

# Ontwikkeling omzet MAA

4 september 2023

[alliantie@pleinairmaastricht.nl](mailto:alliantie@pleinairmaastricht.nl)

Actuele versie van deze notitie staat op

<https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Ontwikkeling-omzet-MAA.pdf>



## Vracht daalt snel

De luchtvracht is voor Maastricht Aachen Airport (MAA) van groot belang. Deze vracht zou volgens alle wensprognoses uit de afgelopen jaren fors gaan stijgen, maar in werkelijkheid is er sprake van een versnellende daling. De hoeveelheid vracht wordt in 2023 mogelijk het laagste sinds 2003.

## Aantal passagiers groeit minder dan elders

Na de coronacrisis komt het passagiersvervoer weer op gang, maar MAA blijft hierbij duidelijk achter bij de ontwikkeling op andere luchthavens in Nederland.

## Omzet MAA

De omzet van MAA, zoals die benaderd kan worden uit een gewogen optelling van vracht en passagiers, vertoont na de top van 2019 een sterk dalende lijn, volstrekt in een andere richting dan de stijging volgens de verwachting in het businessplan. In de second opinion op het businessplan is al eerder aangegeven dat de vervoersprognoses onwaarschijnlijk hoog zijn.

De omzet van MAA wordt in 2023 mogelijke het laagste sinds 2003.

## Bodemloze put

Op basis van zeer discutabele, veel te optimistische prognoses van de omzet van MAA is in december 2022 in Provinciale Staten besloten om meer dan 100 miljoen euro belastinggeld te besteden aan achterstallig onderhoud, waaronder de baanrenovatie. Acht jaar eerder, in 2014 is MAA ook overeind gehouden met tientallen miljoenen euro's belastinggeld. Hoelang duurt het totdat dit weer nodig is?

## INHOUD

1 Vracht

2 Passagiers

3 Omzet (Work Load Unit)

# 1 Vracht

De hoeveelheid vracht bij MAA is na 2017 gaan stijgen naar een top van 136.000 ton in 2020. MAA heeft wat betreft vracht geprofiteerd van de coronacrisis. Een groot deel van de luchtvracht gaat namelijk mee met passagiersvliegtuigen. Die waren er zeer weinig in de coronatijd. Daarom waren er extra veel vrachtluchten. Na 2020 is op MAA een daling van de vracht begonnen. Die daling versnelt tot nu toe. Ten opzichte van een jaar eerder is er sprake van de volgende percentages:

- **-6%** in 2021
- **-15%** in 2022
- **-57%** in de maanden januari t/m april 2023

Van 8 mei tot en met 30 juni was de luchthaven dicht vanwege renovatie van de baan. Daarna zet de daling van de vracht op jaarbasis door. Op basis van een voorlopige raming geldt:

- Ongeveer **-75%** in de maanden juli plus augustus 2023

Voor de vracht was 2020 een topjaar. In juli 2023 was de vracht 83% lager dan in juli 2020.

In 2020 bedroeg de hoeveelheid vracht 136.00 ton, in 2022 108.000 ton en in 2023 wordt dat waarschijnlijk minder dan 45.000 ton en daarmee het laagste sinds 2003.

Grafiek 1 laat zien dat de verwachtingen van de mogelijke toekomstige ontwikkeling altijd een forse overschatting gaven van de werkelijke ontwikkeling. Ook het Businessplan van 2022 geeft tot nu toe een veel te positief beeld. De toekomstige ontwikkeling is zeer onzeker gezien de enorme maatschappelijke veranderingen en prijsstijgingen waarmee de luchtvaart te maken heeft.

