



**Buck
Consultants
International**

**Actualisatie benchmark
luchthavens 2011 - 2021**

Maastricht Aachen Airport

Uitgevoerd in opdracht van:
Provincie Limburg

Nijmegen/Den Haag, 26 januari 2022

Inhoudsopgave

	Blz.
Hoofdstuk 1 Inleiding	3
1.1 Achtergrond en vraagstelling	3
1.2 Context: luchtvaart in coronatijd	3
1.3 Leeswijzer	4
Hoofdstuk 2 Passagiersvolumes	5
2.1 Passagiers Maastricht Aachen Airport	5
2.2 Ontwikkeling passagiers op concurrerende luchthavens	7
Hoofdstuk 3 Vrachtvolumes	11
3.1 Luchtvracht Maastricht Aachen Airport	11
3.2 Ontwikkeling vrachtvolume op andere luchthavens	14
Hoofdstuk 4 Conclusies benchmark	19
Gebruikte bronnen	20

Hoofdstuk 1 **Inleiding**

1.1 **Achtergrond en vraagstelling**

In 2016 heeft BCI een economische onderbouwing opgesteld bij groeiperspectieven voor de luchthaven Maastricht Aachen Airport (MAA). In die onderbouwing is een benchmark opgenomen van luchthavens die in het verzorgingsgebied liggen van MAA. Het gaat hierbij concreet om de luchthavens van Eindhoven, Brussel, Oostende, Charleroi, Luik, Keulen/Bonn, Amsterdam (Schiphol), Düsseldorf en Weeze.

De provincie Limburg heeft BCI is gevraagd om deze benchmark te actualiseren. De **actualisatie van de benchmark uit 2016** is van belang omdat momenteel in de Limburgse politiek een discussie plaats vindt over de ontwikkelingsscenario's voor de luchthaven MAA.

BCI heeft, ten behoeve van de gevraagde actualisatie, voor de jaren 2011 tot en met 2020 de ontwikkeling van de passagiersvolumes en de vrachtvolumes voor de genoemde luchthavens in beeld zijn gebracht en samengevat in deze korte rapportage. Bij het bepalen van de kentallen per luchthaven zijn meerdere bronnen gebruikt om een consistent beeld te laten zien, aangezien perspublicaties van luchthavens meestal geen volledig beeld geven (geen tijdreeks van meerdere jaren). De weergegeven kentallen (aantallen, volumes) zijn waar nodig ook geïnterpreteerd en in perspectief geplaatst, door korte verklaringen te geven voor bijvoorbeeld een snelle groei of afname van de vervoersvolumes.

1.2 **Context: luchtvaart in coronatijd**

Voorafgaand aan de beschrijving van de resultaten van de benchmark is het van belang om kort stil te staan bij de specifieke context waarin gepresenteerde resultaten moeten worden gezien:

- In 2020 en 2021 heeft de luchtvaart zich nationaal en internationaal anders ontwikkeld als in de voorgaande jaren. Dit is een direct gevolg van ingestelde reisbeperkingen in verband met de Covid19 pandemie. Deze afwijkende ontwikkeling is natuurlijk in de benchmark terug te zien (bij alle luchthavens);
- Internationaal is het aantal vliegbewegingen in 2020 en 2021 fors afgenomen. Binnen Europa (voor MAA qua bestemmingen de belangrijkste vergelijking) nam het vliegverkeer tussen december 2019 en december 2021 met 41,5% af (*Bron: IATA, 2021*);

- Tussen maart 2020 en februari 2021 vlogen er 14,1 miljoen reizigers van en naar de vijf nationale luchthavens in Nederland. Dat is een *afname van 82,6 procent* ten opzichte van een jaar eerder (Bron: CBS, 2021). Voorlopige cijfers van het CBS laten wel zien dat de luchtvaart van en naar Nederland zich na februari 2021 Nederland deels hersteld heeft;
- De coronamaatregelen hebben minder effect gehad op de hoeveelheid goederen die door de lucht zijn vervoerd (naar en vanuit Nederland). In de eerste maanden van de coronacrisis werden er vanwege de vliegbepeningen minder goederen door de lucht vervoerd, vanaf eind september 2020 werd meer luchtvracht vervoerd dan in de vergelijkbare weken een jaar eerder. De hoeveelheid vervoerde goederen nam over de gehele periode (maart 2020 – februari 2021) af met 3,7 procent (Bron: CBS, 2021).

Bij de beschouwing van de resultaten van de benchmark moet de geschetste algemene (wereldwijd en heel Europa) en bijzondere (Covid19) ontwikkeling nadrukkelijk in het achterhoofd worden gehouden.

1.3 Leeswijzer

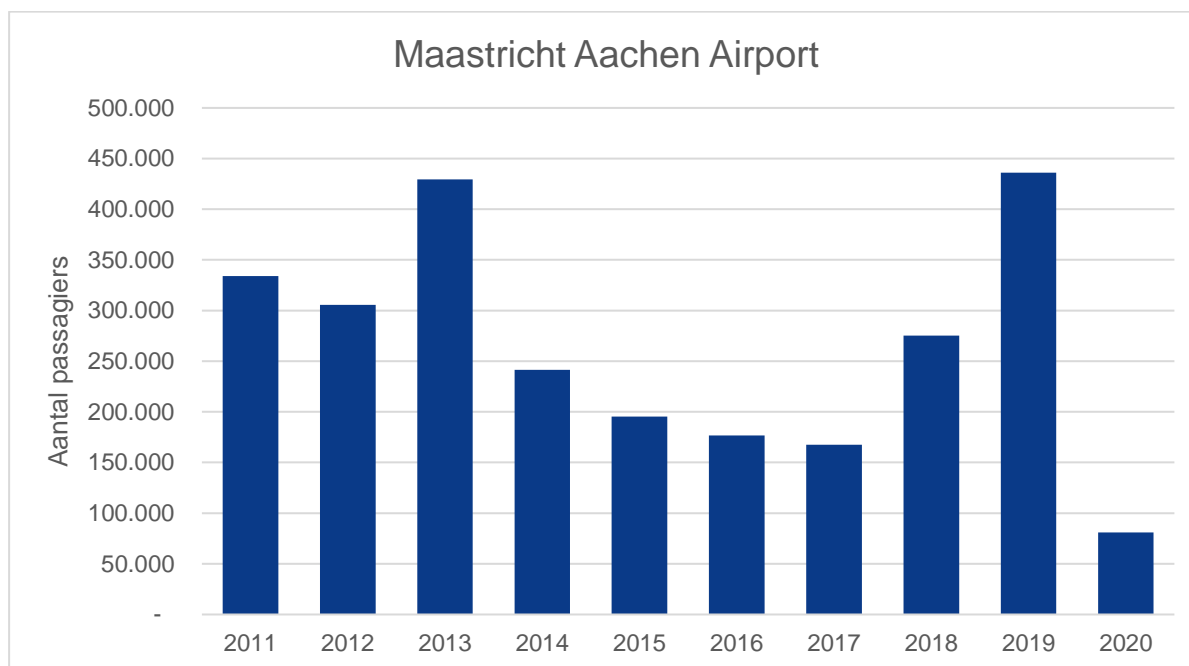
Achtereenvolgens worden de resultaten van de benchmark gepresenteerd voor aantallen passagiers (hoofdstuk 2) en vrachtvolumes (hoofdstuk 3). Daarbij wordt in elk hoofdstuk eerst specifiek ingegaan op de kentallen met betrekking tot MAA. Daarna worden ter vergelijking de kentallen voor de overige luchthavens beschreven. De belangrijkste conclusies worden kort samengevat in hoofdstuk 4.

