

Amsterdam, januari 2006

In opdracht van de PvdA Statenfractie Drenthe

Luchthaven Eelde in de luchtvaartmarkt van morgen

**Een globale verkenning van een aantal
rapporten inzake de luchthaven Eelde**

Prof. Drs J.G. de Wit



**PvdA STATENFRACTIE
DRENTHE**

“De wetenschap dat het goed is”

SEO Economisch Onderzoek doet onafhankelijk toegepast economisch 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. 866

ISBN 90-6733-318-2

Inhoudsopgave

| | | |
|-----|--|----|
| 1 | Vraagstelling..... | 1 |
| 2 | Recente en toekomstige marktontwikkelingen op GAE..... | 3 |
| 2.1 | Ryanair..... | 3 |
| 2.2 | Andere lijnvluchten op GAE..... | 4 |
| 2.3 | Vakantiechartervluchten..... | 6 |
| 3 | Economische effecten van GAE | 9 |
| 3.1 | De berekende effecten van GAE voor 2015 | 9 |
| 3.2 | Nieuwe berekeningen van de werkgelegenheid | 10 |
| 4 | Enkele cijfers uit het bedrijfsplan..... | 12 |

Samenvattende conclusies en aanbevelingen

Conclusies

- Er zijn opmerkelijke inconsistenties geconstateerd tussen de verkeers- en vervoerscijfers voor 2015 in de rapportage over de economische betekenis en het hoogste (optimistische) scenario in het bedrijfsplan. Evenmin sporen de verkeerscijfers uit de invoergegevens 2015 met de verkeerscijfers uit het optimistische scenario in het bedrijfsplan.
- Het bedrijfsplan toont voor de korte termijn (2006) een zeer forse marge van ruim 100% tussen het optimistische en pessimistische scenario van de aantallen passagiersbewegingen: 149.000 – 313.000 passagiersbewegingen. Dit spoort niet met een helder gefocuste bedrijfsstrategie.
- In de beknopte informatie over de scenario's in het bedrijfsplan zijn geen recente strategische ontwikkelingen in de luchtvaartmarkt aangetroffen. Toch kunnen die ontwikkelingen, zoals de absolute slotschaarste op Schiphol en de ambities van Lelystad, ingrijpende repercussies hebben op de marktperspectieven van GAE.
- In de scenario's van het bedrijfsplan wordt geen of onvoldoende rekening gehouden met kannibalisatieeffecten van onderling concurrerende lijndienstoperaties vanaf GAE ¹, waardoor de verwachte vervoerscijfers te hoog worden ingeschat.
- Het vraagstuk van de baanverlenging dreigt in toenemende mate het zicht op de feitelijke bedrijfsvoering te vertroebelen. Te pas en te onpas speelt de baanlengte als verklaringfactor een rol bij tegenvallende verkeers- en vervoerscijfers, terwijl daarentegen een vervoerstoename bij voorkeur wordt toegeschreven aan structurele veranderingen in het vraaggedrag.
- Nergens in de bestudeerde rapporten wordt duidelijk, voor welk deel van de veronderstelde latente vervoersvraag een baanverlenging nodig is. Anders gezegd, welk deel van de marktvaart valt wél met de huidige baanlengte te realiseren en welk deel niet.
- De cijfers voor de economische betekenis van GAE zijn deels onjuist en volgens de meest recente inzichten volledig achterhaald.

Aanbevelingen

¹ BMI kondigt bijvoorbeeld op haar website aan dat binnenkort ook een lijn van Amsterdam naar Aberdeen wordt geopend. Dat zal tenminste een deel van de markt GAE kannibaliseren. Een feederlijn van Eelde op Schiphol zou aansluiting geven op een groot aantal aansluitende vluchten, zoals naar Londen en Aberdeen. Die operatie zal dus een directe lijndienst Eelde-Londen en Eelde –Aberdeen gedeeltelijk kannibaliseren.