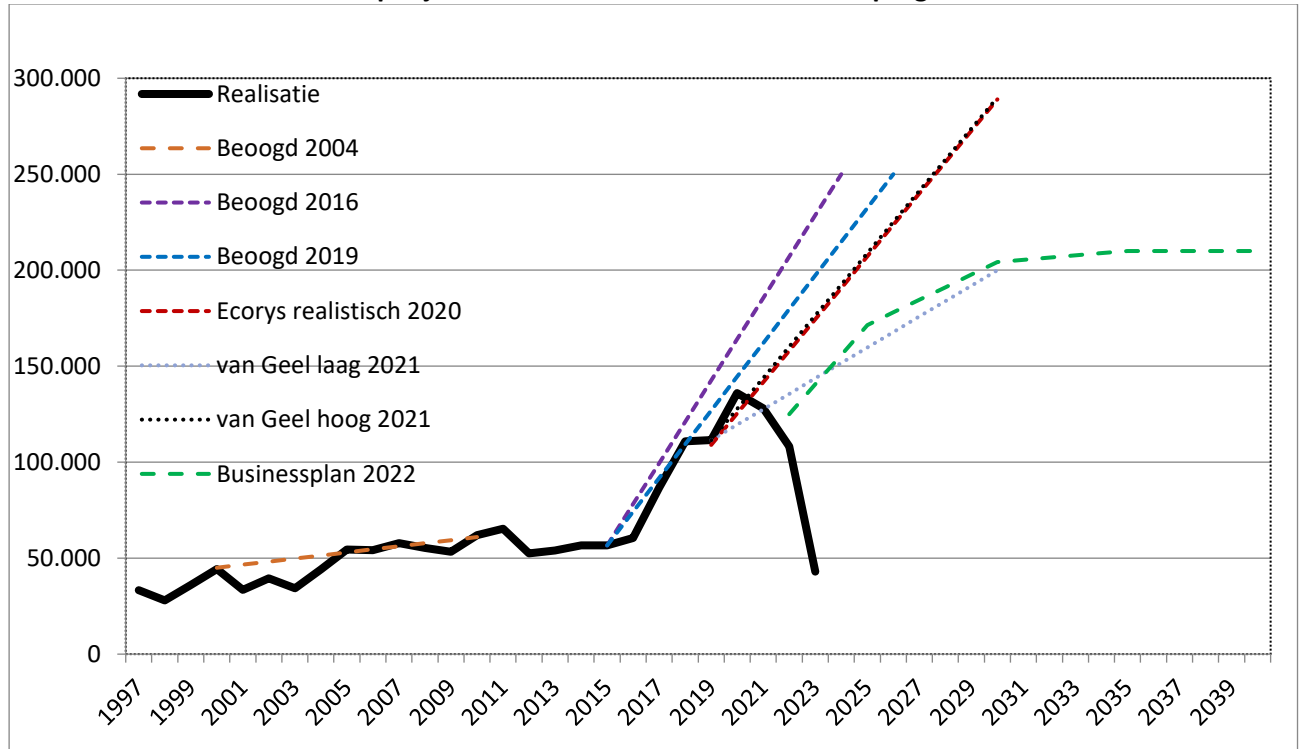
In 2023 is MAA acht weken dicht geweest in verband met de baanrenovatie (van 8 mei tot 1 juli). Luchtvrachtbedrijven moesten op zijn minst tijdelijk uitwijken naar andere luchthavens in de buurt. De vracht van MAA heeft nauwelijks relatie met de bedrijven in Zuid-Limburg, maar wel met de bedrijven in Noordwest-Europa. Komen de vrachtbedrijven na de baanrenovatie wel weer terug naar MAA?

De luchtvracht van MAA bestaat voor een groot deel uit bloemen die vanuit Afrika vanaf MAA met vrachtauto's naar Aalsmeer gaan. Er wordt onderzocht of het beter is om de bloemen in constante optimale conditie vanuit Afrika met zeecontainers te vervoeren. Dat is goedkoper en beter voor het milieu. Daarmee zou een belangrijke vrachtmarkt voor MAA wegvallen.

Er is mondiaal sprake van een daling van de luchtvracht. Is dit het begin van een blijvende daling? De concurrentie tussen vliegvelden zal toenemen. Overleeft MAA dit?

Per brief van 25-4-23 heeft GS naar PS het volgende stuk opgestuurd: *Groot project Maastricht Aachen Airport , 12e voortgangsrapportage na herziening van de basisrapportage, peildatum 1 januari 2023.* <https://limburg.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/7d7515b7-25c8-488e-8eff-d981341a3474> Op pagina 5 wordt in een tabel voor de hoeveelheid vracht in 2024 een streefwaarde van 200.000 ton genoemd. Op pagina 6 wordt in een grafiek voor '23/'24 een ambitie gegeven van 200.000 ton. Ondanks de daling van 135.984 in 2020 naar 108.219 in 2022 wordt op pagina 6 het volgende gesteld: *"De vervoerscijfers laten zien dat het vrachtvervoer gelijk oploopt ten opzichte van de ambitie."* Is de wens de vader van de gedachte?