Hoofdstuk 2 Passagiersvolumes

2.1 Passagiers Maastricht Aachen Airport

Bij de beschouwing van de passagiersaantallen voor MAA in de periode 2011 – 2021 is tot en met 2013 een groei te zien in het aantal passagiers op MAA. Hierbij is er een duidelijke piek te zien in 2013 toen er grofweg 430.000 passagiers vervoerd zijn via MAA door aangekomen en vertrokken verkeersvluchten in het handelsverkeer. Die groei in het aantal passagiers is met name ontstaan door de uitbreiding van het aantal bestemmingen van Ryanair vanaf MAA en de daarbij behorende opening van een nieuwe basis op MAA door Ryanair in 2012. Eind 2013 besloot Ryanair haar basis op MAA te sluiten, wat resulteerde in sterke afname in het aantal passagiers in de jaren die daarop volgde. Het aantal passagiers daalde naar circa 240.000 passagiers in 2014 en daalde verder tot circa 168.000 in 2017 (Bron: BCI, 2016; gebaseerd op CBS).

Figuur 2.1 Ontwikkeling van het aantal passagiers op MAA (2011-2020)*



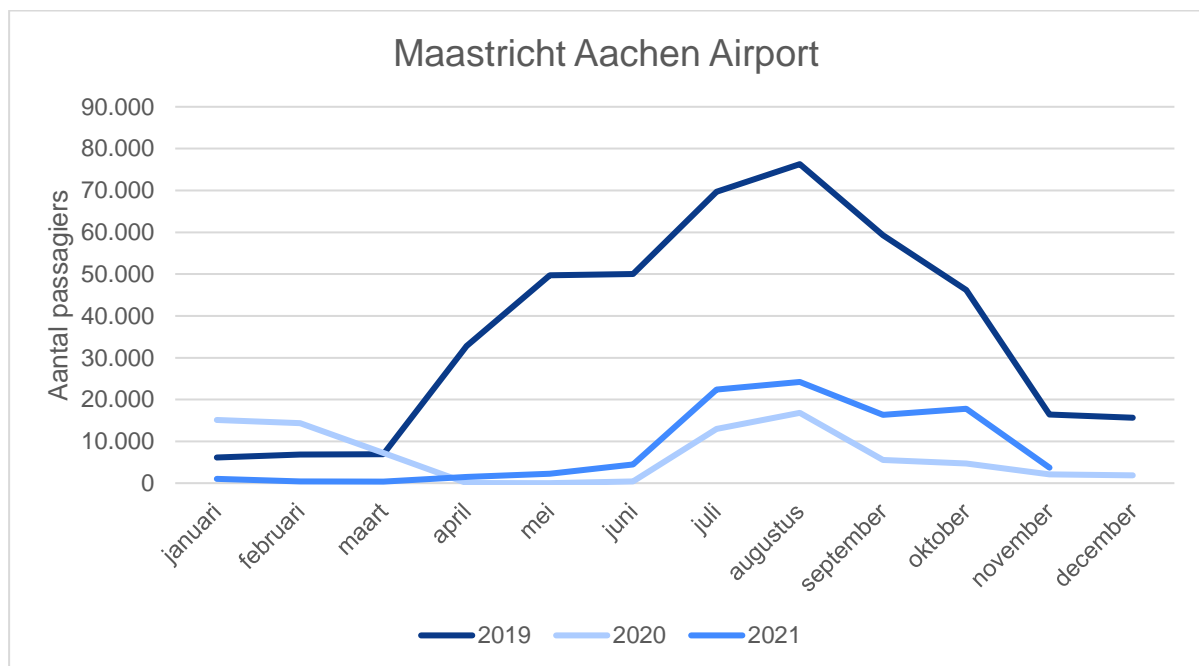
* De cijfers tot en met 2019 zijn definitief, de cijfers voor 2020 hebben een voorlopig karakter. Na ontvangst van het volledige jaarbestand worden de cijfers definitief gemaakt door het CBS.

Bron: CBS

In figuur 2.1. is na 2017 wederom een sterke groei te zien in van het aantal vervoerde passagiers op MAA. Deze stijging kan in belangrijke mate worden verklaard vanuit een succesvolle acquisitiestrategie van MAA en beslissingen van marktpartijen (Airlines). Het grootste deel van de toename kan worden verklaard uit de komst van Corendon Dutch Airlines, die vanaf 2018 vanuit MAA meerdere Europese bestemmingen zijn gaan bedienen. In 2018 koos Corendon ervoor om meer vluchten vanaf MAA te laten vertrekken doordat Schiphol op dat moment vrijwel de maximale capaciteit had bereikt. Door de capaciteitsproblemen werden verschillende vluchtseries van meerdere luchtvaartmaatschappijen op een wachtlijst geplaatst bij Schiphol. Voor de vluchten op deze wachtlijst bestond onvoldoende zekerheid of die ook echt uitgevoerd konden gaan worden (*Vernooij, 2018*). Naast Corendon hebben ook andere low cost carriers (LCC's), zoals Ryanair, in dezelfde periode meer bestemmingen vanuit MAA aan hun aanbod toegevoegd.

In 2020 is er vanzelfsprekend een sterke daling te zien in het aantal vervoerde passagiers door reisbeperkingen in verband met de Covid19 pandemie. Deze specifieke ontwikkeling wordt inzichtelijk gemaakt in de onderstaande figuur, waarin de maandelijks vervoerscijfers zijn weergegeven voor de jaren 2019, 2020 en 2021.

Figuur 2.2 Maandelijks ontwikkeling van het aantal passagiers op MAA (2019-2021)*



* De cijfers tot en met 2019 zijn definitief, de cijfers voor 2020 en 2021 hebben een voorlopig karakter. Voor december 2021 is tot op heden nog geen data beschikbaar. Na ontvangst van het volledige jaarbestand worden de cijfers definitief gemaakt door het CBS.

Bron: CBS

Ten opzichte van 2019 is in 2020 het aantal passagiers in augustus gedaald met bijna 80 procent tot circa 17.000 passagiers. In de maanden april en mei van 2020 zijn er nagenoeg geen passagiers vervoerd via MAA. In 2021 is er een licht vraagherstel te zien in het zomer- en herfstseizoen, waarbij er in de maanden juni tot en met november elke maand meer

passagiers vervoerd zijn dan in 2020. Het aantal passagiers is echter nog lang niet terug op het oude niveau van voor de Covid19 pandemie.

2.2 Ontwikkeling passagiers op concurrerende luchthavens

Maastricht Aachen Airport heeft te maken met concurrentie van nabijgelegen luchthavens. Deze luchthavens werken veelal binnen dezelfde (of overlappende) catchment area voor passagiers. In deze paragraaf worden de ontwikkelingen in het aantal passagiers van concurrerende luchthavens in beeld gebracht. MAA wordt op het gebied van passagiers vergeleken met de luchthavens van Eindhoven, Brussel, Oostende, Charleroi, Luik, Düsseldorf, Keulen/Bonn en Weeze.

Daarbij is het van belang om in ogenschouw te nemen dat de luchthavens van Brussel en Düsseldorf een ander karakter hebben dan de luchthaven van MAA, doordat ze gemiddelde passagiers aantallen hebben van boven de 20 miljoen per jaar, op intercontinentale bestemmingen vliegen en een mix hebben van grote vliegtuigmaatschappijen en low-cost-carriers die vliegen naar Europese (leisure) bestemmingen. Qua type bestemmingen en type luchtvaartmaatschappijen is MAA beter te vergelijken met de luchthavens van Eindhoven, Oostende, Charleroi, Liège, Keulen/Bonn en Weeze, waarbij MAA samen met de luchthavens van Oostende en Liège tot de kleinere luchthavens behoort. Desondanks is het goed om de ontwikkelingen van MAA af te zetten tegen alle acht genoemde luchthavens zodat de marktontwikkelingen in een breder perspectief geplaatst kunnen worden.

