

Toets op het onderzoek 'Nut en Noodzaak Vervoersmix Maastricht Aachen Airport'

In opdracht van: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, DGLM

Contactpersoon:
Sytze Rienstra
E srienstra@syconomy.nl
T 06 1943 8804

maart 2010

Samenvatting

Aanleiding en aanpak

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft Syconomy gevraagd een second opinion uit te voeren op de economische onderbouwing die door de luchthaven Maastricht-Aachen (MAA) is aangeboden ten behoeve van de nieuw te nemen beslissing op bezwaar inzake de aanwijzing MAA. Het betreft een toets op de in opdracht van MAA opgestelde rapportage 'Nut en noodzaak vervoersmix MAA' van BCI en SEO. Er is daarnaast enige aanvullende informatie door de exploitant verschaft.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft gevraagd de plausibiliteit van de economische onderbouwing te toetsen voor wat betreft de ontwikkeling van de marktvraag c.q. de vervoersprognoses en de economische en financiële effecten. Om de plausibiliteit van de vervoerprognoses te toetsen hebben we een analyse gemaakt van de catchment area en een benchmark uitgevoerd van de ontwikkeling van vergelijkbare luchthavens. De economische en financiële effecten zijn vervolgens getoetst op basis van desk research. Er hebben geen gesprekken plaatsgevonden met de exploitant of BCI en SEO.

Bevindingen

De toets heeft de volgende bevindingen opgeleverd.

De vervoerprognoses

- *Sterke toename low cost carriers uitgangspunt:* het ondernemingsplan van MAA is gebaseerd op een sterke toename van het aantal vluchten door Ryanair of een vergelijkbare low cost maatschappij. Er is aangenomen dat er in 2015 dagelijks 13 extra bestemmingen vanaf MAA bediend worden.
- *Gunstige ligging en potentie:* een analyse van de catchment area van MAA en concurrerende luchthavens laat zien dat de locatie van MAA gunstig is vanwege de ligging tussen diverse grote steden/agglomeraties. De luchthaven heeft daarmee een grote potentie.
- *Veel concurrentie:* tegelijkertijd is er veel concurrentie omdat er een vrij groot aantal andere luchthavens met in de omgeving zijn, die zich ook richten op hetzelfde segment en dezelfde luchtvaartmaatschappijen.
- *Dus groei onzeker:* een sterke groei is daarom zeker mogelijk, maar wel omgeven met onzekerheden.
 - Als MAA dezelfde groei toont als andere luchthavens waar Ryanair sterk uitbreidde, zal het aantal vliegbewegingen in 2015 zo'n 20% achterblijven bij de prognoses van BCI en SEO.
 - Na 2015 houdt Ryanair de mogelijkheid open dat vliegtuigen gestationeerd worden op MAA. Als dat gebeurt zijn de prognoses voor 2020 haalbaar, anders is dit niet het geval. De eisen die dan gesteld worden kunnen hoog zijn, daarom is dit op Eindhoven bijvoorbeeld nog niet gebeurd.
 - Als er geen sterke uitbreiding plaatsvindt van het aantal vluchten van Ryan Air of een vergelijkbare low cost maatschappij en MAA meegroeit met de gemiddelde toename van de markt, blijft het een kleine luchthaven.
- *Stabiel marktaandeel vracht is 'best guess':* voor luchtvracht wordt door BCI en SEO uitgegaan van een stabiel marktaandeel van ongeveer 2%. De vrachtprognoses zijn per definitie omgeven met

onzekerheden. De aanname van een stabiel marktaandeel is in die context een logische aanname.

De financiële effecten

- De opbouw van de financiële effecten oogt plausibel, maar is verder niet goed te toetsen.
- De rapportage van BCI en SEO laat zien dat bij een lagere groei van het aantal vliegbewegingen de luchthaven niet rendabel te exploiteren is. Een algemene vuistregel is dat een luchthaven rendabel te exploiteren is als deze 1-1,5 miljoen passagiers verwerkt. Dit suggereert dat een rendabele exploitatie wel mogelijk is bij een lagere groei. Of dit in de specifieke situatie van MAA het geval is, is niet na te gaan zonder aanvullende gegevens.

De economische effecten

- De economische effecten hangen samen met de ontwikkeling van de hoeveelheid vracht, het aantal passagiers en vliegbewegingen. Als deze aantallen lager zullen zijn dan verwacht, dan zijn de economische effecten in de zelfde orde van grootte lager.
- De berekende effecten zijn op een aantal punten te hoog ingeschat:
 - De reistijdwinstberekeningen zijn overschat omdat diverse aannames niet plausibel zijn.
 - De *bruto* werkgelegenheidseffecten zijn via standaard kengetallen berekend. Als het vervoer lager uitvalt, zal ook de werkgelegenheid lager uitvallen. Er is verder geen rekening gehouden met verdringing op de arbeidsmarkt en verschuiving vanuit elders in het land. De *netto* effecten zijn derhalve niet bepaald.
 - De positieve (MAA als bestemming) en negatieve effecten (door geluidcontouren) op toerisme en recreatie zijn niet in beeld gebracht.
 - Gezien het leisure-karakter van de luchthaven is het niet aannemelijk dat de komst van extra low cost vluchten een doorslaggevende vestigingsplaatsfactor wordt voor kennisintensieve bedrijven.

Conclusies

1. De potentie van MAA is groot. Er is echter ook veel concurrentie. We schatten de maximale groei van passagiersbewegingen tot 2015 20% lager in dan BCI en SEO. In 2020 zijn de prognoses wel haalbaar indien Ryanair ervoor kiest vliegtuigen te stationeren op MAA. Dit is nog onzeker.
2. De financiële effecten zijn niet te toetsen zonder aanvullende gegevens. De opbouw van de berekeningen oogt plausibel. Een algemene vuistregel geeft echter aan dat ook een kleinere luchthaven rendabel te exploiteren is. Aan de andere kant is de (prijs)concurrentie tussen luchthavens groot, waardoor een rendabele exploitatie onder druk komt te staan.
3. De economische effecten zijn te hoog ingeschat. Dit geldt voor reistijdwinsten en werkgelegenheidseffecten. Ook een groot vestigingsplaatseffect lijkt niet realistisch.

Inhoud

1	Achtergrond en doel.....	1
1.1	Achtergrond	1
1.2	Doel.....	1
1.3	Leeswijzer	2
2	De vervoerprognoses	3
2.1	Aannames BCI en SEO	3
2.2	De groei van de Low Cost- en chartermarkt.....	4
2.3	Benchmark MAA en andere regionale luchthavens	5
2.4	Analyse catchment area MAA en overige luchthavens	6
2.5	Vliegtuigbewegingen	8
3	De financiële en economische effecten.....	10
3.1	Financiële effecten voor de exploitant.....	10
3.2	Economische effecten	11
4	Conclusies	12
	Bijlage 1: Beschrijving andere regionale luchthavens	14
	Eindhoven Airport	14
	Airport Weeze	15
	Rotterdam Airport	17
	Luchthaven Brussels South Charleroi (BSCA).....	18
	Luchthaven Liège.....	18
	Bijlage 2: Analyse catchment areas	20

1 Achtergrond en doel

1.1 Achtergrond

Eind 2004 is voor de luchthaven Maastricht Aachen Airport (MAA) een nieuwe aanwijzing van kracht geworden. De aanwijzing betreft de vergunning die is gebaseerd op de PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad mei 2004. Op dit aanwijzingsbesluit zijn bezwaren ingediend. In augustus 2006 zijn deze in een beslissing op bezwaar ongegrond verklaard. De Raad van State heeft in februari 2008 de beslissing op bezwaar van augustus 2006 vernietigd, waardoor de aanwijzing van 2004 nog niet onherroepelijk is geworden. De luchthaven kan voor het civiele verkeer op dit moment wel overeenkomstig de aanwijzing van 2004 worden gebruikt. De bezwaren tegen het aanwijzingsbesluit van 2004 betroffen onder meer het feit dat de Ke-zone meer dan 2 Ke afwijkt van de indicatieve Ke-zone van de PKB. Eén van de belangrijkste bezwaarpunten van de Raad van State betreft de ondeugdelijke motivatie van het effect op de rentabiliteit van MAA indien het aantal vliegtuigbewegingen 16% lager zou zijn.