**Grafiek 1 Tonnen vracht MAA per jaar: realisatie sinds 1997 en diverse prognoses**



**Bronnen:**

- Realisatie: CBS. 2023 is geraamd op basis van de informatie tot nu toe, met afnemende daling in de rest van het jaar.
- Beoogd 2004: Bijlage E van *Aanwijzingsbesluit luchthaven Maastricht, tekst sedert 24 augustus 2006*
- Beoogd 2019: MAA, *Position Paper, Luchtvaartnota 2020-2050*, september 2019
- Realistisch 2020: Ecorys, *Economische betekenis Maastricht Aachen Airport, Eindrapport*, 24 november 2020
- Pieter van Geel, *Op zoek naar verbinding, advies ontwikkeling Maastricht Aachen Airport 2021-2030*, januari 2021
- Maastricht Aachen Airport, *Businessplan, Transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven*, 2022

In Nederland zijn twee luchthavens die luchtvracht vervoeren: Schiphol en MAA. De hoeveelheid vracht op MAA was in 2022 gelijk aan 7,5% van de hoeveelheid op Schiphol. Inmiddels is dat percentage gezakt naar ongeveer 5%.

In grafiek 2 is de ontwikkeling van vracht op MAA en Schiphol met elkaar vergeleken. Het jaar 2019 was het laatste normale jaar voor corona. Dat jaar is op 100 gesteld. Verder is een periode van 12 maanden genomen vanwege de schommelingen door het jaar.

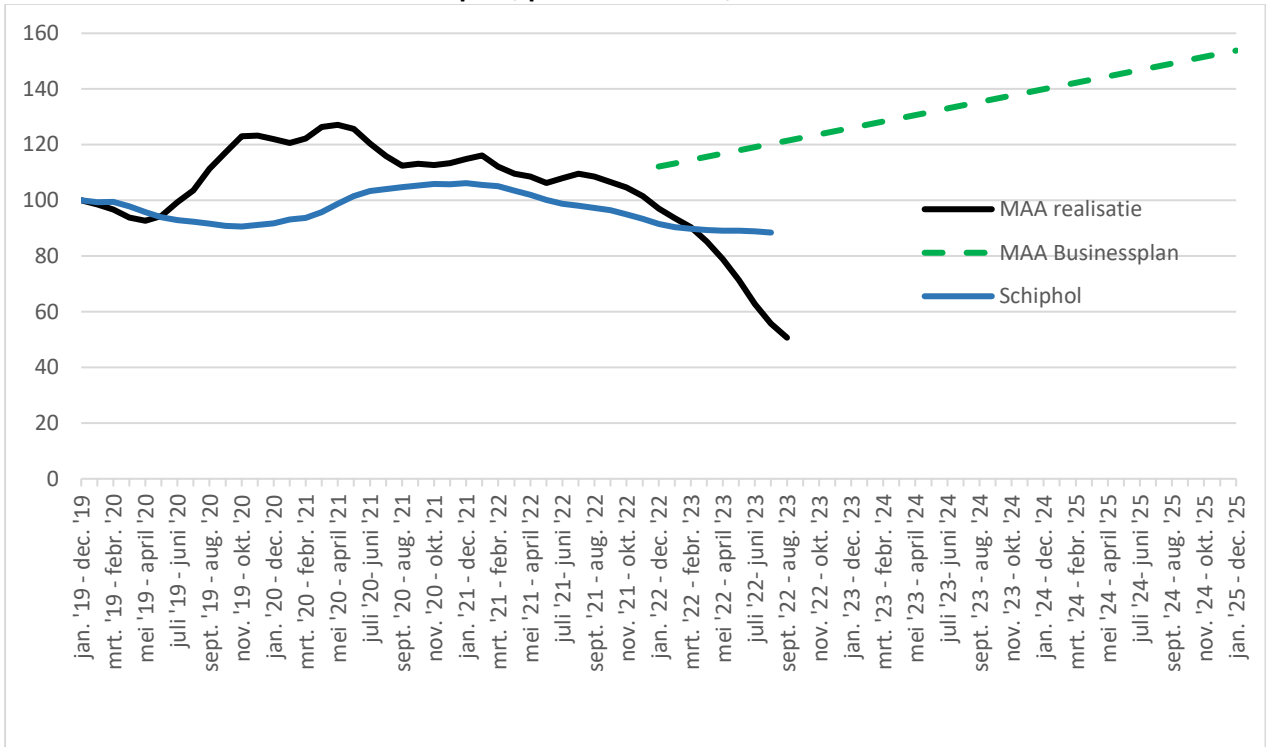
Uit grafiek 2 blijkt dat het vrachtvervoer op MAA meer geprofiteerd heeft van de coronacrisis dan op Schiphol.