Tabel 2.1 Ontwikkeling passagiers concurrerende luchthavens*

Luchthaven ▶ Jaar ▼	Eindhoven	Brussel	Oostende	Charleroi	Liège	Düsseldorf	Keulen/ Bonn	Weeze	MAA
2011	2.664.078	18.901.917	215.852	5.901.007	302.979	20.339.058	9.625.388	2.421.720	333.910
2012	3.004.938	19.071.288	219.504	6.516.427	303.524	20.832.689	9.281.703	2.209.007	305.439
2013	3.425.485	19.232.284	237.208	6.786.163	310.155	21.228.149	9.079.011	2.488.956	429.545
2014	3.956.364	22.069.737	239.693	6.437.957	298.130	21.850.430	9.451.414	1.808.005	241.473
2015	4.373.882	23.460.018	276.027	6.956.302	294.653	22.475.772	10.339.200	1.908.000	195.180
2016	4.780.197	21.818.418	434.970	7.303.720	382.619	23.521.620	11.910.800	1.854.108	176.562
2017	5.701.220	24.783.911	365.345	7.698.767	192.381	24.640.673	12.384.800	1.885.005	167.544
2018	6.237.755	25.675.939	419.865	7.454.671	170.961	24.284.745	12.958.200	1.700.711	275.113
2019	6.780.775	26.360.003	457.423	8.224.196	170.737	25.506.140	12.369.000	1.231.100	435.977
2020	2.112.785	6.743.395	111.499	2.558.046	44.487	6.577.392	3.081.400	299.711	81.080

* Voor 2020 hebben de cijfers van Eindhoven en MAA betrekking op voorlopige cijfers.

Bron: CBS, Statistics Belgium, ADV Flughafenverband, FOD Mobiliteit en Vervoer, jaarverslagen en websites luchthavens

Uit tabel 2.1 blijkt dat het totaal aantal passagiers op de meeste luchthavens door de jaren heen **sterk is toegenomen** tot aan het begin van de Covid19 pandemie. Zo hebben de negen luchthavens gezamenlijk in 2011 ruim 58 miljoen passagiers vervoerd. In 2019 was dit aantal gestegen naar bijna 75 miljoen passagiers. Niet elke luchthaven is echter even sterk gegroeid. Sterke stijgers zijn Eindhoven, Brussel en Oostende. In Brussel is een eenmalige daling te zien in het aantal passagiers in 2016 als gevolg van de terroristische aanslag op de luchthaven op 22 maart 2016 (Statistiek Vlaanderen, 2021). De luchthaven werd toen een aantal weken gesloten.

Naast de sterke stijgers laten Charleroi, Düsseldorf en Keulen/Bonn een **lichte toename** zien in het aantal vervoerde passagiers in de periode 2011-2019. Een nadere analyse laat zien dat dit in belangrijke mate te maken heeft met marktbeslissingen van Low Cost Airlines.

De beperkte groei van Charleroi in aantal vervoerde passagiers hangt samen met de beperkte capaciteit op de luchthaven en koerswijzigingen van verschillende luchtvaartmaatschappijen. Zo besloot Ryanair in 2014 een tweede basis te openen in België op Brussel Airport. Hoewel Charleroi voor Ryanair de primaire luchthaven in België bleef, werd het aantal bestemmingen teruggebracht. Hierdoor ontstond ook enige overlap in de bestemmingen tussen Brussel en Charleroi. De impact voor de luchthaven van deze keuze werd gedeeltelijk opgevangen door de groei in Wizz Air en de introductie van nieuwe vliegtuigmaatschappijen (Buyle, Kupfer, & Onghena, 2020). De terminal capaciteit was in de gelopen periode op Charleroi beperkt, zo was de terminal die in 2014 werd gebruikt theoretische gezien al in 2009 verzadigd (gezien de theoretische capaciteit van drie miljoen). Om die reden werd er een masterplan opgesteld die moest zorgen voor een uitbreiding van de handelszone, dit einddoel werd tegen 2020 bereikt (Meeussen & Vanbrussel, 2014).

De beperkte groei in aantal vervoerde passagiers in Keulen/Bonn hangt deels samen met een langzaam herstel na de financiële crisis van 2008. Pas in 2015 zat Keulen/Bonn weer op niveau van voor de crisis toen Ryanair de luchthaven koos als de locatie voor herintrede in de Duitse markt (CAPA Centre for Aviation, 2016). Dit past binnen de strategie van de luchthaven, aangezien ze een divers portfolio op willen bouwen van verschillende luchtvaartmaatschappijen in het lage-kosten segment (Köln Bonn Airport, 2018). De groei en ontwikkeling hing daarbij in belangrijke mate samen met marktontwikkelingen bij verschillende Airlines. Zo kon Keulen/Bonn het faillissement van Air Berlin in 2018 'compenseren' met nieuwe bestemmingen/vluchten van Eurowings en EasyJet, maar het verliezen van de lange afstandsvluchten van Eurowings temperde de groei (Köln Bonn Airport, 2018).

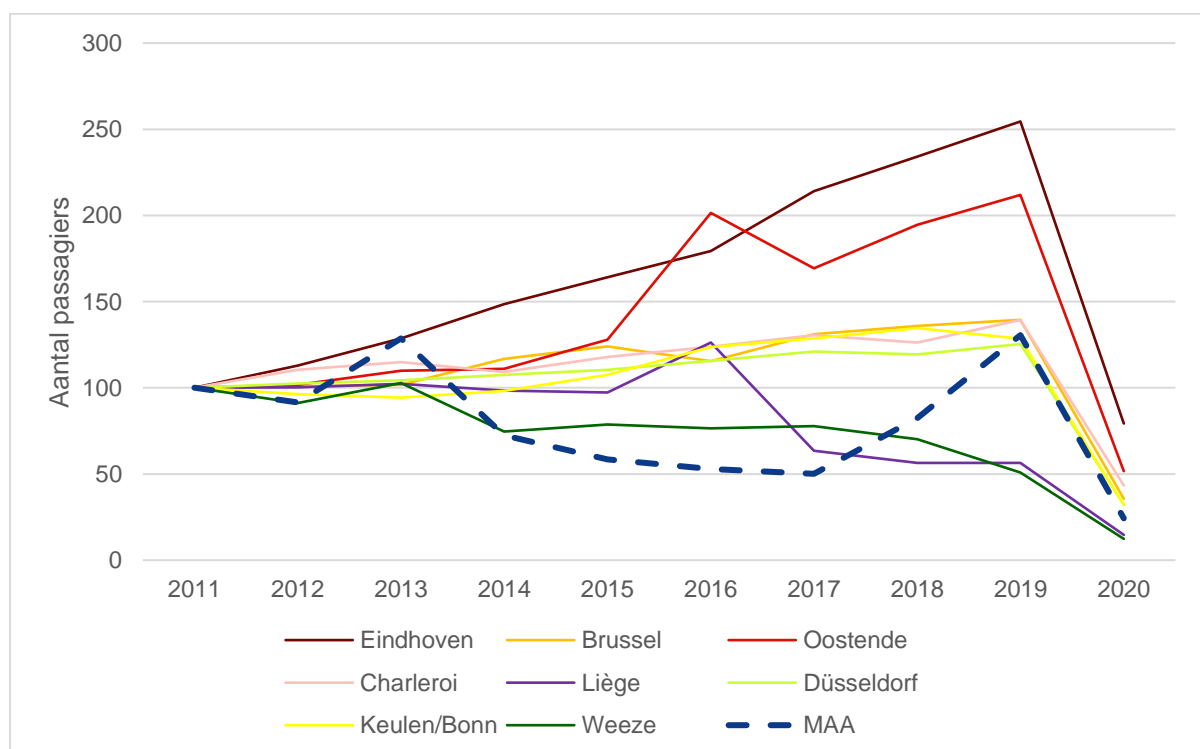
Bij de luchthavens van Liège en Weeze is het vervoerde passagiersvolume over tijd **gedaald**. Bij Liège komt dat met name door de inzet op de groei van Liège als logistieke regio waardoor de focus op (en het volume aan) luchtvracht over tijd fors is toegenomen (zie ook hoofdstuk 3.2). Daarnaast zijn een aantal luchtvaartmaatschappijen en routes verplaatst naar andere luchthavens. Zo heeft Air Corsica bijvoorbeeld in 2017 haar activiteiten verplaatst naar Charleroi Airport en kwam er in januari 2016 een einde aan de route Liège – München uitgevoerd door BMI (British Midland Airways) (Orban, 2017).

