

In opdracht van VOLE

Op de lange baan?

Prognoses voor Groningen Airport Eelde nader gewogen

Prof. Drs. J.G. de Wit

April 2007

“De wetenschap dat het goed is”

SEO Economisch Onderzoek doet onafhankelijk toegepast onderzoek in opdracht van overheid en bedrijfsleven. Ons onderzoek helpt onze opdrachtgevers bij het nemen van beslissingen. SEO Economisch Onderzoek is gelieerd aan de Universiteit van Amsterdam. Dat geeft ons zicht op de nieuwste wetenschappelijke methoden. We hebben geen winstoogmerk en investeren continu in het intellectueel kapitaal van de medewerkers via promotietrajecten, het uitbrengen van wetenschappelijke publicaties, kennisnetwerken en congresbezoek.

SEO-rapport nr. 985

Inhoudsopgave

Samenvatting.....	1
1 Inleiding.....	3
1.1 Vraagstelling	3
1.2 Verstrekte en geraadpleegde bronnen.....	3
1.3 Opmerkingen vooraf.....	4
2 De Low Cost Carriers	7
2.1 Ryanair en Eelde	7
2.2 LCC catchment area.....	8
2.3 Het effect van milieuheffingen op de LCC-markt	8
3 De vakantiechartermarkt	11
3.1 Een niet onaanzienlijke overschatting.....	11
3.2 De werkelijke cijfers als prognosebasis	11
3.3 Baanlengte of marktpotentieel.....	13
3.4 Conclusie en aanbevelingen voor de chartermarkt	13
4 De luchtvrachtmarkt	15
4.1 Voorwaarden voor accommodatie luchtvracht	15
4.2 Benodigde investeringen en bereikbaarheid Eelde	16
4.3 Concrete plannen?	17
5 Het overige lijndienstverkeer	19
5.1 Feitelijke ontwikkeling geregeld vervoer.....	19
5.2 Feederlijndiensten op Schiphol	19
5.3 Directe zakelijke regionale lijndiensten	21
5.4 Conclusie regionale lijndiensten	21
6 Werkgelegenheidseffecten.....	23
6.1 De onzekerheden in de ratio.....	23

6.2	Mogelijke nuances in de ratio	24
-----	-------------------------------------	----

Samenvatting

Bij de door GAE eerder aangedragen verkeers- en vervoersverwachtingen zijn de afgelopen tijd van verschillende kanten kanttekeningen geplaatst, die hout snijden, deels omdat ze wijzen op een aantal kansen en bedreigingen, deels ook omdat ze expliciete fouten in het cijfermateriaal aantonen. Die inbreng heeft GAE helaas niet kunnen inspireren tot een serieuze dialoog. In tegendeel, onder voorbijgaan aan alle relevante argumenten, worden externe bureaus ingeschakeld, die langs soms wonderbaarlijke weg weer op de aloude GAE-cijfers uitkomen onder handhaving van alle eerder gesignaleerde rekenfouten.

Een luchthavenonderneming die zijn bedrijfsomgeving serieus neemt, wordt dan ook hartelijk aanbevolen op een meer open wijze met dergelijke problemen om te gaan.

De twee hoofdbevindingen van dit rapport zijn:

1. een ruime halvering van de passagiersmarkt in 2015 vergeleken met de GAE streefcijfers: 320.000 in plaats van de 658.200. De baanlengte speelt daarbij hoogstens een marginale rol.
2. een directe werkgelegenheid in 2015 die bij consistente toepassing van de verhoudingscijfers tussen vervoer en werkgelegenheid onder het werkgelegenheidsniveau uitkomt dat GAE voor 2003 heeft aangegeven.

De analyse per marktsegment in dit rapport levert de volgende resultaten op:

1. De markt voor Low Cost Carriers in Nederland zal hard getroffen worden door de nieuwe ticketheffing. In het bijzonder de markt Nederland-Engeland krijgt te maken met nieuwe of extra heffingen in beide landen. Op termijn, maar naar alle waarschijnlijkheid voor 2015, zal daarbij het effect komen van luchthaven Lelystad, dat door zijn ligging een betere concurrentiepositie heeft dan GAE. Het catchment area van GAE voor dergelijke operaties zal dan ook aanzienlijk inkrimpen. Daarom zal in het gunstigste geval GAE in 2015 één LLC-verbinding kunnen accommoderen met een grote Europese LCC-bestemming. Voor het gemak is aangenomen dat die in 2015 al volgroeid is.
2. De vakantiechartermarkt, zoals die door GAE wordt geschetst, correspondeert nauwelijks met de ontwikkelingen in de Noordelijke vakantiemarkt. Het cijfermateriaal is ernstig vervuild en veel te hoog, doordat ook de direct transito passagiers bij de Noordelijke markt worden opgeteld. Gaat men uit van het volume ongeregeld vervoer zoals het CBS rapporteert, dat ook nog te hoog is omdat het conform de definitie ook ander chartervervoer zoals dat van militaire operaties omvat, dan leidt een lineaire trend door dit redelijk geschoonde cijfermateriaal tot 150.000 passagiersbewegingen in 2015. Voor die groei is een baanverlenging geen direct noodzakelijke voorwaarde. De regionale markten in Nederland zijn grotendeels nog te dun voor directe vluchten en leiden alleen via combinatievluchten vanaf twee regionale luchthavens tot acceptabele bezettingsgraden. Pas op langere termijn zal een groeiend aantal bestemmingen direct

bediend kunnen worden. De bewering van GAE, als zouden de combinatievluchten tussen verschillende regionale luchthavens alleen nodig zijn vanwege de te korte baan op luchthaven Eelde, waardoor een tussentijdse brandstofstop nodig is, verdoezelt de feitelijke marktomstandigheden en spoort niet met de feiten. Door vervolgens ook nog de vervuilde data te extrapoleren, ontstaat een nogal overtrokken beeld van de vakantiechartermarkt op luchthaven Eelde.

3. De ligging van GAE, de dunne regionale markt en de kenmerken van de luchtvrachtmarkt maken de verwachting van 300-600 vluchten met middelgrote vrachtvliegtuigen in 2015 nogal speculatief. Het daarmee gemoeide vrachttonnage 15.000-40.000 ton veronderstelt dat ook een aanmerkelijke hoeveelheid retourlading in de Noordelijke markt gegenereerd kan worden, hetgeen zeer onwaarschijnlijk is. De aangedragen plannen voor de ontwikkeling van het beoogde vrachtvolume zijn niet alleen rudimentair maar stroken ook niet met algemene ontwikkelingen in de sierteeltmarkt. Realiter moet er van worden uitgegaan dat de kansen van GAE in de luchtvrachtmarkt uiterst klein tot nihil zijn.
4. Het overige lijndienstverkeer, exclusief de LCC-markt, biedt mogelijkheden om op basis van luchttaxi-operaties voor specifieke bedrijven uit te groeien tot bescheiden lijndiensten met kleine vliegtuigen. Doordat doorgaans een specifiek bedrijf de vervoersbasis vormt voor dergelijke operaties, komt de continuïteit van die lijndiensten nogal eens in het geding. Toch biedt bij ontbreken van een concurrerende feederlijn naar Schiphol een gemiddelde van drie point-to-point verbindingen voldoende perspectief voor GAE, zij het met wisselend succes. Het perspectief voor drie dagelijkse feederfrequenties van Eelde naar Schiphol, die aansluiten op de KLM-blokken, wordt steeds onwaarschijnlijker door de toenemende congestie in en zelfs buiten de pieken op Schiphol.
5. De directe werkgelegenheidscijfers vergen twee correcties: voor het lagere vervoersvolume en voor de meest relevante ratio waarmee dat vervoersvolume vermenigvuldigd dient te worden. Blijkens eerdere publicaties van de door GAE geraadpleegde consultant is de meest relevante ratio 400-600 arbeidsplaatsen per mppa. De directe werkgelegenheid in 2015 komt dan tussen 125 en 192. Blijft men desalniettemin zonder duidelijke argumenten vasthouden aan de ratio van 950, dan neemt de directe werkgelegenheid sinds 2003 met 75 arbeidsplaatsen toe.

1 Inleiding

1.1 Vraagstelling

De Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde (VOLE) stelde de volgende vragen:

-Wat is het realiteitsgehalte van de prognoses/streefcijfers zoals die door GAE/BCI worden gehanteerd ter onderbouwing van Nut en Noodzaak van de baanverlenging. Deze vraag heeft betrekking op de afzonderlijke sectoren LCC, charters, lijnvluchten, vracht en op de voorspelde werkgelegenheidseffecten.

-Voorzover mogelijk wordt globaal het effect aangegeven van recente ontwikkelingen, zoals de invoering van milieuheffingen.

-Voor welke van de genoemde sectoren is een baanverlenging noodzakelijk en om welke volumes gaat het dan?

In de onderstaande hoofdstukken zal eerst op de afzonderlijke marktsegmenten worden ingegaan, die in de vraagstelling worden genoemd. De impact van de milieuheffingen zal daarbij aan de orde komen voorzover relevant in de afzonderlijke marktsegmenten. Vervolgens zal in een apart hoofdstuk naar de verwachte werkgelegenheidscijfers worden gekeken. Het geheel mondt uit in enkele conclusies over de effecten van een baanverlenging op de luchtvervoersmarkt in het Noorden.

