

Staat van Maastricht Aachen Airport: mogelijkheden, kansen en beperkingen

Notitie

Op verzoek van Alliantie pleinAIR Maastricht

Door:

Dr Walter J.J. Manshanden

NEO Observatory, Rotterdam



4 februari 2025

Aanleiding

Op vrijdag 14 februari aanstaande zal de nieuwe CEO van MAA, dhr. Joost Meijs in gesprek gaan met Provinciale Staten van Limburg. Ter voorbereiding op dit gesprek heeft de Alliantie pleinAIR Maastricht NEO Observatory verzocht om een beknopte actualisatie op te stellen van de Second opinion business case MAA (2022) en het Marktonderzoek luchtvracht MAA (2024) (zie bijlage). Hiermee is een raming opgesteld van de financiën van MAA voor het jaar 2024 naar aanleiding van het Jaarverslag MAA 2022 en 2023 en realisatiecijfers vracht, passagiers en vluchten voor 2024, afkomstig van het CBS. In deze notitie zijn nieuwe bevindingen en inzichten opgenomen, met een focus op vracht.

MAA in actuele cijfers

MAA heeft in 2023 verlies geleden, fors meer dan begroot in het Businessplan uit 2022. - Over 2024 bleef de hoeveelheid luchtvracht 80% achter bij de projectie uit 2022 en het aantal passagiers 44%. Het ziet ernaar uit dat het verlies over 2024, exclusief de inkomsten uit getruckte vracht (van 30.000 ton in 2023 naar ca. 75.000 ton in 2024) even groot zal zijn als in 2023. Waar in het businessplan een bescheiden bedrijfsresultaat werd verwacht van 1 miljoen positief in 2024, komt het verlies naar verwachting uit op 6 miljoen euro negatief. Inclusief de jaarlijkse kosten voor niet economische diensten voor algemeen belang (NEDAB) op de luchthaven, zoals brandweer, douane, marechaussee, die door de Provincie worden gedekt, beloopt dat -9,6 miljoen euro negatief. Het verlies over 2023 (zie Jaarverslag 2023 Maastricht Airport BV) is gedekt met het eigen vermogen. Eind 2023 is dat negatief geworden. Verdere verliezen over 2024 kunnen niet door Maastricht Airport BV zelf gedragen worden. Indien het volume vracht en passagiers op hetzelfde niveau blijft, dan wordt dit verlies structureel.

Ontwikkeling van het vrachtsegment

Tegen deze achtergrond kiest de recent aangetreden directeur van MAA, dhr Meijs, voor ontwikkeling van het vrachtsegment, omdat dit in zijn visie de kurk is waar MAA financieel op gaat drijven. Meijs verwacht verlies voor 2024, een beetje voor 2025 en break even in 2027, waarna er doorgroei is naar 200.000 ton vracht in 2030, zoals in het businessplan 2022 is opgenomen.

Om dit te bereiken dienen volgens Meijs door MAA de volgende stappen te worden gezet:

- Uitbreiding commerciële afdeling met twee business developers
- Samenwerking met Schiphol inniger
- Baanlengte langer
- Nieuwe klanten langer binden
- Snelheid van afhandeling van vracht: MAA moet een inhaalslag maken en investeren

Opmerkelijk bij dit laatste punt is dat tot 3 weken voor het interview van de heer Meijs met de Limburger eind november diverse onderzoeksrapporten, zijn voorganger en zelfs zijn woordvoerder zich lovend uitlieten over de kwaliteit van de afhandeling terwijl dhr. Meijs deze juist als een verwaarloosd zorgenkindje beschouwt.

Welke kansen liggen er?

Dhr. Meijs wijst op de volgende omstandigheden in de markt voor luchtvracht die toename van de vrachtafhandeling op MAA kansrijk maken:

- Capaciteitsgebrek op andere luchthavens
- Mogelijk capaciteitsgebrek op Schiphol
- Foutjes op concurrerende luchthavens
- De verwachte groei mondiale luchtvaart: in 2042 x1,8 voor passagiers en x1,6 voor vracht. Deze verwachting ligt buiten de bandbreedte van de scenario's die door Significance 2023 (in opdracht van Min IenW) voor MAA worden gehanteerd. Het gemiddelde voor de toekomstscenario's Hoog en Laag tot 2040 is voor passagiers 1,7 en voor vracht 1.