De luchthaven heeft op verzoek van het ministerie van VenW een economische onderbouwing aangeleverd ten behoeve van de nieuw te nemen beslissing op bezwaar inzake de aanwijzing MAA. Dit betreft de rapportage van BCI en SEO 'Nut en Noodzaak Vervoersmix Maastricht Aachen Airport'. Realisatie van het ondernemingsplan leidt voor 2015 ongeveer tot dezelfde volumes als met de aanwijzing van 2004 mogelijk is. Het effect van het honoreren van deze bezwaren is dat het maximale aantal op MAA te accommoderen vliegbewegingen ongeveer 16% lager is dan de aanwijzing van 2004 mogelijk maakt (zie onderstaande tabel).

Tabel 1.1 Volumes Maastricht

	Realisatie 2008	Huidige aanwijzing 2015	Honoreren bezwaren 2015	Ondernemingsplan 2015
Vliegtuigbewegingen	20.586	35.402	29.738	35.708
Wv. low cost & charter	3.436	?	+/- 13.500	16.026
Passagiers	0,2 mln	1,6 mln	1,4 mln	1,7 mln
Vracht (dzd ton)	87	116	98	149

Bron: BCI en SEO (2009)

1.2 Doel en aanpak

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft Syconomy gevraagd een second opinion uit te voeren op de economische onderbouwing die door de luchthaven Maastricht-Aachen (MAA) is aangeboden ten behoeve van de nieuw te nemen beslissing op bezwaar inzake de aanwijzing MAA. Het betreft een toets op de in opdracht van MAA opgestelde rapportage 'Nut en noodzaak vervoersmix MAA' van BCI en SEO. Er is daarnaast enige aanvullende informatie door de exploitant verschaft.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft gevraagd de plausibiliteit van de economische onderbouwing te toetsen voor wat betreft de ontwikkeling van de markt vraag c.q. de vervoersprognoses en de economische en financiële effecten. Om de plausibiliteit van de

vervoerprognoses te toetsen hebben we een analyse gemaakt van de catchment area en een benchmark uitgevoerd van de ontwikkeling van vergelijkbare luchthavens. De economische en financiële effecten zijn vervolgens getoetst op basis van desk research. Er hebben geen gesprekken plaatsgevonden met de exploitant of BCI en SEO. De toets is uitgevoerd in samenwerking met Decisio.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op de plausibiliteit van de vervoerprognoses. Deze wordt mede getoetst op basis van een analyse van de groei van de markt, de catchment area van MAA en concurrerende luchthavens en een vergelijking met andere regionale luchthavens. Beide aspecten worden in de bijlagen nog nader toegelicht. Hoofdstuk 3 toetst de financiële en economische effecten, hoofdstuk 4 geeft de conclusies.

2 De vervoerprognoses

2.1 Aannames BCI en SEO

BCI en SEO rekenen met een scenario waarbij Ryanair 13 bestemmingen per dag extra vanaf Maastricht gaat vliegen (boven op de huidige 3). De rapportage maakt terecht duidelijk dat dit een aanname is, die per definitie onzeker is. In de praktijk is alleen Ryanair tot op heden in staat een groot aantal bestemmingen vanaf deze luchthavens te vliegen. Er is dan ook sprake van een sterke concurrentie tussen luchthavens als Charleroi, Weeze en Eindhoven, waarbij Ryanair in staat is deze luchthavens tegen elkaar uit te spelen.

De ontwikkeling naar de vraag naar vliegbewegingen is voor een luchthaven als MAA daarom per definitie veel onzekerder dan bij een grote luchthaven als Schiphol. De luchthaven is sterk afhankelijk van de keuze van één of twee grotere luchtvaartmaatschappijen (als Ryanair, Transavia). Er is veel minder sprake van een 'gestage' groei of daling zoals bij Schiphol het geval is. De vraag heeft een sterk schoksgewijs karakter. Zo nam Ryanair eind 2008 de beslissing te stoppen met vluchten op MAA, waardoor er in het geheel geen lijndiensten vanaf MAA vertrokken. In 2009 april is men weer met vluchten gestart, evenals Transavia. In het lopende winterseizoen worden enkele vluchten per week uitgevoerd.

De aanname van de 13 dagelijkse bestemmingen wordt in het rapport niet onderbouwd. Wel wordt op basis van een gesprek met Ryanair aangegeven dat deze kansen ziet om jaarlijks twee tot drie extra bestemmingen vanaf Maastricht te gaan vliegen (in een frequentie van 3-7 keer per week). Tot 2015 is niet voorzien dat Maastricht een thuisluchthaven (waar vliegtuigen gestationeerd worden) wordt, na 2015 staat die mogelijkheid wel open.

Aangezien de economische onderbouwing staat of valt met de vervoerprognoses, zijn deze hiervoor cruciaal. Om de plausibiliteit tentatief te toetsen, is daarom een aantal aspecten nader uitgewerkt.

1. Analyse groei LCC- en chartermarkt.
2. Analyse van de catchment area van MAA
3. Benchmark van andere concurrerende regionale luchthavens: Charleroi, Weeze, Eindhoven, Rotterdam en Luik.

Het betreft nadrukkelijk tentatieve analyses om de aanname van 13 extra dagelijkse bestemmingen te toetsen.

Voor luchtvracht wordt door BCI en SEO uitgegaan van een stabiel marktaandeel van ongeveer 2%. Dit is een logische aanname gegeven de onzekerheden. Deze zijn erg groot aangezien de groei sterk afhankelijk is van één of twee maatschappijen terwijl de concurrentie van andere luchthavens groot is. MAA heeft daarbij als nadeel dat volle vrachtvliegtuigen niet kunnen landen vanwege de korte lengte van de landingsbaan. Hier gaan we in deze toets verder niet op in

2.2 De groei van de Low Cost- en chartermarkt

De economische crisis heeft ook zijn invloed op de luchtvaart. Ervan uitgaande dat de economische groei zich herstelt, is het aannemelijk dat ook de luchtvaart weer zal groeien. De prognoses en modellen van enige jaren geleden hielden logischerwijs geen rekening met de terugval. Om een indruk te krijgen van de verwachte groei maken we gebruik van de prognoses voor Schiphol bij een ongerestricteerde groei (dus zonder capaciteitsbeperkingen)¹. Hierbij nemen we het hoogste scenario voor de groei van het Low Cost- en chartersegment: dit is het Strong Europe (SE) scenario. Dit groeit in de periode 2006 tot en met 2020 gemiddeld met 5,6% per jaar.

Op deze groei passen we de volgende correcties toe:

1. We nemen de actuele groeicijfers voor 2007 en 2008 voor het aantal Europese O/D (herkomst- en bestemmings-) passagiers (4,3%, -3,4%) en passen voor 2009 de realisatie voor de periode januari-augustus toe (-12%)². Voor 2010 gaan we uit van een stabilisatie in lijn met globale verwachtingen voor de groei van het BNP. Daarna gaan we uit van het bovengenoemde percentage van 5,6% per jaar.
2. In de berekeningen van SEO en Significance is uitgegaan van een ticket tax. Het effect van deze ticket tax op de lange termijn is ingeschat op ongeveer 10%³. Omdat de ticket tax inmiddels is afgeschaft, gaan we ervan uit dat het aantal passagiers met 10% extra stijgt.
3. We nemen aan dat de vliegtuiggrootte en bezetting (het gemiddelde aantal passagiers per toestel) stijgt conform hetzelfde scenario: dit is met 1,2% per jaar. Voor de periode tot 2010 gaan we uit van stabilisatie.

Dit levert voor 2015 en 2020 de volgende groei op van het low cost-/chartersegment ten opzichte van het jaar 2008.