1.2 Verstreckte en geraadpleegde bronnen

Door VOLE zijn verschillende bronnen ter beschikking gesteld, waarnaar in dit rapport verwezen kan worden:

-relevante bladzijden uit Nieuwe Beslissingen op de bezwaarschriften tegen het aanwijzingsbesluit Luchtvaartterrein Eelde ex art. 27 LVW en aanwijzingen ex art. 26 LVW etc. (verder genoemd: bijlage 1)

-Verwachte ontwikkelingen van het luchtverkeer op Groningen Airport Eelde, GAE januari 2005. (verder genoemd: bijlage 2)

-Aanvullend Beroepschrift d.d. 6 juni 2006 van Van den Biesen Boesveld Advocaten (verder genoemd bijlage 3)

-Verslag ex art 8.47 Algemene Wet Bestuursrecht van de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening, d.d. 4 augustus 2006 (Verder genoemd bijlage 4)

- Reactie Groningen Airport Eelde N.V. op StAB rapport Baanverlenging Eelde, d.d. 23 januari 2007 van de hand van Allen & Overy LLP (verder aangeduid als bijlage 5 A)
- Positioneringsdocument Nut en Noodzaak, BCI dd. 23 januari 2007 (verder genoemd als bijlage 5B)
- Zienswijze naar aanleiding van het verslag van de StAB van 4 december 2006, van de hand van Pels Rijcken & Droogleever Fortuijn (gebruikt als bijlage 6)
- Zienswijze n.a.v. Stab-advies (vliegveld Eelde) d.d. 23 januari 2007 van de hand van Van den Biesen Boesveld (verder aangeduid als bijlage 7)
- Brief van de heer C.A.J. Vlek aan de Raad van State d.d. 3 januari 2007 (gebruikt als bijlage 8)
- Zienswijze inzake aanwijzingsbesluit Groningen Airport Eelde van Groningen Airport Eelde N.V. , gemachtigden L.J. Wildeboer en Q.J. Tjeenk Willink, Allen & Overy d.d. 4 oktober 2006 (verder genoemd als bijlage 9)
- Economische betekenis Groningen Airport Eelde N.V., BCI januari 2005. (verder aangeduid als bijlage 10)
- Regionaal Economische betekenis Lelystad Airport, in opdracht van de KvK Flevoland, BCI, 8 november 2005 (aangeduid als bijlage 11)
- Voorts is gebruik gemaakt van de Maandcijfers luchtvaart 1997- 2006, zoals die te vinden zijn op de website van het CBS

1.3 Opmerkingen vooraf

Prognoses kunnen geen zekerheid bieden. Het maken van prognoses in een dunne vervoersmarkt als die van Groningen Airport Eelde is extra moeilijk omdat het beeld al gauw overwoekerd dreigt te worden door de elkaar opvolgende incidentele vervoersontwikkelingen. Toch zijn prognoses nodig om enerzijds te bepalen in hoeverre de bestaande infrastructuur toereikend is, dan wel tekort schiet bij de verwachte marktvraag en anderzijds om de toekomstige maximaal toelaatbare geluidscontouren te kunnen berekenen. In bijlage 5A benadrukt GAE daarom dat de verkeersprognoses in zekere zin het karakter hebben gekregen van een bovengrens in de verkeersontwikkeling. Dat is op zichzelf geen ongebruikelijke benadering in de luchthavenplanning. Uitgaan van een uit capaciteitsoogpunt hoog scenario, maakt het mogelijk om te testen of ook een hoge maar nog geloofwaardige marktgroei nog past binnen de beoogde (milieu-) capaciteit.

Dat de bovengrens van de vervoersprestaties ook gehanteerd moet worden voor de berekening van de economische betekenis, zoals we uit bijlage 5A kunnen lezen, kan echter worden betwijfeld. Dan gaat het niet meer om het traceren van knellende randvoorwaarden, maar dreigt het een vorm van majoreren te worden.

Tegen de bovengeschetste achtergrond van de capaciteitsverkenningen mag desalniettemin ook aan verkeers- en vervoerprognoses, die naar een bovengrens neigen, de eis worden gesteld dat ze nog voldoende realiteitsgehalte hebben. De toetsing daarvan kent uiteraard een subjectief element. In dit rapport zal toch worden getracht die toetsing zo veel mogelijk te objectiveren door zo goed mogelijk rekening te houden met relevante omgevingsfactoren, die op de marktontwikkelingen kunnen inwerken. Verder mag worden verwacht dat de prognoses consistent zijn en stoelen op correcte data. De gronden voor een dergelijke toetsing zijn uiteraard wel objectief vast te stellen.

Een laatste opmerking vooraf betreft de presentatie van het cijfermateriaal. Prognoses, die nut en noodzaak van een infrastructuuruitbreiding moeten verduidelijken, dienen duidelijk en consequent aan te geven welke verkeers- en vervoersontwikkeling zich zal voltrekken met respectievelijk zonder de beoogde infrastructuuruitbreiding. De vraag van VOLE om de beschikbare prognoses te toetsen op dat onderscheid is dan ook zinvol.

2 De Low Cost Carriers

2.1 Ryanair en Eelde

Wie bijlage 2 en 5A leest zou de indruk kunnen krijgen, dat de volgende stelling geldt: LCC= Ryanair = B737-800 = 1852 m benodigde baanlengte. Met andere woorden, zonder verlengde baan geen low cost carriers. Dat beeld ligt echter toch iets genuanceerder.

De benodigde baanlengte hangt af van een aantal variabelen. Ons beperkend tot de belangrijkste, zijn dat: het kale gewicht van het vliegtuig, de lading, de vliegafstand (en daarmee de mee te nemen brandstof) en de weersomstandigheden (natte of droge baan). Dan blijkt een B737-800 met 100% bezettingsgraad inderdaad meer dan 1800 meter nodig te hebben. Bij 95% bezettingsgraad levert de afstand Groningen - Stansted vermoedelijk al geen problemen meer op. Doganis (2006, The airline business) meldt een gemiddelde bezettingsgraad voor Ryanair van 85%. Daarin is uiteraard verdisconteerd dat op individuele vluchten de bezettingsgraad kan oplopen tot 100%. Door de bezettingsgraad op de beoogde route Stansted af te toppen tot 95% mist Ryanair op sommige vluchten in het ergste geval dus 5% payload en blijktbaar zijn de Ryanair tickets zo scherp geprijsd dat dan al de kritische bezettingsgraad wordt bereikt.¹ Er valt dus niets meer en niets minder te concluderen dan dat de baan van de luchthaven Eelde voor de door Ryanair gehanteerde prijsstrategie met een B737-800 op de route Groningen-Stansted 52 meter tekort is.

Nu is Ryanair niet de enige Low Cost Carrier en niet elke Low Cost Carrier exploiteert uitsluitend een vloot van B737-800's. In dat opzicht is de informatie uit bijlage 5A interessant, namelijk dat met Transavia.com wordt gesproken over het stationeren van een toestel op GAE voor het uitvoeren van een LCC-lijndienst, bijvoorbeeld op Barcelona.² Aangenomen mag worden dat dat zonder baanverlenging mogelijk is, aangezien Transavia het komende zomerseizoen met haar vliegtuigen ook directe chartervluchten van GAE op het aanmerkelijk verder weg gelegen Korfu uitvoert. Blijkbaar kan Transavia met haar B737-700 operaties goed uit de voeten met de huidige baanlengte van GAE.

Om het beeld voor de mogelijkheden van de Low Cost Carriers bij de huidige baanlengte van luchthaven Eelde te nuanceren kan het daarom aanbeveling verdienen als GAE eens een overzicht laat maken van alle Low Cost Carriers in Europa, hun vlootsamenstelling en de daarbij benodigde baanlengten bij 100% bezetting. Uit de overzichten op internet blijkt in elk geval dat een groot aantal LCC vliegtuigen, zoals de B737-700 wel 'uit de voeten kan' met een 1800 meter baan bij gangbare Europese afstanden.³ Het beeld als zou de huidige baanlengte te kort zijn voor LCC-operaties in zijn algemeenheid verdient dus enige nuance. Wel mag geconstateerd worden

¹ De kritische bezettingsgraad is die bezettingsgraad waaronder verlies gemaakt wordt. Engels: breakeven load factor.

² Vermoedelijk verkleinen de LCC-vluchten van Vueling en Transavia.com vanaf Schiphol naar Barcelona het overblijvende marktpotentieel in de Noordelijke markt merkbaar.

³ Interessant is bijvoorbeeld om na te gaan of de 96 A319's van easyJet wel van een 1800m baan kunnen starten met 100% bezettingsgraad naar Londen

dat bij de huidige prijsstrategie van Ryanair deze Low Cost Carrier geen klant zal worden van de luchthaven Eelde met de bestaande baanlengte, althans voor de route naar Stansted.