- Aanbevolen wordt de scenario's in het bedrijfsplan te herzien en gevoelig te maken voor recente strategische veranderingen in de luchtvaartmarkt en kannibalisatie-effecten van concurrerende operaties op GAE.
- Op basis van de herziene scenario's dient vervolgens getoetst te worden op welke termijn een breakeven bedrijfsvoering te realiseren valt. Het cijfermateriaal dat ter beschikking stond bij deze analyse geeft daarvoor onvoldoende basis.
- Met deze nieuwe scenario's kan tevens worden bepaald wat nu precies de positieve welvaartseffecten van een baanverlenging zijn. Daarvoor dienen in de eerste plaats op basis van deze scenario's de verbeteringen in de bereikbaarheid door de lucht voor de Noordelijke regio te worden bepaald, die aan een baanverlenging zijn toe te schrijven. Daarnaast dienen ook de opnieuw te berekenen regionaal-economische uitstralingseffecten te worden onderscheiden naar een ontwikkeling zonder en met baanverlenging.
- Het verdient vervolgens aanbeveling de berekende baten af te wegen tegen de maatschappelijke kosten van een baanverlenging, zijnde de investeringskosten en de externe kosten van extra geluidhinder, emissies en externe veiligheid, conform de al voor grotere infrastructurele projecten bestaande richtlijnen van het Overzicht Effecten Infrastructuur (OEI).²
- Voor de toekomstige marketinginspanningen van GAE verdient de aanbeveling het "lessons learned" met betrekking tot het Ryanair-avontuur te inventariseren. Wellicht is dat wel gebeurd, maar uit de beschikbaar gestelde informatie is dat niet af te leiden. Dit kan ook belangrijke input vormen voor een herziening van het bedrijfsplan.

² OEI is sinds eind jaren 90 ontwikkeld door de belangrijkste Nederlandse (transport)economische onderzoeksinstituten waaronder het CPB, naar aanleiding van o.a. discussies over de waarde van de Betuwelijn. Sinds 2000 is de toepassing van de OEI-aanpak verplicht bij besluitvorming over grote infrastructurele projecten (Tweede Kamer, 1999–2000, 26 428, nr. 21, 20 april 2000). Zie ook <http://www.minvenw.nl/oei/nieuws/index.aspx>.

1 Vraagstelling

Op verzoek van de PvdA Statenfractie Drenthe is een aantal rapporten bestudeerd, die door diezelfde Statenfractie beschikbaar zijn gesteld, met de vraag de relevantie ervan te bezien voor het huidige bedrijfsplan van Groningen Airport Eelde (GAE). In dit rapport wordt beknopt verslag gedaan van een aantal observaties met betrekking tot de ontwikkelingsperspectieven van de luchthaven Eelde, die van invloed kunnen zijn op het bedrijfsplan van GAE. Een voorbehoud is hier op zijn plaats: details van het bedrijfsplan waren niet beschikbaar. Er is gewerkt met een samenvatting.

De beschikbaar gestelde informatie betreft:

1. Verwachte milieueffecten baanverlenging Eelde, uitgevoerd door DHV, april 2005.
2. Economische betekenis Groningen Airport Eelde N.V. , BCI in opdracht van GAE.
3. Uittreksel uit het bedrijfsplan GAE.
4. GAE, Jaarverslag 2004.
5. Halfjaar bericht 2005 Groningen Airport Eelde N.V.
6. Uitspraak Raad van State over aanwijzing Eelde d.d. december 2003.

2 Recente en toekomstige marktontwikkelingen op GAE

In de onderstaande paragrafen komen enkele recente ontwikkelingen in de luchtvaartmarkt aan de orde, die direct of indirect te maken hebben met GAE.