Tabel 2.1 Inschatting maximale toename aantal passagiers en vliegbewegingen tov 2008

	Passagiers	Vliegbewegingen
2015	27%	20%
2020	67%	48%

Hieruit volgt dat de low cost- en chartermarkt in een hoog groeiscenario groeit met ruim 27% tot 2015 en 67% tot 2020. Het aantal vliegbewegingen blijft daarbij licht achter, vanwege de toename van de gemiddelde grootte van vliegtuigen. Dit betekent dat de frequentie en/of het aantal bestemmingen dat gevlogen wordt, toeneemt.

Als we deze groeipercentages toepassen op de volumes van MAA in 2008, dan blijft MAA een kleine luchthaven met ongeveer 4.000 vliegbewegingen en 0,3 mln passagiers in het low cost- en chartersegment in 2020. Dit is te beschouwen als een scenario waarin Ryanair (of een soortgelijke luchtvaartmaatschappij) er niet voor kiest extra uit te breiden op MAA. De conclusie is dus dat alleen als Ryanair (of een soortgelijke maatschappij) ervoor kiest de vluchten van MAA sterk uit te breiden, een sterke groei gerealiseerd kan worden.

¹ SEO & Significance, 2008, *Actualisering Ontwikkeling Schiphol tot 2020-2040 bij het huidige beleid*.

² www.schipholgroup.nl

³ SEO, Significance en To70, 2007, *Effecten van verschillende heffingsvarianten op de Nederlandse luchtvaart*.

2.3 Benchmark MAA en andere regionale luchthavens

Ryanair is op dit moment in praktijk waarschijnlijk de enige luchtvaartmaatschappij die de strategie heeft om vanaf regionale luchthavens te vliegen en de capaciteit heeft om dit relatief grootschalig te doen. De maatschappij is de afgelopen jaren sterk gegroeid.

Om te analyseren hoe regionale luchthavens zich hebben ontwikkeld en hoe groot de operaties zijn, hebben we een aantal regionale luchthavens waarmee MAA concurreert nader geanalyseerd. Dit zijn: Eindhoven, Weeze, Charleroi, Rotterdam en Luik.

In onderstaande tabel staan de resultaten van de internetresearch per vliegveld samengevat. In Bijlage 1 geeft een uitgebreidere beschrijving van de benchmark met daarin een korte beschrijving van de onderzochte vliegvelden, de opbouw van het aantal Ryanair bestemmingen voor Eindhoven Airport en Vliegveld Weeze, het wekelijkse aantal vluchten per seizoen en de aantallen passagiers en vliegbewegingen voor een periode van 5 tot 8 jaar. Wat betreft het aantal passagiers en het aantal vliegbewegingen zijn alleen de gegevens van 2008 opgenomen. Vliegveld Charleroi is met afgerond 3 miljoen passagiers het grootste en Luik het kleinste. Luik is echter gespecialiseerd in vrachtverkeer en Charleroi in passagiers. Rotterdam krimpt de laatste jaren mede als gevolg van de beperkte beschikbare capaciteit en ook Eindhoven mag vooralsnog niet groeien omdat de openstelling van het vliegveld voor nacht- en weekendvluchten beperkt is.

Tabel 2.2 Kenmerken diverse regionale luchthavens

Luchthaven	Aantal bestemmingen	Frequentie zomer (p.w.)	Frequentie winter (p.w)	Aantal Passagiers (2008)	Aantal vliegbewegingen (2008)
Eindhoven	32	141	120	1.629.893	17.217
Rotterdam	30	182	136	1.059.006	15.267
Weeze	59	200	154	1.525.063	11.000
Charleroi	63	243	233	2.957.026	Nb
Luik	19	28	20	400.281	Nb

Ten aanzien van de vervoerprognoses van MAA kan vanuit de benchmark het volgende geconcludeerd worden:

- Ryanair is in staat om een operatie van een luchthaven snel te laten groeien, zoals met name Charleroi en Weeze laten zien (zie ook Bijlage 1). Ook laten maatschappijen soms weer bestemmingen vallen als de marktvraag tegenvalt.
- Als Ryanair geen vliegtuigen op een luchthaven stationeert, blijft het aantal bestemmingen en passagiers beperkt. Zodra er vliegtuigen gestationeerd worden, neemt het aantal bestemmingen en passagiers snel toe.
- De aanname dat alle bestemmingen *dagelijks* aangedaan worden, blijkt niet realistisch te zijn. Gemiddeld wordt een bestemming om de dag aangedaan door Ryanair. Dit betekent dat BCI en SEO de facto uitgegaan zijn van 26 bestemmingen (in plaats van 13 dagelijkse bestemmingen worden 26 bestemmingen om de dag aangedaan).

- Maastricht zou in de prognoses van BCI en SEO tot 2015 groeien tot een luchthaven in de orde van grootte van Weeze en Eindhoven. Wat betreft dominantie van Ryanair zou MAA dan het sterkst op Weeze lijken.

2.4 Analyse catchment area MAA en overige luchthavens

De geografische ligging bepaalt voor een groot deel de marktpositie van de luchthaven. De 'catchment area' is het gebied waaruit het grootste deel van de passagiers komen. Voor de concurrentiepositie zijn twee aspecten van belang:

1. De grootte van de catchment area: hoeveel potentiële passagiers zijn er?
2. De concurrentie binnen de catchment area: met welke luchthavens wordt er geconcurrereerd en wat is hier het aanbod?

Hoeveel potentiële passagiers zijn er?

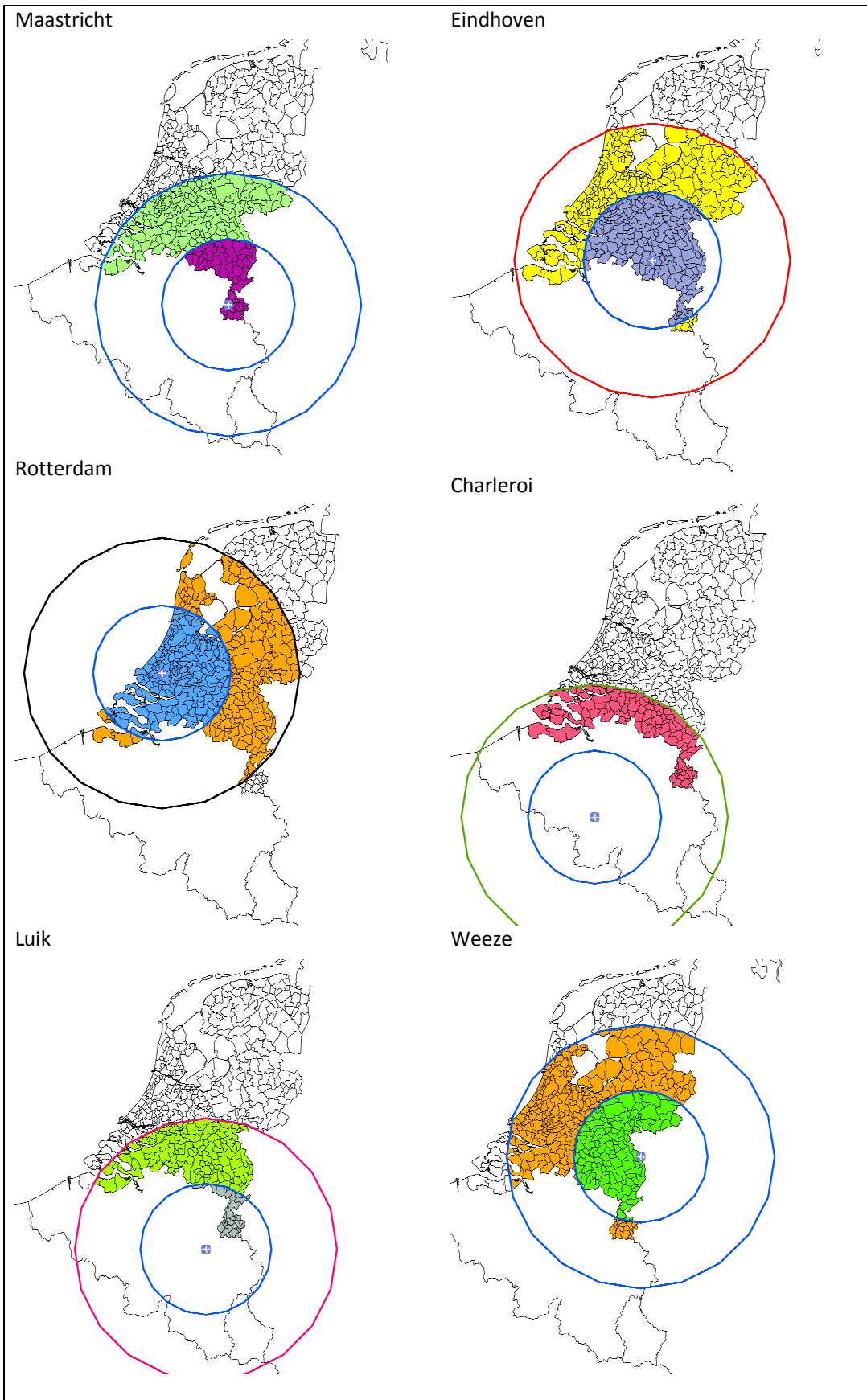
Er zijn drie grote bevolkingsconcentraties rond MAA: de Randstad, de regio Antwerpen/Brussel en het Ruhrgebied. Een reistijd van een uur wordt vaak aangehouden, maar voor low cost reizen geldt dat passagiers al gauw bereid zijn een rijtijd tot 2 uur te accepteren⁴.

