

Eindhoven Airport 2020-2030: marktvraag en economische spin- off

Eindrapportage

THEMARAPPORT ANALYSEFASE EINDHOVEN AIRPORT NA 2019

Rotterdam, mei 2018



Eindhoven Airport 2020-2030: marktvraag en economische spin- off

Eindrapportage

THEMARAPPORT ANALYSEFASE EINDHOVEN AIRPORT NA 2019

Opdrachtgever: Stuurgroep Eindhoven Airport na 2019

Rotterdam, mei 2018

Inhoudsopgave

Samenvatting	7
1 Inleiding	19
2 Eindhoven Airport en de regio in perspectief	23
2.1 Eindhoven Airport	23
2.2 Het regionale-economisch karakter	28
2.3 Conclusie: Eindhoven Airport en de regio in perspectief	32
3 Economische betekenis	35
3.1 De economische betekenis van luchthavens	35
3.2 De huidige economische betekenis van Eindhoven Airport	38
3.3 Economische effecten van verdere ontwikkeling	46
3.4 Behoeftte van bedrijfsleven aan bestemmingen	51
3.5 Conclusie: de economische betekenis van Eindhoven Airport	57
4 Marktvraag	61
4.1 Groei van de luchtvaart – het macro perspectief	61
4.2 De potentie van nieuwe bestemmingen	63
4.3 Ontwikkelingen in vliegtuigtypes en business modellen	68
4.4 Het catchment area van Eindhoven Airport	69
4.5 Trends en ontwikkelingen in de segmentenmix	72
4.6 Capaciteitsrestricties	77
4.7 Conclusie: marktvraag	78
5 Concurrentie en toekomstig marktpotentieel	81
5.1 Marktaandeel Eindhoven Airport	81
5.2 Profiel van de concurrentie	83
5.3 De invloed van Schiphol	88
5.4 De trein als alternatief	91
5.5 Koppeling aan vraagscenario's	93
5.6 Conclusie: de concurrentie en toekomstig marktpotentieel	96
6 Conclusies	97
Bijlage 1 Begrippenlijst	99
Bijlage 2 Karakteristieken Passagiers Eindhoven Airport	101
Bijlage 3 Fiches concurrerende luchthavens	105

Samenvatting

Aanleiding

Vliegbasis Eindhoven is een militaire luchthaven met civiel medegebruik door Eindhoven Airport. Op basis van de Wet Luchtvaart is de minister van Defensie bevoegd gezag, voor de burgerluchtvaart in overeenstemming met de minister van Infrastructuur en Waterstaat. De huidige vergunning voor het civiele medegebruik van de luchthaven loopt per 31 december 2019 af. Dit betekent dat per 1 januari 2020 een nieuwe vergunning nodig is om het gebruik van Eindhoven Airport door de burgerluchtvaart mogelijk te blijven maken. De procedure hiervoor zal in 2019 doorlopen worden.

Daarnaast bereikt de luchthaven naar verwachting eind 2019 de grens van het toegestane aantal civiele vliegtuigbewegingen van 43.000 per jaar. Daarmee ligt de vraag voor welk perspectief op de toekomst van Eindhoven Airport na 2019 wenselijk en realiseerbaar is. Duidelijk is dat een eventuele groei van de burgerluchtvaart na 2019 alleen mogelijk is met een nieuw Luchthavenbesluit, omdat de civiele geluidscontour uit het Luchthavenbesluit Eindhoven 2014 volledig wordt benut bij ca. 43.000 vliegbewegingen. In het militaire gebruik van de luchthaven zijn geen wijzigingen voorzien.

Eind 2017 hebben Rijk en regio besloten om samen een traject te starten om via een stapsgewijs proces te komen tot een perspectief op de toekomst van de luchthaven na 2019; een proces waarbij overleg met en betrokkenheid van belanghebbende partijen centraal staat. De provincie Noord-Brabant, de gemeente Eindhoven, de ringgemeenten (vertegenwoordigd door de gemeente Best), de luchthaven en de ministeries van Defensie en Infrastructuur & Waterstaat werken samen in de 'Stuurgroep Eindhoven Airport na 2019'. Het Rijk is bevoegd gezag en voert de procesregie.

Analysefase

De partijen in de stuurgroep zijn gestart met een eerste analyse, een vooronderzoek, van belangrijke aspecten rond de luchthaven met een tijdshorizon tot 2030, om toe te werken naar een gezamenlijke feitenbasis. De resultaten van de analysefase staan beschreven in een aantal themarapporten en een samenvatting. Ze geven een eerste beeld van de aandachtspunten en mogelijke knelpunten bij een verdere groei van het vliegverkeer op Eindhoven.

In de analysefase zijn aan de hand van een viertal onderzoekscenario's voor de periode 2020 t/m 2030 de impact en mogelijke aandachtspunten en knelpunten voor leefbaarheid, milieu en duurzaamheid, de landzijdige bereikbaarheid, de luchthaven infrastructuur en het luchtruim in kaart gebracht van een groei van het aantal vliegtuigbewegingen. Tevens is de economische betekenis van groei van de luchthaven voor de regio in kaart gebracht. De onderzochte scenario's zijn geen beleidsopties op basis waarvan een keuze wordt gemaakt. De vier scenario's zijn bedoeld om inzichtelijk te maken wat de impact is van hypothetische groei van het aantal vliegtuigbewegingen in een bandbreedte van de huidige vergunde 43.000 vliegtuigbewegingen tot een maximum van 100.000 in 2030.

De vier onderzoekscenario's zijn:

- Scenario 1: geen verdere groei, 43.000 vliegtuigbewegingen (VTB)
- Scenario 2: groei naar 55.000 VTB in 2030
- Scenario 3: groei naar 73.000 VTB in 2030
- Scenario 4: groei naar 100.000 VTB in 2030

In de analysefase zijn vijf thema's nader uitgewerkt - onder regie van de partij die tussen haakjes staat - te weten:

1. Airport Infrastructuur (Eindhoven Airport)
2. Luchtruim/Luchtzijdige bereikbaarheid (ministerie Infrastructuur en Waterstaat)
3. Landzijdige bereikbaarheid (provincie Noord-Brabant)
4. Economische spin-off (provincie Noord-Brabant, Eindhoven Airport)
5. Leefbaarheid, Milieu en Duurzaamheid LMD (gemeente Eindhoven)

Dit themarapport beschrijft thema economische spin-off.

Centrale vraag

De twee centrale onderzoeksvragen van de studie zijn:

- Wat is de economische betekenis van Eindhoven Airport op basis van de door het ministerie van I&W opgestelde onderzoeksscenario's voor Eindhoven Airport voor de periode 2020-2030;
- Wat is het verwachte marktpotentieel van Eindhoven Airport, mede in het licht van de ontwikkeling op Schiphol, en andere luchthavens.

Aanpak

De economische betekenis is bepaald voor huidige situatie en voor de onderzoeksscenario's die door het ministerie van I&W zijn opgesteld, zie hierboven. De passagiersbewegingen die bij elk van deze onderzoeksscenario's horen zijn als volgt.

Passagiersbewegingen	
Scenario 1 (Referentie)	6,7 mln
Scenario 2	8,8 mln
Scenario 3	11,96 mln
Scenario 4	16,78 mln

Bron: Ministerie van I&W.

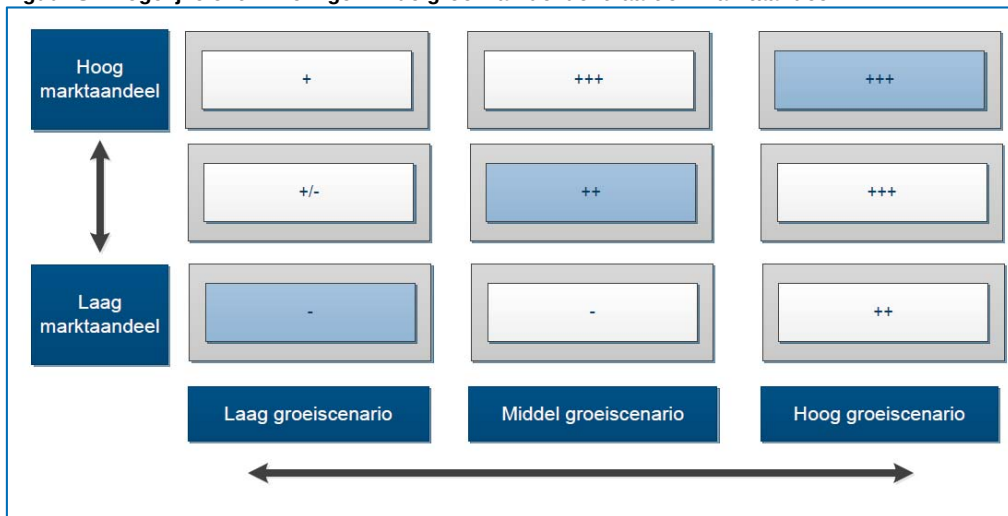
De *economische betekenis* is in beeld gebracht op basis van desk studie, interviews met een twintigtal bedrijven en instellingen en een input-outputanalyse. In de I&W-scenario's is voor zover Ecorys kan nagaan niet gekeken of de passagiersbewegingen op Eindhoven ten koste gaan van het marktaandeel van andere luchthavens. Eventuele negatieve effecten elders in Nederland als gevolg van een afname van passagiers aldaar zijn derhalve niet meegenomen in deze studie.

De *marktpotentie* van Eindhoven Airport – losstaand van de ontwikkeling op concurrerende luchthavens - wordt in beeld gebracht aan de hand van een analyse van de huidige marktkarakteristieken van Eindhoven Airport, de marktpotentie van Eindhoven Airport in termen van nieuwe bestemmingen, ontwikkelingen in passagierssegmenten en de bepaling van de potentieel nieuwe markt: "feeder naar hub-markt". De verhouding van de groei van Eindhoven Airport tot de ontwikkeling van vliegverkeer op andere luchthavens wordt geanalyseerd op basis van de ontwikkeling van *concurrerende luchthavens* binnen en buiten de Schiphol Group. Ook voor deze twee elementen is gebruik gemaakt van deskstudie en interviews.

De resultaten van deze twee elementen (marktpotentieel en ontwikkeling bij concurrerende luchthavens) vormen samen de basis voor drie scenario's voor de ontwikkeling van de marktvoor de luchthaven. Een illustratie hiervan wordt weergegeven in figuur S1. Hierbij ligt de focus op twee scenario's die de uitersten weergeven (ontwikkeling marktpotentie en marktaandeel zijn

allebei hoog, ontwikkeling marktpotentie en marktaandeel zijn allebei laag) en een midden scenario.

Figuur S1 Mogelijke ontwikkelingen in de groei van de luchtvaart en marktaandeel EA



Op deze manier kan worden bepaald of de door het ministerie van I&W opgestelde onderzoeksscenario's in de orde van grootte liggen met de marktvraag voor Eindhoven Airport en ontwikkelingen op andere luchthavens.

Economische effectenstudie versus maatschappelijke kosten-batenanalyse

Deze studie is een economische effectenstudie en geen zogenaamde maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). De studie moet derhalve niet worden opgevat als een MKBA.

In een MKBA worden alle effecten van een project in Euro's gewaardeerd, tegen voorgeschreven richtlijnen, over een lange tijdsperiode. Een MKBA geeft een welvaartsanalyse: alle zogenaamde directe, indirecte en externe effecten voor de nationale welvaart worden meegewogen. Hierbij worden dus ook zaken als noodzakelijke investeringen en niet-geprijsde effecten op bijvoorbeeld milieu en duurzaamheid in beschouwing genomen. In een MKBA worden herverdelingseffecten tussen bijvoorbeeld regio's buiten beschouwing gelaten. Een MKBA is derhalve goed geschikt voor de evaluatie van een project of beleidsinitiatief, waarbij ook varianten goed onderling vergeleken kunnen worden.

Een economische effectenstudie is geen welvaartsanalyse à la een MKBA maar een studie waarin de betekenis van een project voor de economie wordt geanalyseerd voor één of enkele steekjaren. De analyse richt zich op effecten op de economie; effecten op milieu en leefbaarheid, alsmede investeringskosten blijven buiten een dergelijke analyse. In een economische effectenstudie kunnen verschillende effecten aan bod komen die in een MKBA niet mogen worden opgenomen, omdat het per saldo geen welvaartseffecten zijn dan wel een herverdeling van welvaart kunnen inhouden (maar wel relevant kunnen zijn in de besluitvorming over een project).

Een economische effectenstudie kan zo voor het onderdeel economie input geven voor een MKBA, net als een milieueffectrapport dat kan doen voor de waardering van de effecten op leefbaarheid en duurzaamheid in een MKBA.

Resultaten onderzoeksvraag 1: Wat is de economische betekenis van Eindhoven Airport op basis van de door het ministerie van I&W opstelde onderzoeksscenario's voor Eindhoven Airport voor de periode 2020-2030?

Eindhoven Airport en de regio in perspectief

Eindhoven Airport kenmerkt zich door point-to-point luchtvaartmaatschappijen met directe verbindingen op in totaal 81 bestemmingen. Eindhoven Airport is in tien jaar tijd drie keer zo groot geworden in termen van het aantal passagiers en ruim verdubbeld in het aantal vliegtuigbewegingen. Het aantal bestemmingen is ook fors gegroeid de afgelopen jaren. Op de keuze op welke bestemmingen er gevlogen wordt heeft de luchthaven overigens maar beperkt invloed.

Een groot deel van de passagiers is woonachtig in Nederland; met name Brabant, gevolgd door Gelderland, Zuid-Holland en Limburg. In totaal worden er 13 passagiersprofielen onderscheiden. Een kleine 60% van de reizigers reist om vakantieredenen via de luchthaven, en aanvullend nog eens 14% voor een weekend break. De andere 11 reismotieven waren relatief minder vertegenwoordigd onder de passagiers van de luchthaven. Dit impliceert dat om deze reizigers hun bestemming te kunnen aanbieden, er vrijwel altijd reizigers met een vakantiemotief aan boord moeten zitten om per saldo een rendabel bezettingspercentage voor de luchtvaartmaatschappij te krijgen. In nationaal perspectief: volgens een recente grootschalige enquête onder Nederlandse reizigers door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid waarin naar het reismotief voor de laatste vliegreis is gevraagd reist 78% van de mensen om vakantieredenen, 13% om familie en vrienden te bezoeken en 7% om zakelijke redenen. Zakelijke reizigers vliegen meestal meerdere keren per jaar. In het totaalaantal vlieguren is het aantal zakelijke reizigers daardoor hoger dan 7%.

De regio rondom Eindhoven, ook wel Brainport Eindhoven, focust op de kennisintensieve maakindustrie en innovatie. De hoge economische groei in de regio reflecteert zich in dito groei van de werkgelegenheid. De verwachting is dat de regio de komende jaren zal blijven groeien. Investerings in Brainport door Rijk en de regio zelf, faciliteren deze groei. Hiervoor is het noodzakelijk dat er voldoende hoogopgeleid arbeidspotentieel aanwezig is in de regio. De instroom van buitenlandse hoogopgeleide werknemers is hiermee van groot belang. De aanwezigheid van een luchthaven met voldoende bestemmingen kan hieraan bijdragen.

Economische betekenis

Het economisch belang van Eindhoven Airport en de daarmee verband houdende voorzieningen en activiteiten komt op verschillende manieren tot uitdrukking. Elk van de onderscheiden passagiersprofielen die gebruik maakt van de luchthaven, kunnen resulteren in bepaalde economische effecten. In deze studie zijn de volgende effecten bepaald.

- a) **Directe effecten:** het betreft hier de werkgelegenheid en toegevoegde waarde die samenhangt met de activiteiten die rechtstreeks verband houden met de (civiele) luchthaven activiteiten;
- b) **Indirecte effecten:** dit zijn de effecten die samenhangen met de achterwaartse relaties met toeleverende bedrijven en instellingen (zoals schoonmaak, inrichting, catering, kantoorartikelen, etc.);
- c) **Afgeleide effecten** vanwege aanvullende bestedingen van passagiers in de directe omgeving of elders in Nederland¹;
- d) **Voorwaartse effecten:** effecten op het vestigingsklimaat in de regio of op de productiviteit van bedrijven in de regio.

¹ Afgeleide effecten maken in sommige studies onderdeel van de voorwaartse effecten, net als vestigingsplaatseffecten. Echter, aangezien de afgeleide effecten (vanuit de bestedingen) goed en kwantitatief in beeld te brengen zijn en er een duidelijk causaal verband is met de luchthaven hebben we ervoor gekozen deze apart in beeld te brengen.

Huidige situatie

In 2017 handelde de luchthaven bijna 5,7 miljoen passagiers af. Per saldo resulteerde de luchthavenactiviteiten in werkgelegenheid en toegevoegde waarde voor Nederland, de provincie Noord-Brabant en de regio. Onderstaande tabellen tonen hoe de werkgelegenheid en toegevoegde waarde die samenhangen met Eindhoven Airport over de verschillende ruimtelijke schaalniveaus zijn verdeeld.

Tabel S1 Huidige werkgelegenheid uitgesplitst naar ruimtelijk schaalniveau (fte's)

	Regio	Provincie	Nederland
Directe effecten	1.235	1.235	1.235
Indirecte effecten	105	225	320
Afgeleide effecten	125	250	1.295
Totaal	1.465	1.705	2.850

Tabel S2 Huidige Toegevoegde waarde uitgesplitst naar ruimtelijk schaalniveau (mln €)

	Regio	Provincie	Nederland
Directe effecten	95,7	95,7	95,7
Indirecte effecten	7,6	16,0	22,9
Afgeleide effecten	6,3	12,6	74,1
Totaal	109,6	124,4	192,8

Verder heeft Eindhoven Airport een positieve invloed op het vestigingsklimaat en productiviteit van het bedrijfsleven in de provincie en regio, doordat door het bestemmingsaanbod de connectiviteit van de regio verbetert. Dit leidt ook tot aanvullende werkgelegenheidseffecten bovenop voornoemde aantallen. Er is een brede range aan multipliers gevonden in de literatuur om deze werkgelegenheid in uit te drukken, variërend van een factor 0,3 tot 5,7 voor voorwaartse werkgelegenheid bovenop de directe regionale werkgelegenheid. Het is lastig om dit effect precies te kwantificeren, omdat er geen lineair verband is tussen groei van de luchthaven en deze economische effecten. Het effect van hubs heeft in deze range een oververtegenwoordiging. Om die reden is de inschatting van Ecorys dat het effect voor Eindhoven er één is die qua ordegrrootte aan de onderkant van de bandbreedte ligt, ofwel een multiplier van 0,3. Dit is 30% van de directe regionale werkgelegenheid.

Effecten van verdere groei van Eindhoven Airport: werkgelegenheid en toegevoegde waarde

Voor het in kaart brengen van de economische effecten van verdere ontwikkeling, wordt uitgegaan van de 4 scenario's zoals door het ministerie van I&W zijn opgesteld. De totale bruto werkgelegenheidseffecten per scenario worden in onderstaande tabel per onderscheiden ruimtelijk schaalniveau kort samengevat.

Tabel S3 Totale bruto werkgelegenheid uitgesplitst per scenario en naar ruimtelijk schaalniveau (fte's)

	Regio	Provincie	Nederland
Huidige situatie	1.465	1.705	2.850
Referentie	1.580	1.850	3.195
Laag scenario	1.790	2.120	3.870
Midden scenario	2.125	2.565	5.100
Hoog scenario	2.575	3.205	7.265

Naast werkgelegenheid is ook gekeken naar de ontwikkeling van de toegevoegde waarde voor de verschillende scenario's en naar de ruimtelijke verdeling van de toegevoegde waarde van

Eindhoven Airport over ons land. Onderstaande tabel toont de uitkomsten van de uitgevoerde berekeningen.

Tabel S4 Totale bruto toegevoegde waarde uitgesplitst per scenario en naar ruimtelijk schaalniveau (€ mln)

	Regio	Provincie	Nederland
Huidige situatie	109,6	124,4	192,8
Referentie	117,1	133,6	213,9
Laag scenario	132,3	152,2	256,5
Midden scenario	155,7	181,7	331,7
Hoog scenario	187,4	224,1	461,8

Op nationaal niveau is het aandeel van de afgeleide effecten (vanuit de bestedingen) het grootst, op regionaal en provinciaal niveau zijn dat de directe effecten. De hoogte van de raming van de afgeleide economische effecten is sterk afhankelijk van de aannames en schattingen omtrent bestedingen en verblijfsduur van de passagiers.

In de geraamde effecten voor de referentiesituatie en voor de onderscheiden scenario's is geen rekening gehouden met mogelijke verdringing en de alternatieve aanwending van beschikbare productiemiddelen. Het gaat derhalve om bruto-effecten. Omdat ook zonder toename van het aantal vliegbewegingen en het aantal passagiers op Eindhoven Airport werkgelegenheid zal ontstaan, zal het netto-werkgelegenheidseffect lager uitkomen.

Een deel van het beschikbare arbeidspotentieel zal immers ook zonder uitbreiding van Eindhoven Airport elders in de economie worden ingezet. De mate waarin hiervan sprake zal zijn is het hoogste voor Nederland als geheel. Indien Eindhoven Airport niet of slechts in beperkte mate zal uitbreiden is het immers denkbaar dat uitbreiding van de capaciteit elders in Nederland wordt gerealiseerd. De daarmee samenhangende werkgelegenheid valt dan niet toe aan de regio Eindhoven, maar zal elders neerslaan.

Effecten van verdere groei van Eindhoven Airport: vestigingsklimaat en productiviteit

Een verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport heeft naast bovenstaande effecten ook een voorwaarts effect, zowel in termen van het vestigingsklimaat als wat betreft het zakelijk gebruik. Door groei van de luchthaven neemt het aantal verbindingen en / of de frequenties op de huidige verbindingen toe. Dit betekent dat de connectiviteit van de regio toeneemt: er kan vanaf de luchthaven naar meer bestemmingen (op het juiste tijdstip voor de reiziger) worden gevlogen. Zowel uit de internationale literatuur als uit de benchmarkstudies naar het vestigingsklimaat van Noord-Brabant komt naar voren dat een verbetering van deze connectiviteit door de lucht positief bijdraagt aan het **vestigingsklimaat**. Hierbij geldt dat het effect sterker is naar mate er een sterkere connectiviteit is. Het effect is dus groter in de scenario's met hogere groei. Tot hoeveel nieuwe bedrijfsvestigingen in de regio dit zal leiden is moeilijk te kwantificeren. Immers, het vestigingsklimaat van de regio is van een scala aan factoren afhankelijk, waaronder van de bereikbaarheid door de lucht. Daarbij geldt ook dat locatiekeuze maar voor een klein deel van alle bedrijven een issue is. Er geldt ook een indirecte invloed op het vestigingsklimaat. Een verdere groei van de luchthaven faciliteert vliegbezoeken van verschillende type passagiers, waaronder internationale kenniswerkers en arbeidsmigranten. Door het faciliteren van hun vliegbehoefte wordt het arbeids- en woonklimaat positief gestimuleerd, wat weer invloed heeft op het vestigingsklimaat van de regio.

Een verdere groei van de luchthaven leidt tot een toename van het toeristisch maar óók zakelijk gebruik van de luchthaven. Groei betekent immers dat meer bestemmingen vanaf de luchthaven

kunnen worden aangedaan en met een betere frequentie. Beide zijn van belang om meer zakelijke reizigers te binden aan de luchthaven. Eindhoven Airport heeft een belangrijke faciliterende rol voor het Brabantse bedrijfsleven en deze rol wordt groter naarmate Eindhoven Airport een aantal nu nog ontbrekende bestemmingen aanbiedt, reeds aanwezige bestemmingen frequenter aandoet, meer dagrandverbindingen aanbiedt – passagiers kunnen dan 's ochtends vroeg naar hun bestemming en aan het eind van de dag weer terugvliegen – en als de bereikbaarheid naar de luchthaven wordt verbeterd. Een groei van het zakelijk gebruik heeft een positief effect op de **productiviteit van de bedrijven uit de regio** die gebruik maken van de luchthaven. Dit komt door besparingen op reistijden van en naar de luchthaven en een betere connectie met buitenlandse markten. In het hoge groeiscenario (scenario 4) is dit effect relatief gezien het hoogst.