Concurrentie met vliegveld Luik

Dhr. Meijs is optimistisch over de kansen voor MAA in de concurrentie met Luik. De vraag is of deze strategie toereikend is om de MAA businesscase 2022 te redden. Een analyse van het missen van de prognose in het Businessplan 2022 ontbreekt echter. Prognoses zijn in het verleden nog nooit gerealiseerd. Met de beschikbare informatie is de conclusie dat het redden van de businesscase 2022 onhaalbaar is. Daar zijn de volgende dertien redenen voor:

I

MAA heeft geen eigen thuismarkt met voldoende vraag en aanbod van luchtvracht. De vrachtoperatie in NW-Europa is geconcentreerd bij de grootstedelijke regio's van Europa (Parijs, Frankfurt, Londen, Amsterdam en Keulen/Bonn). Daar zijn de klanten die luchtvracht aanbieden en gebruiken. Tevens is op die luchthavens een marktplaats voor luchtvracht en uitwisseling tussen 'bellyfreight' (vracht in het laadruim (belly) van passagiersvliegtuigen) en 'fullfreight' (vracht in vrachtvliegtuigen) en een groot aantal bestemmingen. MAA heeft geen

van deze kenmerken; de luchtvracht op MAA is ‘gebiedsvreemd’.

2

Naast de vijf grote hubs voor luchtvracht in NW-Europa zijn er drie kleinere specifieke luchtvrachthubs in Europa. Dat zijn Leipzig-Halle, Luxemburg en Luik. Dat zijn luchthavens met een gespecialiseerde logistieke operator, die internationaal transport tussen aanbieder en afnemer van luchtvracht organiseert. De grote logistieke operators (Fedex, DHL, Cargolux) hebben hier elk een ‘eigen’ luchthaven. MAA heeft geen eigen logistieke operator.

3

De opkomst van specifieke vrachtluchthavens Leipzig-Halle, Luxemburg en Luik verklaart dat de afhandeling van luchtvracht in de toenemende mate op de 8 genoemde grote vrachtluchthavens is geconcentreerd. Op deze luchthavens kunnen grote maatschappijen met elkaar verbonden worden voor het doorsturen van luchtvracht, hetgeen voor beide voordelig is. Dit stemt overeen met de visie van de directeur van Luik Bierstet: “De grote vrachtvliegvelden worden groter en de kleine hebben het dan steeds moeilijker.” Alle overige vrachtluchthavens zijn op de regionale markt voor luchtvracht aangewezen (zoals diverse steden in Frankrijk en Duitsland).

4

Uit de voorgaande drie punten volgt dat MAA te dicht op de andere vrachtluchthavens ligt, die specifieke voordelen hebben: schaal, netwerk, bestemmingen en specialisatie in de keten. MAA heeft geen thuismarkt voor luchtvracht en ook geen logistieke operator.

5

Het is gebleken dat op MAA overwegend luchtvracht wordt gelost, en weinig wordt

geladen (data Eurostat, zie Manshanden en Bus, 2024). MAA ligt niet in een grootstedelijke regio waar genoeg goederen voor luchtvracht worden aangeboden die naar de rest van de wereld moeten. Hierdoor hebben luchtvrachtmaatschappijen geen retourvracht op MAA. Het betekent dat de businesscase voor MAA gehalveerd is; het lossen van vliegtuigen geeft inkomsten, maar het inladen niet. Luchtvrachtmaatschappijen vertrekken dus leeg van MAA. Dat is onaantrekkelijk. De lage havengelden van MAA compenseren de luchtvrachtmaatschappijen dat zij zonder retourvracht vertrekken. Dit is echter niet genoeg; met een leeg vrachtruim vertrekken betekent dat er voor de luchtvrachtmaatschappijen geen inkomsten zijn. Zonder lading vliegen is kostenverhogend in een concurrerende markt.

6

Dit verklaart waarom MAA de goedkoopste vrachtluchthaven van NW Europa is. Het tarief ligt op ongeveer de helft van dat van Luik. Snellere afhandeling en een langere baan compenseren niet, zoals Meijs beoogt, het ontbreken van retourvracht.

7

Dit verklaart de opkomst van getruckte vracht op MAA. De afhandeling via Luik is voordeliger omdat de maatschappijen dan wél met een vol ruim vanaf Luik kunnen vertrekken. De lading voor MAA kan ook daar worden gelost, naar MAA worden gereden en daar worden ingeklaard in het Nederlandse economische verkeer. Getruckte vracht vanaf Luik is voor de luchtvrachtmaatschappijen zonder meer efficiënter dan landen op MAA en leeg vertrekken.

8

Het jaar 2024 was voor de luchtvracht uitstekend. Dit is aan MAA volledig voorbijgegaan – mogelijk juist omdat het zo

goed ging. De vrachtvliegtuigen (capaciteit) werden op andere vrachtroutes ingezet die meer inkomsten opleverden. Wat voor MAA bestemd is, kan ook wel via getruckte vracht vanaf Luik. Dit scheelt ook twee keer landen en opstijgen: eenmaal op Luik, en dan een korte vlucht naar MAA is inefficiënt, ook voor de luchtvrachtmaatschappij.

9

Luik gaat de komende 15 jaar een half miljard euro (33 miljoen per jaar gemiddeld) investeren om een groei van 1,1 miljoen ton naar 2,5 miljoen ton luchtvracht mogelijk te maken.

