Schiphol, net als Rotterdam-The Hague Airport, en het is ook daarom van belang dat een veilige afwikkeling van het luchtverkeer op nationaal niveau wordt geregeld;
- Verkeersleiding moet er nu eenmaal zijn om commercieel vliegverkeer mogelijk te maken en de politiek moet bepalen hoe dat gefinancierd wordt. Het zou vreemd zijn dit zomaar bij de belastingbetaler neerleggen i.p.v. zoals nu bij de markt (lees: de gebruikers). Er kan niet worden volgehouden dat de 10 Eurocent die een passagier op Schiphol nu bijdraagt aan verkeersleiding op MAA en GAE een significant negatief effect zou hebben op de mainportfunctie van Schiphol;

- Het loslaten van het solidariteitsprincipe door het neerleggen van de kosten van onderdekking op MAA en GAE creëert daarentegen een groot financieel probleem en brengt de continuïteit van deze luchthavens serieus in gevaar.

MAA, GAE en LVNL zullen op verzoek van de Staatssecretaris I&M gezamenlijk deelnemen in een marktverkenning voor een mogelijk nieuw heffingenbeleid. Wij zullen dat op een constructieve manier doen, maar zien bij voorbaat weinig mogelijkheden om het huidige niveau van luchtverkeersleiding (lees: met een gelijke dienstverlening wat betreft openingstijden van de luchthaven en met een ongewijzigd hoog veiligheidsniveau) tegen substantieel lagere kosten te organiseren.

80% van alle EU luchthavens zijn, al dan niet structureel, operationeel verlieslatend en dat geldt ook voor MAA en GAE. De luchthavens zijn echter onderdeel van de van de nationale en regionale infrastructuur, net zoals de A2 van Amsterdam naar Maastricht; ook luchtverkeersleiding is onderdeel van die infrastructuur. MAA pleit er dan ook voor om het uitgangspunt van een gelijk speelveld te hanteren voor luchthavens van nationale betekenis, ook ten opzicht van militaire luchthavens met civiel medegebruik zoals Eindhoven. Dat uitgangspunt houdt in dat het beleid t.a.v. luchtverkeersdienstverlening niet mag leiden tot lastenverzwaring; MAA verzoekt de Kamer dan ook dringend de optie open te houden om OGA als bekostigingssystematiek ook na 2020 te continueren en dit als zodanig in een vernieuwde Luchtvaartnota te vervatten. Het opheffen van OGA is een oplossing voor een probleem dat niet bestaat.

*: tijdens het rondetafelgesprek op 23 september a.s. zal MAA dit onderwerp ook namens de directie van Groningen Airport Eelde toelichten

Maastricht Aachen Airport
Sander Heijmans