2.1 Ryanair

Ryanair vliegt momenteel met 82 B737-800's en dat aantal zal de komende tijd nog fors groeien door een monsterorder voor dit vliegtuigtype (143 in bestelling en nog een optie op 192). Lage exploitatiekosten bij dit type luchtvaartmaatschappij eisen een volledig gestandaardiseerde vloot. Een negental B737-200 dat nog in dienst is bij Ryanair zal dus met de gestage instroom van de 800-serie snel verdwijnen. Ryanair zoekt voor deze continue instroom van nieuwe vliegtuigen voortdurend nieuwe markten. Daarbij volgt zij de strategie, dat een nieuwe lijndienst zichzelf moet verkopen in de regio, eventueel aangevuld met ondersteunende promotieactiviteiten van de betrokken regionale luchthaven. Ryanair mijdt in principe grotere luchthavens omdat daar geen snelle omdraaitijden te realiseren vallen. Bovendien kan Ryanair op een regionale luchthaven marktmacht uitoefenen: er worden niet of nauwelijks havengelden betaald. De regionale luchthavenexploitant moet maar zien zijn inkomsten te genereren uit aanvullende diensten en producten die aan de passagiers aangeboden kunnen worden. Ryanair test via deze formule continu de levensvatbaarheid van lijndienstoperaties op nieuwe bestemmingen. Een groot aantal regionale luchthavens is al aan het lijnennet van Ryanair toegevoegd, een aanzienlijk aantal bestemmingen heeft Ryanair om commerciële redenen ook weer laten vallen. In dat opzicht is GAE geen uitzondering: de risico's van de nieuwe lijndienst worden bijna volledig bij de nieuw bediende luchthaven neergelegd. Ontoereikende exploitatieresultaten binnen de beoogde periode leiden onherroepelijk tot beëindiging van de betrokken lijndienst.

De technische gegevens van de B737-800 laten zien dat de baanlengte van Eelde niet optimaal is, gegeven de hoge bezettingsgraden waarmee Ryanair moet vliegen om boven de break-even load factor uit te komen. Het GAE-jaarsverslag 2004 geeft als vertrek van Ryanair primair commerciële redenen aan: op andere lijndiensten zou meer te verdienen zijn (zie strategie boven). Bovendien dwingt vlootstandaardisatie tot inzet van grotere vliegtuigen. Vermoedelijk had Ryanair de B737-200, die genoeg heeft aan een 1800 meter baan, in de Eelde-operatie willen vervangen door haar nieuwe standaardvliegtuig van de 800-erie. Ook dit is niet verwonderlijk (zie boven vloot).

Dit leidt tot de volgende observaties. In de eerste plaats was de vervoersontwikkeling in de markt van Eelde ontoereikend voor deze prijsbreker, ook bij inzet van Ryanair's kleinere B737-200. In de tweede plaats lijkt Ryanair de paar B737-200's die ze nog heeft (zie boven) vooral in te zetten op nieuw te ontsluiten routes. Als de vervoersgroei (of de yield) in de opstartperiode echter ontoereikend is, wordt dit kleinere vliegtuigtype op een andere nieuw te ontsluiten route ingezet. Is de vervoersgroei wel toereikend, dan wordt het grotere standaardtype de B737-800 ingezet, die bij Ryanair vliegt met 189 stoelen. Ryanair heeft blijkbaar al haar conclusies getrokken tijdens de ontwikkelingsfase met de B737-200. Hoewel de huidige baanlengte een beperking op de load

factor vormt, had met een lagere bezettingsgraad genoeg genomen kunnen worden als de gemiddelde opbrengst per stoel voldoende hoog zou zijn geweest. Dat laat de markt van Eelde echter niet toe.

In de daarop volgende rapporten van Buck en DHV wordt echter alleen de baanlengte als doorslaggevend argument naar voren geschoven: de huidige baanlengte is te kritisch voor een B737-800 operatie en kansen voor een verdere marktontwikkeling in dit segment zouden dus volledig afhangen van een baanverlenging.³ Ook Buck meldt dat het besluit van Ryanair om de lijndienst niet te continueren werd ingegeven door de beperkte baanlengte en dat dat ook voor de andere prijsbrekers zou gelden.⁴