In 2021 is zowel op MAA als op Schiphol een dalende trend ingezet. Inmiddels is op beide vliegvelden de vracht minder dan in 2019.

Op MAA gaat de daling aanzienlijk sneller dan op Schiphol.

Er is in Nederland, maar ook wereldwijd sprake van een algemene dalende trend bij de luchtvracht. De veronderstelde groei van de luchtvracht in het businessplan van MAA is dus helemaal niet realistisch. Dit werd overigens al duidelijk gesteld in de second opinion op het businessplan MAA.

**Grafiek 2 Tonnen vracht MAA en Schiphol, per 12 maanden, 2019=100**



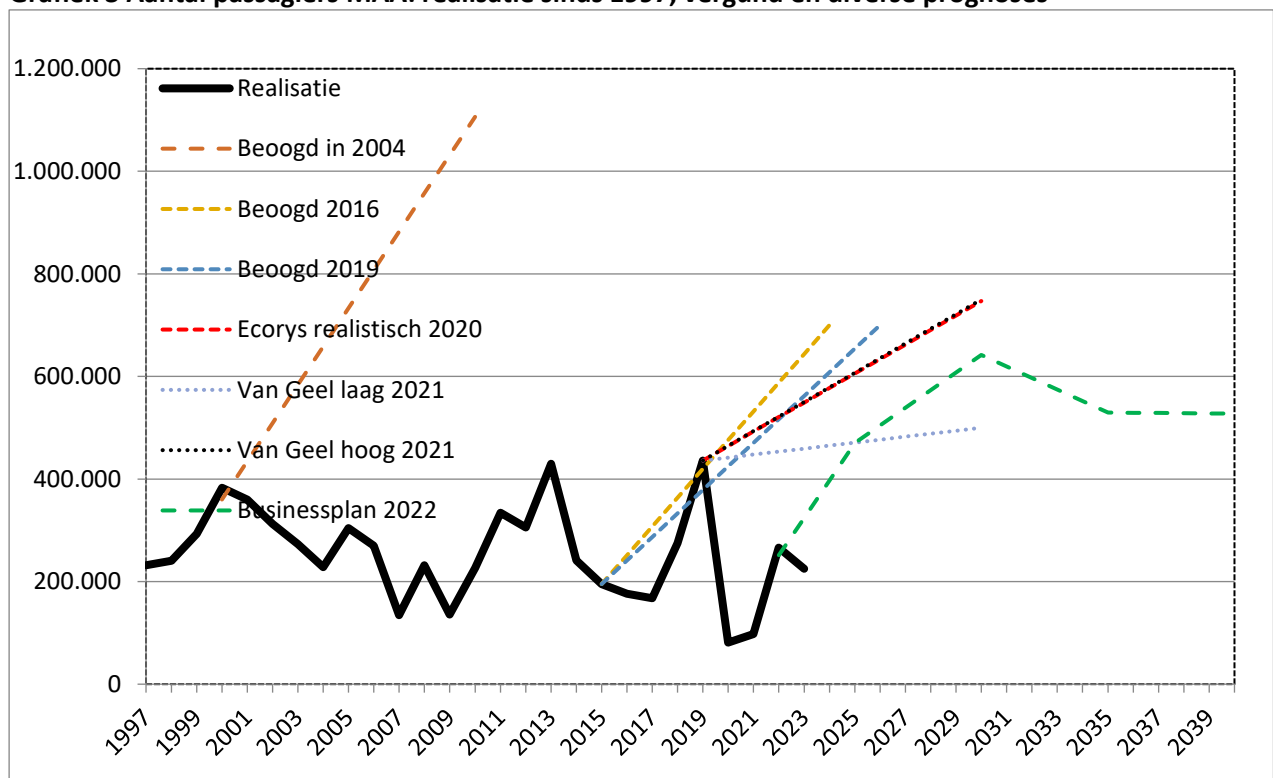
Bron: CBS wat betreft realisatie. Voor MAA is een maand extra geraamd op basis van het aantal vrachtluchten.