Bij het vliegveld van Weeze hangt de afname samen met de sterke afhankelijkheid van Ryanair (met een daling in vluchten en bestemmingen). Dit begon al 2011 toen een vliegbelasting werd ingevoerd in Duitsland (NOS, 2011). Een groot gedeelte van het aantal passagiers

dat via Weeze vliegt is afkomstig uit Nederland¹, waar de vliegtaks pas werd ingevoerd op 1 januari 2021. Ryanair heeft in verband met deze ontwikkeling in 2011 een flinke verlaging doorgevoerd in het aantal vluchten vanaf Weeze. In 2014 werd de verlaging in vluchten door Ryanair verder voortgezet door nogmaals 18 routes te schrappen (Vernooij, 2015). In 2019 is het aantal gestationeerde Ryanair vliegtuigen verlaagd van zes naar drie wat Ryanair destijds verklaarde uit markomstandigheden en een verlaagd consumentenvertrouwen (NOS, 2019).

Samenvattend kan gesteld worden dat de meeste concurrerende luchthavens de afgelopen jaren tot aan de coronapandemie een lichte tot forse groei in het aantal passagiers hebben geboekt. MAA heeft een diezelfde periode een wisselend beeld laten zien, in eerste instantie zijn de passagiersvolumes flink gedaald doordat Ryanair zijn basis op MAA sloot in 2013 waarnaar in 2018-2019 de passagiersvolumes weer sterker zijn toegenomen doordat Corendon vanaf 2019 vanuit MAA Europese bestemmingen is gaan bedienen. Hierdoor is in 2019 het passagiersvolume boven het niveau van 2011 uitgekomen. Doordat het totaal aantal vervoerde passagiers in de periode 2011-2019 is toegenomen op alle negen luchthavens gezamenlijk is het marktaandeel van MAA in 2019 weer uitgekomen op hetzelfde niveau als in 2011. In figuur 2.3 is de groei per luchthaven grafisch uitgewerkt, waarbij het 2011 als basis jaar is genomen.

Figuur 2.3 Index van het aantal passagiers (2011 = 100)



Bron: CBS, Statistics Belgium, ADV Flughafenverband, FOD Mobiliteit en Vervoer, jaarverslagen en websites luchthavens

¹ Ter referentie in het piekjaar 2010 toen Weeze een passagiersvolume had van bijna 2,9 miljoen mensen was meer dan 50 procent van de passagiers afkomstig uit Nederland (NOS, 2012).

Zoals uit de bovenstaande grafiek blijkt, heeft Eindhoven over de gehele periode van 2011-2019 de sterkste groei doorgemaakt in het aantal vervoerde passagiers van alle negen luchthavens. Als er echter specifiek gekeken wordt naar de periode na 2016 en voor de Covid19 pandemie (2017-2019) dan is MAA in passagiersaantallen sneller gegroeid dan alle overige luchthavens in de benchmark.

Hoofdstuk 3 **Vrachtvolumes**

3.1 Luchtvracht Maastricht Aachen Airport

De vrachtvolumes op Maastricht Aachen Airport zijn vanaf 2016 tot het begin van de Covid19 pandemie sterk toegenomen. Deze toename hangt samen met een aantal specifieke ontwikkelingen aan de aanbod en vraagzijde.

Zo is er in 2016 begonnen met de bouw van een nieuw platform dat ruimte biedt aan twee vrachtvliegtuigen (full freighters²). In 2017 is dit plan uitgebreid met de ontwikkeling van een parkeerplaats voor vliegtuigen en de bouw van een nieuwe vrachtterminal (1Limburg, 2016). Daarnaast is in 2016 een nieuwe exploitant aangetrokken (Trade Centre Global Investments BV, TCGI), om de luchtvracht (en passagiersvervoer) op de luchthaven uit te bouwen (Hoof, 2016).

Naast de ontwikkelingen in het aanbod op MAA, is de stijging in vrachtvolume ook te verklaren uit ontwikkelingen aan de vraagzijde. Zo was er in de periode 2017-2019 in Noordwest-Europa ook een toenemende vraag naar vrachtafhandeling voor full freighters. Dit positieve effect werd voor MAA versterkt door slotproblematiek (capaciteitstekort) voor vracht op Schiphol waardoor carriers zoals Emirates en SkyCargo uitweken naar MAA (zie ook paragraaf 3.2).

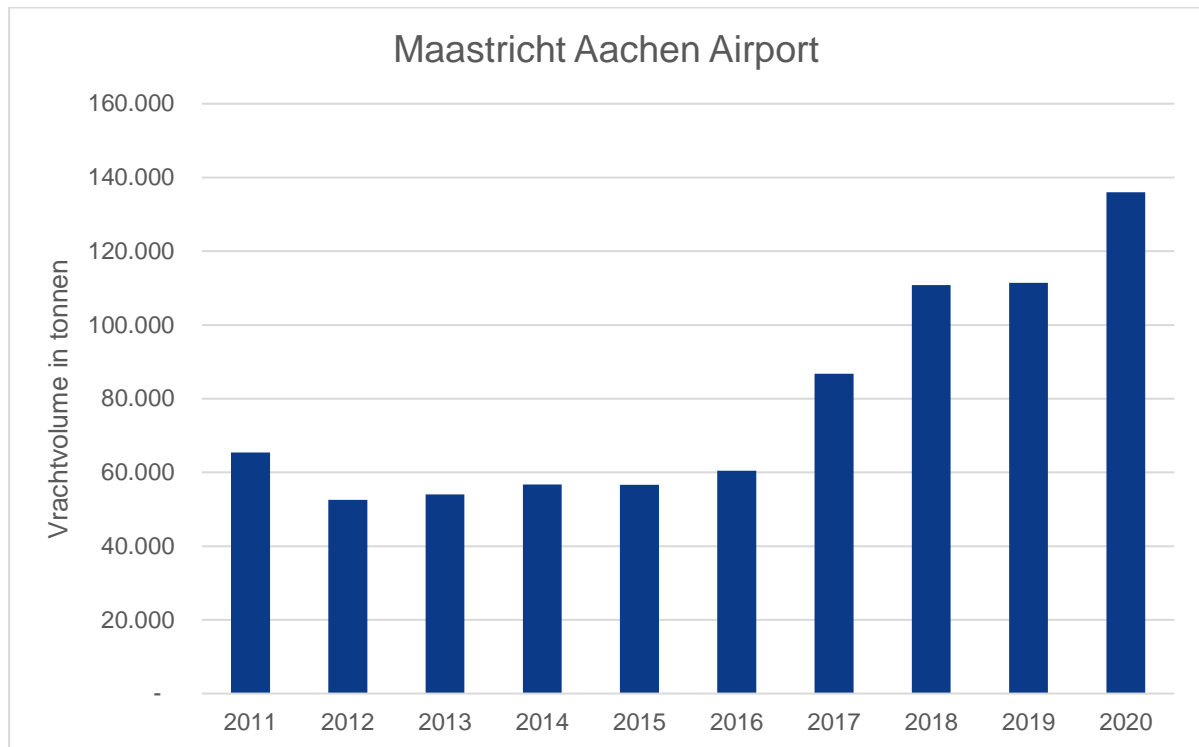
Maastricht Aachen Airport heeft een aantal operationele beperkingen die een verdere (toekomstige) groei in luchtvracht mogelijk kunnen beperken. Het gaat daarbij om het verbod op nachtvluchten (de luchthaven is alleen geopend tussen 06:00 en 23:00 uur) en de relatief korte start- en landingsbaan van 2.500 meter. Officieel is de landingsbaan 2.750 meter lang, maar de huidige vergunning schrijft voor dat maar 2.500 meter van de landingsbaan gebruikt mag worden voor de start en de landing zodat vliegtuigen hoger over o.a. Geverik vliegen (Maastricht Aachen Airport, 2020a). Dit beperkt de operationele mogelijkheden voor volledig beladen vliegtuigen. Voor MAA is het daarom noodzakelijk om zich op het general cargo / full freighters segment te focussen aangezien bellyvracht (aangevoerd in de ruim van passagiersvliegtuigen) en expresvracht van integrators³ (bijvoorbeeld TNT, Fedex, UPS) door de operationele beperkingen buiten bereik valt.

