

Expert Opinion

15 januari 2021

Door Paul Parramore.

Hiswa/Recron, Koninklijke Horeca Nederland Zuid Limburg en Visit Zuid Limburg hebben ondergetekende gevraagd om een Expert Opinion te geven op de berekeningen, de methodiek en de uitkomsten inzake de toekomstverkenning Maastricht Aachen Airport zoals Ecorys deze heeft gepresenteerd in het rapport:

Economische Betekenis Maastricht Aachen Airport van 24 november 2020.

De onderhavige quick scan is het antwoord op dit verzoek.

Algemeen:

Het rapport van Ecorys lijkt niet met echte feitenkennis onderbouwd en is op zijn minst weinig transparant.

De toekomstverkenning is gedaan aan de hand van twee scenario's van To70. Deze scenario's ontbreken in het rapport en zijn aldus apart opgevraagd en bestudeerd. De scenario's zijn vervolgens op marktpotentie en realiteit beoordeeld door Ecorys. Dat levert een derde scenario op wat gebaseerd is op marktverwachtingen.

Het is onduidelijk welke markten nu bedoeld worden en hoe diepgaand de onderzoeken zijn geweest. Wat opvalt bij de geraadpleegde bronnen m.n. luchtvaart is dat dit beperkt is en dat deze bronnen ook als subjectief kunnen worden aangemerkt. In die zin dat van deze bronnen vooraf gewenste antwoorden verwacht mochten worden. Ook is onduidelijk welke vragen er feitelijk gesteld zijn.

Bij vracht lijken maatschappijen als Emirates, Qatar en Turkish Airlines grote klanten te zijn; waarom niet aan hen voorgelegd hoe zij de toekomst zien qua gebruik van MAA?

De geschiedenis van gebruikers van MAA is lang waaronder KLM, Transavia, Swiss enz. enz. Waarom is er niet aan vertrokken en verloren klanten gevraagd waarom zij MAA niet meer gebruiken met tevens de vraag wat er gedaan zou moeten worden om hen terug te laten keren als klant?

Het vorenstaande leidt dan ook tot de vraag waarop de fantastische groeicijfers die gehanteerd worden feitelijk gebaseerd zijn. Het lijkt natte vinger werk.

Kijkend naar de lijst met geïnterviewde bedrijven qua duiding regionaal belang beperkt deze zich tot Zuid-Limburgse bedrijven.

MAA staat voor Maastricht Aachen Airport. De *Industrie und Handelskammer Aachen* heeft in 1994, 50.000 gulden betaald om de naam Aachen op te laten nemen met als

doel dat meer Duitsers via de luchthaven zouden gaan vliegen. Dat geldt natuurlijk ook voor goederen.

Uit niets blijkt dat Ecorys ook de regio Aachen en Genk in België (beide in een straal van 30 km rond MAA) in haar onderzoek heeft betrokken, noch bedrijven noch lokale overheden.

Als dit zou zijn gedaan zou er meer concreet antwoord naar voren komen op vragen als de huidige feitelijke betekenis is voor de regio, het huidige en verwachte potentieel voor het toerisme, de aantrekkingskracht voor industrie en beurzen/congressen. Onder de zogenaamde voorwaartse effecten worden zaken eveneens onvoldoende onderbouwd.

De huidige economische betekenis van MAA vertaalt zich in het rapport naar werkgelegenheid en toegevoegde waarde. Het is onduidelijk waar deze huidige getallen op gebaseerd zijn.

Bevindingen op gebied van passagiers:

Volgens Ecorys meldt een aantal maatschappijen in de leisure en het low cost segment concrete plannen te hebben en de samenwerking te willen voortzetten. Echter, in de lijst met geraadpleegde bronnen staat alleen Corendon en voorts geen andere gebruikers.

Er schijnen ook maatschappijen, volgens To70, na het Corona tijdperk op MAA te willen gaan vliegen. Echter, een nadere duiding van deze maatschappijen en van hun volumes e.a. ontbreekt.

Scenario's en plausibiliteit:

Er heeft geen marktstudie plaats gevonden. Dus hoe en waarop volumes zijn gevalideerd is onduidelijk. Ook wordt niet zichtbaar welke andere relevante marktstudies zijn geraadpleegd.

Er is gekeken naar de waarschijnlijkheid van vluchten. Om op dit moment een inschatting van 10 jaar te maken is haast onmogelijk, m.i. daar zijn gewoon teveel onzekerheden voor.

Ecorys gaat bovendien volledig voorbij aan het tijdsbeeld waarin wij leven. Er wordt geen rekening gehouden met zaken als luchtkwaliteit of andere milieu gerelateerde actualiteiten. Bijvoorbeeld het akkoord van Parijs waarin juist wordt gepleit voor minder CO2 uitstoot m.n. door vliegtuigen. Frankrijk heeft bijvoorbeeld nu al bepaald dat binnenlandse korte afstandsvluchten onder de 500 km niet meer zijn toegestaan in 2021. Genoemde zakenbestemmingen als München, Geneve, Berlijn vallen in die radius rond MAA en met de sterk verbeterde en aanstaande investeringen in railverbindingen mag verwacht worden dat dit ten koste van de airlines en hun routenetwerk zal gaan.