2.2 LCC catchment area

Uit de literatuur, (zie bijv. Wilken et al., 2005 ¹), is bekend dat typische LCC-luchthavens in Europa hun passagiers uit een relatief groot catchment area aantrekken. De reiziger is blijkbaar graag bereid de autokilometerkosten voor lief te nemen in het voor- en natransport, als hij maar een goedkoop vliegticket kan bemachtigen. Dat verklaart voor een deel het succes van LCC-vluchten. ²

Zo'n relatief groot catchment area voor LCC-operaties en het daarmee verbonden marktpotentieel is tegelijkertijd ook een kwetsbaarheid. Bijlage 5A meldt bijvoorbeeld dat het catchment area van GAE niet beperkt hoeft te blijven tot Noord-Nederland, maar dat het invloedsgebied zich uitstrekt tot grote delen van Nederland en van Noord-Duitsland. Terecht stelt bijlage 5A echter dat GAE in de ruimere regio meer concurrentie van andere luchthavens zal ondervinden als gevolg van de elkaar overlappende grote catchment areas. Dat betekent dus dat bijvoorbeeld op termijn de veelbelovende Randstadmarkt door een nieuwe luchthaven Lelystad kan worden overgenomen van GAE. Als Lelystad vòòr 2015 klaar is voor de grotere vliegtuigtypen (en dat is aannemelijk), dan heeft dat uiteraard een negatieve invloed op de perspectieven van GAE in de LCC-markt. Het gemak waarmee Low Cost Carriers luchthavens bedienen en weer verlaten heeft GAE al ondervonden. Ook luchthaven Eindhoven heeft recent ondervonden dat de door Ryanair als te krap ervaren weekendopenstellingstijden voldoende reden waren om een deel van haar vloot niet op Eindhoven te stationeren maar op luchthaven Weeze net over de Duitse grens. Luchthaven Lelystad vormt dan ook op termijn een serieuze bedreiging voor het perspectief van GAE in dit marktsegment. Zo'n bedreiging dient uiteraard in de verkeers- en vervoersprognoses van GAE te worden verdisconteerd.

2.3 Het effect van milieuheffingen op de LCC-markt

Een ander probleem dat zich op veel kortere termijn zal gaan manifesteren, te weten dit jaar al, is het effect van de ticketheffing die dit kabinet heeft aangekondigd. Hoewel details over de heffingswijze momenteel nog worden uitgewerkt, betekent een beoogde belastingopbrengst van 350 miljoen Euro per jaar, dat als de transferpassagiers op Schiphol worden uitgezonderd, elke opstappende reiziger vanaf een Nederlandse luchthaven op een verhoging van de ticketprijs met

¹ Wilken, D., P. Berster en M. Gelhausen (2005). Airport choice in Germany. New empirical evidence of the German air traveller survey 2003. ATRS 2005 Conference, Rio de Janeiro.

² Voor een deel wordt het succes ook bepaald door de mate waarin zowel herkomst als bestemming vervoeraantrekkelijk zijn. Een LCC lijn Lelystad – Londen (uiteraard na aanpassing van het huidige luchtvaartterrein Lelystad) zou aan twee kanten gevoed worden door zowel de aantrekkingskracht van Londen als van Amsterdam. Op een lijn Eelde-Londen heeft de Noordelijke regio vermoedelijk minder aantrekkingskracht op de Greater London Area dan Amsterdam. Het trekken van concentrische cirkels rondom een luchthaven, zoals BCI en de RPB graag doen, laat dan ook maar een deel van het verhaal zien waar het gaat om de marktpotentie.

Euro 25, - kan rekenen. Deze verhoging komt het hardst aan bij het meest prijsgevoelige deel van de luchtvaartmarkt, te weten de reizigers op LCC-vluchten. De reacties aan de vraagzijde in deze deelmarkt zijn naar verwachting ingrijpend.¹ In de eerste plaats gaat het om een grensoverschrijdend effect: met Eelde concurrerende Duitse luchthavens als Bremen en Munster/Osnabrueck kennen die ticketheffing niet en zullen hun catchment area kunnen uitbreiden ten koste van luchthavens als Eelde. In de tweede plaats gaat het ook om een directe vraaguitval in de meer nabijgelegen markt rond Eelde: een deel van de potentiële LCC-klanten houdt het voor gezien en besteedt zijn geld voortaan aan andere goederen en diensten.

De prijsgevoeligheid in de luchtvaart is het hoogst bij Low Cost Carriers en dan met name Ryanair. Additionele heffingen hebben de grootste impact op deze lijndiensten. Extra heffingen komen in dit marktsegment het hardst aan. Zo is in Zweden en Denemarken vorig jaar overwogen om een vliegtax te introduceren. In Zweden werd een heffing van elf euro per passagier aangekondigd. Dit voornemen heeft geleid tot heftige reacties van luchtvaartmaatschappijen. Ryanair meldde dat zo'n heffing tot dertig procent duurere tickets zou leiden en dat de routes van Malmö naar Dublin en Stansted en van Stockholm naar Londen Luton zouden worden beëindigd. Voor Malmö zou bovendien een sterk weggleffect naar het nabij gelegen Kastrup Kopenhagen meespelen, omdat de vliegtax in Denemarken net weer geschrapt was. Uiteindelijk heeft de Zweedse regering afgelopen jaar van die vliegtax afgezien. Het ziet er echter niet naar uit, dat het huidige kabinet in Nederland diezelfde keuze gaat maken: de betrokken € 350 miljoen aan jaarlijkse belastingopbrengst is al ingeboekt. Dat betekent dat in Nederland niet sprake zal zijn van de Zweedse milieutax van € 11, maar van de € 25 ticketheffing. De prijsbrekers met de laagste tarieven in de Nederlandse markt, met name Ryanair dus, zullen de scherpste negatieve vraagreacties ondervinden.²

Meer algemeen kan geconcludeerd worden dat het catchment area voor low cost carrier operaties vanaf luchthaven Eelde door de introductie van de Nederlandse ticketheffing zal krimpen, waarbij met name het Duitse achterland sneller zal kiezen voor een Duitse luchthaven.³ Een herstart van de Eelde-Stansted lijn lijkt intussen verder achter de horizon te zakken doordat ook per 1 februari 2007 een verdubbeling van de APD – de Air Passenger Duty – is geïntroduceerd van £ 5 naar £ 10 per vertrekkende passagier vanaf een Britse luchthaven. Voor een goedkope retourvlucht van Eelde naar Stansted is de reiziger al met al dit jaar alleen al aan nieuwe milieuheffingen zo'n € 33 extra kwijt.

6. Resumerend kunnen we constateren dat in de recente politieke omslag in binnen- en buitenland ten aanzien van broeikasgassen, en met name de CO₂ –emissies, de luchtvaart een prominente rol speelt.⁴ Voor daaruit voortvloeiende extra heffingen zijn

¹ Bij SEO en Significance is momenteel een onderzoek gaande naar de effecten van de ticketheffing op de luchtvaartmarkt in opdracht van het Ministerie van Financiën.

² Het grensoverschrijdende weggleffect zal zich in Maastricht het sterkst doen voelen. De hernieuwde poging die Ryanair heeft aangekondigd om vanaf luchthaven Maastricht de komende zomer een driedaagse lijndienst op Barcelona te starten, lijkt een belangrijke test case te gaan worden voor de Ryanair formule in Nederland na invoering van de ticketheffing.

³ Ryanair biedt bijvoorbeeld vanaf Bremen dit zomerseizoen 11 bestemmingen aan, waaronder 2 dagelijkse vluchten op Stansted.

⁴ Naast allerlei nationale milieutaxen, die nu door individuele lidstaten geïntroduceerd zijn of worden, is een Europees 'Emission Trading System' voor CO₂ uitstoot in voorbereiding voor de luchtvaart binnen, respectievelijk van/naar Europa. De prijsprikkels die daarvan uitgaan op het reisgedrag zijn naar verwachting de eerstkomende vijf jaar nog bijzonder gematigd. De politieke commitments echter, die in Europees kader voor de

de prijsbrekers in de luchtvaart het meest gevoelig (ongeacht de vraag of de beoogde heffingen het meest efficiënte middel zijn voor het beoogde doel). De kans wordt er dan ook niet groter op, dat twee van de drie in 2015 geplande dagelijkse LCC-vluchten vanaf Eelde zullen worden uitgevoerd naar Engeland, zoals ondermeer in bijlage 10 te lezen valt. In het gunstigste geval zal GAE in 2015 één LLC-verbinding kunnen accommoderen met een grote Europese LCC-bestemming. Voor het gemak is aangenomen dat die in 2015 al volgroeid is.

periode tot 2020 zijn afgegeven voor de reductie van CO₂ uitstoot, kunnen echter al op kortere termijn leiden tot een versnelde aanscherping van deze maatregelen.

3 De vakantiechartermarkt

3.1 Een niet onaanzienlijke overschatting

“Opnieuw groei voor Groningen Airport Eelde. Ook het aantal vakantiepassagiers nam toe en wel met 3%, van bijna 138.000 in 2005 tot bijna 142.000 in 2006”, aldus een passage uit een recent persbericht van GAE.