De ontwikkeling van luchtvracht over de periode 2011-2021 voor MAA is in de volgende figuur weergegeven:

² Full freighters zijn vliegtuigen die alleen vracht vervoeren

³ Integrators zijn partijen die transport, opslag en management in eigen beheer hebben meestal gebruikmakend van eigen vliegtuigen

Figuur 3.1 Ontwikkeling luchtvracht op MAA (2011-2020)



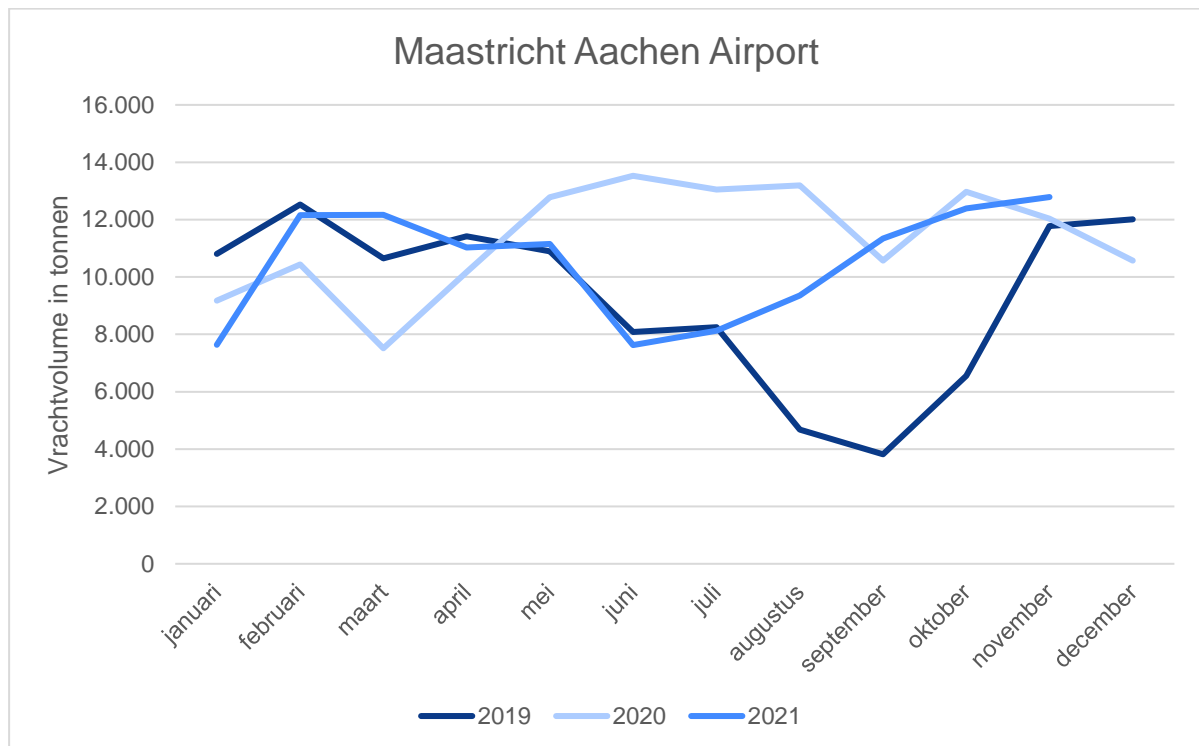
* De cijfers tot en met 2019 zijn definitief, de cijfers voor 2020 hebben een voorlopig karakter. Na ontvangst van het volledige jaarbestand worden de cijfers definitief gemaakt door het CBS.

Bron: CBS

Nadat de Covid19 pandemie in 2020 uitbrak is het vrachtvolume op MAA verder toegenomen. Dit hangt in belangrijke mate samen met het feit dat als gevolg van de reisbeperkingen minder passagiersvluchten werden uitgevoerd. Hierdoor moest het deel van het luchtvrachtvolume dat normaal in het ruim van passagierstoestellen werd vervoerd (bellyvracht) met full freighters worden vervoerd (Maastricht Aachen Airport, 2020b), terwijl er voor de uitbraak van de pandemie al een schaarste bestond aan full freighters.

Om een beter beeld te krijgen van de ontwikkelingen van de hoeveelheid vrachtvolume in de laatste jaren, wordt in figuur 3.2 het maandelijkse vrachtvolume weergegeven op MAA in de periode 2019-2021.

Figuur 3.2 Maandelijke ontwikkeling vrachtvolume op MAA (2019-2021)*



* De cijfers tot en met 2019 zijn definitief, de cijfers voor 2020 en 2021 hebben een voorlopig karakter. Voor december 2021 is tot op heden nog geen data beschikbaar. Na ontvangst van het volledige jaarbestand worden de cijfers definitief gemaakt door het CBS.

Bron: CBS

Uit de figuur kan worden afgeleid dat er in de periode april – oktober 2020 inderdaad meer vracht is vervoerd vanaf en naar MAA in vergelijking met het jaar daarvoor. De vracht die in deze periode werd vervoerd had voornamelijk betrekking op levensmiddelen, medische apparatuur, medische instrumenten en medicijnen (Maastricht Aachen Airport, 2020b). Deze medische producten werden gebruikt voor de behandelingen van trauma en corona.

In het begin van 2021 is de hoeveelheid vervoerde vracht van en naar de luchthaven vergelijkbaar met dezelfde periode in 2019. Vanaf juli in datzelfde jaar is er echter weer een flinke stijging waar te nemen in het totale vrachtvolume, deze groei hield ten minste aan tot november van dat jaar (voor december 2021 is nog geen data beschikbaar). De verdere groei in 2021 op MAA kan deels worden verklaard uit de stijgende vraag naar luchtvrachtvervoer: door opstoppingen in het wereldwijde containervervoer ontstond meer vraag naar luchtvrachttransport (Nieuwsblad Transport, 2021).

3.2 Ontwikkeling vrachtvolume op andere luchthavens

Ook op het gebied van vracht concurreert Maastricht Aachen Airport met nabijgelegen luchthavens. Veelal hebben deze luchthavens dezelfde catchment area. In deze paragraaf worden de ontwikkelingen in het vrachtvolume van concurrerende luchthavens in beeld gebracht. Daarbij worden ook de baanlengtes van de luchthavens met elkaar vergeleken, om de operationele mogelijkheden van MAA in perspectief te plaatsen.

Op het gebied van vracht concurreert MAA met de luchthavens van Amsterdam (Schiphol) Brussel, Oostende, Liège, Düsseldorf en Keulen/Bonn. Genoemde luchthavens hebben elk een ander luchtvrachtprofiel en zijn daarmee niet één op één met elkaar te vergelijken. De vrachtluchthavens zijn op hoofdlijnen in drie categorieën in te delen (Kupfer, 2012):

- All cargo airport: luchthavens met een belangrijke focus op luchtvracht, waarbij voornamelijk gebruikt wordt gemaakt van full freighters;
- Integrator hubs: op deze luchthavens zijn integrators gevestigd die zich richten op express freight (bijvoorbeeld FEDEX/TNT, UPS, DHL). De operatie op deze luchthavens is voor groot gedeelte afhankelijk van deze specifieke goederen stromen. Ze zijn gelegen in economische kerngebieden en zijn 24 uur per dag geopend. Vervoer vindt vooral plaats via full freighters van de respectievelijke integrators;
- Intercontinentale hub luchthavens: dit betreft grote luchthavens die vaak als internationaal knooppunt (zowel passagiers als vracht) dienen. Verder hebben de luchthavens een brede logistieke functie. Aanvoer vindt plaats via belly capaciteit in passagiersvliegtuigen en full freighters.

De concurrerende luchthavens van MAA bevinden zich in al deze categorieën. MAA kan zelf het beste getypeerd worden als all cargo airport.