Potentiele groei luchtvracht:

De verwachting voor 2030 van 289.000 ton is niet onderbouwd. De recente groei is voor een belangrijk deel het gevolg van externe niet door MAA te beïnvloeden ontwikkelingen, zoals de vlucht/slot beperkingen van Schiphol. Verwacht mag worden dat maatschappijen terugkeren naar Schiphol e.a. als ze de kans krijgen, waar geen baanbeperkingen e.a. zijn.

Omdat het wel nog 3 jaar kan duren voordat de luchtvaart weer terug is op het niveau van 2019, als dat al gaat gebeuren, want ook de moraal van de gemiddelde passagier gaat veranderen, aldus IATA zelf, is er op Schiphol plotsklaps genoeg ruimte voor vrachtluchten. Als dat echt zo is, verandert ook de verwachting van MAA.

Ook moet nog opgemerkt worden dat luchtvracht als zodanig eerder zal gaan afnemen dan toenemen zodra de wereld COVID-19 te boven is. De groeisegmenten in de vracht zijn de zogenaamde integrators zoals UPS, DHL en in toenemende mate ook Chinese bedrijven als Alibaba en Amazon. In principe hebben dit type bedrijven al hun hub in Europa en mochten ze in de toekomst op nieuwe locaties willen uitbreiden dan zullen ze vanwege de nachtlucht beperkingen niet naar MAA kijken.

Wellicht zijn er wel kansen voor distributie centra, maar deze zijn meer wegtransport gerelateerd.

Passagiersvolumes:

Ecorys verwacht 747.000 passagiers in 2030. Ook hier ontbreekt een overzicht van geconsulteerde maatschappijen en ook hier wordt er geen rekening gehouden met een mogelijk veranderend reisgedrag.

Juist omdat Ecorys vermeldt dat er nogal wat maatschappijen kwamen en vertrokken van MAA vanwege de onderlinge concurrentie tussen luchthavens is men voorzichtig.

Daar komt bij dat vliegen zeker veel duurder zal gaan worden in de komende 10 jaar. Veel luchtvaartbedrijven zullen door gebrek aan passagiers in de komende 3 jaar verdwijnen en er zal capaciteit schaarste gaan ontstaan wat de ticket prijzen zal doen stijgen. Dat geldt overigens ook voor de luchtvrachttarieven.

Toekomstige positie MAA

De vergelijking met luchthavens als Zurich en Wenen zijn misplaatst. Het achterland van deze luchthavens met hun bevolking en hun industrie zijn van een andere orde dan de regio rond MAA, zelfs als Aachen en Genk zouden worden meegenomen.

Bovendien zijn deze luchthavens, vergelijkbaar met Schiphol, overstap luchthavens waar zich ook grote winkelcentra bevinden.

Het verdienmodel van dit type luchthavens is dat van een vastgoed bedrijf waar het gaat om exploitatie van vastgoed zoals winkels, parkeergarages, afhandelingsgebouwen, enz. De landingsbanen zijn noodzakelijk maar de exploitatie daarvan is kostbaar en brengt relatief weinig op.

In het rapport is dan ook niets terug te vinden wat MAA nu precies voor een verdienmodel zou moeten hebben en wat haar functie moet worden op passagiers en vracht gebied.

Conclusie

Volgens de website van MAA koerst MAA op de functie van een regionaal vliegveld waarbij kwaliteit en de betekenis van de regio voorop staat. Hoe groot die regio precies is blijkt nergens uit. Ook blijkt niet wat dan de rol voor die regio zou moeten zijn. Ook wordt in het rapport niet duidelijk welke bedrijven in de regio een relatie hebben met MAA.

Omdat de Provincie eigenaar is van MAA komt het mij voor dat het rapport meer een droom scenario is, waarin geen rekening is gehouden met het huidige en toekomstige tijdbeeld qua milieu, reis en transportgedrag.

Ook een schets van de ontwikkeling en de invloed van de sterk te verbeteren spoorwegen in West Europa ontbreekt alsmede bijvoorbeeld de veel striktere milieu wetgeving, mede voortvloeiend uit het akkoord van Parijs en de wettelijk vastgelegde CO2 en geluidsreducties per 2030.

In ieder geval is het rapport niet doorwrocht met onderzoeken, cijfers en verwachtingen van luchtvaart gerelateerde bedrijven.

De ontwikkeling van de toeristische recreatieve sector lijkt sinds 2013 gunstig te verlopen. Echter, de ontwikkelingen van MAA en het toerisme vervolgens in één schema zetten en vervolgens conclusies trekken over positieve dan wel negatieve correlaties mist een wetenschappelijke basis.

Al met al heeft Ecorys een tamelijk zwak rapport geproduceerd wat mij onbruikbaar lijkt om een realistisch toekomstbeeld te schetsen.

Paul Parramore

paul.parramore@gmail.com

00 41 79 612 31 85