Er wordt verwacht dat de multiplier voor het voorwaartse effect (circa 0,3 in de huidige situatie) in enige mate groter wordt bij significante groei van de luchthaven en zeker ook een verdere uitbreiding van het aantal bestemmingen waarop wordt gevlogen. Dit betekent dat deze maximaal verdubbelt in het hoge scenario richting een factor 0,6 bovenop de directe regionale werkgelegenheid, en in het midden scenario de multiplier uitkomt tussen dit maximum en het huidige niveau van circa 0,3. Voor de referentie en het lage scenario wordt geen significant effect verwacht ten opzichte van de huidige situatie. Het voorwaartse effect is dus 30%-60% van het directe regionale werkgelegenheidseffect.

Om deze effecten op vestigingsklimaat en productiviteit te kunnen genereren is het noodzakelijk dat er bestemmingen zijn waar het bedrijfsleven de meeste vraag naar heeft. De luchthaven heeft maar beperkt invloed op de keuze welke bestemmingen er aangeboden worden. Dit bepalen de luchtvaartmaatschappijen zelf. Bovendien geldt dat het voor alle bestemmingen nodig is dat er een mix aan passagiers (zakelijk, niet zakelijk, verschillende segmenten) aangetrokken wordt. Alleen dan kan een bestemming voldoende vraag genereren om met voldoende frequentie rendabel gevlogen te worden. In het kader van dit en eerder onderzoek zijn veel van dergelijke bestemmingen geïdentificeerd. Deze bestemmingen zijn duidelijk te koppelen aan het economisch profiel van de regio, bijvoorbeeld in termen van verbindingen naar vergelijkbare high-tech regio's, naar snelle groeiregio's, regio's met een hoge R&D-intensiteit of regio's waarmee een duidelijke handelsrelatie is. Vooral de Duitse bestemmingen Stuttgart, München en Berlijn staan hoog op het lijstje. Gezien het feit dat je een mix aan passagiers nodig hebt om voldoende vraag naar een nieuwe bestemming te creëren, is de vraag evengoed relevant of de betreffende bestemming, naast een zakelijke vraag, ook in voldoende mate aantrekkingskracht op de leisure passagiers kent.

Resultaten onderzoeksvraag 2: Wat is het verwachte marktpotentieel van Eindhoven Airport, mede in het licht van de ontwikkeling op Schiphol, en andere luchthavens?

Bovenstaand is ingegaan op de economische effecten van een verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport. Die analyse is gebaseerd op de onderzoeksscenario's zoals opgesteld door het ministerie van I&W. Bij het opstellen van die scenario's is geen rekening gehouden met de potentiële marktvraag naar vluchten vanaf Eindhoven Airport. Om inzicht te krijgen in de daadwerkelijke economische groeipotentie van de luchthaven is het van belang om inzichtelijk te krijgen welke marktvraag er is voor een potentiële groei, los van de onderzoeksscenario's die door I&W zijn opgesteld. Kortom, een economische analyse om inzichtelijk te maken wat realistische ontwikkelingsscenario's zouden zijn uitgaande van de marktvraag naar vluchten. Deze analyse is puur op basis van de marktvraag en er is geen rekening gehouden met mogelijke negatieve economische en / of leefbaarheidseffecten.

Marktvraag

De ontwikkelingen van de afgelopen 10 jaar laten zien dat Eindhoven Airport gemiddeld jaarlijks 15% groeide, waar de overige Nederlandse luchthavens (excl. Eindhoven) gemiddeld jaarlijks groeiden met 3,7%. De economische groei (BBP) was in die periode ongeveer 1,6% per jaar in Nederland, en 2.1% in Noord-Brabant. Hieruit blijkt dat de verkeersgroei van Eindhoven Airport de afgelopen tien jaar hoger is geweest dan alleen verklaard kan worden door de economische ontwikkeling van de regio. Dit komt in het bijzonder door de komst van point-to-point² luchtvaartmaatschappijen als Ryanair, Transavia en Wizz Air die tegen scherpe tarieven een groot bestemmingsaanbod hebben neergezet op de luchthaven, en de frequenties van hun bestemmingen hebben opgevoerd. Hierdoor is het marktaandeel van Eindhoven Airport gegroeid. Uit de literatuur blijkt daarnaast dat het aanbieden van nieuwe bestemmingen leidt tot marktgeneratie.

Macro-economische ontwikkelingen vormen voor veel lange termijn prognoses de basis voor de groei. Voor de doorkijk naar 2030 op basis van macro-economische ontwikkelingen gaan lage groeiscenario's uit van een jaarlijkse groei tussen de 0,7% en 2,8% per jaar, gemiddelde groeiscenario's tussen de 2,3 en 4,7% en hoge groeiscenario's tussen de 2,6% en 5,7%. In deze studie wordt voor de inschatting van de basisgroei van de luchthaven het gemiddelde hiervan gehanteerd.

Hier bovenop is gekeken wat het potentieel is in termen van nieuwe bestemmingen. Op basis van marktdata is bepaald dat er voor een serie nieuwe bestemmingen vanaf Eindhoven Airport een aanzienlijke vraag is. Dit betreft point-to-point verkeer, maar daarnaast ook vraag naar hubverbindingen waar overgestapt kan worden naar andere Europese en intercontinentale bestemmingen. De top 20 point-to-point bestemmingen en top 16 intercontinentale / hub verbindingen resulteren in een potentiële vraag van circa 3,5 miljoen passagiers. Daar komt de potentiële vraag voor de sub-top bestemmingen (bijvoorbeeld met een lagere frequentie) nog bij die voor de top 15 hiervan ongeveer 600.000 passagiersbewegingen is.

Of deze routes met bijbehorend marktpotentieel door luchtvaartmaatschappijen gerealiseerd gaan worden, hangt vooral af van factoren waar de luchthaven slechts beperkt invloed op heeft, zoals het aantal beschikbare slots op Eindhoven Airport en de bestemmingsluchthaven, de beschikbare vlootcapaciteit en markttoegang in het land van bestemming op basis van luchtvaartverdragen. Europese point-to-point maatschappijen hebben overigens 700 toestellen in bestelling staan. Er geldt dat alle routes een mix van passagierssegmenten nodig hebben om winstgevend gevlogen te kunnen worden. Vanuit veel van de 13 te onderscheiden passagierssegmenten kan een positieve ontwikkeling op de vraag worden verwacht. Luchtvaartmaatschappijen bouwen routes op over meerdere jaren, beginnend met een lage frequentie oplopend naar een hoge frequentie. Hoe hoger de frequentie, des te aantrekkelijker wordt de route voor passagiers die met een zakelijk motief reizen.

Toekomstig marktpotentieel

Met het aanboren van nieuwe bestemmingen is het aannemelijk dat het marktaandeel van Eindhoven Airport binnen het catchment area zal toenemen, indien er geen aanmerkelijke groeirestricties zijn. Voor de concurrerende luchthavens binnen het catchment area is een profiel beschreven aan de hand van de historische passagiersgroei, het huidige bestemmingsaanbod en het ontwikkelingspotentieel van de luchthavens op basis van het marktaandeel en de groeirestricties.

² Direct bestemmingsverkeer tussen twee luchthavens, niet gericht op transfervluchten via knooppunten (hubs).

Eventuele groeirestricties voor Schiphol zullen een sterke invloed hebben op het marktaandeel van Eindhoven Airport en daarmee op het verwachte aantal passagiers dat via deze luchthaven reist. Indien Schiphol niet meer kan groeien, dan kan dit leiden tot 4 miljoen extra passagiersbewegingen op Eindhoven Airport. Deze schatting is indicatief op basis van een verkennende analyse.

Aan de hand van drie scenario's (hoog/midden/laag) is door Ecorys een inschatting gemaakt van de toekomstige vraag van passagiers. Deze scenario's zijn anders tot stand gekomen dan de door I&W opgestelde ontwikkelingsscenario's, maar kunnen als toets op de plausibiliteit hiervan worden gebruikt. Deze Ecorys-scenario's zijn gebaseerd op de macro-economisch gedreven vraagontwikkeling, vraagontwikkeling vanuit het bieden van extra bestemmingen / hogere frequenties, vraag gerelateerd aan de gebruiksmogelijkheden op Schiphol Airport als gevolg van het al dan niet vasthouden aan een capaciteitsplafond aldaar en de mogelijke opkomst van de trein als alternatief voor de bestemmingen op de luchthaven. Er is in deze scenario's geen rekening gehouden met eventuele toekomstige (prijs)beleidsmaatregelen op nationaal of regionaal niveau om de groei van het vliegverkeer af te remmen, anders dan het genoemde capaciteitsplafond op Schiphol handhaven.

Tabel S5 geeft de resultaten uit de vraaganalyse weer.

Tabel S5 Passagiers & vliegtuigbewegingen per scenario

	Passagiersbewegingen (mln)		Vliegtuigbewegingen (x1.000)	
	2017	2030	2017	2030
Laag Scenario	5,65	8,0	36,4	50,0
- w.v. autonoom (basis groei van de vraag door economische groei en groei door groter aanbod bestemmingen); - w.v. vraag als gevolg van capaciteitsrestricties op Schiphol.		8,0 0		50,0 0
Midden Scenario	5,65	12,7	36,4	77,4
- w.v. autonoom (basis groei van de vraag door economische groei en groei door groter aanbod bestemmingen); - w.v. vraag als gevolg van capaciteitsrestricties op Schiphol.		9,5 3,2		57,8 19,6
Hoog scenario	5,65	17,6	36,4	104,8
- w.v. autonoom (basis groei van de vraag door economische groei en groei door groter aanbod bestemmingen); - w.v. vraag als gevolg van capaciteitsrestricties op Schiphol.		13,6 4,0		80,8 24,0

Er blijkt dat de passagiersgroei een bandbreedte heeft van 8 tot 17,6 miljoen in 2030. Het lage groei scenario laat een doorgroei naar 8 miljoen passagiers zien in 2030, de groei in het midden scenario is respectievelijk 12,7 miljoen en in het hoge scenario 17,6 miljoen. Zonder extra vraag als gevolg van capaciteitsrestricties op Schiphol lijkt een bandbreedte tussen de 8 en 13,6 miljoen passagiers reëel.

Conclusies

Onderzoeksvraag 1

Eindhoven Airport is in tien jaar tijd drie keer zo groot geworden in termen van het aantal passagiers en ruim verdubbeld in het aantal vliegtuigbewegingen. In 2017 handelde de luchthaven circa 5,7 miljoen passagiers af. Deze passagiers reizen met verschillende motieven. Er zijn meerdere passagiersprofielen te onderscheiden die allemaal zorgen voor **de huidige economische betekenis** van de luchthaven:

- De luchthaven draagt op dit moment bij aan de werkgelegenheid en toegevoegde waarde van de *Nederlandse economie*. In totaal genereert de luchthaven op dit moment bijna 3.000 voltijds arbeidsplaatsen. De toegevoegde waarde die hiermee samenhangt bedraagt circa € 200 miljoen;
- De luchthaven draagt daarnaast bij aan de werkgelegenheid, toegevoegde waarde, het vestigingsklimaat en productiviteit van bedrijven in de *provincie Noord-Brabant en de regio*. Het effect op de werkgelegenheid in de provincie bedraagt 1.700 voltijds banen, waarvan ruim 1.400 in de regio Eindhoven;
- Bovendien draagt de luchthaven ook bij aan de toegevoegde waarde in de provincie en regio. Dit is € 125 miljoen in de provincie en € 110 miljoen in de regio;
- Verder heeft Eindhoven Airport een positieve invloed op het *vestigingsklimaat en productiviteit* van het bedrijfsleven in de provincie en regio. Dit leidt ook tot aanvullende werkgelegenheidseffecten bovenop voornoemde aantallen.

Een verdere **groei van de luchthaven leidt naar verwachting tot een grotere economische betekenis voor Nederland, provincie en de regio**. De bruto-effecten, waarbij geen rekening gehouden is met verdringing op onder andere de arbeidsmarkt, zijn als volgt:

- De extra werkgelegenheid voor *Nederland* ten opzichte de referentie ligt voor de drie onderzoeksscenario's in de bandbreedte van 700 – 4.000 voltijdsbanen. De extra toegevoegde waarde die hiermee samenhangt is € 40 – 250 miljoen ten opzichte van de referentie;
- De extra werkgelegenheid voor de *provincie Noord-Brabant* ten opzichte van de referentie is 250-1.400 voltijds banen afhankelijk van het scenario, en het effect op de toegevoegde waarde €20- 90 miljoen extra ten opzichte van de referentie;
- Voor de *regio* is het werkgelegenheidseffect een extra 200-1.000 voltijds banen ten opzichte van de referentie, en het effect op de toegevoegde waarde € 15- 70 miljoen extra ten opzichte van de referentie;
- Op nationaal niveau is het aandeel van de afgeleide effecten (vanuit de bestedingen) het grootst, op regionaal en provinciaal niveau zijn dat de directe effecten. De hoogte van de raming van de afgeleide economische effecten is sterk afhankelijk van de aannames en schattingen omtrent bestedingen en verblijfsduur van de passagiers.

In aanvulling op bovenstaande werkgelegenheidseffecten en effecten op de toegevoegde waarde leidt groei van Eindhoven Airport tot een **verbetering van het vestigingsklimaat van de provincie en regio en tot een positief productiviteitseffect** van het bedrijfsleven in provincie en regio:

- Het vestigingsklimaat verbetert bij een toename van de connectiviteit van de regio en provincie. Dit directe effect is groter bij een sterkere toename van de connectiviteit (dus in de midden en hoge onderzoeksscenario's);
- De productiviteit van bedrijven verbetert als gevolg van zakelijk gebruik van de luchthaven door bedrijfsleven. Ook hiervoor geldt dat er sprake is van een groter effect bij een sterkere toename van de connectiviteit (dus in de midden en hoge onderzoeksscenario's);
- Dit leidt tot aanvullende werkgelegenheidseffecten in de regio en provincie. Deze effecten zijn lastig te kwantificeren, maar zijn in de ordegrrootte van 30%-60% van het directe regionale werkgelegenheidseffect, afhankelijk van het onderzoeksscenario;

- Om deze effecten op het vestigingsklimaat en de productiviteit te kunnen genereren, moeten er bestemmingen aangeboden worden waar het bedrijfsleven de meeste vraag naar heeft. In het kader van dit onderzoek en eerder onderzoek zijn diverse bestemmingen geïdentificeerd. Deze bestemmingen zijn duidelijk te koppelen aan het economisch profiel van de regio;
- De luchthaven heeft maar beperkt invloed op de keuze welke bestemmingen er aangeboden worden. Dit bepalen de luchtvaartmaatschappijen zelf;
- Voor alle bestemmingen is het nodig dat er een mix aan passagiers (zakelijk, niet zakelijk, verschillende segmenten) aangetrokken wordt. Alleen dan kan een bestemming voldoende vraag genereren om met voldoende frequentie rendabel gevlogen te worden. Dit betekent dat zonder niet-zakelijke passagiers de bestemmingen waar het regio-bedrijfsleven het meeste behoefte aan hebben, niet gerealiseerd kunnen worden.

Onderzoeksvraag 2

De economische effecten zijn bepaald op basis van de scenario's die door het Ministerie van I&W zijn opgesteld. [De ordegrrootte van volumes in de I&W-scenario's liggen in lijn met de potentiële marktvraag indien uitgegaan wordt van capaciteitsrestricties op Schiphol.](#) Ten aanzien van de marktvraag zijn de conclusies:

- Er is een basisgroei van de marktvraag gerelateerd aan economische groei (vraaggestuurde groei). Deze basis groei is 2-4% per jaar in termen van passagiersbewegingen;
- Aanvullend is er potentiële marktvraag die gegeneerd wordt door een nieuw bestemmingsaanbod. Dit bedraagt voor de meest winstgevend routes 3,6 miljoen passagiers (point-to-point en hub) per jaar;
- Luchtvaartmaatschappijen bouwen routes geleidelijk op in termen van frequentie. Het potentieel kan dus niet in 1x worden bediend en is bovendien afhankelijk van beschikbaarheid slots op de bestemmingsluchthaven;
- Europese point-to-point luchtvaartmaatschappijen hebben ruim 700 toestellen in bestelling. Wanneer deze zijn uitgeleverd, zullen maatschappijen nieuwe routes gaan ontwikkelen of frequenties verhogen om deze toestellen te laten renderen. Daarbij ontstaan nieuwe business modellen in het point-to-point verkeer op lange afstand;
- In veel van de onderscheiden passagierssegmenten zitten ontwikkelingen die de vraag positief zullen stimuleren;
- Potentiële vraag op Eindhoven Airport hangt sterk af van eventuele capaciteitsrestricties op Schiphol.

1 Inleiding

Aanleiding

Vliegbasis Eindhoven is een militaire luchthaven met civiel medegebruik door Eindhoven Airport. Op basis van de Wet Luchtvaart is de minister van Defensie bevoegd gezag, voor de burgerluchtvaart in overeenstemming met de minister van Infrastructuur en Waterstaat. De huidige vergunning voor het civiele medegebruik van de luchthaven loopt per 31 december 2019 af. Dit betekent dat per 1 januari 2020 een nieuwe vergunning nodig is om het gebruik van Eindhoven Airport door de burgerluchtvaart mogelijk te blijven maken. De procedure hiervoor zal in 2019 doorlopen worden.

Daarnaast bereikt de luchthaven naar verwachting eind 2019 de grens van het toegestane aantal civiele vliegtuigbewegingen van 43.000 per jaar. Daarmee ligt de vraag voor welk perspectief op de toekomst van Eindhoven Airport na 2019 wenselijk en realiseerbaar is. Duidelijk is dat een eventuele groei van de burgerluchtvaart na 2019 alleen mogelijk is met een nieuw Luchthavenbesluit, omdat de civiele geluidscontour uit het Luchthavenbesluit Eindhoven 2014 volledig wordt benut bij ca. 43.000 vliegbewegingen. In het militaire gebruik van de luchthaven zijn geen wijzigingen voorzien.

Eind 2017 hebben Rijk en regio besloten om samen een traject te starten om via een stapsgewijs proces te komen tot een perspectief op de toekomst van de luchthaven na 2019; een proces waarbij overleg met en betrokkenheid van belanghebbende partijen centraal staat. De provincie Noord-Brabant, de gemeente Eindhoven, de ringgemeenten (vertegenwoordigd door de gemeente Best), de luchthaven en de ministeries van Defensie en Infrastructuur & Waterstaat werken samen in de 'Stuurgroep Eindhoven Airport na 2019'. Het Rijk is bevoegd gezag en voert de procesregie.

Analysefase

De partijen in de stuurgroep zijn gestart met een eerste analyse, een vooronderzoek, van belangrijke aspecten rond de luchthaven met een tijdshorizon tot 2030, om toe te werken naar een gezamenlijke feitenbasis. De resultaten van de analysefase staan beschreven in een aantal themarapporten en een samenvatting. Ze geven een eerste beeld van de aandachtspunten en mogelijke knelpunten bij een verdere groei van het vliegverkeer op Eindhoven.

In de analysefase zijn aan de hand van een viertal onderzoeksscenario's voor de periode 2020 t/m 2030 de impact en mogelijke aandachtspunten en knelpunten voor leefbaarheid, milieu en duurzaamheid, de landzijdige bereikbaarheid, de luchthaven infrastructuur en het luchtruim in kaart gebracht van een groei van het aantal vliegtuigbewegingen. Tevens is de economische betekenis van groei van de luchthaven voor de regio in kaart gebracht. De onderzochte scenario's zijn geen beleidsopties op basis waarvan een keuze wordt gemaakt. De vier scenario's zijn bedoeld om inzichtelijk te maken wat de impact is van hypothetische groei van het aantal vliegtuigbewegingen in een bandbreedte van de huidige vergunde 43.000 vliegtuigbewegingen tot een maximum van 100.000 in 2030.

De vier onderzoeksscenario's zijn:

- Scenario 1: geen verdere groei, 43.000 vliegtuigbewegingen (VTB)
- Scenario 2: groei naar 55.000 VTB in 2030
- Scenario 3: groei naar 73.000 VTB in 2030
- Scenario 4: groei naar 100.000 VTB in 2030

In de analysefase zijn vijf thema's nader uitgewerkt - onder regie van de partij die tussen haakjes staat - te weten:

1. Airport Infrastructuur (Eindhoven Airport)
2. Luchtruim/Luchtzijdige bereikbaarheid (ministerie Infrastructuur en Waterstaat)
3. Landzijdige bereikbaarheid (provincie Noord-Brabant)
4. Economische spin-off (provincie Noord-Brabant, Eindhoven Airport)
5. Leefbaarheid, Milieu en Duurzaamheid LMD (gemeente Eindhoven)

Dit themarapport beschrijft thema economische spin-off.

Vraagstelling

De twee centrale onderzoeksvragen van de studie zijn:

1. Wat is de economische betekenis van Eindhoven Airport op basis van de door het ministerie van I&W opgestelde onderzoeksscenario's voor Eindhoven Airport voor de periode 2020-2030;
2. Wat is het verwachte marktpotentieel van Eindhoven Airport, mede in het licht van de ontwikkeling op Schiphol, en andere luchthavens.

Aanpak

De economische betekenis is bepaald voor huidige situatie en voor de onderzoeksscenario's die door het ministerie van I&W zijn opgesteld, zie hierboven. De passagiersbewegingen die bij elk van deze onderzoeksscenario's horen zijn als volgt.

Passagiersbewegingen	
Scenario 1 (Referentie)	6,7 mln
Scenario 2	8,8 mln
Scenario 3	11,96 mln
Scenario 4	16,78 mln

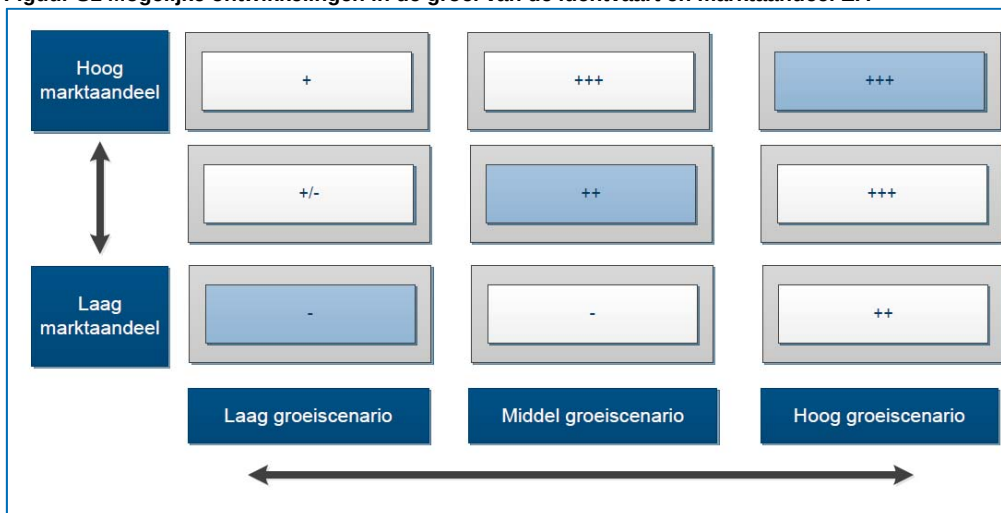
Bron: Ministerie van I&W.

De economische betekenis is in beeld gebracht op basis van desk studie, interviews met een twintigtal bedrijven en instellingen en input-outputanalyse. In de I&W-scenario's is voor zover Ecorys kan nagaan niet gekeken of de passagiersbewegingen op Eindhoven ten koste gaan van het marktaandeel van andere luchthavens. Eventuele negatieve effecten elders in Nederland als gevolg van een afname van passagiers aldaar zijn derhalve niet meegenomen in deze studie

De *marktpotentie* van Eindhoven Airport – losstaand van de ontwikkeling op concurrerende luchthavens - wordt in beeld gebracht aan de hand van een analyse van de huidige marktkarakteristieken van Eindhoven Airport, de marktpotentie van Eindhoven Airport in termen van nieuwe bestemmingen, ontwikkelingen in passagierssegmenten en de bepaling van de potentieel nieuwe markt: “feeder naar hub-markt”. De verhouding van de groei van Eindhoven Airport tot de ontwikkeling van vliegverkeer op andere luchthavens wordt geanalyseerd op basis van de ontwikkeling van *concurrerende luchthavens* binnen en buiten de Schiphol Group. Ook voor deze twee elementen is gebruik gemaakt van deskstudie en interviews.