Tabel 3.1 Indeling van de benchmark luchthavens naar categorie

	All cargo airports	Integrator hubs	Intercontinentale hub luchthavens
Benchmark luchthavens	<ul style="list-style-type: none">• Maastricht• Oostende	<ul style="list-style-type: none">• Liège• Keulen/Bonn	<ul style="list-style-type: none">• Schiphol• Brussel• Düsseldorf

Bron: BCI, 2022

Ondanks het feit dat de vrachtluchthavens van elkaar verschillen in termen van markt en capaciteit, kan de ontwikkeling van MAA toch in perspectief worden geplaatst door de luchthaven te vergelijken met de genoemde vrachtluchthavens in de direct omgeving.

Tabel 3.2 geeft een overzicht van de meerjarige ontwikkeling van de luchtvrachtvolumes op de zes concurrerende luchthavens en MAA.

Tabel 3.2 Ontwikkeling vrachtvolume concurrerende luchthavens*

Luchthaven ► Jaar ▼	Schiphol	Brussel	Oostende	Liège	Düsseldorf	Keulen/Bonn	MAA
2011	1.523.803	475.124	57.381	674.469	81.648	742.347	65.402
2012	1.483.446	459.265	53.166	576.664	87.112	751.183	52.562
2013	1.531.086	429.938	46.485	561.000	91.608	739.553	54.029
2014	1.633.192	453.954	24.885	590.579	96.973	754.342	56.693
2015	1.620.750	489.303	16.842	649.829	91.579	757.700	56.622
2016	1.661.679	494.337	22.224	660.605	93.698	786.400	60.480
2017	1.752.357	535.634	36.369	716.988	101.420	838.500	86.770
2018	1.708.132	543.493	27.719	870.644	74.808	859.400	110.823
2019	1.570.246	500.702	24.757	902.480	66.038	814.600	111.457
2020	1.441.597	511.613	52.659	1.120.643	21.164	863.400	135.985

* Voor 2020 hebben de cijfers van Schiphol en MAA betrekking op voorlopige cijfers.

Noot: de volumes worden weergegeven in tonnen vracht

Bron: CBS, Statistics Belgium, jaarverslagen en websites luchthavens

Uit bovenstaande tabel blijkt dat het totaal vrachtvolume door de jaren heen is toegenomen op alle zeven luchthavens gezamenlijk. Zo is er in 2011 in totaliteit ruim 3,6 miljoen ton vracht vervoerd van en naar de zeven luchthavens en in 2020 is dit gestegen naar ruim 4,1 miljoen ton vracht. Het vrachtvolume is echter niet op elke luchthaven even sterk gestegen. Per luchthaven zijn hiervoor verschillende (mogelijke) oorzaken aan te wijzen.

Naast de sterke toename op MAA, is het vrachtvolume op de luchthaven van Liège ook **fors toegenomen** in de periode 2011-2020. Dit komt met name doordat Liège Airport sinds een aantal jaren wordt geprofileerd als Flexport, een logistiek alternatief voor de duurdere luchthavens in de Benelux (WDP, 2017). Er zijn verschillende investeringen gedaan om vrachttiviteiten te bevorderen, zoals de bouw van een nieuwe cargo hal van 6,000 m² (Orban, 2017). Daarnaast is door de Waalse overheid veel geïnvesteerd in de omgeving van de luchthaven o.a. door de ontwikkeling van strikte geluidszones waardoor de luchthaven 24 uur per dag operationeel kan zijn (WDP, 2017; Liège Airport, 2022). Door de profilering en investeringen heeft de luchthaven nieuwe partijen kunnen aantrekken (e.g. Qatar Airways, Ethiopian Airlines en CAL) en was er groei te zien in het vrachtvolume van gevestigde luchtvaartmaatschappijen (o.a. FedEx/TNT) (WDP, 2017).

Naast de sterke stijgers laten de luchthavens van Brussel en Keulen/Bonn een **lichte toename** zien in het totale vrachtvolume over de tijd. Op de luchthaven van Brussel komt deze beperkte groei in luchtvracht volume voornamelijk door de beperkingen in nachtvluchten⁴ en mogelijk hoge boetes voor geluidsovertredingen⁵ waardoor door de jaren heen meerdere

⁴ Op de luchthaven van Brussel is het niet toegestaan om de nachtvluchten uit te voeren tussen 23:00 uur en 06:00 uur in verband met overlast, hierdoor is de capaciteit sinds 2008 omlaag gegaan. Op andere luchthavens in België zijn nachtvluchten wel toegestaan (Brussels Airport, 2022a).

⁵ Sinds 1999 zijn er striktere geluidsnormen voor vliegtuigen die over het Brussels Gewest vliegen. Bij de invoering van die striktere normen is er ook een tolerantiedrempel vastgesteld waardoor luchtvaartmaatschappijen die binnen een bepaalde marge de geluidsnormen overschrijven enkel een waarschuwing krijgen en geen boete. Per 1 januari 2017 is deze tolerantiedrempel echter geschrapt, waardoor luchtvaartmaatschappijen een

vrachtluchtmaatschappijen zijn vertrokken. In 2017 zijn bijvoorbeeld Yangtze River Express en Air Cargo Global met hun activiteiten op Brussels Airports (twee van de zes volvrachtmatschappijen die toen op de luchthaven actief waren) (De Standaard, 2017). Hierbij ging Air Cargo Global specifiek weg door de hoge boetes die betaald moesten worden voor het overtreden van de geluidsnormen. Naast het wegtrekken van maatschappijen is er ook sprake van groei bij andere vrachtluchtmaatschappijen waardoor de totale gevlogene tonnage over de jaren heen niet heel veel veranderd is. Vanaf 2020/2021 is er meer focus op vrachtvervoer (o.a. accent op farmaceutische producten, e-commerce en bederfelijke waren), waardoor er vanaf 2020 weer groei te zien is, die ook in 2021 lijkt te zijn doorgetrokken (Wal, 2021).

Keulen/Bonn is een luchthaven waar de integrators UPS, FedEx/TNT en DHL zich op één locatie bevinden, waarbij UPS het grootste gedeelte van de luchtvracht vervoert. Door groei in het e-commerce segment was er een sterke toename te zien in het vrachtvolume in 2017 voor UPS, FedEx/TNT en DHL (Köln Bonn Airport, 2017). Voor de beperkte groei in de periode voor 2017 is geen eenduidige verklaring te vinden.

De luchthavens van Schiphol, Düsseldorf en Oostende laten een **wisselend beeld** zien over de tijd. Bij Schiphol is tot en met 2017 een lichte toename te zien in het vrachtvolume waarna het in 2018, 2019 en 2020 daalt. Deze daling hangt in belangrijke mate samen met een beperking in de slots en landingsrechten voor freighters op Schiphol, doordat het plafond van het aantal vliegtuigbewegingen was bereikt (Royal Schiphol Group, 2018; Amsterdam Logistics, 2020). Sindsdien is een deel van de vracht en freighters vertrokken naar andere luchthavens in België en Duistland. Een deel van de luchtvrachtvolumes is ook verschoven naar MAA.