De perspectieven voor Low Cost Carriers (LCCs) op GAE schatten zowel Buck als DHV hoog in, mits natuurlijk de baan wordt verlengd. Van Luchthaven Lelystad hoeft weinig te worden gedacht, omdat verkeersleiding daar toch zou uitblijven, naar Buck meldt. Deze geruststellende constatering lijkt intussen door de recente ontwikkelingen te worden achterhaald. Uit de lopende evaluatie van de Schipholwet blijkt dat de geluidsnormen op Schiphol binnen een paar jaar structureel knellend beginnen te worden, dus ook buiten de pieken. In verschillende scenario's wordt nu al gerekend met Lelystad als overloopluchthaven voor 5 miljoen passagiersbewegingen in het LCC en chartersegment. Als LCC-luchthaven is de ligging van Lelystad aantrekkelijk en past exact in de bedrijfsstrategie van LCC's als Ryanair. Een goedkope regionale luchthaven, maar dicht bij de Randstad. Ryanair zou deze luchthaven graag in haar dienstregeling willen opnemen als "Amsterdam"⁵ en heeft zich dan ook al bij herhaling gemeld als gegadigde voor de nieuwe luchthaven Lelystad.

Wat de strategische consequenties zijn van deze recente ontwikkeling rond Lelystad voor de luchthaven Eelde ontbreekt volledig in de beschikbaar gestelde informatie.⁶ Dit raakt echter de kern van GAE's marktsegmenten met de beste perspectieven: het vakantiechartervervoer en de LCCs.

2.2 Andere lijnvluchten op GAE

Niet alleen prijsbrekers zouden bijdragen aan de door Buck berekende vertienvoudiging van het aantal passagiers in het lijndienstensegment tot 2015, ook traditionele lijnvluchten kunnen daaraan hun steentje bijdragen. Dan gaat het in de eerste plaats om een aansluiting van een

³ Voor de eenvoud wordt dus maar even aangenomen dat alle prijsbrekers met een vergelijkbaar type vliegtuig opereren. De tientallen low cost carriers in Europa vliegen echter met een grote diversiteit aan vliegtuigtypen. De vloot van easyJet zou bijvoorbeeld goed uit de voeten kunnen op de huidige baan van Eelde.

⁴ De indruk zou haast gaan ontstaan dat Ryanair een tamelijk onnozel bedrijf is dat enthousiast gaat vliegen op Eelde en dan na een jaar tot de ontdekking komt dat de baan te kort is voor haar standaardtype de B737-800. Ryanair is echter de meest succesvolle Low Cost Carrier van Europa, die continu hoge winstcijfers laat zien. Het is dan ook aannemelijker dat Ryanair gewoon de markt van Eelde uitgetest heeft en te licht bevonden.

⁵ Charleroi heet in Ryanair termen Brussel, Skavka heet Stockholm, Hahn heet Frankfurt, Torp heet Oslo, enz. Dergelijke regionale luchthavens liggen doorgaans tenminste 50 km van de plaats waarvan ze de naam dragen.

⁶ Intussen heeft Buck in opdracht van de Kamer van Koophandel van Flevoland recent een rapport uitgebracht, waarbij onder meer met een scenario van 4 miljoen passagiers wordt gerekend. Op de werkgelegenheidseffecten daarvan wordt later in dit rapport nog teruggekomen.

zogenaamde feederlijn op Schiphol, die 's morgens rond 7:00 uur aankomt van Eelde op Schiphol om aansluiting te bieden op daarna vertrekkende vluchten elders in Europa. In 1999 beëindigde de KLM de toen bestaande feederdienst Vanwege de beperkt beschikbare slots in de ochtendpiek op Schiphol besloot KLM namelijk het gebruik van haar slots te optimaliseren door deze te gebruiken voor die verbindingen die de meeste passagiers/opbrengsten opleverden.

Buck en DHV zien beide desalniettemin goede kansen voor revitalisering van deze feederlijn op Schiphol, mede omdat de bereikbaarheid van Schiphol uit de Noordelijke regio over de weg en via de rail steeds verder afneemt. Volgens DHV vergt dat echter wel een openstelling van GAE voor 7:00 uur. Een andere belangrijke voorwaarde wordt echter over het hoofd gezien: de beschikbaarheid van een slot in de ochtendpiek op Schiphol. De website van de Stichting Airport Coordination Nederland (SACN), of wel de slotcoördinator van Schiphol, Eindhoven en Rotterdam, meldt dat nieuwe slotaanvragen gedurende de ochtend- en middagpiek op Schiphol niet meer gehonoreerd worden. Aanvragers worden consequent “weggestuurd”.