In de volgende figuur zijn globaal de catchment areas getekend van MAA en de hierboven besproken concurrerende luchthavens. Hieruit volgen de volgende bevindingen:

1. De catchment area binnen 1 uur (7,3 mln inwoners) wijkt niet sterk af van de andere onderzochte luchthavens (7,0-9,6 mln inwoners), hoewel MAA niet de grote bevolkingsconcentraties in de Randstad, Brussel/Antwerpen of Ruhrgebied bereikt.
2. De catchment area van MAA binnen 2 uur reizen is relatief groot (36,0 mln inwoners) doordat alle drie grote bevolkingsconcentraties binnen 2 uur rijtijd liggen, hoewel dit voor de Randstad slechts om een deel gaat. Het is dan aannemelijk dat MAA relatief veel buitenlandse reizigers aantrekt. Voor de andere onderzochte luchthavens is de catchment area 25,9-38,5 mln).

Hieruit volgt, dat de uitgangspositie van MAA vanwege de geografische ligging gunstig is, dit geldt met name op de markt tussen de 1 en 2 uur reistijd (75-150 km).

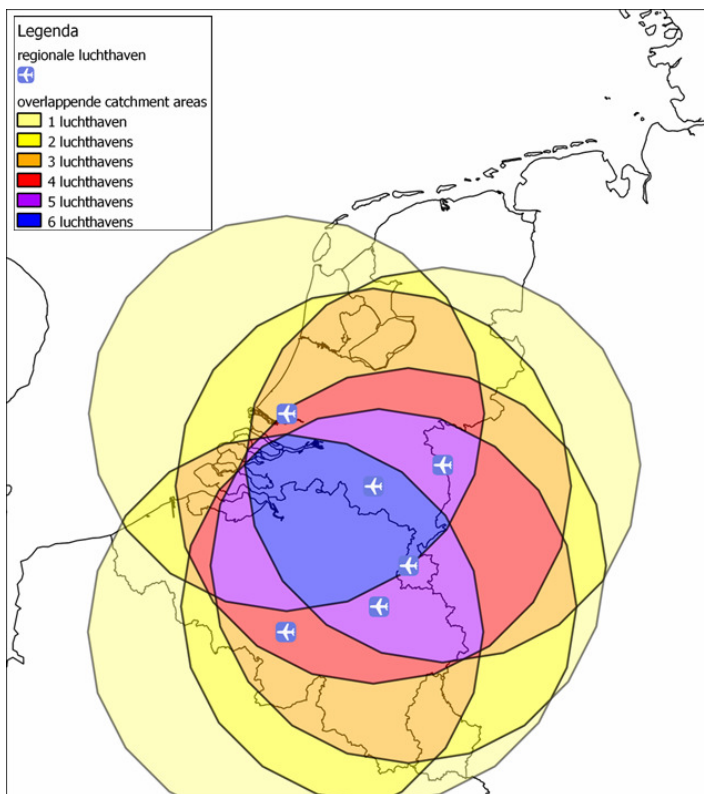
⁴ Ruimtelijk Planbureau (2005); *verkenning regionale luchthavens*; Nai Uitgevers, Rotterdam



Figuur 2.1 Catchment areas op basis van een straal van 75 en 150 km om een luchthaven

Concurrerende luchthavens

Tevens blijkt uit de catchment area analyse dat de overlap van de catchment areas van de verschillende luchthavens groot is. MAA heeft door de centrale ligging tussen andere luchthavens en woongebieden weinig 'eigen' marktgebied, de luchthaven concurreert overal met andere luchthavens (zie onderstaande figuur).



Figuur 2.2 Overlappende catchment areas

Daarbij geldt dat concurrenten als Charleroi, Eindhoven en Weeze dichterbij de grote bevolkingsconcentraties liggen dan Maastricht, zodat er sprake is van een sterke concurrentie op deze marktgebieden. Aangezien de bovengenoemde luchthavens reeds een vrij grote operatie van Ryanair hebben, is het niet vanzelfsprekend dat MAA snel zal groeien. De luchthaven van Luik is daarnaast ook een potentiële concurrent. Deze heeft een terminal capaciteit van 1 mln passagiers, die slechts ten dele benut wordt. Om een grote groei te realiseren moet derhalve in sterke mate geconcentreerd worden met deze andere luchthavens. De uitkomst van deze concurrentiestrijd is onzeker.

2.5 Vliegtuigbewegingen

Als we het aantal vliegbewegingen analyseren voor het personenverkeer⁵ dan blijkt dat in de raming het aantal vliegbewegingen voor personenverkeer in 2020 varieert tussen de 13.400 en 17.800 in 2020 (low cost- en chartersegment). Als we uitgaan van de groeipercentages zoals weergegeven in tabel 2.1 zou dit voor 2015 betekenen dat het aantal vliegbewegingen in de BCI en SEO raming tussen de 10.800 en 14.400 zou liggen.

⁵ Zie tabel 2.8 op bladzijde 21 van het BCI en SEO rapport.

Als we de analyse van de aannames van BCI en SEO analyseren, schatten wij op basis van de benchmark dit maximum lager in. Het aantal bestemmingen (13) dat extra aangedaan wordt is weliswaar haalbaar, maar de benchmark van andere luchthavens laat zien dat deze niet dagelijks bediend zullen worden. Gemiddeld gebeurt dit om de dag. Gegeven een autonome groei van de markt komen wij per saldo tot 20% lagere volumes voor 2015 oftewel 8.600-14.400 vliegbewegingen.

Voor 2020 is de inschatting van BCI en SEO wel realistisch indien Ryanair of een andere luchtvaartmaatschappij vliegtuigen gaat stationeren op MAA. Andere luchthavens laten dan een sterke groei zien. Wel toont de situatie in Eindhoven aan dat er wel eisen aan de luchthaven gesteld worden waarvan onduidelijk is of MAA daaraan kan voldoen.

3 De financiële en economische effecten

3.1 Algemeen

In hoofdstuk 2 van het rapport van BCI en SEO is een vervoerprognose gegeven. De economische effecten in hoofdstuk 3 zijn echter niet gebaseerd op deze prognoses, maar op de vervoersmix zoals die destijds (in 2004) in de mer is gehanteerd. Op zich is dit geen probleem, daar de cijfers in Hoofdstuk 2 de aantallen in Hoofdstuk 3 redelijk onderbouwen. Het gaat bij dergelijke prognoses om ordes van grootte, niet om exacte aantallen. Enige toelichting hierop was echter wel op zijn plaats geweest.