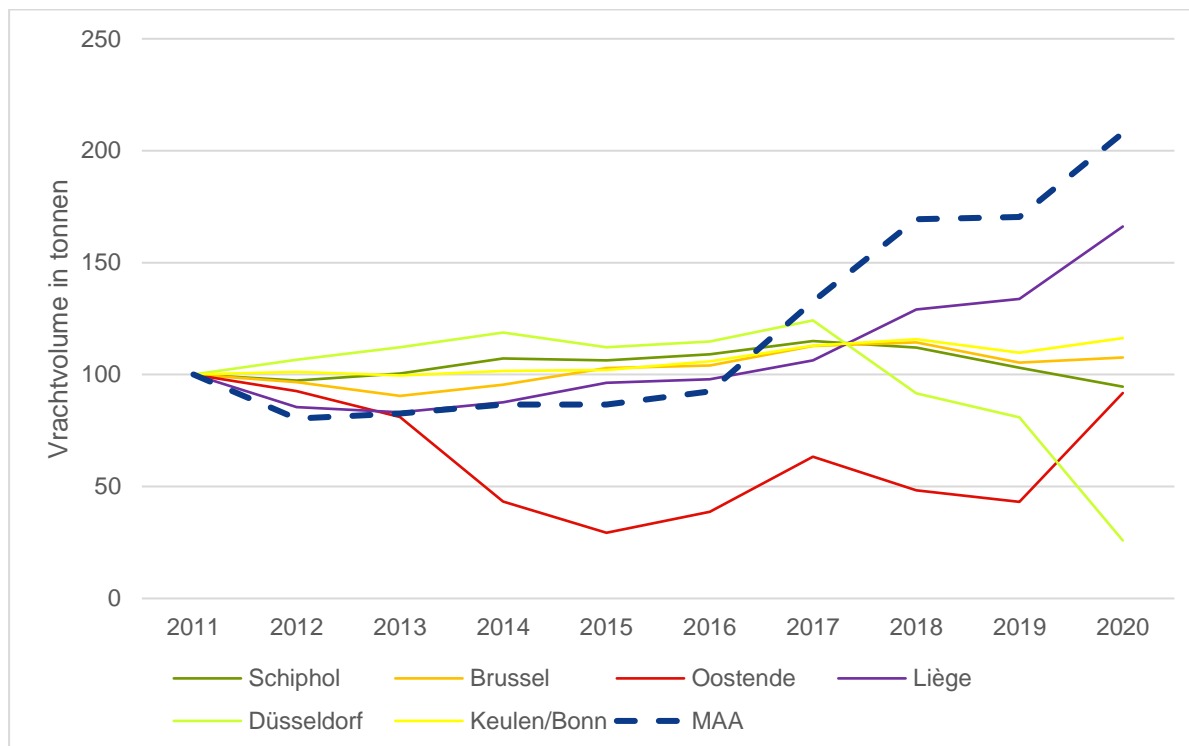
Bij de luchthaven van Düsseldorf (minder gespecialiseerd in vracht) is er een vergelijkbaar beeld waar te nemen als bij Schiphol: tot en met 2017 stijgt daar de hoeveelheid vervoerde luchtvracht waarna het vanaf 2018 sterk daalt. Er is geen direct aanwijsbare reden voor de afname in vrachtvolume in die periode. Vrucht is voor het businessmodel van de luchthaven van Düsseldorf in elk geval van minder groot belang.

De luchthaven van Oostende (een kleine vrachtluchthaven) kent een volatiele ontwikkeling van het vrachtvolume over tijd, zo worden jaren van sterke afnames in vrachtvolumes afgewisseld met jaren met een toename in volume. Hierbij valt op dat met name gedurende de coronapandemie de vrachtvolumes weer significant zijn gestegen. Hiervoor kan dezelfde verklaring aangedragen worden als voor MAA, door de beperkte belly freight capaciteit is er meer vraag naar full freighter capaciteit waar Oostende zich met name op focust. Uiteindelijk is de hoeveelheid vervoerde vracht in 2020 hierdoor weer vergelijkbaar met het niveau in 2011.

In figuur 3.3. op de volgende pagina is de groei per luchthaven grafische uitgewerkt, waarbij 2011 als basis jaar is genomen. Uit de figuur komt naar duidelijk naar voren dat MAA en Liège de sterkste groei hebben doorgemaakt in de periode 2011 – 2020. Na 2017 groeit het luchtvrachtvolume op MAA relatief het snelst.

grotere kans hebben om een boete te krijgen. Deze boete wordt uitgeschreven door de regionale overheid terwijl de luchtvaartmaatschappijen routes volgen die door de federale overheid zijn opgelegd (Bervoet & Vanacker, z.d.).

Figuur 3.3 Index van het vrachtvolume (2011 = 100)



Bron: CBS, Statistics Belgium, jaarverslagen en websites luchthavens

Baanlengte

De huidige baanlengte van 2.500 meter zorgt er voor dat Maastricht Aachen Airport geen lange afstand widebody passagiersvliegtuigen kan accommoderen (en daarmee geen belyvracht). Het maakt de luchthaven echter ook minder aantrekkelijk voor full freighters, het specifieke segment luchtvracht waarop MAA zich richt.

Tabel 2.1 Baanlengtes van de concurrerende luchthavens

	MAA	Schiphol	Brussel	Oostende	Liège	Düsseldorf	Keulen/Bonn
Baanlengte	2.500 m	3.800 m	3.638 m	3.200 m	3.700 m	3.000 m	3.815 m
		3.500 m	3.211 m		2.340 m	2.700 m	2.459 m
		3.450 m	2.984 m			1.630 m	1.863 m
		3.400 m					
		3.300 m					
		2.015 m					

Bronnen: diverse bronnen o.a. websites luchthavens

Uit bovenstaande tabel blijkt dat MAA in vergelijking met concurrerende luchthavens over de kortste baan beschikt en daarmee in het nadeel is ten opzichte van haar concurrenten, zeker als gelet wordt op de niches in luchtvracht waarop MAA inzet. Met de focus op bloemen, Pharma, bederfelijke producten en levende dieren is het kunnen accommoderen van lange afstandsvluchten (intercontinentaal) een belangrijke vereiste in de concurrentiestrijd met nabijgelegen luchthavens.

Samenvattend kan gesteld worden dat MAA samen met Liège Airport de sterkste ontwikkeling heeft doorgemaakt met betrekking tot de hoeveelheid getransporteerde vracht, waarbij andere grotere nationale en kleinere regionale luchthavens relatief gezien een kleinere groei of geen groei hebben doorgemaakt. Qua baanlengte is MAA in nadeel ten opzichte van andere luchthavens.

Hoofdstuk 4 **Conclusies**

De belangrijkste conclusies die op basis van deze benchmark kunnen worden getrokken zijn hieronder samengevat:

- MAA heeft qua **passagiersvervoer** in de periode 2017-2019 een relatief grote groei door- gemaakt in vergelijking met luchthavens in de directe omgeving;
- De groei in passagiers op MAA (en de groei of afname op de andere luchthavens in de benchmark) hangt vaak samen met specifieke bedrijfsbeslissingen van Airlines (veelal Low Cost Airlines) om bestemmingen / frequenties uit te breiden of te verplaatsen. Airlines kijken daarbij naar operationele mogelijkheden en services, kosten (incl. luchthavengel- den en ticketbelastingen) en de specifieke vraagontwikkeling binnen de catchment area(s). Ook beslissingen aan de aanbodzijde (vergroting terminalcapaciteit en/of opstel- plaatsen) spelen een rol;
- De groei in passagiersvervoer op MAA is tijdens de coronapandemie tot stilstand geko- men. Momenteel is het passagiersvolume op MAA ook nog niet terug op het niveau van 2019. Dit effect is echter niet specifiek, maar hangt samen met reisrestricties en vraaguit- val in de gehele luchtvaartsector.
- Het **vrachtvolume** op MAA is vanaf 2016 tot heden sterk gegroeid. In absolute zin bleef MAA een relatief kleine vrachtluchthaven, maar de procentuele groei van vrachtvolumes is op MAA vanaf 2016 / 2017 groter dan op alle andere luchthavens in de benchmark;
- Een deel van de groei op MAA kan worden toegeschreven aan investeringen aan de aanbodzijde (vrachtterminal, platform). Daarnaast is er echter ook sprake van een sa- menhang met de ontwikkelingen op andere luchthavens. Door de slotproblematiek voor full freighters op Schiphol, hebben enkele Cargo Airlines vluchten en volumes verschoven naar MAA;
- Tijdens de coronapandemie is het vrachtvolume op MAA verder doorgegroeid. Deze groei vindt ook plaats op andere luchthavens in de benchmark en hangt in belangrijke mate samen met een tekort aan belly capaciteit (minder passagiersvluchten) en vertraging in internationale container ketens. Daardoor ontstond een toenemende vraag naar full freighter capaciteit.