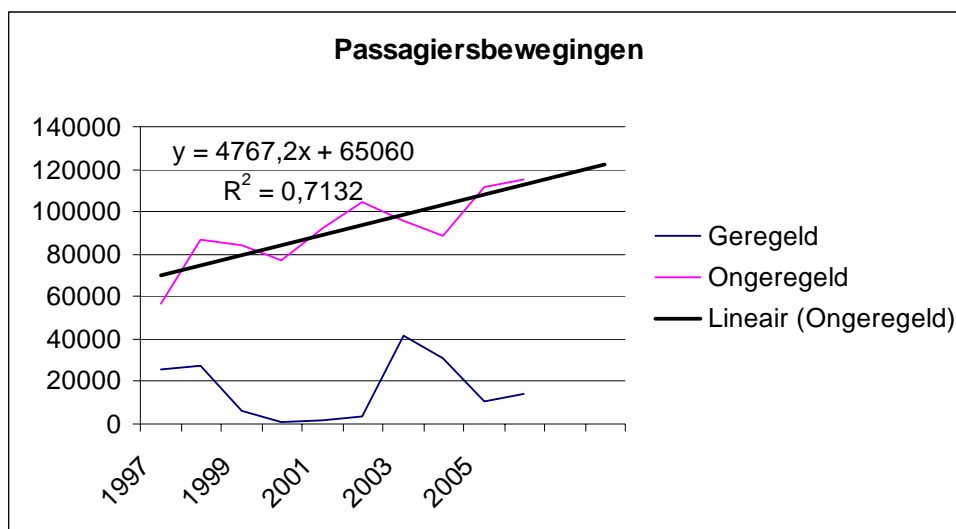
Wie echter de CBS-statistieken voor de verkeers- en vervoerscijfers van de individuele regionale luchthavens in Nederland raadpleegt, vindt voor het ongeregeld vervoer op luchthaven Eelde (NB vakantiechartervervoer is een onderdeel van het ongeregeld vervoer; ook chartervervoer voor militaire operaties – zo’n 6000 passagiersbewegingen in 2005- valt daar bijvoorbeeld onder.) niet meer dan 111.884 resp. 115.138 passagiersbewegingen voor Eelde in de betrokken jaren.

Hoe valt dit niet onaanzienlijke verschil van 20-25% ten opzichte van de CBS-cijfers te verklaren? De basisgegevens voor die CBS-cijfers worden immers aangeleverd door de individuele luchthavens zelf. Hoe kan derhalve zo’n substantieel verschil in cijfers uit dezelfde bron komen. Uit bijlage 4 valt naar aanleiding van eerdere opmerkingen onzerzijds over de prognoses van GAE op te maken dat volgens GAE het CBS zou voorschrijven dat transit passagiers eenmaal geteld in de passagiersstatistieken dienen te worden opgenomen. Het zal wellicht duidelijk zijn dat het CBS op geen enkele wijze kan voorschrijven hoe een luchthaven zijn verkeers- en vervoerdata naar buiten brengt. Op zichzelf is het inderdaad algemeen gebruik bij luchthavenstatistieken dat direct transit passagiers, eenmaal geteld worden in de statistieken. Dat dit GAE echter inspireert om deze passagiers in haar statistieken op de grote hoop te vegen met de passagiers die in Eelde op- of uitstappen, is volstrekt ongebruikelijk en leidt tot een ernstige vertekening van de feitelijke omvang van de vakantiechartermarkt van Eelde. Elke zichzelf respecterende luchthaven zal afzonderlijk melding maken van enerzijds het aantal passagiers dat op zijn luchthaven in- of uitstapt en dus tot de betrokken regionale markt kan worden gerekend en anderzijds het aantal direct transit passagiers, d.w.z het aantal passagiers dat bij de landing en de direct daarop volgende start in hetzelfde vliegtuig blijft zitten en derhalve niets met de luchtvaartmarkt in Eelde te maken heeft. Dat die vertekening van de omvang van de vakantiechartermarkt op luchthaven Eelde zo omvangrijk is, heeft te maken met de specifieke manier waarop de regionale luchthavens de laatste jaren worden bediend met combinatie chartervluchten binnen Nederland. Hierop wordt in par. 3.2 teruggekomen.

3.2 De werkelijke cijfers als prognosebasis

Hier resteert nog de vraag, wat het werkelijke aantal passagiers is, dat de afgelopen tien jaren echt van de luchthaven Eelde gebruik heeft gemaakt vanuit de regionale markt. De CBS-cijfers spreken voor zich in de onderstaande grafiek, zij het dat nog steeds sprake is van een vervuiling omdat ook incidentele chartervluchten voor andere doeleinden in de cijfers zijn meegenomen.

Afgezien van die vervuiling mag worden aangenomen dat de vakantiechartermarkt in het Noorden gestaag groeit, getuige ook de lineaire trend die door de nogal fluctuerende curve te trekken valt. Een gemiddelde jaarlijkse groei in de komende jaren van zo'n 4.000 extra passagiersbewegingen lijkt aannemelijk.¹ Afgaand op de geschatte trend in onderstaande figuur zou in 2015 een aantal van ruim 150.000 passagiersbewegingen in het vakantiecharterverkeer voor de Noordelijke markt haalbaar zijn. Uitgaande van een gemiddelde bezettingsgraad van 90% voor vakantiechartervluchten en een B737-800 als representatief chartertoestel zou dit zo'n 900 vliegtuigbewegingen leiden. Uitgaande van B737-700 zou sprake zijn van ruim 1100 vliegtuigbewegingen.



Volgens bijlage 2 houdt GAE zelf rekening met een gemiddelde jaarlijkse groei van 4% in de vakantiechartermarkt. Uitgaande van de (bijna) geschoonde cijfers voor het aantal vakantiecharter passagiersbewegingen in 2006 zou zo'n jaarlijks groeipercentage ook resulteren in ruim 950 vliegtuigbewegingen met B737-800's in het vakantiecharterverkeer.

In de prognoses van GAE 2015 wordt echter met bijna het dubbele aantal gerekend van 1848 bewegingen. Hoe moet dit verklaard worden? Volgens bijlage 9 zal zich een heel ander groeitempo gaan aftekenen als de huidige baanlengte geen knellende randvoorwaarde meer is. Dan zou voor de komende jaren met een toename van 6.000 tot 8.000 charterpassagiers gerekend mogen worden die bovenop de gemajoreerde cijfers van het basisjaar komen. Dat wekt de indruk dat de huidige baanlengte een knellende randvoorwaarde is voor de ontwikkeling van de vakantiechartermarkt. De vraag is derhalve of dat werkelijk zo is.

¹ Deze verwachting is gebaseerd op de aanname dat ook de vakantiecharterpassagier prijsgevoelig is en dus eveneens een negatieve vraagreeactie zal laten zien op de nieuwe ticketheffing. Bovendien is de geschatte lineaire trend wellicht iets te steil, omdat er nog steeds een overschatting van het aantal vakantiecharterpassagiers meespeelt.

3.3 Baanlengte of marktpotentieel

Het actuele charterschema voor Enschede Airport Twente d.d. 30 maart 2007 zou de indruk kunnen wekken dat ook de baanlengte van deze luchthaven ernstig tekort schiet: wekelijks worden zo'n vijf vakantiebestemmingen door Transavia vanaf Enschede bediend met een tussenstop op Eindhoven, Maastricht of Groningen. Toch blijkt de lengte van de baan op Enschede Airport Twente 2978 m te zijn. Hetzelfde kan geconstateerd worden voor de Maastricht Aachen Airport. Naast een drietal directe vluchten wordt het merendeel van de chartervluchten ook daar door Transavia uitgevoerd in combinatie met een tussenstop op Luchthaven Eelde, Enschede of Rotterdam. Toch kan ook op deze luchthaven een baanlengte van 2500 meter niet de knellende factor zijn.

Kijken we naar het charterprogramma van de luchthaven Eelde, dan zien we dat het leeuwendeel van de chartervluchten wederom door Transavia wordt uitgevoerd in combinatie met een stop op Enschede, Rotterdam, Eindhoven of Maastricht. Nog verwarrender wordt het als blijkt, dat door Transavia *rechtstreeks* op Corfu en –wat dichterbij– op de Algarve in Portugal en Mallorca kan worden gevlogen. Blijkbaar kan dat met de B737-700's van Transavia op de huidige 1800 m baan. Waarom dan niet alle andere vermelde charterbestemmingen vanaf Eelde ook met een directe vlucht bediend? En waarom ook de andere regionale luchthavens niet met directe vluchten bediend, als de baanlengte al geen probleem kan zijn. De hoofdreden is, dat Transavia samen met de touroperators sinds een aantal jaren de vliegvakantiemarkt op de regionale luchthavens aan het ontwikkelen is. Die regionale markten zijn echter voorlopig nog heel bescheiden van omvang waardoor alleen bij uitzondering een directe chartervlucht in één keer te vullen is met vakantiegangers vanaf een en dezelfde regionale luchthaven. In veel gevallen is men echter op twee regionale markten aangewezen, die samen tot een acceptabele bezettingsgraad leiden. Neemt de populariteit van een bepaalde bestemming in een afzonderlijke regionale markt voldoende toe, dan kan men het risico nemen om ook directe vluchten vanaf de betrokken regionale luchthaven te gaan uitvoeren, zoals blijkt uit de Transavia vluchten vanaf Eelde op Mallorca, Faro en Corfu.