Voor een naadloze overstap op de KLM-vluchten vanaf Schiphol zal bovendien de medewerking van de KLM nodig zijn. Alleen dan is een KL-code share vlucht vanuit Eelde mogelijk die in het transfersysteem van de KLM wordt opgenomen. KLM zal echter geen kostbare slot in de piek beschikbaar stellen voor zo'n operatie, zolang de markt in de Noordelijke provincies toch wel voor de KLM vanaf Schiphol blijft kiezen. Pas als een feederlijn vanaf Eelde op een concurrerende hub (Londen of Frankfurt) wordt gerealiseerd, zal KLM in actie komen om zijn markt in het Noorden veilig te stellen. In dat geval zal de concurrerende feederlijn vanaf Eelde door de KLM uit de markt gedrukt worden.

Voorts signaleert DHV een groeiemarkt in de regionale ‘point-to-point’ verbindingen, omdat op deze manier de drukke knooppunten, de hubs, vermeden kunnen worden. Als voorbeeld wordt gewezen op de dagelijkse verbinding tussen Eelde en Aberdeen als gevolg van met name de vraag van Shell naar vervoer op deze bestemming en soortgelijke taxivluchten 2x per week op Norwich. Hierbij passen echter de volgende kanttekeningen. Veel regionale ‘point-to-point’ verbindingen zijn niet rendabel door een te geringe vraag. Daarom wordt ook veel vervoer van verschillende kleinere herkomstluchthavens op de hub gebundeld voor de aansluitende vlucht naar een kleine bestemmingsluchthaven en vice versa. Bijzondere omstandigheden maken soms dat een directe regionale verbinding wel rendabel is: Eindhoven-Wenen vanwege een Philips fabriek in Wenen. Eindhoven- Manchester vanwege de samenwerking DAF-British Leyland. Rotterdam-Hamburg vanwege de snelle aanvoer van scheepsbemanningen en de zakelijke relaties tussen beide havens. Ook Eelde-Aberdeen past in dat kader: een klein vliegtuig (hoge operationele kosten per stoel, dus vooral afhankelijk van zakelijk verkeer) met een uitgesproken zakelijk belang van een specifiek bedrijf. De praktijk leert dat de meeste van deze lijndiensten geen lang leven beschoren is, omdat de internationale bedrijfsstrategie van de betrokken bedrijven nog al eens verandert. In elk geval kan geconstateerd worden dat BMI aankondigt binnenkort een lijndienst Amsterdam-Aberdeen te openen. Dit zal een kannibaliserend effect hebben op de concurrerende lijn Eelde -Aberdeen.

Resumerend lijkt een door Buck berekende vertienvoudiging van het lijndienstvervoer op Eelde nog niet zo vanzelfsprekend. Evenmin is de baanverlenging een evidente eis om die ontwikkeling mogelijk te maken. Een vervroegde openstelling dient eveneens in de context van de slotschaarste op Schiphol en concurrerende hubs te worden gezien.

2.3 Vakantiechartervluchten

In 2004 zakte het aantal vakantiecharterpassagiers van 129.000 in 2003 naar 119.000 in 2004, nadat ook al in 2003 een merkbare afname zich gemanifesteerd had ten opzichte van 2002, dat tot nu toe het topjaar was met zo'n 135.000 passagiersbewegingen. Volgens het GAE jaarverslag 2004 was de afname in 2004 te wijten aan het Irak-conflict, waardoor de touroperators zich terughoudend opgesteld zouden hebben bij de inkoop van stoelcapaciteit. Waarom in datzelfde jaar het aantal vakantiecharterpassagiers op de luchthaven Eindhoven met 80.000 passagiers kon groeien en op Rotterdam Airport met zo'n 45.000 passagiers, blijft dan toch een raadsel.

DHV signaleert desalniettemin dat de Noordelijke vakantiemarkt aan een inhaalslag bezig is. Ook Buck signaleert een groei van kortere vliegvakanties. Vooral de groei van het aantal korte vakanties van "de Noorderlingen" nam in 2003 toe met een gemiddelde van 28,6%. Dit zou aantonen dat het Noorden met een grote inhaalslag bezig is. Ondanks die inhaalslag is het aantal vakantiecharterpassagiers op de luchthaven Eelde zoals gezegd in 2003 én 2004 merkbaar afgenomen, terwijl de rest van Nederland wel degelijk een forse marktgroei laat zien.