De resultaten van deze twee elementen (marktpotentieel en ontwikkeling bij concurrerende luchthavens) vormen samen de basis voor drie scenario's voor de ontwikkeling van de markt voor de luchthaven. Een illustratie hiervan wordt weergegeven in figuur 1. Hierbij ligt de focus op twee scenario's die de uitersten weergeven (ontwikkeling marktpotentie en marktaandeel zijn allebei hoog, ontwikkeling marktpotentie en marktaandeel zijn allebei laag) en een midden scenario.

Figuur S1 Mogelijke ontwikkelingen in de groei van de luchtvaart en marktaandeel EA



Op deze manier kan worden bepaald of de door het ministerie van I&W opgestelde onderzoeksscenario's in de orde van grootte liggen met de marktvraag voor Eindhoven Airport en ontwikkelingen op andere luchthavens.

Interviews

Er zijn voor deze studie circa 20 interviews afgenomen met bedrijven en instellingen. De volgende partijen zijn door ons geïnterviewd.

Automotive Campus	Ministerie van Economische Zaken
Brabantse Ontwikkelingsmaatschappij (BOM)	Nederlands Bureau Toerisme en Congressen (NBTC)
Brainport Development	Océ
Brainport Industries	Philips
DAF	Summa College
Eindhoven 365	TU Eindhoven
Expat Center Eindhoven	Vanderlande
Gemeente Eindhoven	Visit Brabant
High Tech Campus Eindhoven	VNO-NCW Noord-Brabant

De interviews zijn gebruikt voor de inkleuring van de economische effecten, vooral ten aanzien van het effect op vestigingsklimaat en productiviteit van de bedrijven. Verder is in de interviews ingezoomd op bestemmingen die voor de partijen interessant zijn, alsmede op relevante marktontwikkelingen. Dit is in zowel de economische betekenis analyse als de vraaganalyse gebruikt als input.

Economische effectenstudie versus maatschappelijke kosten-batenanalyse

Deze studie is een economische effectenstudie en geen zogenaamde maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). De studie moet derhalve niet worden opgevat als een MKBA.

In een MKBA worden alle effecten van een project in Euro's gewaardeerd, tegen voorgeschreven richtlijnen, over een lange tijdsperiode. Een MKBA geeft een welvaartsanalyse: alle zogenaamde directe, indirecte en externe effecten voor de nationale welvaart worden meegewogen. Hierbij worden dus ook zaken als noodzakelijke investeringen en niet-geprijsde effecten op bijvoorbeeld

milieu en duurzaamheid in beschouwing genomen. In een MKBA worden herverdelingseffecten tussen bijvoorbeeld regio's buiten beschouwing gelaten. Een MKBA is derhalve goed geschikt voor de evaluatie van een project of beleidsinitiatief, waarbij ook varianten goed onderling vergeleken kunnen worden.

Een economische effectenstudie is geen welvaartsanalyse à la een MKBA maar een studie waarin de betekenis van een project voor de economie wordt geanalyseerd voor één of enkele steekjaren. De analyse richt zich op effecten op de economie; effecten op milieu en leefbaarheid, alsmede investeringskosten blijven buiten een dergelijke analyse. In een economische effectenstudie kunnen verschillende effecten aan bod komen die in een MKBA niet mogen worden opgenomen, omdat het per saldo geen welvaartseffecten zijn dan wel een herverdeling van welvaart kunnen inhouden (maar wel relevant kunnen zijn in de besluitvorming over een project).

Een economische effectenstudie kan zo voor het onderdeel economie input geven voor een MKBA, net als een milieueffectrapport dat kan doen voor de waardering van de effecten op leefbaarheid en duurzaamheid in een MKBA.

Leeswijzer

Het rapport heeft de volgende structuur:

- Hoofdstuk 2 geeft een korte profielschets van Eindhoven Airport en de regio op dit moment;
- Hoofdstuk 3 analyseert de economische betekenis van de luchthaven;
- Hoofdstuk 4 gaat in op de potentiële marktvraag;
- Hoofdstuk 5 beschrijft de ontwikkelingen bij concurrerende luchthavens en geeft inzicht in de vraagscenario's voor Eindhoven Airport.

In de bijlage is een aantal fiches opgenomen van concurrerende luchthavens.

2 Eindhoven Airport en de regio in perspectief

Dit hoofdstuk gaat in op de kenmerken van Eindhoven Airport, de ontwikkeling van de (Brainport)regio en tot slot de groei van de luchtvaart in macro perspectief. De karakteristieken van de regio zijn relevant om de ontwikkelingen van Eindhoven Airport alsmede de groei van de luchtvaart in perspectief te plaatsen. Wat is het effect van de ontwikkeling van de regio als mainport op de groei van Eindhoven Airport?

In paragraaf 2.1 wordt specifiek ingegaan op het beleidskader van de luchthaven, het profiel van de Eindhoven Airport en de opkomst van point-to-point carriers. Daarnaast wordt de groei die Eindhoven Airport heeft doorgemaakt de afgelopen 10 jaar beschreven.

Naast de kenmerken van de luchthaven wordt ook de omliggende regio van Eindhoven Airport in kaart gebracht. Onderwerpen die in paragraaf 2.2 aan bod komen zijn de kenmerken van de regio, werkgelegenheid, maar ook bevolkingsgroei.

2.1 Eindhoven Airport

2.1.1 Huidige beleidskader

In 2008 is het Aldersadvies Schiphol uitgebracht en overgenomen door het toenmalige kabinet³. Hierin is afgesproken dat de regionale luchthavens Lelystad en Eindhoven samen maximaal 70.000 vliegtuigbewegingen extra accommoderen om Schiphol te ontlasten. Hierop is in 2009 de regionale Alderstafel opgestart in Eindhoven. Aan deze tafel is met belanghebbenden gesproken over de verdere ontwikkeling van de luchthaven. De Alderstafel Eindhoven had als doel om na overleg met regionale en lokale bestuurders, het ministerie van Defensie, de luchtvaartsector, omwonenden en andere belangenorganisaties een advies uit te brengen aan het kabinet over de groei van Eindhoven Airport. In dit Aldersadvies is op basis van een overeenstemming aan de tafel afgesproken dat Eindhoven Airport groeit tot en met 2019 met maximaal 25.000 extra vluchten bovenop het vergunde aantal van 18.050 in 2009⁴. Dit zou moeten plaatsvinden in 2 tranches, tot 2015 met 10.000 vliegtuigbewegingen en tot 2020 met 15.000 vliegtuigbewegingen.

In 2015 zijn de afspraken uit het akkoord van 2010 geëvalueerd, waarbij is geconcludeerd dat aan alle elementen van de evaluatie is voldaan. Hierop adviseerde de Alderstafel dat fase 2 in werking kon treden⁵. Hierop heeft het kabinet besloten dat de groei van fase 2 werd toegestaan, met additionele hinderbeperkende maatregelen bovenop het Aldersadvies⁶.

2.1.2 Groei afgelopen 10 jaar

Het vliegverkeer op Eindhoven Airport is de afgelopen jaren toegenomen. Over de periode 2007-2017 is het passagiersvolume jaarlijks gemiddeld met 15% gestegen. In 2017 realiseerde de luchthaven voor het eerst meer dan 5 miljoen passagiers (5,7 miljoen). Het aantal vliegtuigbewegingen nam gemiddeld jaarlijks met 8% toe, tot ruim 36.000 in 2017. Het aantal passagiers per vliegtuigbeweging is bijna verdubbeld, van 87 in 2007 naar 156 in 2017. De

³ http://www.alderstafeleindhoven.nl/uploads/1/4/1/3/14138220/advies-alders-middellange_termijn.pdf.

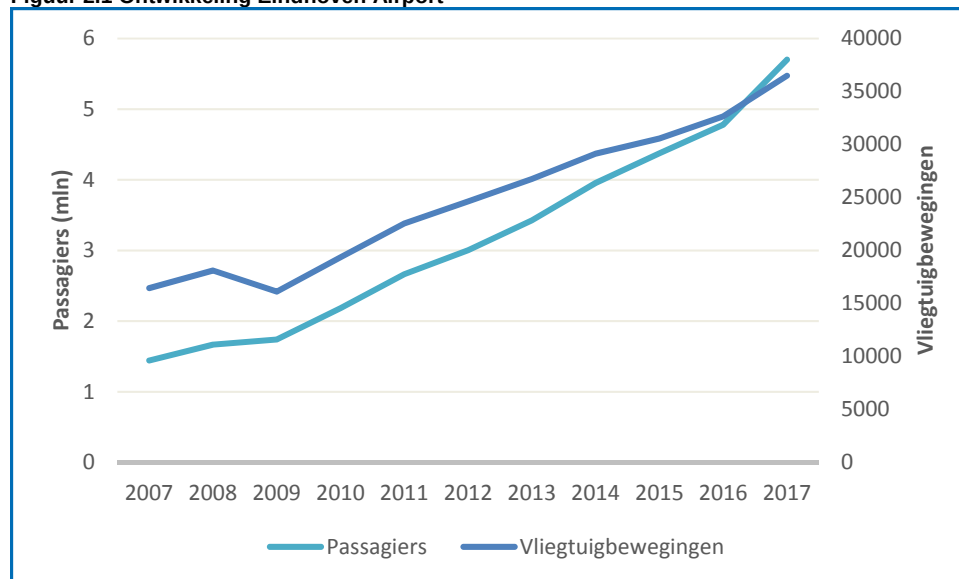
⁴ http://www.alderstafeleindhoven.nl/uploads/1/4/1/3/14138220/_aldersadvies-eindhoven.pdf.

⁵ http://www.alderstafeleindhoven.nl/uploads/1/4/1/3/14138220/_20150720_evaluatie_eindhoven_definitief_advies.pdf. Omliggende gemeenten zich onthielden van stemming over het advies. De Brabantse Milieufederatie (BMF) en de Vereniging Belangenbehartiging Omwonenden Welschap (BOW) gingen niet akkoord met het advies.

⁶ Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu aan de Tweede Kamer, 28 oktober 2015, Kamerstuk 31936-298.

ontwikkeling in het aantal passagiers en vliegtuigbewegingen staat in figuur 2.1 weergegeven. In paragraaf 4.1. wordt nader ingegaan op de verschillende groeifactoren die een rol hebben gespeeld.

Figuur 2.1 Ontwikkeling Eindhoven Airport



Bron: CBS.

2.1.3 Profiel van de luchthaven

Wie zijn die 5,7 miljoen passagiers die van Eindhoven Airport gebruik maken en wat is hun bestemming? Eindhoven Airport kenmerkt en positioneert zich onder andere aan de hand van haar passagiers, het aanbod aan bestemmingen en de luchtvaartmaatschappijen.

Passagiers

Op basis van passagiersonderzoek dat de luchthaven heeft gehouden, kan de onderstaande schets van passagiers naar herkomstland en regio en naar reismotief, worden gemaakt. Dit onderzoek is opgesteld op basis van twee meetmomenten (juni en november 2017), waarbij we hier de gemiddelde uitkomsten van weergeven⁷. Waar mogelijk presenteren we ook de meerjarige trend op basis van eerdere enquêtes. Dit is echter voor veel indicatoren niet mogelijk, in verband met een wijziging in de onderzoekssystematiek in 2017.

Herkomstland en -regio

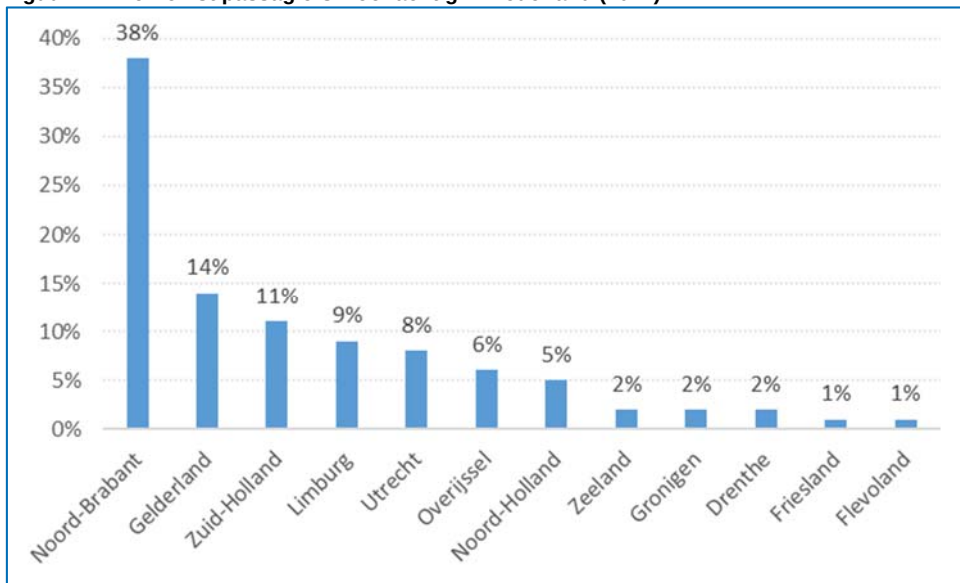
In 2017 waren driekwart (76%) van de passagiers woonachtig in Nederland, 10% in België en de rest kwam uit Italië, Spanje, VK, Portugal, Hongarije, Polen, Zweden en Duitsland. In 2015 was het aandeel passagiers dat in Nederland woonachtig was circa 72%, 4% was woonachtig in België, en de rest kwam uit een scala aan andere landen.

Het grootste deel van de passagiers uit Nederland is afkomstig uit Noord-Brabant, gevolgd door Gelderland (Figuur 2.2). Dit laat zien dat passagiers uit de regio een belangrijke rol spelen voor de luchthaven, omdat 29% (1,6 mln) van de totale passagiers uit Brabant komt. In 2015 was er een licht sterkere vertegenwoordiging van reizigers uit Limburg en Utrecht, en minder uit Gelderland en

⁷ Markteffekt, Eindhoven Airport Reizigersmonitor 2017, December 2017. In totaal over twee metingen zijn er 2.774 respondenten. Op basis hiervan zijn de antwoorden in de survey met een zekerheid van 95% en met een nauwkeurigheidsafwijking van 1,9% generaliseerbaar naar de doelgroep. In de praktijk betekent dit dat wanneer een uitkomst uit het onderzoek 50% is, dit in werkelijkheid tussen de 48,1% en 51,9% ligt.

Overijssel. Van de Belgische passagiers is ruim driekwart afkomstig uit de provincies Antwerpen (57%) en Limburg (21%).

Figuur 2.2. Herkomst passagiers woonachtig in Nederland (2017)



Bron: Markteffect 2017.

Passagiersprofielen en reismotief

Waarom zitten die 5,7 miljoen passagiers die in 2017 via de luchthaven vlogen eigenlijk in het vliegtuig? Uit onderzoek dat de luchthaven heeft laten doen komen twee dingen sterk naar voren: er is een breed scala aan type passagiers aan boord van de vluchten van en naar de luchthaven, en op elke vlucht zit een combinatie van dit soort passagiersprofielen. Het is juist deze combinatie van profielen die zorgen voor voldoende vraag voor bestemmingen, waardoor de bestemming rendabel aangeboden kan worden.

Uit een onderzoek van bureau Horyzon in opdracht van Eindhoven Airport komt naar voren dat er meer dan 10 passagiersprofielen te maken zijn⁸. Elk van deze profielen heeft een aparte maatschappelijke impact. Hierop gaat hoofdstuk 3 nader in.

Vakantie	Sport
Weekend break	Conferentie
Bezoek familie/vrienden/kennissen	Shopping
Werk	Training
Studie	Religie
Zakelijke bijeenkomst	Handelsbeurs
Sollicitatie	

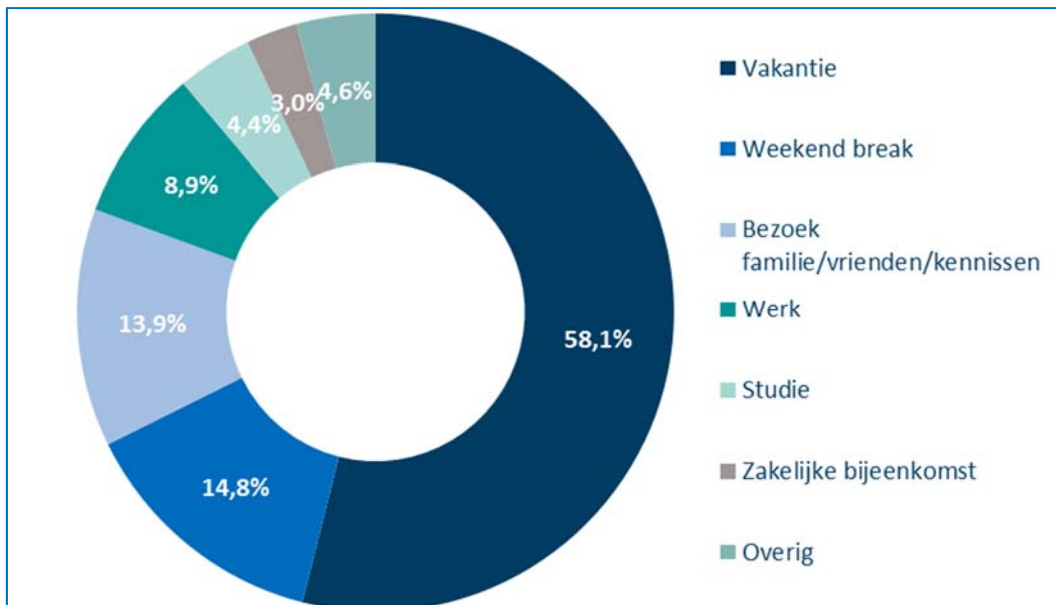
Bron: Horyzon (2017).

Passagiers kunnen om meerdere van deze redenen in het vliegtuig zitten.

In de reizigersmonitor van 2017 die door de luchthaven is uitgevoerd is gevraagd naar het reismotief van de reizigers⁹. Dit is weergegeven in de onderstaande grafiek.

⁸ Horyzon, Maatschappelijke effecten op basis van passagiersprofielen Eindhoven Airport, 2017.

⁹ Respondenten konden meerdere antwoorden geven.



Bron: Markteffect (2017).

Een kleine 60% van de reizigers reist om vakantieredenen via de luchthaven. Een kleine 60% van de reizigers reist om vakantieredenen via de luchthaven, en aanvullend nog eens 14% voor een weekend break. De andere reismotieven waren relatief minder vertegenwoordigd onder de passagiers van de luchthaven. Dit beeld uit 2017 wijkt niet significant af van eerdere reizigersmonitors. Dit impliceert dat om deze reizigers hun bestemming te kunnen aanbieden, er vrijwel altijd reizigers met een vakantiemotief aan boord moeten zitten om per saldo een rendabel bezettingspercentage voor de luchtvaartmaatschappij te krijgen. Dit ligt voor luchtvaartmaatschappijen als Ryanair en Wizz Air op of boven 80%.

In nationaal perspectief: volgens een recente grootschalige enquête onder Nederlandse reizigers van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid waarin naar het reismotief voor de laatste vliegreis is gevraagd reist 78% van de mensen om vakantieredenen, 13% om familie en vrienden te bezoeken en 7% om zakelijke redenen. Zakelijke reizigers vliegen meestal meerdere keren per jaar. In het totaal aantal vliegreizen is het aantal zakelijke reizigers daardoor hoger dan 7%¹⁰.

Uitgaand versus inkomend

In 2017 waren 91% van de ondervraagde passagiers op de luchthaven op uitgaand, en de overige 9% op inkomend. In 2015 lagen die verhoudingen bijvoorbeeld anders: 77% van de reizigers was toen uitgaand en 23% is inkomend. Gemiddeld over een langere periode (2014-2017) is 81% van de passagiers uitgaand en 19% inkomend. Airlines als Corendon en TUI mikken vooral op uitgaande passagiers. Uitgaand betekent in dit geval: mensen die hun trip op Eindhoven Airport beginnen, naar een andere luchthaven reizen, en daarna weer terug. Inkomend betekent: mensen die hun trip op een andere luchthaven beginnen en naar Eindhoven Airport vliegen, en later weer terug. De verhouding tussen uitgaande en inkomende reizigers verschilt per airline en bestemming.

Aanvullende passagierskenmerken zijn opgenomen in bijlage 1.

Luchtvaartmaatschappijen en bestemmingen

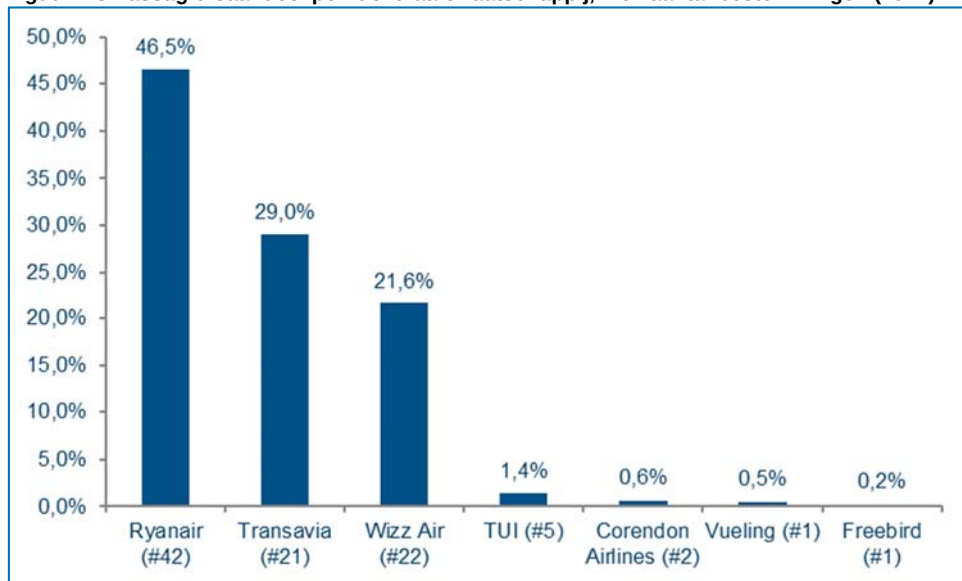
In 2017 maakten passagiers op Eindhoven Airport gebruik van 7 luchtvaartmaatschappijen. Ryanair bedient het grootste aandeel passagiers, Transavia en Wizz Air volgen op enige afstand. Ryanair bood in totaal 42 bestemmingen aan. In totaal waren er in 2017 81 bestemmingen beschikbaar¹¹.

¹⁰ Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2018, De vliegende Hollander.

¹¹ Bron: Eindhoven Airport.

Ter referentie: in 2010 waren er 30 bestemmingen rechtstreeks vanaf Eindhoven Airport bereikbaar¹².

Figuur 2.3 Passagiersaandeel per luchtvaartmaatschappij, incl. aantal bestemmingen (2017)



Bron: Eindhoven Airport.

Malaga was in 2017 de populairste bestemming vanaf Eindhoven Airport. Deze bestemming werd bediend door Transavia en Ryanair. Verder waren Londen Stansted, Budapest en Alicante belangrijke routes. De top 20 van bestemmingen staat in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 2.1 Top 20 bestemmingen vanaf Eindhoven Airport (2017)

#	Bestemming	Aandeel in totaal aantal passagiers	Luchtvaartmaatschappij	#	Bestemming	Aandeel in totaal aantal passagiers	Luchtvaartmaatschappij
1	Malaga	4,8%	Transavia Ryanair	11	Faro	2,1%	Transavia
2	Londen STN	4,6%	Ryanair	12	Dublin	2,1%	Ryanair
3	Boedapest	4,6%	Wizz Air	13	Katowice	1,9%	Wizz Air
4	Alicante	4,6%	Transavia	14	Lissabon	1,9%	Ryanair
5	Barcelona	3,1%	Transavia Vueling	15	Faro	1,9%	Ryanair
6	Rome CIA	2,2%	Ryanair	16	Girona	1,7%	Ryanair
7	Milaan BGY	2,1%	Ryanair	17	Porto	1,7%	Ryanair
8	Praag	2,1%	Transavia	18	Ibiza	1,6%	Transavia
9	Valencia	2,1%	Transavia	19	Sofia	1,6%	Wizz Air
10	Pisa	2,1%	Ryanair	20	Krakau	1,6%	Ryanair

Bron: Eindhoven Airport.

¹² Alders, H., 2015, Evaluatie Eindhoven Airport fase 1.