3.4 Conclusie en aanbevelingen voor de chartermarkt

Resumerend kan gesteld worden dat de omvang van de regionale markt de mogelijkheden voor het uitvoeren van directe vluchten vanaf de regionale luchthavens dicteert. De bewering, als zouden de combinatievluchten tussen verschillende regionale luchthavens nodig zijn vanwege de te korte baan op luchthaven Eelde, waardoor een tussentijdse brandstofstop nodig is, verdoezelt de feitelijke marktomstandigheden en spoort niet met de feiten. Door vervolgens ook nog de vervuilde data te extrapoleren, ontstaat een nogal overtrokken beeld van de vakantiechartermarkt op luchthaven Eelde.

Dat neemt niet weg dat de vakantiechartermarkt op basis van de ontwikkelingen in het verleden een bescheiden gemiddelde jaarlijkse groei laat zien, die inderdaad in de buurt van het door GAE genoemde groeipercentage ligt. Het cijfer voor het basisjaar is echter ernstig vervuild en daardoor veel te hoog voor de Noordelijke vakantiechartermarkt. Die groei zal de komende tijd door de ticketheffing onder druk komen te staan, zij het in beperktere mate dan het LCC-produkt. Een

baanverlenging draagt niet wezenlijk aan die groei bij. Als de baanlengte de knellende factor was voor directe vluchten en niet de markt zelf, zouden na baanverlenging voortaan alleen directe vluchten worden uitgevoerd, die echter gegeven het realiter te verwachten vraagvolume in de Noordelijke markt, tot een aanzienlijk kleiner aantal chartervluchten zou leiden in 2015.

GAE wordt aanbevolen om in de toekomst transparantere luchthavenstatistieken van het afgehandelde luchtverkeer en –vervoer op de luchthaven Eelde te verschaffen, tenminste conform de CBS-cijfers, maar bij voorkeur nader uitgesplitst naar verschillende soorten chartervervoer. Het zal duidelijk zijn dat in dat geval direct transitopassagiers van Enschede of Eindhoven niet meer tot de regionale markt van Eelde gerekend kunnen worden.

Verder is het aannemelijk dat chartervluchten met bepaalde vliegtuigtypen, bepaalde bestemmingen en bepaalde bezettingsgraden voor een directe vlucht naar de betrokken bestemming problemen hebben met de huidige baanlengte van Eelde. Het is daarom aan te raden de mystificatie rond de baanlengte op te heffen door een overzicht te laten opstellen van alle vliegtuigtypen waarmee de verschillende chartermaatschappijen opereren, die mogelijk gebruik zouden kunnen of willen maken van Eelde. Per type kan vervolgens worden aangegeven welke vliegafstand met welke bezettingsgraad haalbaar is, gegeven de huidige baanlengte. Uitgaande van een lange termijn doorgroei naar een bescheiden aantal directe vluchten kan dan worden zichtbaar gemaakt in welke mate de huidige baanlengte knellend zou kunnen gaan werken op de toekomstige Noordelijke chartermarkt.

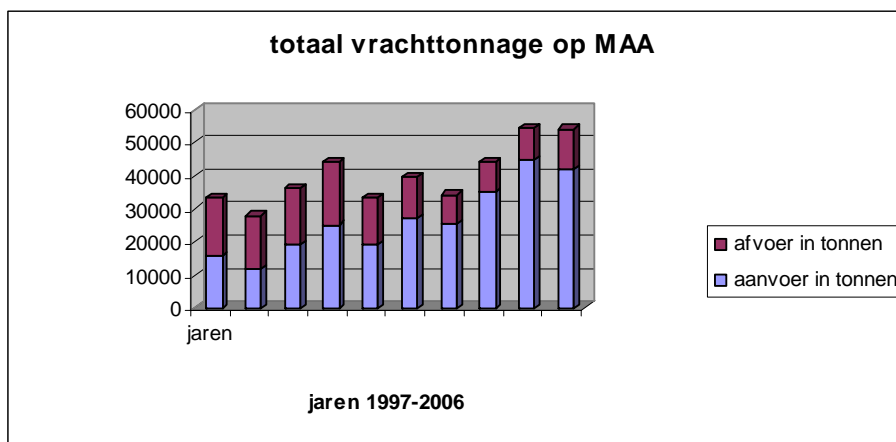
4 De luchtvrachtmarkt

4.1 Voorwaarden voor accommodatie luchtvracht

De ontwikkeling van luchtvracht op een regionale luchthaven is tamelijk onzeker en hangt van een groot aantal moeilijk te beïnvloeden factoren af. Voor vracht die op regelmatige basis wordt aangevoerd, dient retourvracht te worden gevonden om voldoende continuïteit in de operaties te kunnen garanderen. Ook 24-uurs openstelling per etmaal maakt de kansen voor vrachtontwikkeling op kleinere luchthavens groter, zoals de luchthaven Frankfurt Hahn laat zien. De kans op retourvracht is echter het grootst op de hub-luchthavens waar een cluster van expediteurs en logistieke dienstverleners door middel van consolidatie van afzonderlijke zendingen voldoende retourlading kan genereren voor de betrokken vrachtvliegtuigen. Dat verklaart ook, waarom bijna alle luchtvracht op verschillende punten in binnen- en buitenland – ook op regionale luchthavens- al gereed wordt gemaakt voor vervoer door de lucht en vervolgens per vrachtwagen als luchtvracht naar de grote hubs, zoals Schiphol, wordt vervoerd in het geval van exportstromen. Bij importstromen gaat het uiteraard om tegengestelde bewegingen vanaf de hub per vrachtwagen.

Op incidentele basis wordt ook van regionale luchthavens gebruik gemaakt voor vrachtvervoer. Het gaat dan vaak om incidentele vluchten of een beperkte serie vrachtcharters, die zich doorgaans niet om retourvracht bekommeren en na afronding van de serie weer opdrogen.

In de periode 1997-2006 heeft het vrachtvervoer op Eindhoven zich ontwikkeld van 253 tot 571 ton en in Rotterdam in dezelfde periode van 2032 - 15 ton. Maastricht Aachen Airport legt zich al enkele decennia met wisselend succes toe op de luchtvracht, getuige het fluctuerende volume tussen de 33.261 ton in 1997 en 54.152 ton in 2006 zoals weergegeven in onderstaande figuur.



Maastricht heeft haar positie als bescheiden luchtvrachtluchthaven met name te danken aan haar relatief gunstige ligging in de Europese markt. Daardoor levert het voor- en natransport voor de

aangevoerde luchtvaart een duidelijke tijdbesparing op vergeleken met noordelijker gelegen luchthavens als Schiphol.

Geconstateerd kan daarom worden dat met uitzondering van Maastricht incidenteel vrachtvervoer op regionale luchthavens voorkomt, als de betrokken lading daar in termen van voor- of natransport gunstiger kan worden afgewikkeld dan elders. Het gaat echter om een grillige en veelal footloose markt, die uiterst prijsgevoelig is en daarom ook de luchthavens met de laagste landingsgeldtarieven zoekt binnen de gewenste afzetmarkt. Daar staat tegenover dat het doorgaans om verouderde en lawaaiige vliegtuigen gaat die een onevenredig deel van de geluidsruimte opsouperen.

4.2 Benodigde investeringen en bereikbaarheid Eelde

Ongeacht het aantal vrachtvluchten dat op Eelde verwacht wordt (bijlage 10 spreekt van 300-600 vluchten, bijlage 2 van 600 vluchten) meldt bijlage 10 ook, dat er naast een baanverlenging ook geïnvesteerd moet worden in een nieuwe Noordelijke ontsluitingsweg en in de vergroting van het platform. Daarbij zijn echter de benodigde investeringen in nieuwe opslagfaciliteiten en in laad- en losequipment voor middelgrote vrachtvliegtuigen nog buiten beschouwing gebleven. In een integrale kosten-baten analyse ligt het dan ook niet voor de hand dat, rekening houdend met de grote onzekerheidsmarges in juist deze markt, de genoemde verkeersaantallen dergelijke investeringen rechtvaardigen. Nog onwaarschijnlijker is het, dat de luchthaven bij dergelijke aantallen vluchten en investeringen “een relatief goedkope en efficiënte vrachtafhandeling” kan ontwikkelen, “die reële mogelijkheden biedt om het luchtvrachtvervoer te doen toenemen”, zoals bijlage 10 vermeldt.¹

Bijlage 2 meldt voorts een snelle bereikbaarheid van het Ruhrgebied via de A31 en kansen voor Noord- en Oost Europa, omdat “het verzorgingsgebied van luchtvrachtdiensten aanzienlijk kan zijn, mede door de grote afstanden waarover door middel van trucking het voor- en natransport verzorgd kan worden.” Dat moge zo zijn voor gunstig gelegen luchthavens of grote luchthavens met omvangrijke luchtvrachtoperaties, voor een kleine excentrisch gelegen luchthaven als Eelde in een gebied waar nauwelijks luchtvracht gegenereerd wordt, is dat echter niet evident. In dat geval blijven andere, dichterbij de betrokken economische centra gelegen luchthavens een dusdanig concurrentievoordeel in voor- en natransportkosten behouden dat de afhandelingskosten en luchthaventarieven van Eelde wel erg laag zouden moeten zijn om dat nadeel te compenseren. De risico's voor de bovenvermelde investeringen zijn in elk geval aanzienlijk.