Gebruikte bronnen

- 1Limburg. (2016, januari 1). *Maastricht Aachen Airport optimistisch over 2016*. Opgehaald van 1Limburg: <https://www.1limburg.nl/maastricht-aachen-airport-optimistisch-over-2016>
- ADV Flughafenverband. (2021). *Monatsstatistik*. Opgehaald van Adv aero: <https://www.adv.aero/service/downloadbibliothek/>
- Amsterdam Logistics. (2020, maart 9). *Jaarverslag 2019 Schiphol: hoe verging het de luchtvracht*. Opgehaald van Amsterdam Logistics: <https://amsterdamlogistics.nl/jaarverslag-2019-schiphol-hoe-verging-het-luchtvracht/>
- BCI. (2016). *Economische onderbouwing groeiambitie Maastricht Aachen Airport*.
- Bervoet, D., & Vanacker, L. (z.d.). *Uitgelegd: De Brusselse geluidsnormen*. Opgehaald van De Tijd: <https://multimedia.tijd.be/uitgelegd/zaventem/waarom-zit-het-dossier-politiek-muurvast>
- Brussels Airport. (2018). *BRUtrends: jaarlijkse statistieken*. Opgehaald van Brussels Airport: <https://www.brusselsairport.be/nl/onze-luchthaven/cijfers-weetjes/brutrends>
- Brussels Airport. (2022a). *Cargo*. Opgehaald van Brussels Airport: <https://www.brusselsairport.be/nl/cargo>
- Brussels Airport. (2022b). *Maandelijkse verkeerscijfers*. Opgehaald van Brussels Airport: <https://www.brusselsairport.be/nl/onze-luchthaven/cijfers-weetjes/maandelijkse-verkeerscijfers>
- Brussels Charleroi Airport. (2021). *Key Figures*. Opgehaald van Brussels Charleroi Airport: <https://www.brussels-charleroi-airport.com/en/key-figures>
- Buyle, S., Kupfer, F., & Onghena, E. (2020). A Belgian case study of the economic importance of air transport and airport activities . In A. Graham, N. Adler, H.-M. Niemeier, O. Betancor, A. Pais Antunes, V. Bilotkach, . . . G. Martini, *Air Transport and Regional Development Case Studies* (pp. 1-326). London: Routledge.
- CAPA Centre for Aviation. (2016, februari 23). *Cologne/Bonn Airport illustrates many of the strategic themes in European aviation*. Opgehaald van Centre for Aviation : <https://centreforaviation.com/analysis/reports/colognebonn-airport-illustrates-many-of-the-strategic-themes-in-european-aviation-267499>
- CBS. (2021, december 24). *Luchtvaart; maandcijfers Nederlandse luchthavens van nationaal belang*. Opgehaald van CBS: <https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/37478hvv?q=luchthavens>
- De Standaard. (2017, juli 24). *Zaventem blijft populair ondanks geluidsnormen*. Opgehaald van De Standaard: https://www.standaard.be/cnt/dmf20170723_02983913
- Düsseldorf Airport. (2020). *Geschäftsbericht 2020*. Opgehaald van Düsseldorf Airport: <https://www.dus.com/de-de/konzern/unternehmen/flughafen-d%C3%BCsseldorf-gmbh/zahlen-,a-,fakten/gesch%C3%A4ftsbericht>
- FOD Mobiliteit en Vervoer. (2021). *Statistische gegevens van de luchthavens*. Opgehaald van Mobiliteit Belgium: https://mobilit.belgium.be/nl/luchtvaart/luchthavens_en_luchtvaartterreinen/statistiek-en

- Hoof, J. v. (2016, januari 21). *Maastricht Aachen Airport gered door nieuwe exploitant*. Opgehaald van 1Limburg: 1 limburg.nl/maastricht-aachen-airport-gered-door-nieuwe-exploitant
- Keulen Bonn Airport. (2020). *Data & feiten*. Opgehaald van Keulen Bonn Airport: <https://www.keulen-bonn-airport.nl/nl/onderneming/data-feiten-1.html>
- Köln Bonn Airport. (2017). *Annual Report 2017*.
- Köln Bonn Airport. (2018). *Annual Report 2018*.
- Kupfer, F. (2012). *The Airport Choice for Scheduled Freighter Operations in Europe*. PhD Thesis, Universiteit Antwerpen.
- Liege Airport. (2019). *Liege Airport beats another record*. Opgehaald van Liege Airport: <https://www.keulen-bonn-airport.nl/nl/onderneming/data-feiten-1.html>
- Liege Airport. (2022). *Flexport*. Opgehaald van Liege Airport: <https://www.liegeairport.com/flexport/en/>
- Luchthaven Oostende Brugge. (2022). *Statistieken*. Opgehaald van Luchthaven Oostende Brugge: <https://www.luchthaven-oostendebrugge.com/statistieken/>
- Maastricht Aachen Airport. (2020, februari 5). *Startpunt baan 27 februari aangepast*. Opgehaald van MAA: <https://www.maa.nl/startpunt-baan-27-februari-aangepast/>
- Maastricht Aachen Airport. (2020, Maart 23). *Vrachtverkeer als gevolg van corona crisis*. Opgehaald van MAA: <https://www.maa.nl/vrachtverkeer-als-gevolg-van-corona-crisis/>
- Meeussen, G., & Vanbrussel, E. (2014, mei 13). *Charleroi verliest half miljoen klanten door Ryanair*. Opgehaald van De Tijd: <https://www.tijd.be/ondernemen/luchtvaart/charleroi-verliest-half-miljoen-klanten-door-ryanair/9500932.html>
- Nieuwsblad Transport. (2021, december 2). *Meer vraag naar luchtvracht door druk op containervervoer*. Opgehaald van Nieuwsblad Transport: <https://www.nt.nl/luchtvracht/2021/12/02/meer-vraag-naar-luchtvracht-door-druk-op-containervervoer/>
- NOS. (2011, januari 5). *Recordjaar voor vliegveld Weeze*. Opgehaald van NOS: <https://nos.nl/artikel/209534-recordjaar-voor-vliegveld-weeze>
- NOS. (2012, januari 7). *Half miljoen minder passagiers Airport Weeze*. Opgehaald van NOS: <https://nos.nl/artikel/328786-half-miljoen-minder-passagiers-airport-weeze>
- NOS. (2019, november 17). *Steeds minder passagiers op vliegveld Weeze, toekomst onzeker*. Opgehaald van NOS: <https://nos.nl/artikel/2310910-steeds-minder-passagiers-op-vliegveld-weeze-toekomst-onzeker>
- Orban, A. (2017, januari 9). *Liège Airport confirms its leadership as number one Cargo airport in Belgium*. Opgehaald van Aviation24: <https://www.aviation24.be/airports/liege/liege-airport-confirms-leadership-cargo-airport-belgium/>
- Royal Schiphol Group. (2018). *Jaarverslag 2018*.
- Statistics Belgium. (2020). *Air transport*. Opgehaald van Statbel: <https://statbel.fgov.be/en/themes/mobility/transport/air-transport#panel-11>
- Statistiek Vlaanderen. (2021, januari 21). *Luchthavens - passagiers*. Opgehaald van Statistiek Vlaanderen: <https://www.statistiekvlaanderen.be/nl/luchthavens-passagiers>
- Vernooij, N. (2015, december 30). *Airport Weeze: meer passagiers en winst in 2015*. Opgehaald van Luchtvaartnieuws: <https://www.luchtvaartnieuws.nl/nieuws/categorie/3/airports/airport-weeze-meer-passagiers-en-winst-in-2015>

- Vernooij, N. (2018, februari 6). *Corendon stationeert tweede vliegtuig in Maastricht*. Opgehaald van Luchtvaartnieuws: <https://www.luchtvaartnieuws.nl/nieuws/categorie/2/airlines/corendon-stationeert-tweede-vliegtuig-in-maastricht>
- Wal, E. v. (2021, mei 12). *Brussels Airport: stijging van 72 procent in vrachtvolumes*. Opgehaald van Transport Online: <https://www.transport-online.nl/site/nl/126862/brussels-airport-stijging-van-72-procent-in-vrachtvolumes/>
- WDP. (2017, mei 10). *The sky is the limit voor Liège Airport*. Opgehaald van WDP: <https://www.wdp.eu/nl/blog/sky-limit-voor-li%C3%A8ge-airport>