10

Een eerdere exploitant van MAA had ervaring in de luchtvracht op Schiphol en bleek niet te slagen op MAA. Waarom zou de inniger samenwerking met Schiphol nu wel werken, als het niet de beheerder van de luchthaven is die de stroom luchtvracht aanstuurt? Wat zouden twee business developers kunnen op MAA als een logistieke operator nodig is, dan wel voldoende retourvracht? De twee business developers moeten concurreren met een logistiek bedrijf op Bierset, dat de volledige goederenketen van allerlei bedrijven en eindgebruikers organiseert en bundelt en dat voor elke stap in de vervoersketen eigen transportmiddelen heeft. In jargon is dit een 5th Party Logistics Integrator; de hoogste stap in integratie van de goederenketen. MAA biedt dit ten enenmale niet.

11

De krimp op Schiphol is niet zeker. De toekomst van MAA is afhankelijk van de ontwikkelingen op Schiphol, zonder dat er ook maar enige garantie bestaat dat bij krimp op Schiphol naar MAA wordt uitgeweken, hetgeen de afhankelijkheid van MAA van ontwikkelingen elders sterk vergroot. In Luik ligt bovendien een zeer forse ruimte

voor verdere ontwikkeling. Het heeft het er inmiddels alle schijn van dat Luik Bierset de uitwijkvluchthaven voor luchtvracht van Schiphol aan het worden is.

12

Het op 26 november 2024 gepubliceerde Ontwerpbesluit Natuurvergunning biedt ruimte voor 183.500 ton vracht per jaar (waarvan 12.000 ton trucking) - ofwel maximaal 171.500 ton luchtvracht. Hetgeen fors minder is dan het businessplan beoogt. Dit volume is vastgesteld voordat de Raad van State op 18 december 2024 haar ingrijpende uitspraak t.a.v. intern salderen deed én voordat Greenpeace haar tegen de Staat aangespannen procedure won. Dit betekent dat ook die 171.500 ton nog verre van zeker is. Overigens is ook het aantal vergunde passagiers in het Ontwerpbesluit beperkt tot 470.000, fors minder dan het in de businesscase opgenomen aantal van 642.000 voor 2030.

13

De Luchtvaartnota 2020-2050 borgt de klimaatdoelen uit het Akkoord Duurzame Luchtvaart: de CO₂-uitstoot van uit Nederland vertrekkende vluchten in 2030 moet terug naar het niveau van 2005, in 2050 halveren, in 2070 teruggebracht zijn tot nul. In 2005 vonden er 7.192 handelsvluchten plaats die resulteerden in een volume van 304.000 passagiers en 54.500 ton vracht. De businesscase gaat voor 2030 echter uit van 642.000 passagiers en 204.000 ton vracht. De haalbaarheid van de klimaatdoelen zijn hierdoor voor MAA praktisch niet haalbaar.

Conclusie

De conclusie is, dat om de projectie van 200.000 ton te halen, er 170.000 duizend ton luchtvracht dient te worden aangetrokken. Stel dat 20.000 ton uit groei afkomstig is, dan moet er in vijf jaar tijd 150.000 ton bij andere luchthavens vandaan worden getrokken. Dit betekent stilstand of krimp bij andere luchthavens. Zelfs als MAA gratis zou zijn, is dit zeer onwaarschijnlijk, temeer omdat de andere luchthavens een snelle groei hebben doorgemaakt in 2024, en daar bovendien wordt geïnvesteerd. Daarnaast benoemt dhr. Meijs verschillende investeringen op MAA. De kosten van MAA lopen daardoor verder op, hetgeen gevolgen heeft voor de businesscase. Kortom, het realiseren van de doelstelling voor 2030 is nagenoeg onhaalbaar.

Bronnen:

BCI (2015) Economische onderbouwing Maastricht Aachen Airport.

Nijmegen: Buck Consultants International

Maastricht Airport (2024), Jaarstukken 2023

Maastricht Aachen Airport B.V. 2023

MAA BV & MAABI BV 2022, Businessplan Transitie naar een duurzame, omgevingsbewuste en toekomstbestendige luchthaven.

In: Statenvoorstel inzake Uitwerking transitie Maastricht Aachen Airport, brief GS van 18-II-2022 (GS DOC-00335925) (G-22-054).

Maastricht: Provincie Limburg

Manshanden, W.J.J. (2025) *Waar is de bodem? Verschil prognose en realisatie Maastricht Aachen Airport 2024.*

Rotterdam: NEO Observatory

Manshanden, W.J.J. en L. Bus (2024), Marktonderzoek luchtvracht MAA.

Rotterdam: NEO Observatory

Manshanden, W., L. Bus en M. Brouwers (2022) *Second opinion op businesscase Maastricht Aachen Airport.*

Rotterdam: NEO Observatory

Significance. (2023 maart). *AEOLUS Luchtvaart-referentieprognose 2022.*

Den Haag: Significance quantitative research.