3.2 Financiële effecten voor de exploitant

De rapportage van BCI en SEO geeft aan dat de luchthaven in 2008 een negatief resultaat had van €1,5 miljoen. Indien de capaciteit achterblijft met 16% vanwege het honoreren van bezwaren zou het resultaat fors negatief zijn (€0,8 mln in 2015, €1,4 mln in 2020). Alleen als het ondernemingsplan gerealiseerd wordt ontstaat een positief saldo (€0,5 mln in 2015, €1,0 mln in 2020).

De exploitatie van een luchthaven kenmerkt zich door hoge vaste kosten voor beheer en onderhoud van de landingsbaan, de terminals, de overhead, etc. Dit is ook het geval bij Maastricht zoals blijkt uit de gepresenteerde financiële cijfers, Er is derhalve een zeker volume nodig om deze kosten te dekken. Een veel gebruikte vuistregel is dat een luchthaven 1-1,5 mln passagiers (10-15 duizend vliegbewegingen) zou moeten hebben om kostendekkend te kunnen functioneren⁶. Uiteraard zal dit in praktijk sterk per luchthaven verschillen.

Uit de analyse uit het vorige hoofdstuk blijkt, dat MAA sterk concurreert met andere luchthavens en wil groeien ten koste van (de groei van) luchthavens als Charleroi, Weeze en Eindhoven. Hierbij geldt dat Ryanair in de positie is om luchthavens tegen elkaar uit te spelen. De kosten zijn hierbij doorslaggevend. In deze prijsconcurrentie zal het extra moeilijk zijn om een rendabele exploitatie te realiseren.

De rapportage geeft in de bijlage de cijfers waarop de berekeningen zijn gebaseerd, de aannames hierachter zijn niet gegeven. Ter onderbouwing van de financiële gegevens in het ondernemingsplan is een aparte toelichting van de aannames toegestuurd⁷. Deze geven aan dat in het ondernemingsplanscenario de opbrengsten sneller stijgen dan de variabele kosten en de afschrijvingen op investeringen.

Als het vervoer tot 2015 achterblijft, dan zal de luchthaven dus, gebaseerd op de eigen cijfers, een negatief bedrijfsresultaat houden. In een scenario met nauwelijks groei zal dit nog negatiever zijn. Na 2015 is een positief resultaat met name mogelijk als Ryanair daadwerkelijk vliegtuigen op MAA stationeert. Of dat gebeurt, valt niet aan te geven.

⁶ Decisio, 2008, *Follow Up van Aldersadvies, Onderzoek naar de Kosteneffectiviteit van diverse Spreidingsalternatieven*.

⁷ MAA, *Toelichting Resultatenrekening MAA BV*.

3.3 Economische effecten

De economische effecten gemeten in werkgelegenheid en reistijdwinsten volgen uit het aantal passagiers. Als dit lager wordt (bijvoorbeeld minder bestemmingen, minder vluchten per week naar een bestemming) dan nemen de economische effecten grosso modo met dezelfde orde van grootte af. Daarnaast zijn er nog de volgende opmerkingen te maken.

Reistijdeffecten overschat

Ook als wordt afgezien van de onzekerheid rond de vervoervraag zijn de reistijdeffecten overschat. Zo blijkt uit het vorige hoofdstuk dat een groot deel van de catchment area zich in het buitenland bevindt. Daarnaast heeft volgens de website van MAA 1 op de 4 reizigers Maastricht als bestemming (deze reizigers komen dus ook niet uit Nederland/het Maastrichtse achterland).

Daarnaast is het voor MAA de vraag of de gemiddelde reistijdwinst voor Nederlanders van een uur geldt. Zoals blijkt uit de catchment area analyse uit het vorige hoofdstuk, ligt Eindhoven centraler. Als de groei ten koste gaat van andere luchthavens zal zeker niet elke reiziger erop vooruit gaan. Reizigers maken al gauw gebruik van een concurrerende luchthaven.

Gezien het leisure karakter van de aangenomen bestemmingen en de focus van zowel Ryanair als Transavia, lijkt een percentage van zakelijke reizigers van 20% hoog. Dit is ongeveer het gemiddelde van low cost carriers op Schiphol (waar Easyjet relatief veel zakelijke reizigers bedient). Verder is er een opslag gehanteerd van 25% voor betrouwbaarheid. Die is gebruikelijk voor wegenprojecten, maar niet voor de luchtvaart.

Werkgelegenheidseffecten zijn bruto effecten

De werkgelegenheidseffecten zijn bepaald met standaard kengetallen, waarbij de aantekening geldt dat ze samenhangen met de vervoervraag. Verder zijn bruto werkgelegenheidseffecten bepaald, hierbij is dus geen rekening gehouden met het feit dat een deel van de genoemde banen geen nieuwe banen zullen zijn, maar verschuivingen van elders uit het land. Als bijvoorbeeld vluchten in Eindhoven wegvallen, neemt daar de werkgelegenheid af. Verder is het netto aantal banen afhankelijk van de arbeidsmarkt in de Maastrichtse regio: alleen als er werkloosheid is, neemt per saldo het aantal banen in de regio toe. In de praktijk is dit slechts voor een beperkt aantal banen het geval (met name voor laagopgeleiden). De netto effecten op regionaal en nationaal niveau zijn dus lager dan de door BCI en SEO gerapporteerde bruto effecten.

Strategische effecten nuanceren

BCI en SEO suggereren in Hoofdstuk 1 en paragraaf 3.5 dat de uitbreiding van de luchthaven sterk bijdraagt aan het aantrekken van allerlei nieuwe economische clusters. Gezien het leisure karakter van de luchthaven lijkt dit overdreven. Voor het trekken van een dergelijke conclusie zou gekeken moeten worden naar de bestemmingen die voor deze clusters nodig zijn. Vervolgens zou geanalyseerd moeten worden of te verwachten is dat deze vanaf Maastricht gevlogen moeten worden.

Effecten toerisme niet uitgewerkt

De rapportage noemt dat er kansen zijn voor het toerisme, dit wordt echter niet uitgewerkt.

4 Conclusies

Vervoerprognoses

Maastricht Aachen Airport (MAA) heeft een gunstige ligging en een grote catchment area, ook voor het aantrekken van buitenlanders. MAA richt zich op low cost carriers, die naar verwachting sterk zullen groeien. De potentie is dus groot, maar er is ook een grote concurrentie van andere luchthavens. De cruciale vraag is of Ryanair (of een soortelijke carrier) gebruik wil maken van de potentie van MAA en hoe snel deze maatschappij dan zal groeien. Het antwoord hierop is per definitie onzeker. Het is in dat geval het best te werken met een bandbreedte.

In een laag groeiscenario is de concurrentie van andere luchthavens te groot en kan MAA alleen meegroeien met de gemiddelde groei van het low cost en charter segment. Dan blijft MAA in 2020 een kleine luchthaven met een verkeersvolume in de range van 4.000 vliegbewegingen en 0,3 miljoen passagiers in dit segment.

In een hoog scenario kiest Ryanair of een andere luchtvaartmaatschappij voor een sterke uitbreiding op MAA. Wij schatten de volumes voor 2015 in dit scenario zo'n 20% lager in dan BCI en SEO (8.600-11.500 vliegbewegingen)⁸. Dit komt met name doordat BCI en SEO uitgegaan zijn van het dagelijks bedienen van alle bestemmingen, bij andere luchthavens blijkt dit gemiddeld genomen om de dag te zijn. Mocht Ryanair na 2015 vliegtuigen stationeren op MAA dan zijn de prognoses voor 2020 haalbaar, als dit niet gebeurt dan zal de groei achterblijven. Volgens de rapportage van BCI en SEO zal Ryanair sowieso niet voor 2015 vliegtuigen op MAA stationeren.