Kortom er worden trends gesignaleerd die niet corresponderen met de feitelijke korte-termijn vervoersontwikkelingen op Eelde, en de aangedragen verklaringen raken kant noch wal.

Toch moet volgens Buck een geleidelijke marktgroei van 60-70% in het chartersegment tussen 2003 en 2015 reëel geacht worden, zij het dat dit sterk afhankelijk is van de baancapaciteit, (bedoeld is waarschijnlijk de baanlengte.) Het is echter niet onwaarschijnlijk dat in de berekening een forse onderschatting is gemaakt en dat op basis van de invoergegevens 2015 van GAE sprake zou moeten zijn van een marktgroei van bijna 190%! Voor 2015 blijft Buck namelijk de gemiddelde bezettingsgraad van 116 passagiers per vlucht uit 2003 hanteren.⁷ In de praktijk maken echter veel chartervluchten vanaf Eelde een tussenstop op andere Nederlandse regionale luchthavens (met name Rotterdam of Eindhoven, zie de website van GAE). Daarbij is het niet ongebruikelijk dat de Noordelijke touroperators 50% van de stoelcapaciteit kopen voor de markt van Eelde en de Zuidelijke touroperators 50% voor bijvoorbeeld de markt van Eindhoven. Met andere woorden de bezettingsgraad van 116 is mede het resultaat van het feit dat een aanzienlijk aantal vluchten vanaf Eelde een bezettingsgraad van maximaal 50% heeft. Aangezien gesteld wordt dat de baanverlenging ondermeer nodig is voor het uitvoeren van directe vakantiechartervluchten zonder tussenstops, mag aangenomen worden dat het in de invoergegevens voor 2015 genoemde aantal chartervluchten alleen directe vluchten betreft zonder tussenstops. In dat geval zou een gemiddelde bezettingsgraad eerder in de richting van de 200 dan 116 passagiers gaan. Dan zou er dus in 2015 sprake zijn van zo'n 370.000 passagiersbewegingen in dit segment en niet van 214.000, die Buck hanteert voor de werkgelegenheidseffecten. Of een dergelijk inhaaleffect echter reëel is voor de Noordelijke markt valt te betwijfelen in een min of meer verzadigde Nederlandse chartermarkt. Nadere analyses van

⁷ Buck berekent dit aan de hand van de invoergegevens 2015 van GAE met behulp van de bezettingsgraden uit 2003: 128.000 passagiersbewegingen : 1.113 vliegtuigbewegingen = 116 passagiers gemiddelde bezetting per vlucht. Voor de invoergegevens 2015 geeft GAE 1.848 vakantiechartervluchten op. Vermenigvuldiging met een bezetting van 116 levert dus een aantal van 214.000 passagiers.

de regionale verschillen in propensity to fly (aantal vlieguren per inwoner) binnen Nederland wordt daarom dringend aanbevolen alvorens dergelijke groeicijfers in een bedrijfsplanning op te nemen. Tevens is een onderzoek gewenst naar de mate waarin LCC-operaties in het segment van de korte-stedentrips een deel van de vraag naar vliegvakanties voor hun rekening nemen en dus een marktaandeel van de vakantiecharters overnemen.

Voorts is nog de volgende observatie van belang. Zowel Buck als DHV benadrukken dat voor de door hen geschetste marktontwikkeling in de vakantiechartermarkt een baanverlenging en ruimere openstellingsuren een absolute voorwaarde zijn. Dat doet vermoeden dat de momenteel aangeboden stoelcapaciteit op bestemmingen waarop met een tussenstop wordt gevolgen eigenlijk tekort schiet, want zoals gezegd de helft van de capaciteit wordt maar aan de Eeldense markt beschikbaar gesteld. Toch is dat niet het geval. De bezettingsgraad van het seat allotment voor Eelde wordt in veel gevallen ruimschoots onderschreden, blijkens een telefonische steekproef. Ook hier dringt zich dus weer de vraag op, of het nu de baanlengte is die het aantal vakantiecharterpassagiers limiteert of dat het gewoon de relatief beperkte vraag in de Noordelijke markt is.