2.1.4 Opkomst van point-to-point carriers

Eindhoven Airport is de afgelopen 10 jaar sterk gegroeid in vergelijking met andere Nederlandse luchthavens. De luchthaven is tussen 2007-2017 met 295% gegroeid, wat neerkomt op een gemiddelde jaarlijkse groei van 15%. Overige Nederlandse luchthavens zijn jaarlijks gegroeid met gemiddeld 3,7%, ofwel een groei tussen 2007-2017 van 44%.¹³

Er zijn geen aanwijzingen dat de vlieggeneigtheid in het verzorgingsgebied van de luchthaven sterk afwijkt van de vlieggeneigtheid in de rest van Nederland, zie ook hoofdstuk 4. Waar het aantal passagiers in de periode 2007-2017 vanaf de overige Nederlandse luchthavens groeide met zo'n 44% (in totaal) groeide het aantal passagiers van Eindhoven Airport met een veelvoud daarvan. Deze groei wordt vooral veroorzaakt door de opkomst van point-to-point airlines naar de luchthaven in Eindhoven, waardoor het marktaandeel van deze luchthaven gegroeid is. Point-to-point airlines leveren direct bestemmingsverkeer tussen twee luchthavens, niet gericht op transfervluchten via knooppunten (hubs). Deze point-to-point airlines, zoals Ryanair, Wizz Air en Transavia, hebben vluchten naar een flink aantal nieuwe bestemmingen verzorgd vanaf de luchthaven, waardoor de luchthaven haar marktaandeel heeft kunnen uitbreiden. Hoofdstuk 5 gaat verder in op het marktaandeel. Deze point-to-point airlines voeren bij een succesvolle route hun frequentie op die route op, van 2-3 per week naar dagelijks of dubbel-dagelijks. Hoe hoger de frequentie, des te interessanter wordt de bestemming voor zakelijke reizigers. Overigens geldt dat voor vrijwel alle bestemmingen er een mix van passagiers aan boord moet zitten (zakelijk én niet-zakelijk) om voldoende vraag te kunnen genereren voor een rendabele verbinding. Ook geldt dat de luchthaven maar beperkt invloed op de keuze welke bestemmingen er gevlogen worden. Op deze aspecten wordt in paragraaf 4.2 uitgebreider ingegaan.

2.2 Het regionale-economisch karakter

Naast de kenmerken van de luchthaven is het regionale-economische karakter van belang om de economische betekenis van Eindhoven Airport te kunnen bepalen. Deze sectie gaat in op de kenmerken van de regio rondom Eindhoven, ook wel Brainport Eindhoven genoemd. Brainport Eindhoven omvat Zuidoost-Brabant en is een samenwerkingsverband tussen 21 regiogemeenten¹⁴ en bedrijven en kennisinstellingen (Triple Helix). Deze 21 gemeenten samen hebben ruim 750.000 inwoners.

De regio is gefocust op de kennisintensieve maakindustrie en innovatie. Er worden veel private uitgaven gedaan aan R&D en er is een hoge patentdichtheid. Daarnaast is er een hoge economische groei. Dit is tevens terug te zien in de werkgelegenheid. In de provincie Noord-Brabant waren in 2017 in totaal 1.536.260 banen, het grootste aantal banen na Zuid-Holland (1.726.410). Het betreft voornamelijk banen in de handel (237.640), industrie (182.320) en zorg (181.580).¹⁵

Daarnaast is er in de provincie een grote stijging in het aantal openstaande vacatures; zo waren er in 2015 1^e kwartaal nog 18.400 openstaande vacatures ten opzichte van 28.100 in hetzelfde kwartaal in 2017.¹⁶ Alleen Noord-Holland en Zuid-Holland hebben een groter aantal vacatures openstaan, beide rond de 38.600. Investerings worden door zowel het rijk als de Brainport regio

¹³ Bron: CBS, betreft de luchthavens: Schiphol, Rotterdam The Hague Airport, Maastricht Aachen Airport, Groningen Airport Eelde.

¹⁴ Asten, Bergeijk, Best, Bladel, Cranenconck, Deurne, Eersel, Eindhoven, Geldrop-Mierlo, Gemert-Bakel, Heeze-Leende, Helmond, Laarbeek, Nuenen, Oirschot, Reusel-De Mierden, Someren, Son en Breugel, Valkenswaard, Veldhoven, Waalre.

¹⁵ LISA, 2017, <https://www.lisa.nl/algemeen/wat-is-lisa>.

¹⁶ <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83599NED/table?ts=1521717910913>.

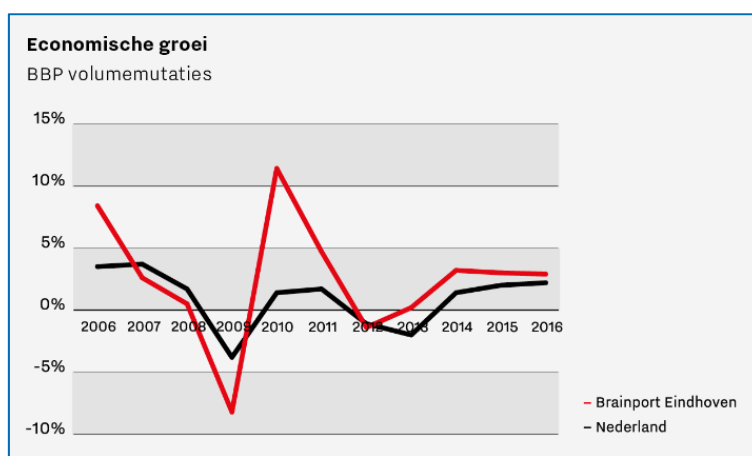
gedaan om technisch talent aan te trekken, op te leiden en te behouden en daarnaast innovaties te realiseren met maatschappelijke impact. Dit is terug te zien in de stijging van het aantal kenniswerkers en studenten in de regio.

Kenmerken van belang voor het regionale-economische karakter die uitgebreider in deze paragraaf aan bod komen zijn de historische economische groei (paragraaf 2.2.1), ontwikkelingen in de bevolkingsomvang (paragraaf 2.2.2) en ontwikkelingen in de luchtvaart (paragraaf 2.2.3).

2.2.1 Economische groei in de regio

Economische groei de afgelopen 10 jaar

Het afgelopen decennium is de regionale economie rondom Brainport Eindhoven (regio Zuidoost-Brabant) sterk gegroeid. Over de periode 2006-2016 was de economische groei in de regio gemiddeld 2,5%, ruim tweemaal zo hoog als de nationale economische groei van 1,1%.¹⁷



Bron: Brainport monitor 2017.

In 2017 lag de economische groei van de Brainport regio op bijna 5%. Volgens de verwachtingen van het Economisch bureau van ING zal de groei in 2018 rond de 3,6% liggen, boven het verwachte landelijke gemiddelde van 3%. De provincie Noord-Brabant is na de provincie Noord-Holland dan ook de snelst groeiende provincie in de periode 2008-2018 volgens de analyse van het ING Economisch Bureau.¹⁸

De aandacht in het regeerakkoord voor de verdere uitwerking van de mainport status van Brainport en investeringen in infrastructuur bevordert de aantrekkelijkheid van het vestigingsklimaat in de regio. In totaal investeren Rijk en regio ruim €550 miljoen in de bereikbaarheid van de twee zuidelijke provincies¹⁹. Bovendien investeert het kabinet € 130 miljoen uit de regio envelop in het vestigingsklimaat van Brainport Eindhoven. De regio zelf investeert € 240 miljoen. Het opleiden en aantrekken van talent speelt een belangrijke rol in de groei van de regio. Er is een schaarste aan Tech en IT talent: naar verwachting zijn er in 2018 10.000 medewerkers nodig in de regio. Een goed vestigingsklimaat met voorzieningen op het gebied van onderwijs, cultuur, sport en infrastructuur is essentieel voor het aantrekken van nieuwe mensen.²⁰

¹⁷ Brainport Monitor 2017.

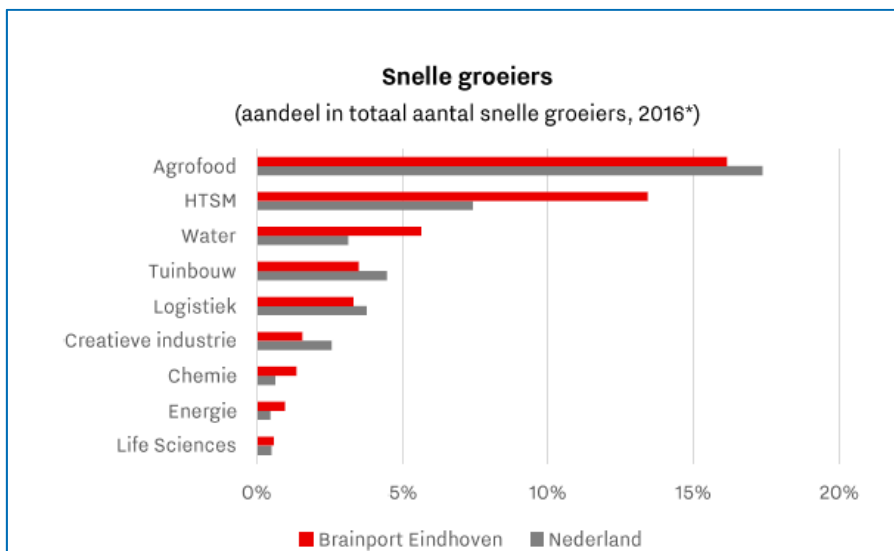
¹⁸ ING Economisch Bureau (2017), <https://e52.nl/ing-economie-eindhoven-zet-imposante-reeks-voort-2018/>.

¹⁹ <https://www.brainport.nl/nieuws-ontwikkelingen/eerste-successen-geboekt-voor-brainport-nationale-actieagenda-met-aanpak-regionale-infrastructuur>.

²⁰ The New Horizon (2018) <http://thenewhorizon.eu/nl/>.

Sectorstructuur

De regionale sectorstructuur draagt sterk bij aan de economische groei van Brainport Eindhoven.²¹ De sectoren: industrie, bouw, High Tech, Agrofood, ICT en zakelijke diensten spelen een belangrijke rol in de economische groei van Brainport Eindhoven. Deze Topsectoren dragen voor een groot deel bij aan de Nederlandse export en investeringen in R&D. In 2016 werd er 1,7 miljard uitgegeven aan R&D in Brainport Eindhoven. Bedrijven uit de regio die veel investeren in R&D zijn Philips, ASML, NXP, DAF, VDL Group en mkb-bedrijven zoals Neways en Sioux.



Bron: Brainport Monitor 2017, op basis van LISA-data.

Daarnaast vestigen zich de afgelopen vijf jaar meer buitenlandse bedrijven zich in de regio. In 2016 ging het om 28 nieuwe vestigingen, voornamelijk afkomstig uit landen buiten Europa, met name de VS, Turkije, India en China. Daarnaast vestigen zich bedrijven uit Duitsland, Taiwan, Zuid-Korea, Polen, VK, Canada en Japan zich in Brainport Eindhoven.

Internationale handel

Na de regio's Rotterdam en Amsterdam is Eindhoven de derde grootste regio in Nederland in termen van internationale goederenhandel. In totaal exporteerden bedrijven uit de regio in 2016 circa € 25,4 miljard aan goederen naar het buitenland. De regionale export nam toe met € 2,4 miljard (10,7%) ten opzichte van 2015, een viermaal zo grote stijging ten opzichte van de nationale toename (2,5%). Het aandeel van Brainport Eindhoven in de totale Nederlandse export stijgt sinds 2012 en bedroeg in 2016 zo'n 8,1%.

Duitsland is de belangrijkste handelspartner voor zowel Brainport Eindhoven als Nederland. Daarnaast zijn ook de VS, Verenigd Koninkrijk, China, België en Frankrijk belangrijke handelsrelaties. De belangrijkste handelsproducten vanuit de regio zijn machines en vervoermateriaal (ruim 1/5 van de totale Nederlandse export). Opvallend voor de regio Eindhoven is het relatief grote aandeel in de totale Nederlandse export naar de VS (14,6%) en China (18,2%).

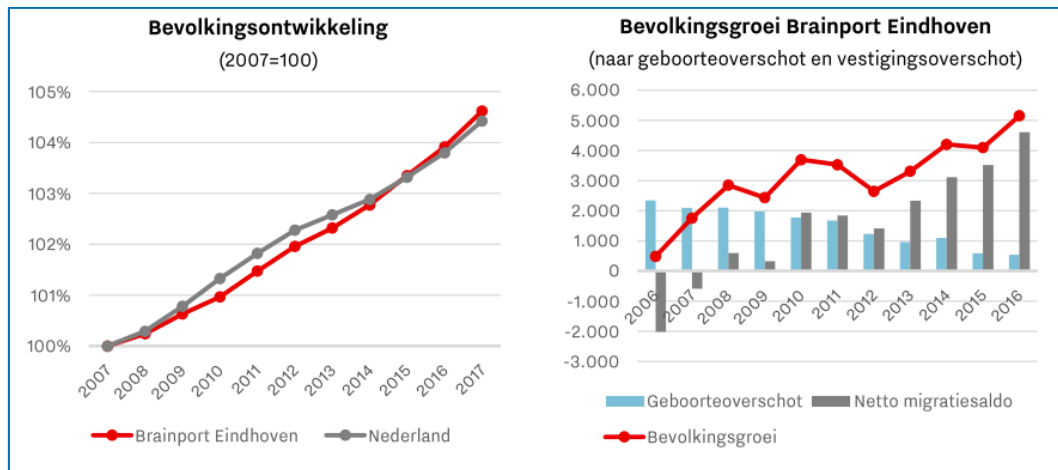
²¹ Brainport Eindhoven (2017): <https://www.brainport.nl/nieuws-ontwikkelingen/regionale-economie-groeit-sterk>.

2.2.2 Bevolkingsgroei en internationalisering

Bevolkingsontwikkeling

In termen van bevolkingsgroei blijft de regio Eindhoven achter op de randstad, en ligt meer rond het landelijke percentage. Ook ING merkt op dat de bevolkingsgroei in Eindhoven achterblijft ten opzichte van andere grote steden als Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Den Haag.²²

Begin 2017 groeide de bevolking in de regio naar 762.000 inwoners, een stijging van 0,68% ten opzichte van het jaar ervoor. Dit ligt iets hoger dan de landelijke bevolkingsgroei van 0,6%. Bijna 90% van de regionale groei is te verklaren door het positieve netto migratiesaldo. Vergrijzing in de regio neemt toe omdat de natuurlijke groei de afgelopen 10 jaar steeds verder afneemt.



Bron: Brainport monitor 2017, op basis van CBS-gegevens.

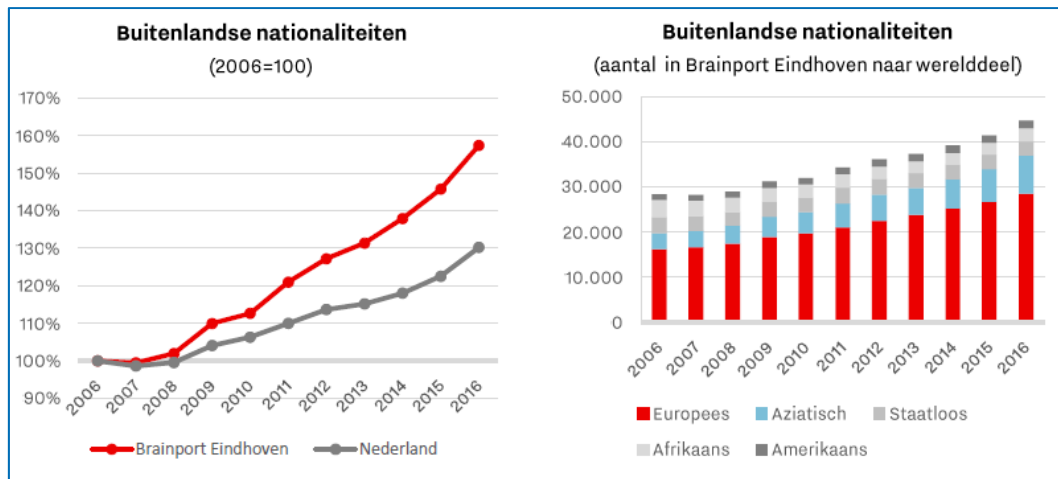
De instroom van buitenlandse migranten verklaart het positieve netto migratiesaldo. In 2016 kwamen er 5877 migranten naar Brainport Eindhoven vanuit het buitenland. Er vertrokken 1274 mensen uit de regio, resulterend in een positief migratiesaldo van 4603 personen.

Internationale inwoners en studenten

Brainport Eindhoven trekt veel buitenlands talent aan, zowel werknemers als studenten van verschillende nationaliteiten. Regionaal is het aantal inwoners met een buitenlandse nationaliteit in de periode 2006-2016 bijna tweemaal harder gestegen ten opzichte van het gemiddeld nationaal niveau (kenniswerkers, arbeidsmigranten en internationale studenten). Het betreft voornamelijk Europese (63%) en Aziatisch (19%) personen. Het aantal Aziaten in de regio ligt hoger dan het Nederlands gemiddelde. Naast een sterke toename van het aantal Aziaten (+139%), is ook het aantal Europeanen (+76%), Amerikanen (+35%) en Oceaniërs (+16%) toegenomen in de periode 2006-2016. Het aantal Afrikanen (-23%) en staatlozen (-12%) is over dezelfde periode juist afgenomen. Het aantal internationale kenniswerkers in de provincie Brabant bedroeg 13.500 in 2015²³.

²² ING Economisch Bureau (2017), <https://e52.nl/ing-economie-eindhoven-zet-imposante-reeks-voort-2018/>.

²³ Decisio, Economische analyse internationale werknemers, studenten en zelfstandigen in Nederland, regioreportage Zuid Nederland, 2017.



Bron: Brainport monitor 2017, gebaseerd op CBS-gegevens.

Ook het aandeel internationale studenten in de regio is sterk toegenomen, met een ruime verdubbeling in de periode 2006-2016. In 2016 waren er zo'n 10.000 internationale studenten in Brainport Eindhoven, verdeeld over TU Eindhoven, Tilburg University, Avans Hogeschool, Fontys Hogeschool, Design Academy en de HAS Hogeschool. Deze internationale studenten komen uit 83 verschillende landen, maar met name uit Duitsland (3230), Bulgarije (629) en China (618).

Ten opzichte van andere Nederlandse onderwijsinstellingen (waaronder MU, WUR, UT, TUD, EUR, RUG) blijft het aandeel internationale studenten achter. Tilburg University staat met 14,7% op de zevende plaats van Nederland, en TU Eindhoven haalt met 14,4% de negende plaats.

2.3 Conclusie: Eindhoven Airport en de regio in perspectief

Eindhoven Airport is in tien jaar tijd drie keer zo groot geworden in termen van het aantal passagiers en ruim verdubbeld in het aantal vliegtuigbewegingen. Per saldo zijn er momenteel bijna twee keer zoveel passagiers per vliegtuigbeweging als in 2007. Deze groei is tot stand gekomen binnen de beleidskaders die zijn afgesproken aan de Alderstafel Eindhoven en zijn overgenomen door het kabinet.

De luchthaven kenmerkt zich door point-to-point luchtvaartmaatschappijen met directe verbindingen op in totaal 81 bestemmingen. Een groot deel van de passagiers is woonachtig in Nederland; met name Brabant, gevolgd door Gelderland, Zuid-Holland en Limburg. In totaal worden er 13 passagiersprofielen onderscheiden. Een kleine 60% van de reizigers reist om vakantieredenen via de luchthaven. De andere 12 reismotieven waren relatief minder vertegenwoordigd onder de passagiers van de luchthaven. Dit impliceert dat om deze reizigers hun bestemming te kunnen aanbieden, er vrijwel altijd reizigers met een vakantiemotief aan boord moeten zitten om per saldo een rendabel bezettingspercentage voor de luchtvaartmaatschappij te krijgen.

De Brainport regio specialiseert zich op high tech systemen en materialen, automotive en agrofood sectoren. De internationale oriëntatie van de regio is groter geworden, wat terug te zien is in de toename van de internationale kenniswerkers en internationale studenten in de regio. De economische groei van de Brainportregio is sterker dan het Nederlands gemiddelde de afgelopen jaren.

De verwachting is dat de regio de komende jaren zal blijven groeien. Investerings in de regio, met de Brainport Actieagenda als leidraad, faciliteren deze groei. Economische groei van de regio leidt

tevens tot meer vraag naar luchtvervoer en een toename van de vraag naar zakelijke en leisure vliegreizen. Zowel de verbindingen met Europese en intercontinentale handelslanden worden belangrijker, evenals de relatie met andere kennisregio's. Andersom geldt dat een betere internationale bereikbaarheid zorgt voor een beter vestigingsklimaat van de regio, wat belangrijk is voor het aantrekken en behouden van kenniswerkers. Hoe Eindhoven Airport hier een goede rol in kan spelen en wat de economische betekenis is van de luchthaven in de regio is onderwerp is onderwerp van het hoofdstuk 3.

3 Economische betekenis

Dit hoofdstuk gaat in op de economische betekenis van de luchthaven Eindhoven en alle bedrijvigheid die daar direct of indirect mee samenhangt of baat van heeft. De economische betekenis bestaat uit een groot aantal verschillende effecten die allemaal relevant zijn om een goed totaalbeeld te kunnen geven. Daarom starten wij dit hoofdstuk met een toelichting op de aard van de verschillende typen economische effecten die de economische betekenis bepalen. Vervolgens kwantificeren wij de omvang van deze effecten op dit moment, gebruikmakende van kwantitatieve en kwalitatieve informatie over het belang van de luchthaven voor de regio en voor de Nederlandse economie. Als laatste onderdeel van dit hoofdstuk kwantificeren wij de verwachte economische effecten in 2030 uitgaande van verschillende scenario's voor verdere groei van de luchthaven. Conform de afspraken met de opdrachtgever worden negatieve effecten als gevolg van meer uitstoot en geluidshinder in beeld gebracht in het deelrapport Leefbaarheid, Milieu en Duurzaamheid.

3.1 De economische betekenis van luchthavens

Economische betekenis optelsom van verschillende typen effecten

Het economisch belang van Eindhoven Airport en de daarmee verband houdende voorzieningen en activiteiten komt op verschillende manieren tot uitdrukking. De studie brengt een onderscheid aan in:

- a) **Directe effecten**: het betreft hier de werkgelegenheid en toegevoegde waarde (groveweg de omzet minus de waarde van de ingekochte goederen) die samenhangt met de activiteiten die rechtstreeks verband houden met de (civiele) luchthaven activiteiten. Anders gezegd: het gaat om alle activiteiten die noodzakelijk zijn om een vlucht vanaf luchthaven Eindhoven naar een andere luchthaven elders mogelijk te maken;
- b) **Indirecte effecten**: dit zijn de effecten die samenhangen met de achterwaartse relaties met toeleverende bedrijven en instellingen (zoals schoonmaak, inrichting, catering, kantoorartikelen, etc.);
- c) **Afgeleide effecten** vanwege aanvullende bestedingen van passagiers in de directe omgeving of elders in Nederland. Denk hierbij onder andere aan de (eventuele) uitgaven voor hotelaccommodaties, (taxi)vervoer ter plaatse of bestedingen in de plaatselijke restaurants en/of winkels. Ook voor de afgeleide effecten geldt dat er sprake is van een (indirect) effect bij toeleverende bedrijven;
- d) **Geïnduceerde effecten** die ontstaan vanwege de consumptieve uitgaven van werknemers uit het luchtvaartcluster. Deze kunnen in principe worden vastgesteld op basis van de som van de salarissen die worden verdiend en een inschatting van het bijbehorende (consumptieve) bestedingspatroon. Omdat deze effecten qua omvang relatief bescheiden zijn (zeker omdat inkomensverlies in Nederland deels wordt ondervangen door het sociale vangnet) is ervoor gekozen om dit type effecten in deze analyse niet nader in beschouwing te nemen;
- e) **Voorwaartse effecten** vanwege de aanwezigheid of vestiging van bedrijven die zich in de regio vestigen als gevolg van de aanwezigheid van de luchthaven en de verbindingen met andere steden en regio's die deze biedt zonder dat daarbij sprake hoeft te zijn van financiële in- en verkooprelaties.

Afgeleide effecten maken in sommige studies onderdeel van de voorwaartse effecten, net als vestigingsplaatseffecten. Echter, aangezien de afgeleide effecten (vanuit de bestedingen) goed en

kwantitatief in beeld te brengen zijn en er een duidelijk causaal verband is met de luchthaven hebben we ervoor gekozen deze apart in beeld te brengen.

Passagiersprofielen en effecten

In het vorige hoofdstuk is geschetst dat er verschillende passagiersprofielen van de luchthaven gebruik maken. Elk van die profielen leidt tot een andere impact. Deze impact wordt kort geschetst en daarna wordt aangegeven hoe dit wordt meegenomen in de economische effecten.