Volgens bijlage 10 gaat het overigens bij 300-600 vluchten om 15.000-40.000 ton vracht. Gegeven het laadvermogen van de veronderstelde typen vrachtvliegtuigen wordt daarbij blijkbaar een aanmerkelijke hoeveelheid retourlading vanaf Eelde verondersteld. Dat is echter op dergelijke regionale luchthavens juist niet erg waarschijnlijk.

¹ Zie ook 6.2 voor de forse directe werkgelegenheidseffecten die blijkbaar aan de luchtvrachtontwikkeling moeten worden toegekend. De daaruit voortvloeiende loonkosten geven weinig hoop op een goedkope afhandeling.

4.3 Concrete plannen?

Resteert de vraag op welke concrete plannen deze luchtvrachtverwachtingen zijn gebaseerd? Bijlage 10 rept van de ontwikkeling van luchtvrachtconcepten in samenwerking met een hub voor vracht in Noord/ Oost-Europa om in te kunnen spelen op de snelgroeiende Aziatische luchtvrachtmarkt. Een dergelijke vrachthub in die contreien is nog niet bekend en bovendien erg onwaarschijnlijk: het zwaartepunt van de Aziatische vrachtstromen is West-Europa, dus waarom een vrachthub in Noord of Oost Europa?. De Aziatische luchtvracht concentreert zich op de grote hubs in Europa. Zelfs op die hubs is de Azie-Europa markt en meer in het bijzonder de China-Europa markt buitengewoon lastig door de grote vervoerbalans: retourlading voor het Verre Oosten is zeer beperkt in verhouding tot de vrachtstromen westwaarts. Welke kansen voor Eelde zijn weggelegd in combinatie met zo'n vrachthub is tot nu toe niet opgehelderd.

Bijlage 5 meldt nieuwe plannen, waarvan het voornemen om bloemen uit Kenia naar luchthaven Eelde te vervoeren het verst gevorderd zou zijn. Daarbij zou ook de vestiging Eelde van de bloemenveiling FloraHolland betrokken zijn. Vervolgens zou Magic Bird na uit eerder faillissement van Magic Blue een aantal BAe ATP turboprop vliegtuigen te hebben overgenomen een van deze vliegtuigen, die overigens een beperkt laadvermogen hebben op Eelde stationeren om de bloemen door te voeren naar Dublin nadat ze blijkbaar onder de klok zijn gegaan op de nabijgelegen veiling van FloraHolland.

Deze plannen blinken evenmin uit door helderheid, terwijl de context waarin deze plannen zich afspelen, eveneens vraagtekens oproept. Hoewel de Nederlandse veilingorganisaties een grote rol spelen in de nationale en internationale sierteeltmarkt, hebben ze het moeilijk. Rechtstreekse verkoop is sterk aan het groeien, al dan niet ondersteund door alternatieve e-commerce systemen. Grote kwekers en grote handelshuizen vinden elkaar in toenemende mate direct. Dat verklaart waarom FloraHolland, waartoe de vestiging Eelde behoort, en de Bloemen Veiling Aalsmeer – BVA- zo snel mogelijk willen fuseren, als de NMa dat toestaat. Een van de oogmerken van de nieuwe fusieonderneming is een verlaging van de ketenkosten -waaronder met name ook de logistiek- door sterke rationalisatie van de processen in de keten. In de nieuwe fusieonderneming wordt Aalsmeer de toonaangevende wereldmarktplaats. De vestiging Eelde wordt de draaischijf van het Noorden, voor de producenten in Noord-Nederland en de kopers in Noord-Nederland en -Duitsland. Vanuit het Noorden kunnen telers zonder drempels in het Westen afzetten.

Tegen die achtergrond steekt de beoogde aanvoer van bloemen vanuit Kenia naar luchthaven Eelde wat vreemd af. De twee grootste veilingorganisaties zijn via een fusie op zoek naar terugdringing van de sterk stijgende ketenkosten waaronder met name de logistieke kosten. In dat geval ligt het niet erg voor de hand dat incidentele bloemenaanvoer uit Kenia via Eelde bij zal dragen aan het kostenrationalisatieproces dat de nieuwe fusieonderneming in de logistieke aan- en afvoerlijnen beoogt te gaan nastreven. Doorvoer van een deel van die bloemenladingen met een kleine turboprop van Eelde naar Dublin zal aan die kostenrationalisatie evenmin een bijdrage leveren. In tegendeel, uitgaande van de te verwachten detailhandelsprijs ter plaatse inclusief de hoge transportkosten, moet men aannemen dat de consument in Dublin buitensporig veel van bloemen houdt.

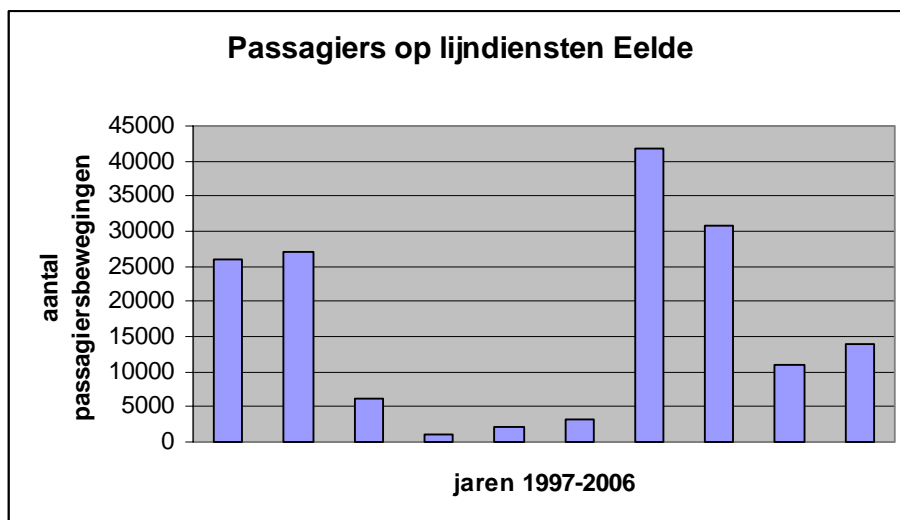
Resumerend vallen incidentele vrachtvluchten met middelgrote vliegtuigen op Eelde na baanverlenging niet uit te sluiten. Het veronderstelde aantal van 600 vluchten per jaar met

middelgrote toestellen lijkt echter op zijn minst erg ambitieus zo niet tamelijk speculatief, gelet op de algemene kenmerken van de luchtvrachtmarkt en de tot nu toe genoemde plannen, die weinig perspectief op continuïteit bieden. Daarnaast dient te worden afgewogen of de genoemde additionele publieke en private investeringen voor dergelijke onzekere plannen gerechtvaardigd zijn. Overigens staat Magic Bird niets in de weg om nu al met bloemen op Dublin te gaan vliegen, daarvoor zijn naar mag worden aangenomen niet speciaal bloemen uit Kenia nodig. De baanlengte kan in elk geval niet het probleem zijn voor de beoogde turboprops.

5 Het overige lijndienstverkeer

5.1 Feitelijke ontwikkeling geregeld vervoer

Benadrukt moet worden dat het lijndienstvervoer van passagiers op regionale luchthavens in Nederland wordt afgewikkeld met vliegtuigtypen, waarvoor de huidige baanlengte van Eelde geen enkele belemmering kan vormen. Met andere woorden, de feitelijke vervoersontwikkeling in dit segment weerspiegelt de ongerestricteerde vraagontwikkeling in het vooral zakelijk regionale lijndienstvervoer in de Noordelijke markt.



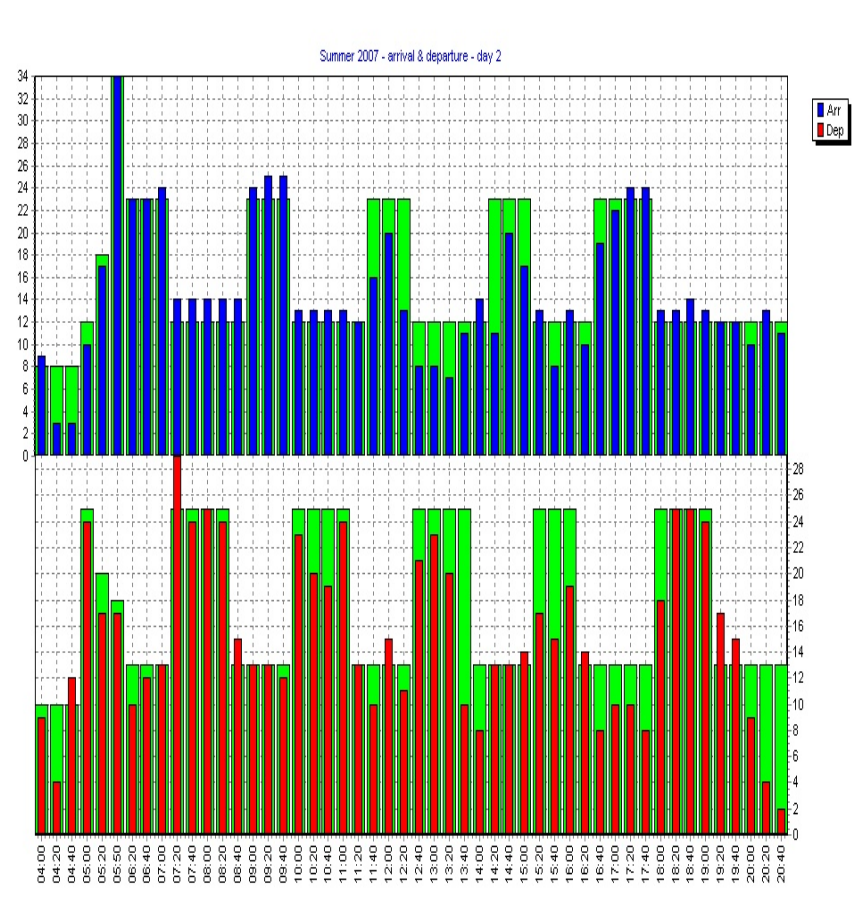
Aangezien het hier alleen gaat om het lijndienstvervoer exclusief de LCC-operaties van Ryanair in 2003/2004, heeft die markt zich volgens de bovenstaande grafiek van CBS-cijfers in de afgelopen tien jaar tussen de 27.000 en ruim duizend passagiersbewegingen bewogen.