Voor vracht wordt uitgegaan van een stabiel marktaandeel. Dit is een plausibele aanname, die echter met grote onzekerheden omgeven is.

Voor het beoordelen van de economische en financiële effecten zijn de vervoerprognoses als bepalende factor van groot belang. Als het vervoer minder groot is dan verwacht, vallen ook de economische en financiële effecten lager uit.

Financiële effecten

Volgens de rapportage van BCI en SEO is de luchthaven alleen rendabel te exploiteren in het scenario waarin het ondernemingsplan gerealiseerd wordt. Hierbij nemen de (variabele) kosten minder toe dan de kosten, hetgeen plausibel is. Als het vervoer lager uitvalt zal de luchthaven volgens de eigen berekeningen niet kostendekkend geëxploiteerd kunnen worden. Een algemene vuistregel is dat een luchthaven kostendekkend te exploiteren is bij 1,1-1,5 mln passagiers. Dit zou betekenen dat dit bij een lagere groei wel zou kunnen, zonder aanvullende gegevens is echter dit niet verder te toetsen.

Een belangrijk aandachtspunt is verder dat Ryanair en soortgelijke luchtvaartmaatschappijen een sterke positie hebben omdat ze kunnen kiezen tussen verschillende luchthavens: de luchthavens concurreren daardoor scherp met elkaar, onder andere met tarieven. Het is de vraag of het in

⁸ Dit aantal is gebaseerd op het verslag van het gesprek met Ryanair en de gemiddelde ontwikkeling van Ryanair elders. Mochten er expliciete andere afspraken gemaakt worden, dan kan een betere inschatting gemaakt worden.

praktijk mogelijk is de carrier voldoende te laten betalen om zo daarmee voldoende rendement te behalen.

Economische effecten

De economische effecten hangen samen met de ontwikkeling van de hoeveelheid vracht, het aantal passagiers en vliegbewegingen. Als deze aantallen lager zullen zijn dan verwacht, dan zijn de economische effecten in de zelfde orde van grootte lager. Daarnaast lijken de effecten ook te positief ingeschat:

- De reistijdwindeberekeningen zijn overschat: een uur reistijdwinst lijkt een te hoge aanname. Daarnaast is het aandeel zakelijke reizigers waarschijnlijk lager dan waar BCI en SEO van zijn uit gegaan. Bovendien is er onterecht een opslag voor betrouwbaarheid toegepast en is er geen correctie gemaakt voor reizigers uit het buitenland.
- Gezien het leisure-karakter van de luchthaven is het niet aannemelijk dat de komst van extra low cost vluchten een doorslaggevende vestigingsplaatsfactor wordt voor kennisintensieve bedrijven.
- De *bruto* werkgelegenheidseffecten zijn via standaard kengetallen berekend. Als het vervoer lager uitvalt, zal ook de werkgelegenheid lager uitvallen. Er is verder geen rekening gehouden met verdringing op de arbeidsmarkt en verschuiving vanuit elders in het land. De *netto* effecten zijn derhalve niet bepaald.
- De positieve (MAA als bestemming) en negatieve effecten (door geluidcontouren) op toerisme en recreatie zijn niet in beeld gebracht.

Bijlage 1: Beschrijving andere regionale luchthavens

Eindhoven Airport

Beschrijving

Eindhoven Airport (een van oorsprong civiel vliegveld) wordt op dit moment deels door de Koninklijke Luchtmacht en deels door de civiele luchtvaart gebruikt. Het aantal passagiers is in de periode 2000-2008 toegenomen van (afgerond) 0,3 miljoen tot 1,6 miljoen. De grootste gebruikers van Eindhoven Airport zijn Ryanair (17 bestemmingen) en Transavia (10 bestemmingen). Alhoewel Ryanair lange tijd geïnteresseerd is geweest in het (permanent) stationeren van vliegtuigen op Eindhoven, is dit vooralsnog niet doorgestaan als gevolg van de aanwezigheid van de Koninklijke Luchtmacht en het uitblijven van een vergunning om 16 uur per dag te mogen vliegen (Bron: diverse artikelen, bijv. Volkskrant, 19-10-07).⁹ Wel is in de afgelopen jaren het aantal vluchten dat Ryanair aanbiedt vanaf Eindhoven uitgegroeid tot 17 (voor een overzicht zie onderstaande tabel). Hierbij valt op dat Ryanair tijdens het bestaan van de vliegtaks (2008-2009) niet heeft geïnvesteerd in nieuwe bestemmingen, maar dat de laatste tijd wel weer doet.¹⁰

Tabel b1.1 Opbouw aantal bestemmingen en vliegtuigen Ryanair op Eindhoven Airport

Jaar	Aantal bestemmingen	Aantal gestationeerde vliegtuigen	Nieuwe bestemmingen
2002	1	0	Londen
2003/2004	3	0	Barcelona, Rome
2005	5	0	Milaan, Dublin,
2006	8	0	Pisa, Marseille, Madrid
2007	10	0	Valencia, Stockholm,
2008	10	0	-
2009	17	0	Alicante, Bristol, Porto, Alghero, Pescara, Barcelona /Reus, Brindisi (aankondiging voor 2010)

Bron: Website Ryanair, diverse mediabronnen en website Eindhoven Airport

Cijfers Eindhoven

Op dit moment worden er vanuit Eindhoven Airport 32 verschillende bestemmingen bereikt. Voor een overzicht zie onderstaande tabel:

⁹ http://www.volkskrant.nl/binnenland/article471556.ece/Verdeeldheid_over_toekomst_Eindhoven_Airport

¹⁰ Zie ook Website Omroep Brabant (http://www.ikverticket.nl/show_clip.php?clip_id=2037).

Tabel b1.2 Overzicht aantal luchtvaartmaatschappijen Eindhoven Airport

Luchtvaartmaatschappijen	Aantal wekelijkse bestemmingen
Ryanair	17
Transavia	10
Wizz Air	5
Corendon Air	2
Pegasus Airlines	2
Sky Airlines	1
VLM/Cityjet	1
Aer Lingus	1
Bulgarian Airlines	1
Germania Airlines	1
Onur Air	1

Bron: Websites vliegmaatschappijen en Eindhoven Airport

Op basis van internetresearch is vastgesteld dat er in het zomerseizoen (1 mei t/m 30 oktober) ongeveer 140 vluchten per week worden uitgevoerd en in het winterseizoen (31 oktober t/m 30 april) 120¹¹. Het aantal passagiers is in de periode 2003-2008 gestegen naar 1,5 miljoen (zie onderstaande tabel). Hiermee is de capaciteit van de bestaande terminal bereikt. Het aantal vliegbewegingen is vanaf 2001 gestegen van 13.200 in 2000 naar 17.000 in 2008 (na een flinke daling in het jaar 2001).

Tabel b1.3 Aantal passagiers- en vliegbewegingen Airport Eindhoven

Jaar	Aantal passagiers	Aantal vliegbewegingen
2000	337.553	18.085
2001	282.233	13.231
2002	366.496	12.612
2003	422.735	11.693
2004	694.451	13.488
2005	946.218	13.151
2006	1.143.557	13.979
2007	1.544.098	16.774
2008	1.629.893	17.217

Bron: Website Eindhoven Airport, verkeersontwikkeling¹²

Airport Weeze

Beschrijving

Airport Weeze (ook wel Düsseldorf Weeze of Niederrhein Weeze genoemd) ligt net over de grens bij Nijmegen. Het van oorsprong militaire vliegveld is in 2003 begonnen met het uitvoeren van passagiersvluchten en is sinds 2007 hard gaan groeien als gevolg van het besluit van Ryanair om een thuisbasis (hub) aldaar te vestigen¹³. Vanaf 2007 heeft ook Hamburg International vliegtuigen

¹¹ Berekening op basis van de websites van de betreffende luchtvaartmaatschappijen waarbij voor de laatste week in september 2009 en de tweede week in januari 2010 is onderzocht hoeveel vluchten per week er plaatsvinden naar de betreffende bestemmingen.