	Uitgaand	Inkomend
Alle profielen	Bestedingen aan reiskosten (en eventuele verblijfskosten) van en naar de luchthaven.	Bestedingen aan reiskosten van en naar de luchthaven.
Vakantie	De mogelijkheid om makkelijk op vakantie te kunnen gaan vanuit de regio, draagt bij aan het woonklimaat van de regio.	Bestedingen aan verblijf, horeca, retail en cultuur.
Weekend break	De mogelijkheid om dergelijke breaks makkelijk vanuit de regio te kunnen doen, draagt bij aan het woon- en vestigingsklimaat van de regio, bijvoorbeeld voor internationale medewerkers.	Bestedingen aan verblijf, horeca, retail en cultuur.
Bezoek familie/vrienden/kennissen	De mogelijkheid om dergelijke trips makkelijk te kunnen doen, draagt bij aan het woon- en vestigingsklimaat van de regio, bijvoorbeeld voor internationale medewerkers of internationale studenten.	Bestedingen aan verblijf, horeca, retail en cultuur. Draagt bij aan het vestigingsklimaat, als familie en vrienden internationale medewerkers en studenten makkelijk kunnen bereiken.
Werk	Stelt medewerkers van de bedrijven in de regio in staat snel en efficiënt te reizen naar bijvoorbeeld hun hoofdkantoren, zustervestigingen of R&D centra. Draagt zo bij aan het vestigingsklimaat.	Bestedingen aan verblijf, horeca, retail Stelt medewerkers van hoofdkantoren, zustervestigingen of R&D centra buiten Nederland snel en efficiënt te reizen naar hun vestiging in Nederland. Draagt zo bij aan het vestigingsklimaat. Draagt bij aan het aantrekken van arbeidsmigranten.
Zakelijke bijeenkomst	Stelt medewerkers van de bedrijven in de regio in staat snel en efficiënt te reizen naar klanten of samenwerkingspartners. Draagt zo bij aan versterking van het vestigingsklimaat.	Bestedingen aan verblijf, horeca, retail. Stelt bezoekers van de bedrijven in de regio in staat snel en efficiënt te reizen naar deze bedrijven in de regio. Draagt zo bij aan versterking van het vestigingsklimaat.
Studie	Stelt studenten van de kennisinstellingen uit de regio in staat voor buitenlandse stages en uitwisselingen eenvoudig te	Bestedingen aan verblijf, horeca, retail Stelt studenten in staat makkelijk te reizen naar de

	Uitgaand	Inkomend
	reizen. Draagt zo positief bij aan het arbeidsklimaat van de regio.	kennisinstellingen in de regio. Draagt zo bij aan het kennisklimaat en arbeidsklimaat in de regio.
Sollicitatie	Stelt medewerkers uit de regio in staat makkelijk te reizen naar andere regio's voor een sollicitatie. Draagt negatief bij aan het arbeidsklimaat.	Bestedingen aan verblijf, horeca, retail Faciliteert het aantrekken van talen door bedrijven in de regio.
Sport	Stelt inwoners in de regio in staat efficiënt te reizen naar sportwedstrijden als deelnemer of toeschouwer. Draagt positief bij aan het woonklimaat.	Bestedingen aan verblijf, horeca, retail Faciliteert bezoekers en deelnemers van sportwedstrijden in de regio.
Conferentie	Stelt medewerkers van de bedrijven in de regio in staat snel en efficiënt te reizen naar buitenlandse conferenties. Draagt zo bij aan het vestigingsklimaat.	Bestedingen aan verblijf, horeca, retail Draagt bij aan de internationale uitstraling van bedrijven en kennisinstellingen in de regio.
Shopping	Stelt inwoners in de regio in staat efficiënt te reizen naar andere steden voor een shoppingtrip. Draagt positief bij aan het woonklimaat, maar negatief als gevolg van verlies van bestedingen.	Bestedingen aan verblijf, horeca, retail
Training	Stelt medewerkers van de bedrijven in de regio in staat snel en efficiënt te reizen naar buitenlandse trainingen. Draagt zo bij aan het kennisniveau van de medewerkers en daarmee aan het vestigingsklimaat.	Bestedingen aan verblijf, horeca, retail Draagt bij aan de internationale uitstraling van kennisinstellingen in de regio.
Religie	Stelt inwoners in de regio in staat efficiënt te reizen naar andere steden met een religieus motief. Draagt bij aan het woonklimaat.	Bestedingen aan verblijf, horeca, retail
Handelsbeurs	Stelt medewerkers van de bedrijven in de regio in staat snel en efficiënt te reizen naar beurzen. Draagt zo bij aan het vergoten van de omzet van die bedrijven.	Bestedingen aan verblijf, horeca, retail Draagt bij aan de internationale uitstraling van bedrijven en in de regio.

Bron: Horyzon (2017; bewerking Ecorys).

Deze effecten zullen worden meegenomen onder de afgeleide effecten (alle bestedingen aan reis, verblijf etc.) en de voorwaartse effecten (alle effecten onder vestigingsklimaat).

Onderstaand gaan wij nader in op de eerder benoemde en relevante effecten voor Eindhoven Airport.

3.2 De huidige economische betekenis van Eindhoven Airport

3.2.1 Directe effecten

Activiteiten op en om Eindhoven Airport

Om vluchten van en naar Eindhoven Airport mogelijk te maken is een veelheid aan activiteiten en daarmee verband houdende bedrijvigheid noodzakelijk. Voorbeelden hiervan zijn onder andere air traffic control, bagageafhandeling, baliebezetting ten behoeve van incheck passagiers, douane faciliteiten, horecavoorzieningen luchthaven, brandweer/ beveiliging, etc. Om een beeld te krijgen van dergelijke effecten is een inventarisatie gemaakt van bedrijven en de werkgelegenheid die door deze bedrijven wordt gegenereerd.

Directe werkgelegenheid bedraagt 1.235 fte's en 1.620 personen in 2017

Navolgende tabel toont het resultaat van de inventarisatie en laat zien dat het in totaal om 1.235 fte's aan werkgelegenheid gaat. Een substantieel deel van deze werkgelegenheid heeft betrekking op de luchtvaartmaatschappijen, grondaafhandeling op Eindhoven Airport, op de luchthaven aanwezige overheidsdiensten (waaronder douane en marechaussee, e.d.), luchthavenpersoneel en luchtverkeersleiding en de verschillende horecavoorzieningen op het terrein. Omdat bij de betreffende bedrijven (met name de horeca) relatief veel in deeltijd wordt gewerkt is de werkgelegenheid uitgedrukt in werkzame personen (1.620) een stuk hoger.

Tabel 3.1 Directe werkgelegenheid Eindhoven Airport naar sectoren

Sector	FTE	Aantal personen
Luchtvaartmaatschappijen	390	425
Luchthavenpersoneel en luchtverkeersleiding	95	100
Grondaafhandeling	275	405
Onderhoud en reparatie	25	35
Beveiligingsdiensten	75	105
Detailhandel en dienstverlening aan passagiers	85	125
Café's en restaurants	100	205
Douane, immigratie en overige overheidsdiensten	145	165
OV en taxibedrijven	5	5
Overig	40	50
Totaal	1.235	1.620

Afgerond op vijftallen.

Productiewaarde en toegevoegde waarde

Op basis van de gemaakte inventarisatie kan geen beeld worden verkregen van de productiewaarde (grofweg de omzet) en de toegevoegde waarde van de betreffende bedrijven. Om hiervan toch een beeld te krijgen hebben wij op basis van de Nationale Rekeningen van het CBS de gemiddelde productiewaarde per fte voor de relevante sectoren geraamd. De gevonden waarden zijn vervolgens vermenigvuldigd met het aantal fte's uit bovenstaande tabel.

De berekening laat zien dat het in totaal (bij benadering) om een productiewaarde gaat van bijna 286 miljoen euro op jaarbasis. Uitgedrukt in toegevoegde waarde gaat het om een bedrag van circa 96 miljoen euro. Dit bedrag aan toegevoegde waarde is lager omdat een deel van de productiewaarde wegvloeit naar elders vanwege de inkoop en import van goederen en diensten.

Daarmee wordt de inkoop van goederen en diensten niet buiten beschouwing gelaten, maar wordt meegenomen onder indirecte effecten. Import van goederen en diensten geldt daarentegen niet als toegevoegde waarde voor de regio of de Nederlandse economie.

3.2.2 Indirecte effecten

Bepaling effecten bij toeleverende bedrijven en instellingen

Vanwege de inkoop van goederen en diensten ontstaan ook indirecte (achterwaartse) effecten bij allerlei toeleverende bedrijven en instellingen (zoals schoonmaak, inrichting, catering, kantoorartikelen, etc.). Deze achterwaartse effecten kunnen bepaald worden met een zogeheten Input-Output analyse. Dit is een analyse op basis van een tabel van onderlinge (financiële) relaties tussen activiteiten in een regio. Hieruit is bijvoorbeeld af te leiden wat het effect op zakelijke diensten is als de sector luchtvaart meer gaat besteden. De Input-Output analyse is gebaseerd op gegevens van het CBS uit de Nationale Rekeningen over toeleveringsrelaties tussen sectoren en regio's van de Nederlandse economie.

Directe en indirecte werkgelegenheid

Gebruikmakende van de raming uit de vorige paragraaf over directe werkgelegenheid hebben wij met behulp van Input-Output analyse bepaald hoe groot de indirecte werkgelegenheid is die samenhangt met Eindhoven Airport. Het resultaat staat gepresenteerd in onderstaande tabel. Uitgedrukt in fte's gaat het bij toeleverende bedrijven en instellingen om 325 banen aan indirecte werkgelegenheid. De totale werkgelegenheid komt hiermee uit op 1.560 fte's. Indien rekening wordt gehouden met deeltijdcontracten gaat het in totaal om 2.050 werkzame personen.

Tabel 3.2 Directe en indirecte werkgelegenheid Eindhoven Airport

Sector	FTE	Aantal personen
Directe werkgelegenheid	1.235	1.620
Indirecte werkgelegenheid	325	430
Totaal	1.560	2.050

Afgerond op vijftallen.

Toegevoegde waarde

De toegevoegde waarde bij toeleveranciers is ook met behulp van Input-output analyse bepaald. Deze indirecte toegevoegde waarde is geraamd op circa € 23 miljoen. In totaal (direct + indirect) bedraagt de toegevoegde waarde daarmee € 119 miljoen.

Tabel 3.3 Directe en indirecte toegevoegde waarde Eindhoven Airport

Sector	Mln €
Directe toegevoegde waarde	96
Indirecte toegevoegde waarde	23
Totaal	119

3.2.3 Afgeleide effecten

In deze paragraaf wordt ingegaan op de zogenaamde afgeleide effecten die ontstaan vanwege aanvullende bestedingen van passagiers in de directe omgeving of elders in Nederland. Deze afgeleide effecten worden geraamd op basis van aannames over deze bestedingen van de diverse typen passagiers. Op basis daarvan is een schatting gemaakt hoe zich dat vertaalt in werkgelegenheid en toegevoegde waarde. De hoogte van de raming van deze afgeleide economische effecten is hiermee dus sterk afhankelijk van deze aannames en schattingen.

Afgeleide effecten maken in sommige studies onderdeel van de voorwaartse effecten (zie 3.2.6.), net als vestigingsplaatseffecten. Echter, aangezien de afgeleide effecten (vanuit de bestedingen) goed en kwantitatief in beeld te brengen zijn en er een duidelijk causaal verband is met de luchthaven hebben we ervoor gekozen deze apart in beeld te brengen.

Omvang en samenstelling passagiersstromen

De afgeleide effecten zijn in belangrijke mate gekoppeld aan de omvang van de passagiersstromen, het relatieve belang van de daarbij onderscheiden doelgroepen en mogelijke veranderingen daarin. De benodigde informatie over omvang van de passagiersstromen en doelgroepen kan worden afgeleid uit de "Reizigersmonitor Eindhoven Airport" die periodiek wordt uitgevoerd. Uit deze monitor blijkt dat over een langere reeks van jaren, gemiddelde genomen circa 81% van het aantal passagiers betrekking heeft op uitgaand reisverkeer (mensen die hun reis beginnen op Eindhoven en later weer terugvliegen naar de luchthaven) en 19% op inkomend reisverkeer (mensen hun reis beginnen op een andere luchthaven en naar Eindhoven vliegen en later vanaf Eindhoven weer terug vliegen naar hun luchthaven van origine) Deze tweedeling is onder andere van belang in verband met het vaststellen van het bestedingspatroon.

Tabel 3.4 Passagiersstromen uitgesplitst naar heen- en terugreis

	Herkomst (%)	Aantal passagiers
Heenreis (<i>uitgaand reisverkeer</i>)	81%	4.579.000
Terugreis (<i>inkomend reisverkeer</i>)	19%	1.074.000
Totaal	100%	5.653.000

Afgeleide bestedingen

Maatgevend voor de omvang van de afgeleide effecten is de bestedingsimpuls die door de verschillende typen passagiers wordt gegenereerd. Om deze bestedingsimpuls te kunnen bepalen is onder andere een inschatting gemaakt van het bestedingsgedrag en de daarmee samenhangende gemiddelde bestedingen per passagier. Navolgende tabel geeft een overzicht van de geraamde bestedingsimpuls. Opgeteld bedraagt de bestedingsimpuls circa 100 miljoen euro op jaarbasis.

Uitgaand reisverkeer

Voor de bepalingen van de bestedingen van uitgaand reisverkeer (4.579.000 passagiers) gaan we uit van bestedingen aan reiskosten en beperkt verblijf.²⁴ Voor de raming van de reiskosten is gekeken naar de herkomst van de passagiers (deze volgt uit de Reizigersmonitor) de gemiddelde afstand van en naar Eindhoven Airport, modal split, gemiddelde autobezetting en de gemiddelde kosten per kilometer (op basis van data van CPB²⁵ en Rijkswaterstaat, door Ecorys gecorrigeerd voor het juiste prijspeil). De bestedingen van de reizigers per auto komen lager uit dan van OV, omdat de kosten per autorit omgeslagen worden over meerdere passagiers. Bij OV is dat vrijwel niet het geval (alleen bij taxi gebruik, maar dat is vrij weinig volgens de Reizigersmonitor).

Inkomend reisverkeer

Voor de bepaling van de bestedingen voor meerdaags verblijf is uitgegaan van 1.074.000 inkomende reizigers waarbij onder andere rekening is gehouden met het type

²⁴ Het eventueel wegvallen van bestedingen in Nederland van deze passagiers, bijvoorbeeld doordat een deel van hen in het buitenland op vakantie gaat in plaats van Nederland, laten we buiten beschouwing conform de afspraak met de opdrachtgever. Het is immers niet bekend of deze reizigers anders via een andere luchthaven zouden reizen naar het buitenland (of met de auto zouden gaan). Een dergelijke analyse is meer op zijn plaats in een MKBA.

²⁵ CPB, Het belang van openbaar vervoer, 2009; Rijkswaterstaat (SEE) / Witteveen + Bos, MKBA-kengetallen voor omgevingskwaliteiten: aanvulling en actualisering, 2011.

verblijfsaccommodatie, (dit is meestal een hotel, maar ook kan worden overnacht bij familie en kennissen) en de gemiddelde uitgaven gedurende het verblijf. Er is een totale besteding per passagier per dag gehanteerd van € 65, verdeeld over de categorieën hotel, eten & drinken, detailhandel en overige uitgaven, bij een gemiddeld verblijf van 2,5 dagen²⁶. Er is door Ecorys aangenomen dat een de overnachtingsduur die hierbij hoort 1 dag korter is, dus 1,5 nacht, en dat 75% van de inkomende reizigers overnacht in een accommodatie waaraan een besteding kan worden toegerekend (en dus niet bij bijvoorbeeld familie / kennissen of in- en uitreis zonder overnachting). Alleen aan de verblijfsduur in overnachtingen (op basis van gemiddeld 1,5 nacht per verblijf) zijn de bestedingen toegerekend.

Tabel 3.5 Afgeleide bestedingen (x miljoen euro)

	Hotel	Eten / drinken	Detail- handel /souvenirs	Reis- kosten	Overig	Totaal
Reiskosten van en naar Eindhoven Airport (uitgaand reisverkeer)						
<i>Auto</i>	0,0	0,0	0,0	9,1	0,0	9,1
<i>OV/ Bus/Taxi</i>	0,0	0,0	0,0	5,3	0,0	5,3
Verblijfkosten uitgaand reisverkeer (exclusief overnachtingen)	0,0	4,6	0,0	0,0	0,0	4,6
Bestedingen meerdaags verblijf (inkomend reisverkeer)	54,4	12,1	3,0	2,4	6,0	77,9
Totaal	54,4	16,7	3,0	16,9	6,0	97,0

Afgeleide werkgelegenheid

Op basis van de geraamd bestedingsimpuls is vervolgens de afgeleide werkgelegenheid bepaald op basis van de input-output tabel van het CBS. Hierbij is rekening gehouden met de verdere doorwerking bij toeleverende bedrijven en instellingen, de zogenaamde indirecte effecten. Een deel van deze werkgelegenheid slaat buiten de regio neer. Dit komt omdat slechts een deel van het inkomend toerisme in de directe omgeving verblijft en bestedingen aan horeca en detailhandel door inkomende toeristen ook buiten de regio plaatsvinden.

Tabel 3.6 Afgeleide werkgelegenheid (fte's)

	Direct	Indirect	Totaal
Reiskosten van en naar Eindhoven Airport, waarvan	85	65	150
<i>Auto</i>	55	40	95
<i>OV/ Bus / Taxi</i>	30	25	55
Verblijfkosten (exclusief overnachtingen)	55	15	70
Bestedingen meerdaags verblijf	745	330	1.075
Totaal	885	405	1.295

3.2.4 Afgeleide toegevoegde waarde

Op basis van de bestedingsimpuls kan ook de toegevoegde waarde berekend worden die dit genereert. Dit is de directe toegevoegde waarde bij die bedrijven waar de bestedingen plaats vinden (hotels, vervoersbedrijven etc.), en bij hun toeleveranciers (indirect). De totale toegevoegde waarde bedraagt € 74 miljoen.

²⁶ Passagiersonderzoek Eindhoven Airport.

Tabel 3.7 Afgeleide toegevoegde waarde Eindhoven Airport

Sector	Mln €
Afgeleide toegevoegde waarde (direct)	43
Afgeleide toegevoegde waarde (indirect)	31
Totaal	74

3.2.5 Regionalisering van de effecten

De geraamde effecten die samenhangen met Eindhoven Airport slaan niet allemaal in de directe omgeving neer, maar komen ook ten goede aan andere delen van de provincie Noord-Brabant of Nederland als geheel. Zo worden niet alleen toeleveranciers uit de directe omgeving ingeschakeld, maar wordt ook gebruik gemaakt van de levering van goederen en diensten van bedrijven die elders buiten de regio zijn gevestigd. Van belang is ook dat slechts een beperkt deel van het inkomend toerisme in de directe omgeving van Eindhoven Airport verblijft, en dat veelal direct wordt doorgereist naar bestemmingen elders in Nederland. Dit betekent dat ook de bestedingen en de daarmee samenhangende werkgelegenheid en toegevoegde waarde aan gebieden elders in Nederland ten goede komen.

Onderstaand tabellen tonen hoe de werkgelegenheid en toegevoegde waarde die samenhangen met Eindhoven Airport over de verschillende ruimtelijke schaalniveaus zijn verdeeld. Hierbij zijn de directe effecten volledig aan de regio toegerekend. De indirecte effecten zijn voor 70% aan de provincie toegerekend, waarvan circa de helft aan de regio. De afgeleide effecten zijn toegerekend aan regio en provincie op basis van de herkomst / bestemming van de reiziger.

Tabel 3.8 Werkgelegenheid uitgesplitst naar ruimtelijk schaalniveau (fte's)

	Regio	Provincie	Nederland
Directe effecten	1.235	1.235	1.235
Indirecte effecten	105	225	320
Afgeleide effecten	125	250	1.295
<i>Reiskosten van en naar Eindhoven Airport</i>	20	40	150
<i>Verblijfkosten (exclusief overnachtingen)</i>	10	20	70
<i>Bestedingen meerdaags verblijf</i>	95	190	1.075
Totaal	1.465	1.705	2.850

Tabel 3.9 Toegevoegde waarde uitgesplitst naar ruimtelijk schaalniveau (mln €)

	Regio	Provincie	Nederland
Directe effecten	95,7	95,7	95,7
Indirecte effecten	7,6	16,0	22,9
Afgeleide effecten	6,3	12,6	74,1
Totaal	109,6	124,4	192,8

3.2.6 Voorwaartse effecten

Introductie

Voorwaartse economische effecten vertegenwoordigen het bredere economische belang van Eindhoven Airport voor andere sectoren. Deze effecten ontstaan als bedrijven zich (blijven) vestigen in de regio mede als gevolg van de aanwezigheid van de luchthaven en de verbindingen met andere steden en regio's die deze biedt. De term voorwaarts wordt gebruikt omdat het effect betrekking heeft op activiteiten en bedrijven verderop in de keten. Het betreft hier een extra effect dat los staat van het inkopen of afnemen van diensten door bedrijven of van de luchthaven.

Desk studie

In eerdere studies naar de economische effecten van luchthavens zijn ook de voorwaartse effecten in beeld gebracht. Een recent overzicht van bijna 20 eerdere onderzoeken is opgesteld in het kader van een studie naar de economische betekenis van Schiphol²⁷. De conclusie van de onderzoekers is dat de omvang van de voorwaartse bijdrage en de causale relatie tussen luchthavenontwikkeling en ontwikkeling van de regionale economie een bron van discussie is. Dit wordt onder meer veroorzaakt door verschillen in terminologie (definities), berekeningswijzen, en scope van de studies.

Niettemin is de conclusie van al deze studies dat de ontwikkeling van luchthavens voorwaartse effecten met zich mee brengt. De aard en omvang van deze effecten hangt onder meer af van de grootte van de luchthavens, hun positie in de regio en het verbindingennetwerk dat ze bieden. Uit de literatuur komen twee deeleffecten naar voren:

- De bijdrage van luchthavens aan het vestigingsklimaat van een land of regio;
- De versterking van de productiviteit van bestaande bedrijven in een luchthavenregio.

Uit de internationale en nationale literatuur komt naar voren dat luchthavens een positieve bijdrage leveren aan het vestigingsklimaat van een land of regio. Zo melden Bel en Fageda in een wetenschappelijk paper dat een 10% toename van de internationale verbindingen bij luchthavens leidt tot een 4% toename van vestigingen van Europese hoofdkantoren²⁸. Een Duitse studie heeft geënquêteerd onder 100 bedrijven die in Duitsland zijn gevestigd en in buitenlands eigendom zijn. Deze bedrijven gaven aan dat luchtvaartverbindingen de derde meest belangrijke locatiefactor vormen. Ruim de helft gaf aan op een andere locatie te zijn uitgekomen indien de luchtvaartverbindingen minder goed zouden zijn geweest²⁹.

In 2016 is het vestigingsklimaat van Noord-Brabant gebenchmarkt³⁰. In deze provinciale benchmark wordt de regio vergeleken met het Europese gemiddelde, maar vooral met concurrerende regio's elders in Nederland en in Europa op circa 30 criteria, waaronder bereikbaarheid via de lucht. Uit deze benchmark volgt dat Noord-Brabant op dat criterium boven het overall Europees gemiddelde steekt, maar aanzienlijk slechter scoort dan haar regionale concurrenten in Nederland (Zuid-Holland, Limburg, Gelderland) en in Europa (Vlaams-Brabant, Düsseldorf, beieren, Baden-Württemberg, Parijs en Londen). Uit dezelfde benchmark volgt dat voor de sectoren chemie, high-tech, logistiek en voedingsmiddelenindustrie de factor bereikbaarheid door de lucht relatief zeer belangrijk is, terwijl de provincie Noord-Brabant hier zwak op scoort. Juist deze sectoren nemen een relatief groot deel van de toegevoegde waarde van de provincie en de Brainport voor hun rekening.