5.2 Feederlijndiensten op Schiphol

Met name de feederlijn op Schiphol in de jaren negentig zorgde voor enig vervoersvolume van betekenis. Nadat die is gestopt, is het aantal passagiersbewegingen naar een verwaarloosbaar niveau teruggezakt om recent weer iets aan te trekken.

De regionale markt moet het vooral van een feederlijn op Schiphol hebben, omdat zo'n lijndienst mits goed aansluitend op het KLM-blokkensysteem de meeste Europese en intercontinentale bestemmingen dagelijks toegankelijk maakt voor de Noordelijke regio. Een dergelijke lijndienst biedt bovendien de grootste kans op continuïteit, omdat op zo'n vlucht voldoende passagiers uit de Noordelijke regio met uiteenlopende eindbestemmingen geconsolideerd kunnen worden op

het eerste feedertraject Groningen-Amsterdam. Tot nu toe ontbreekt zo'n feederlijn Groningen-Schiphol. Dat GAE (bijlage 2) in 2015 toch een driemaal daagse feederfrequentie (zes vliegbewegingen per dag op Eelde) verwacht op Schiphol die aansluit op de KLM-blokken is niet waarschijnlijk gelet op de al eerder door mij in ander verband gesignaleerde slotschaarste op Schiphol, die met de zomerdienstregeling 2007 een nieuw hoogtepunt bereikt. Uit onderstaand staafdiagram van de Slotcoördinator voor Schiphol (voorbeeld dag 2) blijkt dat de eerste twee aankomstpieken en dalen (blauw) al boven hun toegestane capaciteit (groen) zitten. De vertrekpieken (rood) zijn ook al grotendeels gevuld. De selectiviteit zal op Schiphol de komende seizoenen snel vorm krijgen,



omdat het echt dringen wordt in de pieken en zelfs al in de dalen. De kans op een driedaagse feeder die goede aansluiting geeft op de KLM-blokken wordt er dus niet groter op. Men zal in toenemende mate gaan prioriteren op feederwaarde en een feeder vanuit Groningen met een EJR 135 van 37 stoelen zal steeds nadrukkelijker worden afgewogen tegen feedervluchten van elders met relatief grotere vliegtuigen.

5.3 Directe zakelijke regionale lijndiensten

In bijlage 9, randnummer 4.8, wordt het onderscheid tussen een hoog frequente feedervlucht op Amsterdam en laag frequente point-to-point dagrandverbindingen iets te makkelijk verdonkeremaand. De huidige VLM-dagrandverbinding Groningen-Londen City met een tussenstop op Schiphol is geen feedervlucht op het KLM-blokkensysteem en wordt ook niet als zodanig verkocht op de VLM-website. VLM is ook geen codeshare partner van KLM of de Skyteam alliantie. Het gaat hier om een stand-alone regionale zakenlijndienst, die al bestond tussen Amsterdam en London City Airport. Die lijn is verlengd met een voortraject Groningen-Amsterdam, waarop dus zowel passagiers uit de Noordelijke regio zitten, die uitstappen in Amsterdam, als passagiers die blijven zitten voor de eindbestemming London City Airport. (enigszins vergelijkbaar met de Transavia formule voor vakantiecharters).

Specifieke point-to-point bestemmingen zijn veelal op tijdelijke basis interessant, omdat er een zeker basis vraagvolume in de markt aanwezig is door specifieke internationale relaties van het regionale bedrijfsleven. Dan kan een luchttaxioperatie de basis vormen voor een lijndienstoperatie door de luchttaxi publiekelijk toegankelijk te maken en de tickets publiekelijk ter verkoop aan te bieden. Voorbeelden zijn de internationale relaties in de olie- en gaswinning van het Groningse bedrijfsleven. In het verleden gaf bijvoorbeeld de decentralisatie van de toenmalige PTT aanleiding tot geregelde vluchten tussen Rotterdam en Eelde. Eindhoven kende ook bestemmingen voor Philipspersoneel (Wenen) en DAF (Manchester). Kenmerk is dat deze vluchten doorgaans een te incidentele en smalle basis hebben om uit te groeien tot continue lijndienstverbindingen. Bovendien gaat het dan vooral om bestemmingen die interessant zijn als ze via de hub alleen met een omweg zijn te bereiken, de zogenaamde back tracking. Bijvoorbeeld de bestemming Stavanger kan alleen via een omweg in de tegengestelde richting via Schiphol worden bereikt, waardoor de populariteit van een directe verbinding aanmerkelijk toeneemt.

Belangrijk is dat in een dunne markt directe en indirecte lijnverbindingen op een bestemming vaak met elkaar concurreren, zodat niet van een 'en en' optie kan worden gesproken.

5.4 Conclusie regionale lijndiensten

Ondanks in de afgelopen decennia herhaaldelijk door het Noordelijke bedrijfsleven afgegeven intentieverklaringen en stoelgaranties voor directe vluchten vanaf Eelde is de continuïteit van dergelijke lijndienstoperaties tot nu toe niet groot geweest. Dat neemt niet weg dat de vraag in het marktsegment van de zakelijke regionale lijndiensten, ook al is die klein, met een toenemende regionale bedrijvigheid en welvaart op termijn meer uitzicht op continuïteit gaat bieden. In 2015 is een kans op twee of drie dagrandverbindingen met relatief kleine zakenjets niet irreal. De kans dat daarnaast ook drie dagelijkse feederfrequenties op Schiphol worden uitgevoerd wordt echter steeds kleiner.¹

¹ Ook andere hubcarriers op andere hubs in Europa worstelen met toenemende congestie in de pieken en zullen dus een soortgelijke afweging maken als KLM op Schiphol.

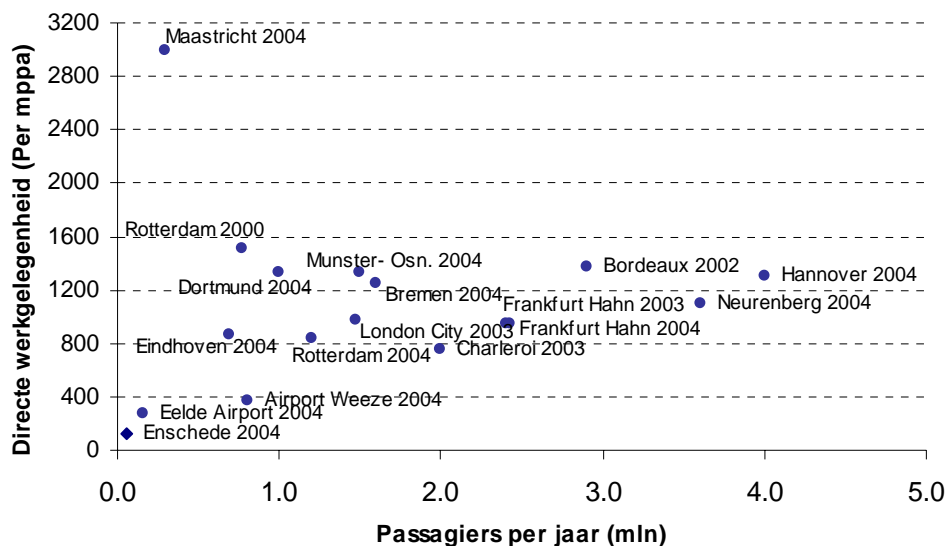
6 Werkgelegenheidseffecten

Voor de prognose van de directe en indirecte werkgelegenheidseffecten van een luchthaven wordt in de literatuur veelal een enkelvoudig verband gelegd met de omvang van het afgehandelde vervoer, dat doorgaans ook nog verder versimpeld wordt tot uitsluitend het passagiersvervoer op de betrokken luchthaven. Zo ontstaat een ratio tussen het aantal arbeidsplaatsen en het aantal passagiersbewegingen. Deze ratio gaat uiteraard voorbij aan schaal- en efficiencyvoordelen van luchthavens van verschillende grootte als de gemiddelde ratio wordt toegepast op zowel kleine als grote luchthavens. De marges rond de gemiddelde ratio zijn dan ook zeer aanzienlijk.