## 2 Passagiers

Het jaar 2019 was voor passagiers op MAA een topjaar met een aantal van 436.000. Dit aantal daalde als gevolg van corona naar 81.000 in 2020. Daarna begon een herstel. In juli 2023 was het aantal passagiers op MAA echter nog steeds 45% lager van in juli 2019. In juli 2023 was het aantal 17% lager dan in juli vorig jaar. Is er op MAA een einde gekomen aan het herstel na de coronacrisis?

Grafiek 3 laat zien dat de verwachtingen van de mogelijke toekomstige ontwikkeling altijd een overschatting gaven van de werkelijke ontwikkeling. Ook nu zijn de toekomstige ontwikkeling zeer onzeker gezien de enorme maatschappelijke veranderingen waarmee de luchtvaart zich geconfronteerd weet.

**Grafiek 3 Aantal passagiers MAA: realisatie sinds 1997, vergund en diverse prognoses**



Bronnen:

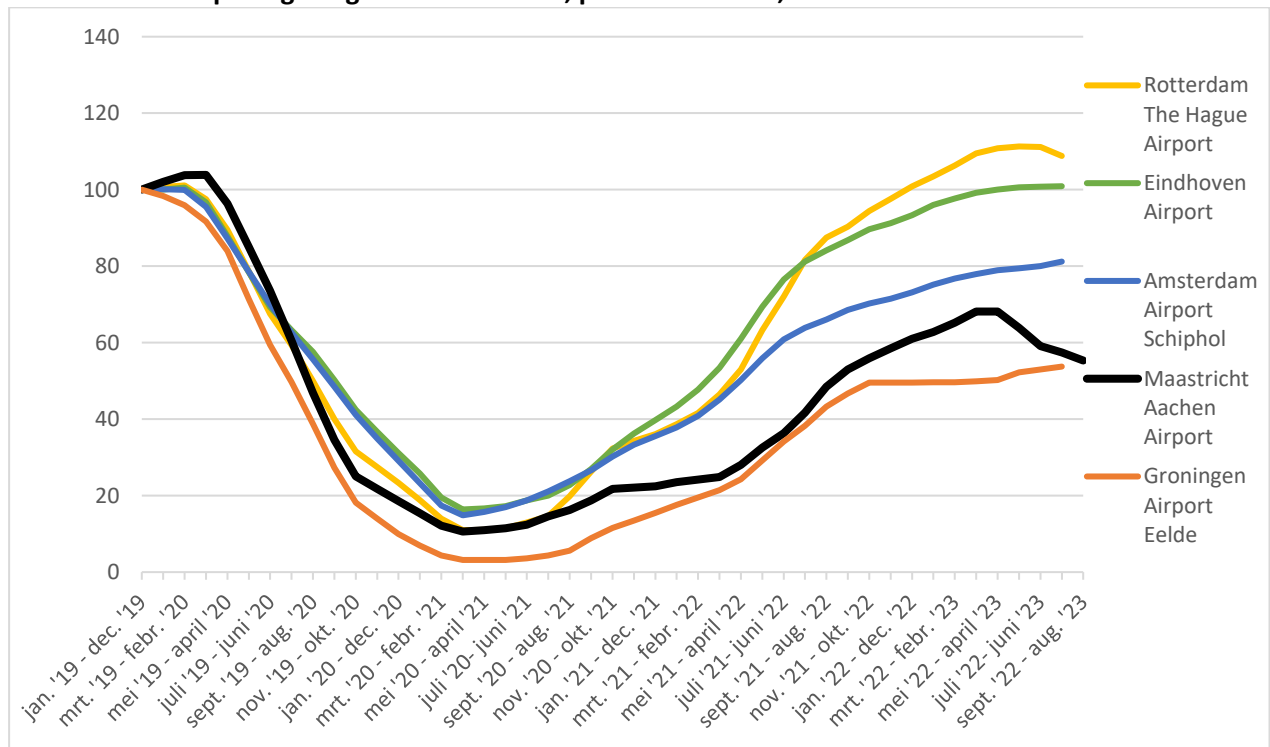
- Realisatie: CBS. 2023 is geraamd op basis van informatie tot nu toe, met in de rest van het jaar een daling die gelijk is aan de daling in de laatste maand van realisatie.
- Beoogd 2004: Bijlage E van *Aanwijzingsbesluit luchthaven Maastricht, tekst sedert 24 augustus 2006*
- Beoogd 2019: MAA, *Position Paper, Luchtvaartnota 2020-2050*, september 2019
- Realistisch 2020: Ecorys, *Economische betekenis Maastricht Aachen Airport, Eindrapport*, 24 november 2020
- Pieter van Geel, *Op zoek naar verbinding, advies ontwikkeling Maastricht Aachen Airport 2021-2030*, januari 2021
- Maastricht Aachen Airport, *Businessplan, Transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven*, 2022