Ook op nationaal niveau komt dit beeld naar voren in eerdere studies naar de luchthaven Schiphol³¹. SEO wijst op een eerdere studie uitgevoerd door Oxford Economics waarin het belang van luchtvaartconnectiviteit voor de productiviteit van andere sectoren voor Nederland is onderzocht. Enerzijds wordt die productiviteitstoename veroorzaakt door een toename van de concurrentie op de thuismarkt (in casu Nederland) in de vorm van buitenlandse bedrijven die door het uitgebreide luchtvaartnetwerk toetreden tot de Nederlandse markt. Daarnaast krijgen Nederlandse bedrijven door het uitgebreide luchtvaartnetwerk beter toegang tot buitenlandse, goedkopere en meer efficiënte toeleveranciers, hetgeen ook kan leiden tot een

²⁷ Decisio, 2016, Economisch belang van de mainport Schiphol.

²⁸ Bel, G. and Fageda, X. (2008), "Getting There Fast: Globalization, Intercontinental Flights and Location of Headquarters", Journal of Economic Geography, Vol. 8, No. 4.

²⁹ Arndt, A., et al. "Economic catalytic impacts of air transport in Germany—The influence of connectivity by air on regional economic development." ATRS Conference. 2009.

³⁰ Erasmus Universiteit, Universiteit Utrecht en PBL, Internationalisering vestigingsklimaat Noord-Brabant; een benchmark van de internationale concurrentiepositie van Noord-Brabant bij het aantrekken van buitenlandse bedrijven, 2016.

³¹ Decisio, 2016, Economisch belang van de mainport Schiphol en SEO, 2012, Het economisch belang van luchtvaart.

productiviteitstoename. Ten slotte leidt een groot luchtvaartnetwerk tot mogelijkheden voor Nederlandse bedrijven om voet aan de grond te krijgen op voor hun lucratieve buitenlandse markten. Opgemerkt moet worden dat veel van deze internationale en nationale studies zich richten op intercontinentale verbindingen of het voorwaartse belang van hubs voor een land als geheel.

Volgens de Brainport Monitor³² zijn er ruim 6.000 exporterende bedrijven in de Brainport regio. Dit is 8% van de totale bedrijvigheid. De Brainport regio heeft relatief meer exporterende bedrijven dan de rest van Nederland (6% van alle Nederlandse bedrijven). Er werd in 2015 voor € 1,6 miljard aan goederen geëxporteerd, ruim een vijfde van de Nederlandse export. Voornaamste exportgoederen zijn machines en vervoermaterieel.

Er is een brede range aan multipliers gevonden in eerdere studies, variërend van 0,3 tot 5,7 voor voorwaartse werkgelegenheid (bovenop de directe regionale werkgelegenheid). Een overzicht van multipliers voor het voorwaartse effect op basis van eerdere bronnen is weergegeven in de onderstaande tabel.

Tabel 3.10 Overzicht multipliers voorwaartse effecten

Bron	Multiplier	Scope	Opmerking
ACI Europe (2015)	5,7 voor werkgelegenheid 5,2 voor BBP	Alle Europese luchthavens, inclusief hubs	
Mc Kinsey en BCG (2011)	2,5 voor werkgelegenheid 2,8 voor BBP	Alle Nederlandse luchthavens	
Bureau Louter (2008)	0,5 voor werkgelegenheid 0,45 voor toegevoegde waarde	Schiphol	
Ecorys (2007)	0,3 - 0,5 voor werkgelegenheid	Eindhoven Airport	Betreft de verhouding voorwaarts effect versus direct effect. In de studie wordt dit niet als multiplier gepresenteerd.
Districon / Ecorys (2005)	1,44 voor werkgelegenheid	Luchtvracht – Schiphol	
PMMS (1997)	1,5 werkgelegenheid 1,2 BBP	Schiphol	

Bron: Decisio (2015), Ecorys (2007).

Een deel van de andere studies naar voorwaartse effecten kwantificeert de voorwaartse effecten niet vanwege de zwakke causaliteit tussen groei van de luchthaven en deze economische effecten. Hierbij wordt gewezen op het feit dat vestiging van een bedrijf afhangt van een scala aan factoren, waarbij bereikbaarheid via de lucht er één van is, maar dat het niet mogelijk is deze factor te isoleren van de rest. Denk aan factoren als de aanwezigheid van goed opgeleid personeel, het belastingklimaat en de aanwezigheid van soortgelijke bedrijven die elkaar aantrekken. Uit de tabel kan worden afgeleid dat de scope van het merendeel van deze studies hubs betreft, dan wel een verzameling luchthavens waarin het effect van hubs een relatieve oververtegenwoordiging betreft. Om die reden denken wij dat het effect voor Eindhoven er één is die qua ordegrrootte aan de onderkant van de bandbreedte ligt, ofwel een multiplier van 0,3. Dit is 30% van de directe regionale werkgelegenheid.

³² Brainport Eindhoven, Brainport Monitor 2017.

Belang van de luchthaven voor het regionaal bedrijfsleven en instellingen

Ook in het interviewprogramma dat door Ecorys is uitgevoerd in het kader van deze studie, is aandacht geschonken aan de voorwaartse effecten van Eindhoven Airport. Dit betreft de bijdrage van de luchthaven aan het vestigingsklimaat in de regio en het zakelijk gebruik van de luchthaven door bedrijven.

Vestigingsklimaat

Bedrijven en intermediairs geven aan dat de belangrijkste vestigingsplaatsfactoren voor nieuwe bedrijvigheid zijn:

- Goed aanbod van vierkante meters om te huren;
- De nabijheid van andere high tech bedrijven, clustering;
- Een pool van duizenden hoogopgeleide mensen, wat vanuit recruitment perspectief aantrekkelijk is;
- De aanwezigheid van de TU Eindhoven is belangrijk voor de talent propositie;
- De ligging: centraal in Europa in de driehoek ELAt: Eindhoven – Leuven-Aken, een netwerk van kennisregio's;
- Internationale bereikbaarheid via weg, spoor en lucht. Hier draagt de luchthaven aan bij, maar is niet de enige factor in het geheel.

Interviewpartijen geven aan dat de luchthaven nu vooral belangrijk is bij de marketing van de regio bij het aantrekken van buitenlandse bedrijven. Geïnterviewden geven aan dat een doorontwikkeling van Eindhoven Airport vooral als volgt van belang is:

- Concurrentie in Nederland: Noord-Brabant/Brainport Eindhoven concurreert met andere regio's bij het aantrekken van buitenlandse bedrijven. Veel van die regio's schermen met Schiphol als locatiefactor, en Schiphol heeft nog steeds een streepje voor in zakelijk imago ten opzichte van Eindhoven. Meer zakelijke bestemmingen is dus zeer belangrijk voor het aantrekken van nieuwe bedrijvigheid naar de regio;
- Concurrentie met buitenlandse tech-regio's: ook hier is een goede luchthavenconnectiviteit zeer belangrijk. Noord-Brabant/Brainport Eindhoven scoort relatief slecht in benchmarks op connectiviteit. Zie de box eerder in deze paragraaf.

Een groeiende luchthaven helpt volgens geïnterviewde partijen bij het vergroten van de naamsbekendheid van de regio in het buitenland. Negatieve berichtgeving wordt vaak snel opgepikt, en een airport waar een cap op zit is geen goede reclame.

Eenzelfde rol speelt de luchthaven ook ten aanzien van het aantrekken van buitenlandse kenniswerkers naar de regio. Dergelijke internationale kenniswerkers kiezen primair voor de baan / het bedrijf waar ze willen werken, daarna komen pas alle andere factoren (zoals cultuur, onderwijs, huisvesting, evenementen etc.). Werk voor de partner is ook een belangrijke factor. Dat is vaak cruciaal voor het besluit van een expatgezin om hier te komen en te blijven. Zijn de expats eenmaal gevestigd, dan hechten zij waarde aan goede verbindingen, en goede luchtverbindingen dragen daaraan bij. Het is dan vooral voor de uitstraling van Eindhoven positief dat er een luchthaven ligt, aangezien veel expats een uur reizen naar een andere luchthaven niet als probleem zien. Een beter klimaat om kenniswerkers aan je te binden draagt op zijn beurt weer bij aan het vestigingsklimaat van de regio.

Zakelijk gebruik

Het belang van de luchthaven voor de huidige bedrijven en instellingen in de regio wordt deels onderschreven door de partijen die zijn geïnterviewd. Bedrijven maken gebruik van de luchthaven, net als van Schiphol en Düsseldorf. Factoren die van belang zijn voor de keuze om via Eindhoven te vliegen zijn allereerst de bestemming, maar daarnaast de vertrek en aankomsttijd van de

betreffende vlucht. Er zijn daarentegen ook belemmeringen voor zakelijke reizigers om van Eindhoven gebruik te maken. Dit zijn vooral het beperkte zakelijke bestemmingenpakket, het ontbreken van relevante hubverbindingen, dagrandschema's en zakelijke voorzieningen op de luchthaven.

In 2015 is door de Brabants-Zeeuwse Werkgeversvereniging (BZW, nu VNO-NCW Brabant-Zeeland) een enquête uitgezet onder haar leden. Hierin gaf 80% van de responderende bedrijven die zakelijke vliegreizen maakt aan gebruik te maken van Eindhoven Airport. Zoals in hoofdstuk 2 is geschetst heeft 15% van de reizigers op Eindhoven Airport een zakelijk reismotief (langjarig gemiddelde 2013-2017). Dit komt neer op 425.000 zakelijke retourreizen, waarvan 45% uit Noord-Brabant afkomstig is. Dit betekent dat er ruim 190.000 zakelijke trips per jaar worden gemaakt vanuit de regio.

3.3 Economische effecten van verdere ontwikkeling

3.3.1 Scenario's voor verdere ontwikkeling

Voor het in kaart brengen van de economische effecten van verdere ontwikkeling, wordt uitgegaan van de 4 scenario's zoals door het ministerie van I&W zijn opgesteld. Deze zijn weergegeven in de volgende tabel.

Tabel 3.11 Scenario's voor verdere ontwikkeling vliegtuigbewegingen en passagiersbewegingen

	Jaar	Vliegtuigbewegingen	Passagiersbewegingen
Scenario 1 (Referentie)	2030	43.000	6,7 mln
Scenario 2	2030	55.000	8,8 mln
Scenario 3	2030	73.000	11,96 mln
Scenario 4	2030	100.000	16,78 mln

Bron: Ministerie van I&W.

Voor het bepalen van de economische effecten is het daarbij van belang om nader inzicht te hebben, hoe de samenstelling van het passagiersvolume zich zal ontwikkelen. Hierbij zijn een aantal ontwikkelingen relevant, die in paragraaf 4.2 en 4.4 nader worden toegelicht:

- Op nationaal niveau wordt ingezet op een betere spreiding van toeristen over Nederland. Op regionaal niveau worden de toeristische producten van Brabant en Eindhoven verder ontwikkeld. Het ligt dus in de rede dat het aandeel inkomende passagiers (toeristen, weekend breaks, shopping) zal toenemen ten opzichte van de huidige situatie als het aantal bestemmingen ook flink toeneemt. Dit betekent dat ervan uitgaan wordt dat dit vooral in de hoge onderzoeksscenario's optreedt;
- Als de luchthaven in staat is hub-verbindingen te ontwikkelen, nieuwe verbindingen met een hoge frequentie of de frequentie van bestaande verbindingen te vergroten, dan is dat aantrekkelijk voor die reizigers die een zakelijk reismotief hebben (werk, zakelijke bijeenkomst, conferentie, handelsbeurs, training). Er wordt vanuit gegaan dat dit optreedt in de scenario's met een relatief hoge groei, juist om deze groei mogelijk te maken. In die scenario's (midden en hoog scenario) neemt dit aandeel dus toe (inkomend en uitgaand);
- Door de verdere internationalisering van de arbeidsmarkt in de regio, zal er meer vliegbehoefte zijn door internationale arbeidskrachten. Dit leidt naar verwachting tot een toename van dergelijke internationals in de passagiersmix (weekendbreaks uitgaand, visiting friends and relatives inkomend en uitgaand). Dit betekent wel dat de bestemmingen hiervoor moeten aansluiten. De kans is hierbij groter in het midden en hoog scenario;
- Het aantrekken van internationale studenten zet zich door. Ook MBO instellingen starten met Engelstalige opleidingen om internationale studenten aan te trekken. Dit betekent dat het

aandeel inkomende studenten in de passagiersmix naar verwachting meer toeneemt bij meer bestemmingen in het palet van de luchthaven;

- De point to point bestemmingen en hub bestemmingen waar een relatief groot marktperspectief voor is (zie paragraaf 4.2) hebben een karakter voor een breed scala aan passagiersprofielen (naast leisure motieven ook sterkere zakelijke oriëntatie). Dit impliceert dat het aandeel uitgaande vakantiegangers zal afnemen.

Per saldo is het aannemelijk dat het aandeel inkomende passagiers toeneemt en het aandeel uitgaande passagiers daalt. Er wordt verwacht dat vooral het aandeel vakantiegangers (uitgaand) in het totaal zal afnemen.

	Uitgaand	Inkomend
Vakantie	-	+
Weekend break	+	+
Bezoek familie/vrienden/kennissen	+	+
Werk	+	+
Zakelijke bijeenkomst	+	+
Studie	=	+
Sollicitatie	=	=
Sport	=	=
Conferentie	+	+
Shopping	=	=
Training	+	=
Religie	=	=
Handelsbeurs	+	=
Totaal	-	+

In de I&W-scenario's is voor zover Ecorys kan nagaan niet gekeken of de passagiersbewegingen op Eindhoven ten koste gaan van het marktaandeel van andere luchthavens. Eventuele negatieve effecten elders in Nederland als gevolg van een afname van passagiers aldaar zijn derhalve niet meegenomen in deze studie.

3.3.2 Economische effecten per scenario in termen van werkgelegenheid en toegevoegde waarde

In navolgende tabellen worden op basis van de gepresenteerde invulling van de scenario's de geraamde economische effecten in termen van werkgelegenheid gepresenteerd. De tabellen laten onder andere zien dat de werkgelegenheid voor de regio oploopt van 1.580 fte's in het referentiescenario tot circa 2.575 fte's in scenario 4. Voor Nederland als geheel gaat het om respectievelijk 3.195 fte's in de referentiesituatie tot maximaal 7.265 fte's in scenario 4. De werkgelegenheid in de referentie neemt toe ten opzichte van de huidige situatie (uit paragraaf 3.2) omdat het aantal passagiers toeneemt met 1 miljoen.

Tabel 3.12 Scenario 1 (Referentie): werkgelegenheid uitgesplitst naar ruimtelijk schaalniveau (fte's)

	Regio	Provincie	Nederland
Directe effecten	1.320	1.320	1.320
Indirecte effecten	110	240	340
Afgeleide effecten	145	295	1.535
<i>Reiskosten van en naar Eindhoven Airport</i>	25	45	175
<i>Verblijfkosten (exclusief overnachtingen)</i>	10	25	85
<i>Bestedingen meerdaags verblijf</i>	110	225	1.275
Totaal	1.580	1.850	3.195

Tabel 3.13 Scenario 2: werkgelegenheid uitgesplitst naar ruimtelijk schaalniveau (fte's)

	Regio	Provincie	Nederland
Directe effecten	1.470	1.470	1.470
Indirecte effecten	125	265	380
Afgeleide effecten	190	385	2.020
<i>Reiskosten van en naar Eindhoven Airport</i>	30	60	230
<i>Verblijfkosten (exclusief overnachtingen)</i>	15	30	110
<i>Bestedingen meerdaags verblijf</i>	145	295	1.680
Totaal	1.790	2.120	3.870

Tabel 3.14 Scenario 3: werkgelegenheid uitgesplitst naar ruimtelijk schaalniveau (fte's)

	Regio	Provincie	Nederland
Directe effecten	1.700	1.700	1.700
Indirecte effecten	145	305	435
Afgeleide effecten	280	560	2.965
<i>Reiskosten van en naar Eindhoven Airport</i>	40	80	310
<i>Verblijfkosten (exclusief overnachtingen)</i>	20	40	145
<i>Bestedingen meerdaags verblijf</i>	220	440	2.510
Totaal	2.125	2.565	5.100

Tabel 3.15 Scenario 4: werkgelegenheid uitgesplitst naar ruimtelijk schaalniveau (fte's)

	Regio	Provincie	Nederland
Directe effecten	1.965	1.965	1.965
Indirecte effecten	170	355	510
Afgeleide effecten	440	885	4.790
<i>Reiskosten van en naar Eindhoven Airport</i>	50	100	405
<i>Verblijfkosten (exclusief overnachtingen)</i>	25	50	195
<i>Bestedingen meerdaags verblijf</i>	365	735	4.190
Totaal	2.575	3.205	7.265

Uit bovenstaande tabellen kan in termen van de samenstelling van de effecten het volgende worden afgeleid:

- Op regionaal niveau en provinciaal niveau zijn de directe effecten relatief het grootst in het totale effect;
- Op nationaal niveau is het afgeleide effect vanuit de bestedingen het hoogst, en neemt dit meer dan de helft van het totale effect op zich.

De totale werkgelegenheidseffecten per scenario worden in onderstaande tabel per onderscheiden ruimtelijk schaalniveau kort samengevat.

Tabel 3.16 Totale werkgelegenheid uitgesplitst per scenario en naar ruimtelijk schaalniveau (fte's)

	Regio	Provincie	Nederland
Huidige situatie	1.465	1.705	2.850
Scenario 1 (referentie)	1.580	1.850	3.195
Scenario 2	1.790	2.120	3.870
Scenario 3	2.125	2.565	5.100
Scenario 4	2.575	3.205	7.265

Hieruit kan het volgende worden afgeleid:

- In de referentiesituatie groeit de werkgelegenheid beperkt door ten opzichte van de huidige situatie;
- De werkgelegenheidseffecten zijn groter naarmate er meer passagiers van de luchthaven gebruik maken;
- Voor de regio is het effect ten opzichte van de referentie circa 200 - 1.000 voltijdsarbeidsplaatsen afhankelijk van het scenario;
- Voor de provincie is het effect ten opzichte van de referentie circa 270 - 1.350 voltijdsarbeidsplaatsen afhankelijk van het scenario;
- Voor de Nederland is het effect ten opzichte van de referentie circa 700 – 4.000 voltijdsarbeidsplaatsen afhankelijk van het scenario.

Naast werkgelegenheid is ook gekeken naar de ontwikkeling van de toegevoegde waarde voor de verschillende scenario's en naar de ruimtelijke verdeling van de toegevoegde waarde van Eindhoven Airport over ons land. Onderstaande tabel toont de uitkomsten van de uitgevoerde berekeningen.

Tabel 3.17 Totale toegevoegde waarde uitgesplitst per scenario en naar ruimtelijk schaalniveau (€ mln)

	Regio	Provincie	Nederland
Huidige situatie	109,6	124,4	192,8
Scenario 1 (referentie)	117,1	133,6	213,9
Scenario 2	132,3	152,2	256,5
Scenario 3	155,7	181,7	331,7
Scenario 4	187,4	224,1	461,8

3.3.3 Van bruto naar netto-effecten

In de geraamde effecten voor de referentiesituatie en voor de onderscheiden scenario's is geen rekening gehouden met mogelijke verdringing en de alternatieve aanwending van beschikbare productiemiddelen. Het gaat derhalve om bruto-effecten. Omdat ook zonder toename van het aantal vliegbewegingen en het aantal passagiers op Eindhoven Airport werkgelegenheid zal ontstaan, zal het netto-werkgelegenheidseffect lager uitkomen.

Een deel van het beschikbare arbeidspotentieel zal immers ook zonder uitbreiding van Eindhoven Airport elders in de economie worden ingezet. De mate waarin hiervan sprake zal zijn is het hoogste voor Nederland als geheel. Indien Eindhoven Airport niet of slechts in beperkte mate zal uitbreiden is het immers denkbaar dat uitbreiding van de capaciteit elders in Nederland wordt gerealiseerd. De daarmee samenhangende werkgelegenheid valt dan niet toe aan de regio Eindhoven, maar zal elders neerslaan.

3.3.4 Voorwaartse effecten

Een verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport heeft naast bovenstaande effecten ook een voorwaarts effect, zowel in termen van het vestigingsklimaat als wat betreft het zakelijk gebruik.

Vestigingsklimaat

In paragraaf 3.2 is ingegaan op dit aspect in de huidige situatie. Er kan een directe invloed op de vestigingsfunctie en een indirecte invloed worden onderscheiden.

De directe invloed is als volgt. Door groei van de luchthaven neemt het aantal verbindingen en / of de frequenties op de huidige verbindingen toe. Dit betekent dat de connectiviteit van de regio toeneemt: er kan vanaf de luchthaven naar meer bestemmingen (op het juiste tijdstip voor de reiziger) worden gevlogen. Zowel uit de internationale literatuur als uit de benchmarkstudies naar het vestigingsklimaat van Noord-Brabant komt naar voren dat een verbetering van deze connectiviteit door de lucht positief bijdraagt aan het vestigingsklimaat (zie paragraaf 3.2). Hierbij geldt dat het effect sterker is naarmate er een sterkere connectiviteit is. Het effect is dus groter in de onderzoeksscenario's met hogere groei. Tot hoeveel nieuwe bedrijfsvestigingen in de regio dit zal leiden is moeilijk te kwantificeren. Immers, het vestigingsklimaat van de regio is van een scala aan factoren afhankelijk, waaronder van de bereikbaarheid door de lucht. Daarbij geldt ook dat locatiekeuze maar voor een klein deel van alle bedrijven een issue is. Bij relocatie van bedrijven is dan ook sprake van inertie: het voordeel van alleen betere connectiviteit van een regio wordt teniet gedaan door de kosten voor bedrijven van relocatie, bijvoorbeeld door het opgeven van bestaande netwerken en relaties op de oude locatie. Het positieve effect op het vestigingsklimaat geldt dus alleen voor dat deel van de bedrijvenmarkt waar relocatie een concreet issue is, bijvoorbeeld in geval van (geografische) uitbreiding. Dit deel is relatief beperkt.

Er geldt ook een indirecte invloed op het vestigingsklimaat. Een verdere groei van de luchthaven faciliteert vliegreizen van verschillende type passagiers. Aan het begin van deze paragraaf werd al geschetst hoe de groei doorwerkt voor elk van de passagierssegmenten. In dit verband zijn van belang:

- Internationale kenniswerkers. Verdere groei van de luchthaven en dus een verbetering van de connectiviteit via de lucht, draagt bij aan het verbeteren van het woonklimaat voor deze internationale medewerkers van de bedrijven. Zij kunnen zo makkelijker voor bijvoorbeeld weekendbreaks of familie- en vriendenbezoek via een nabijgelegen luchthaven reizen. Dit betekent dat de regio aantrekkelijker wordt om zich te vestigen als buitenlandse werknemer³³, en draagt weer bij aan het arbeidsklimaat. Dit heeft op zijn beurt weer een positief effect op het vestigingsklimaat³⁴;
- Arbeidsmigranten. Verdere groei van de luchthaven en dus een verbetering van de connectiviteit via de lucht, draagt ook op deze manier bij aan het verbeteren van het arbeidsklimaat van de regio. Arbeidsmigranten kunnen immers sneller en goedkoper via Eindhoven Airport reizen naar hun land van herkomst. Dit betekent dat ze sneller voor de regio Eindhoven kiezen om te werken³⁵. Ook hier geldt dat een beter arbeidsklimaat op zijn beurt weer een positief effect op het vestigingsklimaat.

Het effect op het vestigingsklimaat voor elk van de scenario's wordt als volgt ingeschat, ten opzichte van de referentie.

	Laag scenario	Midden scenario	Hoog scenario
Effect op vestigingsklimaat (ten opzichte van de referentie)	0	+	++

Zakelijk gebruik

Een verdere groei van de luchthaven leidt tot een toename van het toeristisch maar óók zakelijk gebruik van de luchthaven. Groei betekent immers dat meer bestemmingen vanaf de luchthaven

³³ Horyzon, Maatschappelijke effecten op basis van passagiersprofielen Eindhoven Airport, 2017.

³⁴ Erasmus Universiteit, Universiteit Utrecht en PBL, Internationalisering vestigingsklimaat Noord-Brabant; een benchmark van de internationale concurrentiepositie van Noord-Brabant bij het aantrekken van buitenlandse bedrijven, 2016.