6.1 De onzekerheden in de ratio

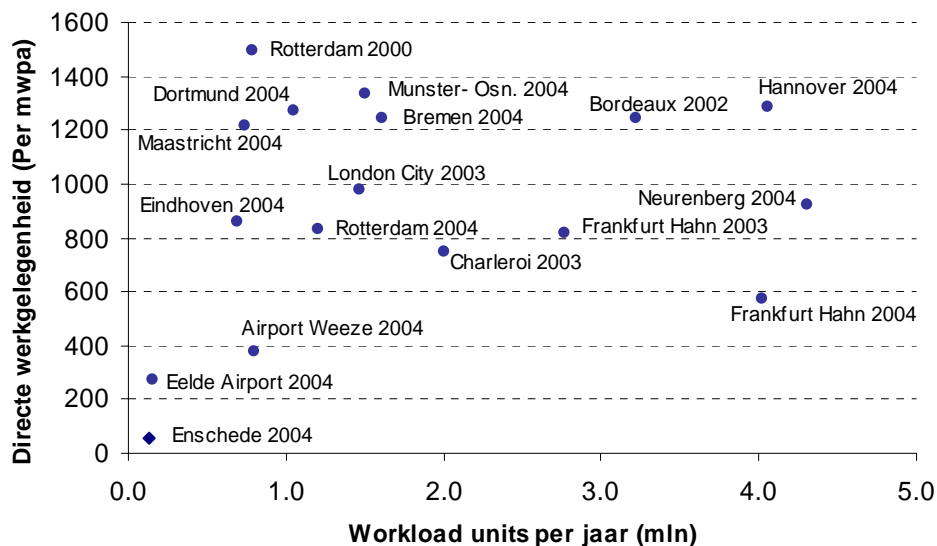
De relatie tussen directe werkgelegenheid en vervoervolume kent niet alleen een gemiddelde van 1000 arbeidsplaatsen per 1 miljoen passagiers per jaar (1 mppa), maar ook een forse spreiding tussen de verschillende luchthavens, zoals onderstaande figuur laat zien. Om de marge niet te groot te maken, zijn in onderstaande figuur alleen kleinere luchthavens in beeld gebracht tot maximaal 5 mln passagiersbewegingen per jaar.

Er zijn verschillende redenen voor die spreiding: uiteenlopende definities van directe werkgelegenheid; verschillende rapportagebronnen en vooral ook de uiteenlopende samenstelling van het verkeer en vervoer.



Sommige luchthavens leggen zich verhoudingsgewijs meer toe op de afhandeling van vracht, die echter in de standaardberekening niet verdisconteerd wordt. Nemen we het vracht- en passagiersvolume wel gezamenlijk mee als outputmeting door middel van de zogenaamde Work Load Units (WLU: 100 kg vracht = 1 passagier), dan ontstaat een beeld in de volgende figuur dat

weliswaar een luchthaven als Maastricht beter in de werkgelegenheidsmarge plaatst waarin ook de andere luchthavens liggen, maar de marge als zodanig wordt er niet kleiner door. Interessant is Frankfurt Hahn, dat per miljoen workload units per jaar in 2003 nog 800 arbeidsplaatsen scoort bij een volume van bijna 3 mwpa en in 2004 bij 4 mwpa op minder dan 600 arbeidsplaatsen per mwpa uitkomt. Blijkbaar treden daar aanzienlijke schaalvoordelen op.



6.2 Mogelijke nuances in de ratio

Aan de geschetste marges van onzekerheid kan ook de samenstelling van het vervoer debet zijn. Elke luchthaven vertoont weer een andere vervoersmix en de ene categorie vervoer levert niet dezelfde bijdrage aan de directe en indirecte werkgelegenheid als de andere categorie. BCI (bijlage 11) heeft dat voor Lelystad Airport trachten te concretiseren door een nuance aan te brengen naar gelang er al dan niet sprake is van carriers die een thuisbasis op de betrokken luchthaven vestigen en naar gelang er al dan niet sprake is van een bredere economische functie. Afhankelijk daarvan treden er volgens BCI aanzienlijke verschillen op in de directe werkgelegenheid. Hoewel die aannames intuïtief wel aannemelijk zijn, ontbreekt echter de empirische onderbouwing. Vervolgens stelt BCI in een aanvullend recent onderzoek voor Eelde (bijlage 5B) dat deze luchthaven geen thuisbasis voor een luchtvaartmaatschappij zal aantrekken, maar wel een bredere economische functie zal vervullen (onderhoudswerkzaamheden, opleidingscentra, horeca)¹ en luchtvrachtactiviteiten zal ontwikkelen. Hoewel die bredere economische functie niet bij voorbaat evident is gegeven de eerder geplaatste kanttekeningen bij de vervoers- en verkeersprognoses, blijft het curieus dat BCI in haar eigen classificatie (bijlage 11) uitkomt op 400-600 directe arbeidsplaatsen per mppa (geen thuisbasis wel bredere economische functie), terwijl voor Eelde in het aanvullend onderzoek toch een ratio van 950 directe arbeidsplaatsen per mppa wordt

¹ Bijlage 10 spreekt zelfs van “concrete mogelijkhedenmet de eindassemblage van kleine toestellen.”! Een dergelijk assemblagelijst zou 150-400 arbeidsplaatsen kunnen opleveren. Latere rapporten reppen niet meer van deze concrete mogelijkheden. Vermoedelijk zijn de mogelijkheden uiteindelijk toch minder concreet gebleken.

gehandhaafd.¹ De enige verklaring voor het verschil tussen 400-600 directe arbeidsplaatsen per mppa enerzijds en de 950 arbeidsplaatsen per mppa anderzijds vormen de 300-600 vrachtluchten die het meest speculatieve onderdeel van de prognoses vormen. Dat echter aan 300-600 vrachtluchten een stijging van de ratio van 400-600 naar 950 permanente directe arbeidsplaatsen per mppa valt te ontlenen, is niet aannemelijk. Te meer daar de aantrekkelijkheid van Eelde voor de luchtvracht de goedkope en snelle afhandeling zou zijn. Dat spoort uiteraard niet met exorbitante arbeidskosten.

Al met al zien we ook in het aanvullende onderzoek door BCI (bijlage 5B) weer dezelfde ratio van 950 terugkomen, die bovendien opnieuw wordt toegepast op de oude passagiersprognose voor 2015 van 658.200 passagiers, die al eerder onderhevig was aan de nodige kritiek en gebukt gaat onder aantoonbare rekenfouten. Opnieuw komt BCI aldus op basis van foutieve prognoses en een ratio, die niet valt te rijmen met de cijfers uit een BCI-rapport voor de luchthaven Lelystad, tot een werkgelegenheidsprognose van 625 directe arbeidsplaatsen in 2015. De vrachtontwikkeling speelt daarin mogelijksterwijs een zware, maar ongrijpbare rol.

Indien we in plaats van de in 2015 verwachte 658.200 passagiersbewegingen uitgaan van gecorrigeerde vervoersprognoses, rekening houdend met de correcte chartercijfers en met de geschetste kansen en bedreigingen voor de verschillende marktsegmenten, dan is het aannemelijk dat er in 2015 sprake is van één low cost verbinding, geen feederlijn op Schiphol, maar wel drie point-to-point verbindingen, geen of zeer incidentele vrachtluchten en een gecorrigeerd aantal vakantiecharterpassagiersbewegingen. Bij elkaar levert dat de volgende ongerestricteerde schatting op voor het passagiersvolume in 2015:

Low cost lijndienst (1x)	111.000
Feeder Schiphol	-
Point-to-point (3x)	50.000
Vracht	-
Vakantiecharters	150.000
Overig (zie BCI)	9.200

Totaal afgerond	320.000

Indien dat vervoersvolume wordt vermenigvuldigd met de relevante ratio van BCI, te weten 400-600 arbeidsplaatsen per mppa, dan ligt de directe werkgelegenheid in 2015 tussen 125 en 192, ofwel nog onder het opgegeven aantal directe arbeidsplaatsen op Eelde in 2003, te weten 230.²

Tenslotte is de vraag aan de orde in welke mate deze ontwikkeling gefrustreerd wordt door de huidige baanlengte. In principe zouden deze cijfers te realiseren zijn met de huidige baanlengte. Het kan echter zijn dat een LCC-operatie en het charterverkeer iets makkelijker tot ontwikkeling komen, omdat niet alle toestellen in dit segment met de huidige baanlengte te accommoderen zijn. Van een absolute voorwaarde voor de ontwikkeling in deze segmenten is echter zeker geen sprake.

¹ Bijlage 5B komt op het cruciale moment tot de volgende conclusie: “....., is een bandbreedte van *tussen rond de 950 directe arbeidsplaatsen* per miljoen passagiers aannemelijk.” (cursivering onzerzijds.)

² Zie bijlage 10.

Samenvattend kan geconstateerd worden, dat de directe werkgelegenheidseffecten die in de genoemde bijlagen zijn gebruikt een overschatting geven, enerzijds door een overschat vervoersvolume en anderzijds door een te hoge ratio.

De discussie over de werkgelegenheidseffecten op luchthaven Eelde begint daarmee op een herhaling van zetten te lijken onder voorbijgaan aan serieuze argumenten en aantoonbare rekenfouten die intussen zijn aangedragen.