In grafiek 4 is de ontwikkeling van het aantal passagiers van de diverse luchthavens in Nederland met elkaar vergeleken. Het jaar 2019 was het laatste normale jaar voor de corona. Dat jaar is op 100 gesteld. Verder is een periode van 12 maanden genomen vanwege de schommelingen door het jaar.

In Rotterdam en Eindhoven is het aantal passagiers inmiddels weer terug op het niveau van 2019. Op Schiphol is het aantal passagiers nu nog steeds bijna 20% lager dan in 2019.

Op MAA daalde op jaarbasis het aantal passagiers als gevolg van de sluiting voor de baanrenovatie, maar nu het vliegveld weer open is gaat de daling op jaarbasis tot nu toe door. Het aantal passagiers was in de afgelopen 12 maanden meer dan 40% lager dan in 2019. De ontwikkeling van het aantal passagiers op MAA blijft dus duidelijk achter bij de ontwikkeling op de andere vliegvelden.

**Grafiek 4 Aantal passagiers grote luchthavens, per 12 maanden, 2019=100**



Bron: CBS wat betreft realisatie. Voor MAA is een maand extra geraamd op basis van het aantal passagiersvluchten.

### 3 Omzet (Work Load Unit)

De meeteenheid “Work Load Unit” (WLU) ofwel verwerkingseenheid komt bij een luchthaven overeen met 1 passagier of 0,1 ton (dus 100 kg) vracht. Hiermee kunnen passagiers en vracht “opgeteld” worden om de totale ontwikkeling van de activiteiten op de luchthaven weer te geven. Grafiek 5 laat zien dat de activiteiten op MAA in 2017 en vooral in 2018 sterk zijn gestegen. In 2019 is een top bereikt, waarna een daling is ingezet, in 2020 onder invloed van het teruglopend aantal passagiers en daarna onder invloed van de afname van de vrachtafhandeling. In 2023 wordt de omvang van de activiteiten op MAA mogelijk het laagste sinds 2003 onder invloed van daling vracht, stagnatie van groei passagiers en tijdelijke sluiting van de luchthaven voor de baanrenovatie.

In 2019 kon “winst” gemaakt worden door MAA als gevolg van het historisch hoge niveau van activiteiten op MAA. Bij deze “winst” is overigens geen rekening gehouden met de jaarlijkse subsidie van de Provincie en is geen reservering gemaakt voor groot onderhoud en voor de toekomstige investeringen ter waarde van vele tientallen miljoenen euro’s. Het Businessplan van 2022 geeft een veel te positief beeld van de toekomstige ontwikkeling. Voortzetting van MAA zonder aanvullende financiering van de Provincie is zeer waarschijnlijk onmogelijk.

In de second opinion op het businessplan is al eerder aangegeven dat de vervoersprognoses onwaarschijnlijk hoog zijn. Er is geen marktanalyse uitgevoerd. Het businessplan beschouwt de concurrentie in het drukke luchthavenlandschap rondom het vliegveld niet. Zie verder:

<https://pleinairmaastricht.nl/wp-content/uploads/Persbericht-second-opinion-businesscase-MAA-29-11-22.pdf>

**Grafiek 5 Work Load Units: aantal passagiers plus 10 keer aantal tonnen vracht sinds 1997, realisatie en businessplan 2022**