³⁵ Horyzon, Maatschappelijke effecten op basis van passagiersprofielen Eindhoven Airport, 2017.

kunnen worden aangedaan en met een betere frequentie. Beide zijn van belang om meer zakelijke reizigers te binden aan de luchthaven. Uit de enquête van BZW uit 2015 blijkt dat Eindhoven Airport een belangrijke faciliterende rol voor het Brabantse bedrijfsleven vervult en dat deze rol nog groter wordt naarmate Eindhoven Airport een aantal nu nog ontbrekende bestemmingen aanbiedt, reeds aanwezige bestemmingen frequenter aandoet, meer dagrandverbindingen aanbiedt – passagiers kunnen dan 's ochtends vroeg naar hun bestemming en aan het eind van de dag weer terug vliegen – en als de bereikbaarheid naar de luchthaven wordt verbeterd. Uit de interviews die zijn afgenomen in het kader van deze studie komt hetzelfde beeld naar voren.

Een groei van het zakelijk gebruik heeft een positief effect op de productiviteit van de bedrijven uit de regio die gebruik maken van de luchthaven. Dit komt door besparingen op reistijden van en naar de luchthaven en een betere connectie met buitenlandse markten³⁶. In het hoge groeiscenario (scenario 4) is dit effect relatief gezien het hoogst. In absolute termen wordt het effect als beperkt ingeschat.

	Laag scenario	Midden scenario	Hoog scenario
Effect op productiviteit van bedrijven (ten opzichte van de referentie)	0	+	++

Doorvertaling naar werkgelegenheidseffect

In deze paragraaf is geschetst welk effect de ontwikkeling van de luchthaven heeft op het vestigingsklimaat in de regio en productiviteit van bedrijven. Uiteindelijk vertaalt zich dit in een werkgelegenheidseffect. Zoals in de vorige paragraaf al is beschreven, is die doorvertaling in kwantitatieve termen moeilijk te maken. Uit de literatuur komt een flinke bandbreedte naar voren van de multiplier voor de voorwaartse effecten op de regionale directe effecten. In de huidige situatie bevindt deze zich aan de onderkant van de bandbreedte, orde grootte 0,3 (voor elke FTE directe werkgelegenheid 0,3 FTE als voorwaarts effect op regionaal niveau). Er wordt verwacht dat deze multiplier in enige mate groter wordt bij significante groei van de luchthaven en zeker ook een verdere uitbreiding van het aantal bestemmingen waarop wordt gevlogen. Dit betekent dat deze maximaal verdubbelt in het hoge scenario richting 0,6, en in het midden scenario tussen dit maximum en het huidige niveau. Voor de referentie en het lage scenario wordt geen significant effect verwacht ten opzichte van de huidige situatie.

3.4 Behoeft van bedrijfsleven aan bestemmingen

In de vorige paragraaf zijn de voorwaartse effecten van verdere ontwikkeling van de luchthaven Eindhoven gepresenteerd. Hierin zijn de effecten op het vestigingsklimaat en de productiviteit van bedrijven aan de orde gekomen. Om deze effecten op vestigingsklimaat en productiviteit te kunnen genereren is het noodzakelijk dat er bestemmingen zijn waar het bedrijfsleven de meeste vraag naar heeft. In deze paragraaf wordt daarom ingezoomd op welke behoefte er vanuit bedrijfsleven nu bestaat in termen van bestemmingen. Deze bestemmingen worden vervolgens nader geduid aan de hand van enkele criteria die samenhangen met het economisch profiel van de regio. Dit laat onverlet dat de luchthaven maar beperkt invloed heeft op de keuze welke bestemmingen er aangeboden worden. Dit bepalen de luchtvaartmaatschappijen zelf. Bovendien geldt dat het voor alle bestemmingen nodig is dat er een mix aan passagiers (zakelijk, niet zakelijk, verschillende segmenten) aangetrokken wordt. Alleen dan kan een bestemming voldoende vraag genereren om

³⁶ Decisio, 2016, Economisch belang van de mainport Schiphol en ACI, Economic Impact of European Airports, 2015.

met voldoende frequentie rendabel gevlogen te worden. Het is dan ook de vraag of al de bestemmingen die vanuit zakelijk perspectief interessant zijn, ook voor leisure passagiers interessant zijn. Ook hierop wordt in deze paragraaf beknopt ingegaan.

3.4.1 Bestemmingen

In 2015 is door de BZW, nu VNO-NCW Brabant Zeeland, een enquête gehouden onder 2.000 leden. Uit de enquête komt naar voren dat Eindhoven Airport een belangrijke rol speelt voor het bedrijfsleven, maar dat er voor het bedrijfsleven belangrijke bestemmingen ontbreken in het aanbod van Eindhoven Airport. De belangrijkste zakelijke bestemmingen die genoemd zijn door bedrijven zijn Londen, Barcelona, Madrid, Parijs, Wenen, Praag, maar ook Manchester en Kopenhagen. Bedrijven geven aan behoefte te hebben aan verbindingen naar London Heathrow en Istanbul, alsmede de volgende verbindingen die momenteel niet aangeboden worden vanaf Eindhoven airport:

- Liverpool;
- München;
- Istanbul;
- Berlijn;
- Zurich;
- Wenen.

Ook in ons interviewprogramma onder bedrijven en instellingen is aandacht gegeven aan het huidige en toekomstig gebruik van de luchthaven. De bedrijven die zijn geïnterviewd hebben een sterk internationaal karakter. Dit betekent dat er grote zakelijke reisbehoefte is, ook per vliegtuig. In veel gevallen wordt nu van Schiphol, Düsseldorf en Brussel gebruik gemaakt. Eindhoven Airport speelt op dit moment een kleinere rol, onder andere door het beperkte zakelijke bestemmingenpakket, het ontbreken van relevante hubverbindingen, dagrandschema's³⁷ en zakelijke voorzieningen op de luchthaven als een lounge³⁸. Er is echter wel vraag in de regio en er zijn kansen voor Eindhoven Airport om hierin te voorzien (door aanpassing van bestemmingenpakket, betere zakelijke voorzieningen etc.) waardoor de bedrijven in de regio voor Eindhoven Airport zouden kunnen kiezen voor hun zakelijke reisbehoefte.

Zakelijke bestemmingen waar nu vanaf Schiphol, Düsseldorf en Brussel relatief veel op gevlogen wordt, zijn:

- Binnen Europa:
 - Londen;
 - Manchester;
 - Parijs;
 - Hamburg;
 - München;
 - Stuttgart;
 - Poznan;
 - Budapest;
 - Milaan;
 - Moskou.
- Intercontinentaal
 - Delhi, Bangalore;
 - Shanghai;
 - Tokyo;

³⁷ Dagranden zijn tussen 7 en 8 uur en 17 tot 19 uur voor passagiers.

³⁸ Eindhoven Airport investeert momenteel in faciliteiten als een business lounge en nieuwe food&beverage faciliteiten.

- Singapore;
- Oostkust VS;
- Seattle;
- Sao Paulo.

De verwachting van geïnterviewden is dat met name de reisbehoefte naar de Aziatische en Amerikaanse bestemmingen gaat toenemen in de toekomst. Bedrijven geven aan dat het kunnen aanbieden van dergelijke intercontinentale bestemmingen via Eindhoven Airport, hetzij rechtstreeks hetzij via een hub, aantrekkelijk is voor hen. Daarbij ziet men een toename van Turkse bedrijvigheid in de regio, wat ook tot een toename van vraag naar Turkse bestemmingen zou moeten leiden.

Aanvullende vraag kan verder komen vanuit de toenemende rol van buitenlandse kenniswerkers bij bedrijven in de regio, zoals ook in paragraaf 3.1 al is behandeld. De verwachting van de geïnterviewden is dat de instroom van buitenlandse hoogopgeleide medewerkers de komende jaren blijft groeien vanwege de krapte op de arbeidsmarkt. Veel van deze internationals komen uit omliggende landen zoals Duitsland, België, Spanje en de UK. Er zijn ook een aantal snelle stijgers van verder weg: India, China, VS, Taiwan en Korea. Het niet-zakelijk vlieggedrag van dergelijke internationals en hun familie ligt op zo'n 2-3 vlieguren per jaar voor familiebezoek en vakantie.

3.4.2 Regiobehoefte naar bestemmingen in het perspectief van economisch profiel

De hierboven geschetste behoefte van het bedrijfsleven, kan in perspectief gezet worden van het economisch profiel van de regio. Er wordt hierbij ingezoomd op drie aspecten:

- Regio's met een soortgelijk economisch profiel;
- Toekomstige economische groeicentra;
- Regio's met een hoge R&D intensiteit.

Deze kunnen vervolgens worden gekoppeld aan de bestemmingen die door bedrijfsleven worden aangegeven.

Regio's met een soortgelijk economisch profiel

Op basis van eerder onderzoek van PBL kan worden bepaald welke regio's een soortgelijk economisch profiel hebben als Noord-Brabant. Dit wordt in deze studie beperkt tot regio's die door PBL als concurrerend voor Noord-Brabant zijn aangemerkt³⁹. Er wordt vanuit gegaan dat er vanwege de overeenkomsten, gezamenlijke netwerken relatief veel verbinding tussen Brabant en deze regio's wordt gezocht door economische actoren in deze regio's. Het gaat om de volgende regio's, waarbij door Ecorys de voornaamste luchthaven in die regio is toegevoegd.

Tabel 3.18 Regio's met soortgelijk economisch profiel

Concurrerende regio	Luchthaven
Regio Milaan (Italië)	Milaan Malpensa
Regio Parijs (Frankrijk)	Parijs CDG
Provincie Antwerpen (België)	Antwerpen
Regio Düsseldorf (Duitsland)	Düsseldorf
Regio Stuttgart (Duitsland)	Stuttgart
Zuid/Oost Ierland (Ierland)	Dublin Cork
Regio Arnsberg (Duitsland)	Dortmund
Regio Keulen (Duitsland)	Köln-Bonn

³⁹ PBL, De concurrentiepositie van Nederlandse regio's, 2011.

Concurrerende regio	Luchthaven
Regio Rhone Alpes (Frankrijk)	Lyon
Regio Overbayern (Duitsland)	München

Bron: PBL, bewerking Ecorys.

Toekomstige economische groeicentra

Op regelmatige basis wordt door FDIntelligence een vooruitzicht gemaakt van de opkomende regio's in termen van buitenlandse investeringen. In de meest recente editie van de 'European cities and regions of the future' wordt een top-25 van regio's gegeven met de meeste potentie voor lange termijn groei en investeringen⁴⁰. Ook Noord-Brabant staat in deze top-25. Onder de veronderstelling dat er bovengemiddelde connectiviteit tussen Noord-Brabant en deze overige regio's zal ontstaan, wordt deze lijst opgenomen. In onderstaande tabel is door Ecorys de meest relevante luchthaven in de betreffende regio toegevoegd.

Tabel 3.19 Toekomstige economische groeicentra

Groeiregio	Luchthaven	Groeiregio	Luchthaven
1. Regio Parijs	Parijs CDG	14. Regio Hamburg	Hamburg
2. Regio Dublin	Dublin	15. Regio Stockholm	Stockholm
3. Noordrijn-Westfalen	Düsseldorf	16. Regio Oslo	Oslo
4. Baden-Württemberg	Stuttgart	17. Regio Berlijn	Berlijn
5. Beiren	München	18. Hessen	Frankfurt
6. Zuid-Oost Engeland	Luchthavens Londen	19. Regio Bratislava	Bratislava
7. Regio Zürich	Zürich	20. Regio Genève	Genève
8. Uusima (Finland)	Helsinki	21. Regio Praag	Praag
9. Schotland	Edinburgh Glasgow Aberdeen Prestwick	22. Noord-Brabant	Eindhoven
10. Noord-Holland	Schiphol	23. Zug (Zwitserland)	Zürich
11. Oost-Engeland	Londen Stansted Londen Luton Norwich	24. Regio Boekarest	Boekarest
12. Regio Kopenhagen	Kopenhagen	25. West-Midlands	Birmingham
13. Centraal Federaal District (Rusland)	Moscow		

Bron: FDIntelligence, bewerking Ecorys.

Regio's met een hoge R&D intensiteit

Europa

De luchthaven ligt in een regio met een goede positie in high tech en automotive. Dit is een regio waar veel R&D in plaatsvindt. Uit data van Eurostat blijkt dat de R&D uitgaven als percentage van het BBP in Nederland het hoogst zijn in de provincie Noord-Brabant, ongeveer 2,75% in 2015⁴¹. Door het ontstaan van R&D netwerken in Europa, betekent dit ook dat er steeds meer verbindingen tussen regio's met hoge R&D intensiteiten ontstaan. Dit brengt vraag naar vliegreizen met zich mee.

Op basis van voornoemde Eurostat data is in beeld gebracht welke regio's in Europa een hoge R&D-intensiteit hebben (ten minste 3% van het BBP). Dit zijn 32 regio's van de circa 300 regio's in

⁴⁰ FDIntelligence, fDi European Cities and Regions of the Future, 2018/2019.

⁴¹ http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Research_and_innovation_statistics_at_regional_level.

Europa. De provincie Noord-Brabant staat op de 41^e positie. Voor elk van deze regio's zijn de nabijgelegen luchthavens in beeld gebracht. Dit staat weergegeven in de volgende tabel.

Tabel 3.20 Regio's in Europa met hoge R&D-intensiteit (als percentage van BBP).

Regio	Luchthaven	Regio	Luchthaven
Prov. Antwerpen (België)	Antwerpen Brussel	Steiermark (Oostenrijk)	Graz
Prov. Vlaams-Brabant (België)	Antwerpen Brussel	Oberösterreich (Oostenrijk)	Linz
Prov. Brabant Wallon (België)	Charleroi Brussel	Tirol (Oostenrijk)	Innsbruck
Kopenhagen (Denemarken)	Kopenhagen	West-Finland	Tampere Turku Kokkala Vaassa
Stuttgart (Duitsland)	Stuttgart	Helsinki-Uusimaa (Finland)	Helsinki
Karlsruhe (Duitsland)	Stuttgart Frankfurt	Oost-Finland	Joensuu Kuopio
Tübingen (Duitsland)	Stuttgart	Stockholm (Zweden)	Stockholm
Oberbayern (Duitsland)	München	Oost-midden Zweden	Orebö Vasteras
Mittelfranken (Duitsland)	Frankfurt München	Zuid-Zweden	Malmö Jonköping Kopenhagen
Berlijn (Duitsland)	Berlijn	West-Zweden	Göteborg
Darmstadt (Duitsland)	Frankfurt	Cheshire (VK)	Liverpool Manchester
Braunschweig (Duitsland)	Hannover	Herefordshire, Worcestershire and Warwickshire (VK)	Birmingham
Trier (Duitsland)	Luxemburg	East Anglia (VK)	Norwich Londen Stansted
Dresden (Duitsland)	Dresden	Bedfordshire and Hertfordshire (VK)	Londen Luton
Midi-Pyrénées (Frankrijk)	Toulouse	Berkshire, Buckinghamshire and Oxfordshire (VK)	Londen Heathrow Oxford
Wien (Oostenrijk)	Wenen	Trøndelag (NO)	Trondheim

Bron: Eurostat. Bewerking Ecorys.

Buiten Europa

Ook voor de regio's buiten Europa kan een dergelijke analyse worden gemaakt. In verband met de beschikbare data wordt dit beperkt tot landenniveau. In onderstaande tabel is de top-30 landen opgenomen die het hoogst scoren op 'innovatie'⁴² volgens het World Economic Forum in het Global Competitiveness report 2016-2017. In vet zijn de landen buiten Europa afgedrukt.

⁴² Samengesteld op basis van 7 subcriteria: innovatiecapaciteit, kwaliteit onderzoeksinstituten, R&D uitgaven door bedrijven, samenwerking in R&D tussen bedrijven en universiteiten, overheidsinkoop van hoogwaardige technologie, beschikbaarheid van wetenschappers en ingenieurs, patentaanvragen, IPR-bescherming.

Tabel 3.21 Landen met hoge innovatiescore

Positie	Land	Positie	Land
1	Zwitserland	16	Luxemburg
2	Israël	17	Frankrijk
3	Finland	18	Qatar
4	USA	19	Ierland
5	Duitsland	20	Zuid-Korea
6	Zweden	21	IJsland
7	Nederland	22	Maleisië
8	Japan	23	Nieuw-Zeeland
9	Singapore	24	Canada
10	Denemarken	25	UAE
11	Taiwan	26	Australië
12	Noorwegen	27	Hong Kong
13	VK	28	Estland
14	Oostenrijk	29	India
15	België	30	China

Bron: World Economic Forum.

3.4.3 Koppeling met regiobehoeftes bestemmingen

De laatste stap in deze analyse is de koppeling met de regiobehoeftes aan bestemmingen. Deze is afgeleid uit de interviews en de eerder afgenomen enquête door BZW, zie paragraaf 4.2.3. In de volgende tabel zijn deze bestemmingen gekoppeld aan de locaties die vanuit het perspectief van soortgelijk economisch profiel, toekomstig groeicentrum en hoge R&D-intensiteit / innovatiescore van belang zijn. Hieraan zijn tevens de belangrijkste handelsrelaties van de Brainport aan toegevoegd, zoals opgenomen in paragraaf 2.2.1.

Tabel 3.22 Regiobehoeftes bestemmingen versus aansluiting met andere regio's

Gewenst door bedrijfsleven	Regio's met soortgelijk profiel	Toekomstige economische groeicentra	Hoge R&D intensiteit / innovatie	Handelspartners
Europa				
Berlijn		V	V	V
Hamburg		V		V
Istanbul				
Liverpool			V	V
Londen Heathrow		V		V
Milaan	V			
Moskou		V		
München	V	V	V	V
Parijs	V	V		V
Praag		V		
Stuttgart	V	V	V	V
Wenen			V	
Zurich		V		
Buiten Europa				
Bangalore			V	
Delhi			V	
Oostkust VS			V	V

Gewenst door bedrijfsleven	Regio's met soortgelijk profiel	Toekomstige economische groeicentra	Hoge R&D intensiteit / innovatie	Handelsp artners
Sao Paulo				
Seattle			V	V
Shanghai			V	V
Singapore			V	
Tokyo			V	

Uit de tabel kan worden afgeleid dat München en Stuttgart het meeste aansluiten bij de regiobehoeft. Op basis van elk van de 4 criteria sluiten deze bestemmingen goed aan en zijn deze genoemd door de bedrijven in interviews en survey. Hierna volgen Berlijn en Parijs, waar vanuit drie criteria de aansluiting is én in eerdere survey en interviews zijn genoemd.

Verder geldt dat Birmingham, Helsinki en Stockholm bestemmingen zijn waar vanuit regioperspectief relatief veel aansluiting mee is, maar die niet in de survey en interviews zijn genoemd door bedrijven.

Zoals in de introductie van deze paragraaf al is aangehaald, is het onwaarschijnlijk dat en verbinding louter en alleen op zakelijke passagiers rendabel te vliegen is. Er zullen altijd een groot deel leisure passagiers nodig zijn om de route winstgevend te kunnen opereren voor een luchtvaartmaatschappij. In paragraaf 4.2. wordt nader ingegaan op de routes waarvoor de meeste marktvraag wordt gezien (dus zakelijk plus niet zakelijk). Hieruit blijkt dat van de bovengenoemde zeven zakelijk meest interessante bestemmingen, de meeste marktvraag wordt geïdentificeerd voor Berlijn. München, Parijs. Stockholm en Helsinki lijken vooral aantrekkelijk als er een feeder-naar-hub verbinding gerealiseerd wordt, waardoor passagiers naar andere (bijvoorbeeld intercontinentale bestemmingen) op deze luchthavens makkelijk kunnen overstappen, om zo voldoende massa te kunnen genereren op de lijn. Hiervoor zijn mogelijk weer andere belemmeringen om deze te kunnen starten. Birmingham en Stuttgart lijken routes waarvoor overall relatief minder marktvraag is.

3.5 Conclusie: de economische betekenis van Eindhoven Airport

In dit hoofdstuk is de economische betekenis van Eindhoven Airport geanalyseerd. Deze betekenis kan worden uitgedrukt in verschillende type effecten, die weer worden gegenereerd door het passagiersvolume dat op de luchthaven is afgehandeld en de verschillende type passagiersprofielen die in samen dit passagiersvolume vormden. Elk van de 13 verschillende passagiersprofielen draagt op een of andere bij aan de economische betekenis van de luchthaven.

De luchthaven draagt bij aan de werkgelegenheid en toegevoegde waarde van de Nederlandse economie. In totaal genereert de luchthaven op dit moment bijna 3.000 voltijds arbeidsplaatsen. De toegevoegde waarde die hiermee samenhangt bedraagt circa € 200 miljoen. Dit betreft de directe, indirecte en afgeleide effecten samen. De directe en afgeleide effecten zijn hierbij ongeveer even groot en zijn samen ongeveer 90% van het totaal.

De luchthaven draagt daarnaast bij aan de werkgelegenheid, toegevoegde waarde, het vestigingsklimaat en productiviteit van bedrijven in de provincie Noord-Brabant en de Brainport regio. Het effect op de werkgelegenheid in de provincie bedraagt 1.700 voltijds banen, en in de regio ruim 1.400. Bovendien draagt de luchthaven ook bij aan de toegevoegde waarde in de provincie en regio. Dit is € 125 miljoen in de provincie en € 110 miljoen in de regio. De directe

effecten (op de luchthaven) zijn hierbij verreweg het grootst. Verder heeft Eindhoven Airport een positieve invloed op het vestigingsklimaat en productiviteit van het bedrijfsleven in de provincie en regio. Dit leidt ook tot aanvullende werkgelegenheidseffecten bovenop voornoemde aantallen. Connectiviteit door de lucht is één van de vestigingsplaatsfactoren die meespelen bij locatiekeuzes van bedrijven.

Een verdere groei van de luchthaven leidt tot een grotere economische betekenis voor Nederland, provincie en de regio. Bij een hogere groei zijn de economische effecten ook hoger ten opzichte van het gehanteerde referentiescenario, waarbij de economische effecten in totaal ongeveer evenredig toenemen met het passagiersvolume. Overigens neemt de economische betekenis in de referentie ook toe ten opzichte van de huidige situatie.

Het werkgelegenheidseffect voor Nederland ligt voor de drie scenario's in de bandbreedte van 700 – 4.000 voltijdsbanen ten opzichte de referentie. De toegevoegde waarde die hiermee samenhangt is € 40 – 250 miljoen. Het werkgelegenheidseffect voor de provincie Noord-Brabant is 250-1.400 voltijds banen afhankelijk van het scenario, en het effect op de toegevoegde waarde €20- 90 miljoen. Voor de regio is het werkgelegenheidseffect 200-1.000 voltijds banen ten opzichte van de referentie, en het effect op de toegevoegde waarde € € 15- 70 miljoen. Op nationaal niveau is het aandeel van de afgeleide effecten (vanuit de bestedingen) het grootst, op regionaal en provinciaal niveau zijn dat de directe effecten. De hoogte van de raming van de afgeleide economische effecten is sterk afhankelijk van de aannames en schattingen omtrent bestedingen en verblijfsduur van de passagiers.

In de geraamde effecten voor de onderscheiden scenario's is geen rekening gehouden met mogelijke verdringing op onder andere de arbeidsmarkt en de alternatieve aanwending van beschikbare productiemiddelen. Het gaat derhalve om bruto-effecten. Omdat ook zonder toename van het aantal vliegbewegingen en het aantal passagiers op Eindhoven Airport er werkgelegenheid elders zal ontstaan, zal het netto-werkgelegenheidseffect lager uitkomen.

In aanvulling op bovenstaande werkgelegenheidseffecten en effecten op de toegevoegde waarde leidt groei van Eindhoven Airport tot een verbetering van het vestigingsklimaat van de provincie en regio en tot een positief productiviteitseffect van het bedrijfsleven in provincie en regio:

- Het vestigingsklimaat verbetert bij een toename van de connectiviteit van de regio en provincie. Dit directe effect is groter bij een sterkere toename de connectiviteit (dus in de midden en hoge groeiscenario's). In benchmarks van het vestigingsklimaat scoort de regio relatief nu slecht op dit criterium. Ook wordt het vestigingsklimaat indirect verbeterd, doordat een hogere groei en meer bestemmingenaanbod bijdragen aan het aantrekken van internationaal talent voor de regionale arbeidsmarkt, wat op zich weer positieve invloed heeft op het vestigingsklimaat;
- De productiviteit van bedrijven verbetert als gevolg van zakelijk gebruik van de luchthaven door bedrijfsleven. Ook hiervoor geldt dat er sprake is van een groter effect bij een sterkere toename connectiviteit (dus in de midden en hoge groeiscenario's).

Dit leidt tot aanvullende werkgelegenheidseffecten in de regio en provincie.