3 Economische effecten van GAE

Voor de berekening van de economische effecten van GAE met een verlengde baan in 2015 zijn de invoergegevens voor de geluid- en milieuberekeningen gehanteerd. Informatie ontbreekt hoe deze invoergegevens tot stand zijn gekomen. De indruk bestaat dat vooral een aanbodgerichte benadering is gekozen van aantal haalbaar geachte frequenties per marktsegment. In hoeverre daar ook een vraaggerichte analyse aan ten grondslag ligt is niet bekend. Dat ook andere strategische ontwikkelingen (zie passages over Lelystad en Schiphol) zijn meegewogen is niet waarschijnlijk. Op het eerste gezicht lijken de verkeerscijfers optimistisch als die door Buck worden omgerekend naar het daarmee gemoeide aantal passagiers: een vertienvoudiging van het aantal lijndienstpassagiers en een bijna verdrienvoudiging⁸ van het aantal vakantiecharterpassagiers.

3.1 De berekende effecten van GAE voor 2015

In de rapportage van Buck worden de werkgelegenheids- en toegevoegde-waardeeffecten berekend van GAE voor 2003 en 2015. Het verschil in effecten voor een situatie met en zonder baanverlenging in 2015 ontbreekt helaas. Zo'n inschatting zou verhelderend hebben kunnen werken om het werkelijke belang van een baanverlenging voor de Noordelijke regio zichtbaar te kunnen maken.

Buck berekent de werkgelegenheidseffecten aan de hand van de passagiersaantallen die uit de verkeerscijfers van de invoergegevens 2015 zijn afgeleid. Het aantal passagiers komt in de berekeningen van Buck op 658.000 per jaar uit (en na correctie voor de charterbezettingsgraad op zo'n 775.000 per jaar). Uit de literatuur wordt een norm van 950 directe arbeidsplaatsen per miljoen passagiers per jaar gedestilleerd. De in de literatuur gevonden waarden vertonen echter een grote marge. Enige gevoeligheidsanalyse zou daarom op zijn plaats zijn geweest.

Volgens deze norm en het door Buck berekende aantal passagiers resulteren 625 directe arbeidsplaatsen in 2015. Dat zou nog eens bij de toeleverende bedrijven (achterwaartse effecten) tot 50% van het aantal directe arbeidsplaatsen leiden, hetgeen resulteert in 937 directe plus indirecte achterwaartse arbeidsplaatsen. Doordat de luchthaven beter herkenbaar wordt, zou deze ook een locatiefactor gaan worden voor de aantrekking van nieuwe bedrijvigheid in de regio. Buck spreekt de verwachting uit dat dit op nog eens 500-1000 indirecte voorwaartse arbeidsplaatsen zal leiden. Berekeningen hiervoor ontbreken.

Bij deze benadering passen enkele kanttekeningen. De afgelopen jaren is in Nederland een discussie gevoerd over de vraag welke indirecte werkgelegenheidseffecten nu wel en niet in rekening gebracht moeten worden voor een groeiende luchthavens. In CPB-publicaties worden voorwaartse indirecte effecten afgewezen vanwege het te grote risico van dubbelstellingen.

⁸ Uitgaande van de uitgevoerde correctie in het aantal charterpassagiers zoals beschreven in 2.3.

Voorts speelt de vraag naar het netto werkgelegenheidseffect. De berekende aantallen arbeidsplaatsen hebben slechts betekenis voorzover hiermee structurele werkloosheid in de regio wordt opgeheven.

Al met al dreigt het gevaar van een aanmerkelijke overschatting van de werkgelegenheids- en toegevoegde-waardeeffecten volgens deze benadering. Bovendien lijkt de basis voor de werkgelegenheidsberekeningen, namelijk het verwachte aantal passagiers, opmerkelijk hoog te zijn ingeschat.