¹² Bron: <http://www.eindhovenairport.nl/content/feiten-en-cijfers>

¹³ Bron: Website Airport Weeze (<http://www.vliegvelddusseldorfweeze.nl/over-vliegveld-weeze>)

gestationeerd en zijn Transavia, SunExpress en Wizz Air lijndiensten gaan onderhouden vanaf Weeze. Als gevolg van deze uitbreidingen groeit het aantal passagiers tot 0,8 miljoen in 2007 en zet deze sterke groei zich voort in 2008 wanneer het aantal passagiers met bijna 80 procent toeneemt tot 1,5 miljoen¹⁴. Deze groei is deels toe te rekenen aan de vliegtaks in Nederland, maar in de eerste helft van 2009 is (ondanks de crisis) het aantal vervoerde passagiers ook nog toegenomen met 56 procent.¹⁵ Met de huidige infrastructuur kunnen 3,5 tot 4 miljoen passagiers worden afgehandeld.¹⁶

Tabel b1.4 Opbouw aantal bestemmingen en vliegtuigen Ryanair op Airport Weeze

Jaar	Aantal bestemmingen	Aantal vliegtuigen*	Nieuwe bestemmingen
2003	1	0	Londen (3x p.d.)
2004	3	0	Barcelona, Glasgow
2005	6	0	Rome, Stockholm, Shannon
2006	6	0	-
2007	20	4	Alghero, Alicante, Palma de Mallorca, Venetië, Valencia, Milaan, Växjö, Trapani, Marrakech, Fuerteventura, Sevilla, Malaga, Breslau en Bromberg
2008	33	6	Riga, Gothenburg, Oslo, Faro, Tenerife, Santander, Manchester, Birmingham, Dublin, Berlijn en Ancona, Belaton en Edinburg
1e helft 2009	43	7	Barcelona (Reus), Pisa, Bratislava, Krakow, Ibiza, Lamezia, Terme, Valladolid, Turijn, Béziers, Cagliari, Zadar en Almeria,
2009 2e helft	49	7	Porto, Bari, Gdansk, Lanzarote, Las Palmas, Agadir en Fez

*gestationeerde vliegtuigen

Bron: Website Airport en Ryanair.

Cijfers Weeze

Op dit moment worden er vanuit Airport Weeze 59 verschillende bestemmingen bereikt. Ryanair vliegt op 49 bestemmingen, Hamburg International op 11 en Sky Airlines, Welcome Air en Transavia vliegen ieder op 1 bestemming. Op basis van internetresearch is bepaald dat er in het zomerseizoen (1 mei t/m 30 oktober) ongeveer 200 vluchten per week worden uitgevoerd en in het winterseizoen (31 oktober t/m 30 april) ongeveer 150.

Het aantal passagiers is in de periode 2003-2008 gestegen naar 1,5 miljoen (zie onderstaande tabel). Het aantal vliegbewegingen is gestegen van 3,3 duizend in 2003 naar 11 duizend in 2008. Vanaf 2007 wordt er ook vracht gevlogen vanaf Airport Weeze.

¹⁴ Idem.

¹⁵ Bron: Website Airport Weeze (02.07.2009)

¹⁶ Bron: http://www.travel-magazine.be/Portals/0/lowcost/Lowcost15Weeze_NL.pdf

Tabel b1.5 Aantal passagiers- en vliegbewegingen Airport Weeze

Jaar	Aantal passagiers	Aantal vliegbewegingen	Vracht
2003	207.992	3.359	
2004	796.745	11.856	
2005	591.744	7.370	
2006	585.403	8.262	
2007	848.852	10.009	41,1 ton
2008	1.525.063	11.000	56 ton

Bron: Website Vliegveld Weeze, verkeersontwikkeling¹⁷

Rotterdam Airport

Korte beschrijving

Rotterdam Airport (Vliegveld Zestienhoven) is gemeten naar het aantal reizigers het tweede regionale vliegveld van Nederland. In 2008 passeerden ruim 1 miljoen passagiers de luchthaven, hetgeen een kleine daling inhield ten opzichte van 2007 en 2006 (beide ruim 1,1 miljoen)¹⁸. Rotterdam kent een beperkte capaciteit als gevolg van geluidsnormen. De luchtvaartmaatschappijen Transavia en VLM Airlines zijn de grootste gebruikers van Rotterdam Airport. Transavia heeft permanent drie toestellen op de luchthaven gestationeerd.

Cijfers Rotterdam Airport

Op dit moment worden er vanuit Rotterdam Airport 30 verschillende bestemmingen bereikt (zie onderstaande tabel).

Tabel b1.6 Overzicht aantal bestemmingen Rotterdam

Luchtvaartmaatschappijen	Aantal wekelijkse bestemmingen
Transavia	24
Corendon	2
City Jet/VLM	7

Bron: Website Rotterdam Airport¹⁹

Op basis van internetresearch is vastgesteld dat er in het zomerseizoen (1 mei t/m 30 oktober) zo'n 180 vluchten per week worden uitgevoerd en in het winterseizoen (31 oktober t/m 30 april) 140. Het aantal passagiers is in de periode 2004-2008 gedaald van 1,1 miljoen naar 1,05 miljoen (zie onderstaande tabel). Het aantal vliegbewegingen is gedaald van 16 duizend in 2004 naar 15,2 duizend in 2008.

¹⁷ Bron: http://www.airport-weeze.de/5-2-3_verkehrsentwicklung.php?lang=nl

¹⁸ Bron: Website Rotterdam Airport

(http://www.rotterdam-airport.nl/nl/generalmenu/Over_Rotterdam_Airport/de_onderneming/Geschiedenis)

¹⁹ Bron: <http://www.rotterdam-airport.nl/nl/homepage/Vluchten/Bestemmingen>

Tabel b1.7 Passagierscijfers Rotterdam Airport

Jaar	Aantal passagiers	Aantal vliegbewegingen
2004	1.196.958	16.013
2005	1.098.300	15.546
2006	1.137.835	15.928
2007	1.146.692	16.231
2008	1.059.006	15.267

Bron: Website Rotterdam Airport, overzicht verkeer en vervoer²⁰

Luchthaven Brussels South Charleroi (BSCA)

Korte beschrijving

De luchthaven Brussels South Charleroi Airport (BSCA) ligt 46 km ten zuiden van Brussel. De kleinschaligheid en nabijheid bij Brussel maken de luchthaven interessant voor low-fare luchtvaartmaatschappijen zoals Ryanair (met een hub en 52 bestemmingen), Wizz Air, Jet4You en Jet Air. BSCA is wat betreft passagiersaantallen sterk afhankelijk van Ryanair. Zo nam in 2005 het passagiersaantal af wegens het afschaffen van de vluchten van Ryanair naar Londen en Liverpool omwille van de te grote concurrentie met Eurostar.

Cijfers BSCA

Op dit moment worden er vanuit BSCA ongeveer 63 verschillende bestemmingen bereikt. Op basis van internetresearch is vastgesteld dat er in het zomerseizoen (1 mei t/m 30 oktober) zo'n 240 vluchten per week worden uitgevoerd en in het winterseizoen (31 oktober t/m 30 april) 230. Het aantal passagiers is in de periode 2001-2008 gestegen van 0,7 miljoen naar 3 miljoen (zie onderstaande tabel). Het aantal vliegbewegingen voor passagiersvluchten is onbekend.