3.2 Nieuwe berekeningen van de werkgelegenheid

In het eerder genoemde recent verschenen rapport van Buck over de economische betekenis van de toekomstige luchthaven Lelystad is een waardevolle verfijning van de werkgelegenheidsnorm geïntroduceerd, die duidelijk meer recht doet aan de diversiteit van regionale luchthavens. Buck maakt onderscheid naar regionale luchthavens die

- al dan niet een thuisbasis vormen voor een of meer luchtvaartmaatschappijen;
- al dan niet een bredere economische functie hebben als aantrekkelijke locatie voor bedrijvigheid;
- al dan niet een focus op vracht hebben die een hogere werkgelegenheid oplevert dan vracht.

Via deze nuancering komt Buck tot de volgende normen voor het aantal directe arbeidsplaatsen per miljoen passagiers per jaar:

| | Geen bredere economische functie | Wel een bredere economische functie |
|--------------------|----------------------------------|-------------------------------------|
| Geen thuisbasis | 300-400 | 400-600 |
| Wel een thuisbasis | 400-800 | 800-1.000 |

Deze benadering biedt veel betere aanknopingspunten voor een scenario-analyse, waarbij alternatieve ontwikkelingen van de luchthaven in kaart gebracht worden. Opgemerkt zij dat Buck in het laagste scenario, dat uitgaat van 1 miljoen passagiers voor Lelystad, voor de laagste norm kiest: 300-400 directe arbeidsplaatsen. Eerder is echter voor Eelde bij 658.000 passagiers⁹ een norm van 950 directe arbeidsplaatsen per miljoen passagiers gehanteerd, dus bijna de bovengrens in de tabel.

⁹ Enige voorzichtigheid is hier geboden omdat op Lelystad vooral LCCs afgehandeld zouden moeten worden. De arbeidsintensiteit van dat proces kan lager zijn.

Uit het voorgaande kan samenvattend geconcludeerd worden, dat op basis van voortschrijdend inzicht de werkgelegenheidseffecten van GAE in 2015 waarschijnlijk aanmerkelijk lager zouden uitvallen.

4 Enkele cijfers uit het bedrijfsplan

Uit de samenvatting van het bedrijfsplan valt op te maken dat er drie scenario's zijn gehanteerd, een reëel, een pessimistisch en een optimistisch scenario.

Voor 2015 leidt dat respectievelijk tot volgende passagiersaantallen: 361.000 passagiers, 180.000 passagiers en 430.000 passagiers. Terloops zij opgemerkt dat Buck voor de werkgelegenheidseffecten uitgaat van 658.000 passagiersbewegingen op basis van de invoergegevens 2015, maar dat daarbij van een onderschatting van de load factor op de chartervluchten sprake was, zodat na correctie het aantal passagiers op 814.000 zou kunnen uitkomen in 2015. Voor de wel zeer markante verschillen tussen het optimistische 2015 scenario in het bedrijfsplan en de bijgestelde data van Buck is geen verklaring gevonden. Ook wijken de verkeerscijfers in de invoergegevens 2015 af van het optimistisch scenario 2015: de invoergegevens komen op 69.000 bewegingen terwijl het optimistische scenario van 63.000 vliegtuigbewegingen uitgaat.

De beschrijving van het reële scenario is te summier om voldoende aanknopingspunt te bieden. Er wordt gesproken van een herstart lijndienst 2006. Indien bedoeld is een feederlijn op Schiphol, is dit gelet op de geschetste slotschaarste op Schiphol niet waarschijnlijk.

Verder wordt gesproken van een low cost carrier 2003. Voorlopig is deze weer van het toneel verdwenen en afhankelijk van de snelheid waarmee de aanwijzing voor luchthaven Lelystad tot stand gaat komen, zal moeten worden ingeschat welke marktperspectieven voor Eelde overblijven in 2015. Dit geldt idem dito voor het vakantiechartervervoer. Vooralsnog kent dit marktsegment op Eelde een aarzelende ontwikkeling: in 2003 en 2004 daalde het aantal passagiers maar lijkt in 2005 volgens het halfjaar bericht weer te herstellen (onder aftrek van incidentele chartervluchten voor militaire oefeningen waarbij zo'n 6.000 charterpassagiersbewegingen van militairen in het geding waren).