Tabel b1.8 Aantal passagiers en vliegbewegingen Charleroi

Jaar	Aantal passagiers	Aantal vliegbewegingen
2001	773.431	Nb
2002	1.271.979	Nb
2003	1.803.587	Nb
2004	2.034.797	Nb
2005	1.873.349	Nb
2006	2.166.360	Nb
2007	2.458.255	Nb
2008	2.957.026	Nb

Bron: NIS

Luchthaven Liège

Korte beschrijving

Liège Airport, ook wel Luchthaven Luik-Bierset, is de grootste goederenluchthaven en de op twee na grootste passagiersluchthaven van België. In 2005 is een nieuwe passagiersterminal gebouwd met

²⁰ Bron: <http://www.rotterdam-airport.nl/files/48485/VC2008NL.pdf>

een capaciteit van 1 miljoen passagiers per jaar. De focus in Luik blijft echter liggen op vrachtverkeer, aangezien het op Europees niveau de achtste plaats inneemt qua goedertransport.²¹ Vanuit Liège vliegen met name chartermaatschappijen. Zie onderstaande tabel voor een overzicht:

Tabel b1.9 Overzicht aantal luchtvaartmaatschappijen Liège

Luchtvaartmaatschappijen	Aantal wekelijkse bestemmingen
Belle Air	2
Jet Air	10
AMC Airlines	1
Tunisair	2
Pegasus Airlines	2
Iberworld Airlines	2
Sky Airlines	1
Viking Airlines	1
Thai Airlines	1

Bron: Website diverse luchtvaartmaatschappijen

Cijfers Luchthaven Liège

Op dit moment worden er vanuit Liège ongeveer 19 verschillende bestemmingen bereikt. Op basis van internetresearch is vastgesteld dat er in het zomerseizoen (1 mei t/m 30 oktober) zo'n 30 vluchten per week worden uitgevoerd en in het winterseizoen (31 oktober t/m 30 april) 20. Het aantal passagiers is in de periode 2001-2008 gestegen van 0,2 miljoen naar 0,4 miljoen (zie onderstaande tabel). Het aantal vliegbewegingen voor passagiersvluchten is onbekend.

Tabel b1.10 Passagiers en vliegbewegingen Liège Airport

Jaar	Aantal passagiers	Aantal vliegbewegingen
2001	206.798	Nb
2002	165.940	Nb
2003	174.159	Nb
2004	206.906	Nb
2005	239.389	Nb
2006	307.489	Nb
2007	332.848	Nb
2008	400.281	Nb

Bron: Website Liège Airport²²

²¹ Bron: Liège Airport (http://www.liegeairport.com/documents/08-08-05LiegeAirportintheworldTop30forinternationalfreight_000.pdf)

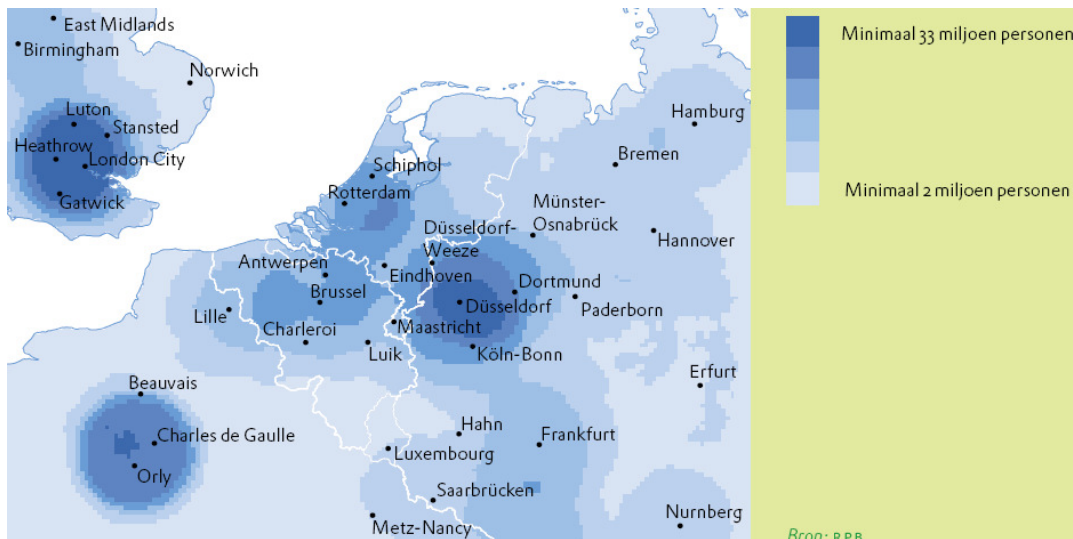
²² <http://www.charleroi-airport.com/doc.php?nd=171&tid=71&docid=171&lg=3&page=1&site=1>

Bijlage 2: Analyse catchment areas

Catchment areas op basis van reistijd

In de Verkenning Regionale Luchthavens (2005) werkt het RPB met het uitgangspunt dat passagiers voor een goedkoop vliegticket bereid zijn twee uur te reizen naar een luchthaven²³. Het RPB heeft een beeld geschetst van de catchment areas van de regionale luchthaven in Nederland en noordwest Europa door de bereikbaarheid van de luchthavens te analyseren. In onderstaande afbeeldingen is gewerkt met reistijdcontouren (isochronen) van één en twee uur, zowel over de weg als over het spoor.

Afbeelding b2.1 laat zien hoeveel personen binnen één uur reistijd over de weg kunnen worden bereikt. Opvallend is dat Maastricht en Eindhoven net te ver blijken te liggen om de grote bevolkingsconcentraties in de Randstad, het Ruhrgebied en de Vlaamse Ruit binnen een uur reistijd te bedienen.



Afbeelding b2.1 Potentiële marktgebieden van luchthavens. Aantal mensen dat binnen 1 uur over de weg de luchthaven kan bereiken

Bron: RPB, 2005

Het beeld is echter heel anders als we kijken naar 2 uur reistijd. Daarin blijken Maastricht en Eindhoven juist heel centraal te liggen. Vanuit Maastricht, Eindhoven en ook Weeze zijn namelijk alle drie de hiervoor genoemde grote bevolkingsconcentraties binnen twee uur te bereiken. Opvallend is dat Schiphol en Rotterdam ten opzichte van het Europese kerngebied tamelijk perifeer blijken te liggen. Door hun ligging aan zee kunnen zij niet zoveel van de grote bevolkingsconcentraties profiteren als de andere luchthavens.

²³ Ruimtelijk Planbureau (2005); *Verkenning regionale luchthavens*; Nai Uitgevers, Rotterdam



Afbeelding b2.2 Potentiële marktgebieden van luchthavens. Aantal mensen dat binnen 2 uur over de weg de luchthaven kan bereiken

Bron: RPB, 2005

In onderstaande tabel is een kwantitatieve indicatie gegeven van de omvang van de achterlandgebieden van de luchthavens. Deze tabel laat zien hoeveel mensen binnen één of twee uur per spoor of over de weg de luchthaven kunnen bereiken.

Tabel b2.1 Aantal personen dat binnen één of twee uur reizen per trein of auto een luchthaven kan bereiken (x 1 miljoen)

Luchthaven	Trein		Auto	
	1 uur	2 uur	1 uur	2 uur
Maastricht	3,1	23,5	7,3	36,0
Eindhoven	2,4	26,7	7,6	38,5
Rotterdam	6,3	16,8	9,4	26,6
Charleroi	3,1	14,4	7,6	25,9
Luik	5,0	23,2	7,0	34,0
Weeze	0,8	15,4	9,4	38,1

Bron: RPB, 2005

Catchment areas op Nederlandse markt

Met behulp van gegevens van het CPB, inwoneraantallen per gemeente in 2008, is met een geografisch informatiesysteem (GIS) het aantal personen bepaald dat op Nederlands grondgebied en binnen een straal van 75 km en een straal van 150 km rond de luchthaven woont. Daarbij zijn alle inwoners geteld binnen de gemeenten waarvan een gedeelte van het grondgebied lag binnen de betreffende straal.

Opvallend is dat de luchthaven met het grootste catchment area op Nederlands grondgebied een buitenlands luchthaven is, namelijk Weeze.

Tabel b2.2 Aantal personen op Nederlands grondgebied dat binnen een straal van 75 en 150 km rond een luchthaven woont

Luchthaven	75 km	150 km
Maastricht	1,9	8,8
Eindhoven	6,9	14,6
Rotterdam	9,0	14,1
Charleroi	0,0	3,8
Luik	0,9	5,5
Weeze	4,5	14,7

Bron: CBS (2008), eigen bewerking