Ten slotte wordt geconcludeerd dat om deze effecten op vestigingsklimaat en productiviteit te kunnen genereren, er bestemmingen zijn waar het bedrijfsleven de meeste vraag naar heeft. In het kader van dit onderzoek en eerder onderzoek zijn een scala aan dergelijke bestemmingen geïdentificeerd. Deze bestemmingen zijn duidelijk te koppelen aan het economisch profiel van de regio, bijvoorbeeld in termen van verbindingen naar vergelijkbare high-tech regio's, naar snelle groeiregio's, regio's met een hoge R&D-intensiteit of regio's waarmee een duidelijke handelsrelatie is. Het dient echter onderstreept te worden dat de luchthaven maar beperkt invloed heeft op de

keuze welke bestemmingen er aangeboden worden. Dit bepalen de luchtvaartmaatschappijen zelf. Bovendien geldt dat het voor alle bestemmingen nodig is dat er een mix aan passagiers (zakelijk, niet zakelijk, verschillende segmenten) aangetrokken wordt. Alleen dan kan een bestemming voldoende vraag genereren om met voldoende frequentie rendabel gevlogen te worden. Dit betekent dat zonder niet-zakelijke passagiers de bestemmingen waar het regio-bedrijfsleven het meeste behoefte aan hebben, niet gerealiseerd kunnen worden. Van de bestemmingen die gewenst zijn door bedrijfsleven én aansluiten bij het regionaal-economisch profiel zijn er maar een paar waarvoor overall flinke marktvraag is om deze bestemming rendabel te kunnen exploiteren.

4 Marktvraag

In het vorige hoofdstuk is ingegaan op de economische effecten van een verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport (onderzoeksvraag 1). Die analyse is gebaseerd op de onderzoeksscenario's zoals opgesteld door het ministerie van I&W. Bij het opstellen van die scenario's is geen rekening gehouden met de potentiële marktvraag naar vluchten vanaf Eindhoven Airport. Om inzicht te krijgen in de daadwerkelijke economische groeipotentie van de luchthaven is het van belang om inzichtelijk te krijgen welke marktvraag er is voor een potentiële groei, los van de onderzoeksscenario's die door I&W zijn opgesteld. Kortom, een economische analyse om inzichtelijk te maken wat realistische ontwikkelscenario's zouden zijn uitgaande van de marktvraag naar vluchten. Deze analyse is puur op basis van de marktvraag en er is geen rekening gehouden met mogelijke negatieve economische en / of leefbaarheidseffecten.

In dit hoofdstuk wordt dan ook ingegaan op de toekomstige potentiële marktvraag voor Eindhoven Airport. Deze marktvraag wordt gedreven door een scala aan factoren zoals macro-economische groei in Nederland, de snelle ontwikkeling van de Brainport-regio en de provincie Noord-Brabant, trends in de passagierssegmenten die de luchthaven kan bedienen.

In het volgende hoofdstuk wordt ingegaan op ontwikkelingen bij de concurrerende luchthavens. Tezamen geeft dit de bouwstenen om uiteindelijk te komen tot een drietal scenario's voor de potentiële marktvraag voor Eindhoven Airport in 2030 (onderzoeksvraag 2).

4.1 Groei van de luchtvaart – het macro perspectief

Terugkijkend

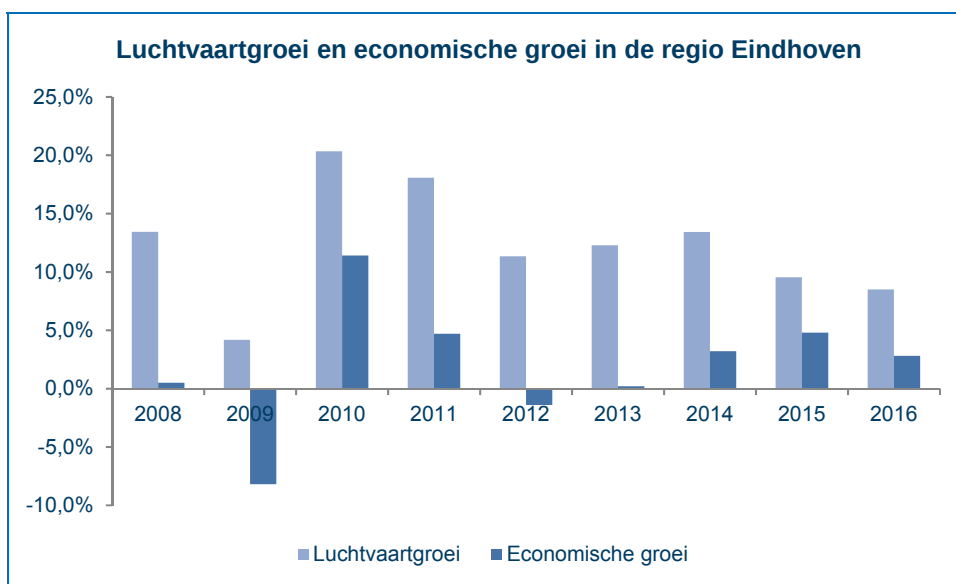
In paragraaf 2.4 werd de groei van Eindhoven in perspectief gezet ten opzichte van de groei op de andere luchthavens. De ontwikkelingen van de afgelopen 10 jaar laten zien dat Eindhoven Airport gemiddeld jaarlijks 15% groeide, waar de overige Nederlandse luchthavens (excl. Eindhoven) gemiddeld jaarlijks groeiden met 3,7%. De economische groei (BBP) was in die periode ongeveer 1,6% per jaar in Nederland, en 2.1% in Noord-Brabant. CE Delft heeft een overzicht gegeven van inkomenselasticiteiten uit eerdere internationale studies, en vond wereldwijd een elasticiteit van 2. Dit houdt in dat als het nationaal inkomen stijgt met 1% de vraag naar luchtvaart met 2% stijgt⁴³. In Nederland ligt de elasticiteit wat lager: 1,5-1,8⁴⁴. Dit komt grosso modo overeen voor de verhouding economische groei en luchtvaartgroei voor Nederland als geheel. Voor de regionale groei van Noord-Brabant versus de groei van Eindhoven Airport gaat dit niet op. De groei van Eindhoven Airport is aanzienlijk hoger dan alleen verklaard kan worden uit inkomensgroei.

Wanneer men de economische groei van de Brainport Eindhoven van de afgelopen jaren afzet tegen de luchtvaartgroei in aantal passagiers van Eindhoven Airport is er enige correlatie te zien. Bijvoorbeeld in 2009, tijdens de kredietcrisis, was er negatieve economische groei en is de luchtvaartgroei ook beperkter dan in andere jaren. Echter wordt ook duidelijk uit de cijfers dat de luchtvaartgroei niet volledig verklaard kan worden aan de hand van de economische groei van de regio. De luchtvaartgroei ligt aanzienlijk hoger dan de economische groei en was in Eindhoven nog steeds positief toen de economische groei negatief was. Dit betekent dat er ook andere factoren van invloed zijn op de ontwikkeling van Eindhoven Airport die het toenemende aantal passagiers

⁴³ CE Delft, Pijnsgevoeligheid in de luchtvaart en zeescheepvaart, 2001.

⁴⁴ Kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid, Belastingen en heffingen in de luchtvaart, 2010.

verklaren, naast de macro-economische groei. Hierop wordt in volgende paragrafen nader ingegaan.



Bron: CBS gegevens, bewerking door Ecorys.

Macro groei luchtvaart – metaoverzicht van groeiprognozes

Voor een doorkijk naar 2030 wordt in deze paragraaf in eerste instantie gekeken naar de groei die kan komen vanuit de macro-economische ontwikkeling als basis. Deze legt de basis voor veel lange termijn prognoses die worden opgesteld. Op nationaal niveau uitgevoerd door het CPB in de WLO-scenario's (cachet luchtvaart), op Europees niveau door Eurocontrol en op wereldwijde schaal IATA, Airbus en Boeing. In de volgende tabel staan deze prognoses samengevat, met hun bandbreedtes.

Tabel 4.1 Verwachte jaarlijkse groeipercentages luchtvaart t/m 2036 op basis van macro-economische groeifactoren

		laag	gemiddeld	hoog	opmerkingen	bron
			eld			
Nederland 2030	Schiphol	2%	-	4%	passagiersgroei OD Europa verkeer per jaar	WLO
		2%	-	3%	groei in vliegtuigbewegingen per jaar	WLO
	Eindhoven	2,8%	-	5,7%	passagiersgroei per jaar	WLO
		2,5%	-	5,4%	groei in vliegtuigbewegingen per jaar	WLO
Europa 2035		0,7%	-	2,6%	groei in vliegtuigbewegingen per jaar	Eurocontrol
Wereldwijd 2036	Europees aandeel	-	2,3%	-		IATA
		-	3,4%	-		Airbus
		-	3,2%	-	inter-Europees verkeer	Boeing
		-	2,7%	-	vlootomvang	Boeing
	Wereldwijd	2,7%		3,6%		IATA

	laag	gemiddeld	hoog	opmerkingen	bron
	-	4,6%	-		Airbus
	-	4,7%	-	wereldwijd verkeer	Boeing
	-	3,5%	-	vlootomvang	Boeing
	2,1%	3,2%	4,1%	Gemiddelde jaarlijkse groei	

Bronnen: WLO (2015), Airbus (2017), IATA (2017), Boeing (2017), Eurocontrol (2013).

De tabel laat zien dat de groeipercentages van de verschillende prognoses redelijk dicht bij elkaar liggen qua bandbreedte. De lage groeiscenario's gaan uit van groei tussen 0,7% en 2,8% per jaar, de gemiddelde groeiscenario's gaan uit van een jaarlijkse groei van tussen 2,3% en 4,7% en de hoge groeiscenario's tussen de 2,6% en 5,7% per jaar. Deze 5,7% is de WLO voorspelling (hoog) voor Eindhoven, waar tevens, ook al enige invloed van point-to-point carriers zit verweven. Het lage scenario van de Eurocontrol forecast is een scenario van afzwakkende economieën, een terugvallende positie van Europa in de wereldeconomie en hoge olieprijsen⁴⁵.

De totale bandbreedte voor groei gedreven door macro-economische ontwikkelingen is dus fors, en bedraagt 0,7% - 5,7% per jaar. Het gemiddelde van elk van de prognoses is 2,1% (laag), 3,2% (midden), 4,1% (hoog). Hier zijn prognoses voor Europa / wereldwijd, passagiersbewegingen en vliegtuigbewegingen samengenomen. Indien dit apart wordt gemiddeld, wijkt het beeld niet significant af.

4.2 De potentie van nieuwe bestemmingen

Uit de vorige paragraaf blijkt dat de verkeersgroei van Eindhoven Airport is de afgelopen 10 jaar dus hoger geweest dan verklaard kan worden door de economische en demografische ontwikkeling van de regio. Dit komt in het bijzonder door de komst van de point-to-point luchtvaartmaatschappijen als Ryanair, Transavia en Wizz Air die een groot bestemmingenaanbod hebben neergezet op de luchthaven tegen scherpe tarieven, en frequenties van hun bestemmingen hebben opgevoerd.

De sterke aanwezigheid van dergelijke luchtvaartmaatschappijen op Eindhoven Airport heeft ook invloed op het opstellen van vraagprognoses. Traditioneel is de luchtvaart sterk gecorreleerd met economische groei, inkomensgroei en bevolkingsgroei. Als het goed met de economie gaat, stijgt de vraag naar luchtvaart. Als het slecht gaat, daalt de vraag. Dit wordt vraaggestuurde groei/ontwikkeling genoemd. In deze paragraaf wordt ingegaan op de bestemmingen kant / aanbod-gedreven groei door point-to-point carriers. Uit literatuur blijkt deze correlatie tussen economische groei en de vraag naar vliegverkeer voor de point-to-point luchtvaartmaatschappijen veel minder aanwezig te zijn (zie o.a. OECD, 2015⁴⁶). Op lokaal niveau kan er door de point-to-point luchtvaartmaatschappijen met extra aanbod, hogere frequentie en prijsdalingen van tickets 'aanbodgedreven groei' optreden. Op dit aspect gaat deze paragraaf in.

⁴⁵ De Eurocontrol bandbreedte is ontleend aan de meest recente lange termijn prognose 2012-2035, die uit 2013 stamt. Er kan in ieder geval geconcludeerd worden dat de groei voor Nederland in de periode 2012-2017 niet aansloot bij het lage scenario van Eurocontrol. Eurocontrol brengt ook een middellange termijn prognose uit, die recenter is (september 2017). Hierin wordt voor de periode 2016-2023 uitgegaan van een bandbreedte van 0,7%-3,6% groei per jaar voor Europa, en van 0,7% - 2,8% voor Nederland.

⁴⁶ OECD, Forecasting airport demand, ITF forum 2015.

4.2.1 Opbouw van nieuwe routes

In deze paragraaf wordt de marktpotentie van nieuwe routes behandeld. Het toevoegen van nieuwe bestemmingen is een belangrijke drijver geweest voor de groei van Eindhoven Airport in de afgelopen 10 jaar. In 2010 had Eindhoven nog 30 bestemmingen, terwijl in 2017 passagiers naar 80 bestemmingen konden vliegen vanaf de luchthaven. Uit eerder onderzoek naar Eindhoven Airport⁴⁷ bleek dat het ontbreken van de juiste bestemming de voornaamste reden is om niet vanaf Eindhoven Airport te vertrekken. Andersom geldt dus ook: indien een nieuwe bestemming wordt aangekondigd heeft dit direct een grote aantrekkingskracht op de regiopassagiers tot gevolg. Dit hebben de luchtvaartmaatschappijen ontdekt; nieuw aangekondigde bestemmingen doen het direct uitstekend. Dit effect blijkt ook uit een wereldwijde studie naar het verband tussen marktgroei en het aanbieden van nieuwe routes.⁴⁸ Nieuwe routes leiden tot significante marktgeneratie.

In deze studie is onderzocht welke bestemmingen een grote potentie hebben om vanaf de luchthaven te vliegen. Dit wordt gepresenteerd in de volgende subparagraaf. Voordat hierop ingegaan wordt, is het van belang om twee aspecten ten aanzien van de opbouw en haalbaarheid van routes voor het voetlicht te brengen: de opbouw van de frequentie en de goede passagiersmix voor een rendabele verbinding.

Vrijwel alle nieuwe bestemmingen worden door luchtvaartmaatschappijen 'voorzichtig' gestart met een lage frequentie, bijvoorbeeld 2x per week. Zo kan worden gezien of een route aanslaat bij de markt in het verzorgingsgebied, en waar nodig gestart worden met marketingactiviteiten. Een lage frequentie is vooral interessant voor mensen die met een leisure motief reizen, en minder voor mensen die om zakelijke redenen reizen. Als blijkt dat een bestemming tijdens 1-2 seizoenen bij een lage frequentie goed loopt, wordt de frequentie uitgebreid, naar 3x per week, 5 per week, dagelijks, en bij een groot succes naar tweemaal daags. Dit duurt zo'n 3-5 jaar. Hierbinnen kan nog een verfijning worden toegepast door de inzet van groetere toestellen voordat een frequentie wordt 'opgeplust'.

Met de opkomst van de point-to-point maatschappijen worden verbindingen opgezet die veel minder sterk alleen op de vakantiemarkt mikken. Voor een groot deel van de verbindingen die dergelijke maatschappijen uitvoeren, is een mix van passagierssegmenten nodig om voldoende passagiers te genereren voor een rendabele verbinding. Dit geldt overigens ook voor hub carriers. Zoals in hoofdstuk 2 al is geschetst, zijn er meer dan 10 reismotieven te onderscheiden. Juist de vraag van al deze segmenten gebundeld zorgt voor een aantal passagiers van voldoende omvang dat nodig is voor een rendabele verbinding voor veel van de bestemmingen. Dit laat natuurlijk onverlet dat een deel van de bestemmingen dat gevlogen wordt, een groot aandeel vakantiegangers heeft, genoeg om een verbinding rendabel te laten zijn.

Ten slotte is er een verband tussen frequentie en het aantrekken van reizigers met een bepaald motief. Hoe hoger de frequentie wordt, hoe aantrekkelijker de bestemming wordt voor mensen die zakelijk reizen. Zeker als daarbij de aankomst- en vertrektijden passagiers in staat stellen vroeg in te vliegen en laat weer terug te vliegen, trekt dit zakelijke reizigers.

4.2.2 Analyse van marktdata

In 2017 konden passagiers naar ruim 80 bestemmingen vliegen vanaf Eindhoven Airport. De 20 meest populaire bestemmingen zijn weergegeven in paragraaf 2.3.2. Vanaf Eindhoven kan vooral binnen Europa gevlogen worden aangevuld met een aantal bestemmingen in Noord-Afrika en Israël.

⁴⁷ Stratagem, Onderbouwing business case Eindhoven Airport, 2013.

⁴⁸ SEO, Market stimulation of new airline routes, 2016

Op basis van aanvullende data is onderzocht of er nieuwe routes interessant zijn om vanuit Eindhoven te vliegen op basis van verwachte marktvraag. Hiervoor is gebruik gemaakt van gegevens van dataprovider Beontra, die data heeft geleverd over de historische marktvraag naar alle bestemmingen vanuit het catchment area van Eindhoven Airport dat via concurrerende luchthavens is gevlogen gebruik makende van het bestaande route netwerk vanuit die concurrerende luchthavens. Dit geeft dus een goed inzicht in de potentiële marktvraag die op dit moment in het ruime verzorgingsgebied aanwezig is. Beontra maakt gebruik van historische data van de ticketverkoop op basis van Sabre GDS systeem. Er is met behulp van backcasting voor een steekproef van routes gekeken naar de nauwkeurigheid van de predicties over de bezettingsgraad per route van Beontra versus de werkelijke bezettingsgraden. Hieruit bleek een afwijking van maximaal 3 procentpunt.

Korte afstand bestemmingen

Er is op basis van de Beontra data een analyse gedaan van de top-20 korte afstand bestemmingen in het point-to-point segment, ofwel exclusief vraag naar overstapbestemmingen.

De top-20 bestemmingen waar in het verzorgingsgebied de meeste marktvraag naar is, maar nu nog niet gevlogen wordt vanaf Eindhoven (maar dus wel vanaf concurrerende luchthavens), is weergegeven in de volgende tabel.

	Land	Bestemming	Marktvraag (passagiers)
1	Verenigd Koninkrijk	Londen Gatwick	131.400
2	Italië	Milaan Malpensa	131.400
3	Spanje	Fuertaventura	129.190
4	Italië	Rome FCO	128.602
5	Duitsland	Berlijn	121.210
6	Malta	Valetta	119.420
7	Oekraïne	Lviv	105.182
8	Zwitserland	Basel	102.956
9	Verenigd Koninkrijk	Liverpool	102.442
10	Frankrijk	Lyon	101.864
11	Noorwegen	Oslo	101.122
12	IJsland	Reykjavik	97.610
13	Bosnië	Sarajevo	97.038
14	Oostenrijk	Wenen	94.994
15	Oostenrijk	Salzburg	94.746
16	Rusland	Moskou (SVO)	92.034
17	Griekenland	Athene	90.444
18	Verenigd Koninkrijk	Bristol	89.526
19	Italië	Venetië	85.578
20	Verenigd Koninkrijk	Belfast	81.378
Totaal			2.098.136

In totaal is er voor deze top-20 bestemmingen een marktvraag van 2 miljoen passagiers. Er is hierbij als criterium gesteld dat de route een winstgevend bezettingspercentage voor de luchtvaartmaatschappij op zou leveren bij een dagelijkse frequentie. Ook is er vanuit gegaan dat Eindhoven Airport slechts een beperkt marktaandeel heeft op elke route en niet alle marktvraag kan bedienen. Beperkt is hierbij gedefinieerd als hetzelfde marktaandeel op vergelijkbare routes, wat gemiddeld voor deze 20 bestemmingen op 12% uitkomt. Onder deze aannames blijkt dat de

marktvraag voor vluchten naar deze bestemmingen van Eindhoven Airport per route 80.000 – 130.000 passagiers is voor deze top-20.

Dit betekent dat er voor andere routes met een lagere frequentie er ook bestemmingen zijn waar voor een luchtvaartmaatschappij winstgevend op gevlogen kan worden. Ook hiervoor is een analyse met Beontra data gemaakt. Er is een top 15 van routes onderzocht die bij een frequentie van 2-5 keer per week ook rendabel zijn voor een luchtvaartmaatschappij om vanaf Eindhoven te vliegen. De marktpotentie van deze set bedraagt 660.000 passagiers op jaarbasis. Er is wederom uitgegaan van een relatief laag marktaandeel van Eindhoven binnen elke route op basis van het marktaandeel van de luchthaven op vergelijkbare routes.

Land	Bestemming ⁴⁹	Frequentie (# per week)	Marktvraag (passagiers)
Albanië	Tirana	5	86.690
Polen	Krakau	4	73.206
Spanje	Madrid	3	55.154
Marokko	Casablanca	3	55.022
Roemenië	Boekarest	5	52.482
Oostenrijk	Salzburg	2	49.376
Frankrijk	Bordeaux	3	49.124
Rusland	Moskou (VKO)	3	48.870
Spanje	Bilbao	3	38.244
Frankrijk	Toulouse	2	32.992
Slowakije	Bratislava	2	31.156
Oekraïne	Kiev	2	28.768
Slovenië	Ljubljana	3	23.608
Italië	Cagliari	3 (alleen zomerseizoen)	18.984
Wit-Rusland	Minsk	2	16.304
Totaal			659.980

In paragraaf 4.3. gaan we in op de vlootexpansie van de point-to-point carriers om dergelijke bestemmingen te kunnen starten.

Feeder to hub

Een tweede marktsegment dat is geanalyseerd is of er vraag is naar bestemmingen op de lange afstand via hubs. In dat geval heeft de luchthaven een feeder functie naar de hub, wat om deze reden ook wel de feeder to hub markt wordt genoemd. Via deze hubs kan overgestapt worden op andere bestemmingen, bijvoorbeeld intercontinentaal. Als het de luchthaven zou lukken om dergelijke verbindingen door luchtvaartmaatschappijen op te zetten, dan kan het inspelen op de vraag naar intercontinentaal verkeer. Dit is een marktsegment dat nu nog niet bediend wordt door de luchthaven. Uit het interviewprogramma komt naar voren dat vanuit het bedrijfsleven er interesse is om ook op specifieke intercontinentale bestemmingen te vliegen vanaf Eindhoven Airport.

Er is voor 16 hubs op een rij gezet welke marktvraag er nu in de regio is.

⁴⁹ Enkele van deze bestemmingen worden nu al aangeboden vanaf Eindhoven. Het hier opgenomen potentieel is aanvullend op wat al gevlogen wordt.

	Land	Hub	Marktvraag (passagiers)
1	VAE	Dubai DXB	146.730
2	Ierland	Dublin*	131.400
3	Oostenrijk	Wenen	128.480
4	Duitsland	München	122.640
5	Verenigd Koninkrijk	Londen LHR	122.640
6	Spanje	Madrid*	115.340
7	Zwitserland	Zurich	113.150
8	Duitsland	Frankfurt	106.580
9	Turkije	Istanbul IST	97.090
10	Portugal	Lissabon*	90.520
11	Frankrijk	Parijs CDG	73.000
12	Rusland	Moskou SVO	70.810
13	Zweden	Stockholm*	65.000
14	Qatar	Doha	50.960
15	Servië	Belgrado*	42.120
16	Finland	Helsinki	28.080
Totaal			1.504.540
Totaal zonder overlappend potentieel naar transferverbindingen			1.035.802

*Reeds aangeboden op Eindhoven Airport, maar niet met de mogelijkheid op een overstapnetwerk aan te sluiten.

Ook hiervoor is met behulp van Beontra data in beeld gebracht welke marktvraag er is bij een winstgevende frequentie van 1 vlucht per dag. Dan is de potentiële marktvraag naar deze 16 hubs circa 1,5 miljoen passagiersbewegingen op jaarbasis (op basis van de marktvraag 2017). Voor diverse routes is er in potentie (veel) meer marktvraag is vanuit het ruime catchment area, want de hier gepresenteerde 1,5 miljoen potentiële passagiersbewegingen betreft 16% van het totaal aantal passagiersbewegingen naar deze 16 hubs vanuit het verzorgingsgebied, die momenteel via andere luchthavens in het verzorgingsgebied gevlogen worden. Immers, men kan er niet vanuit gaan dat de luchthaven de hele markt op dergelijke routes bedient. Daarom is slechts een beperkt aandeel meegenomen, op basis van vergelijkbare routes die op andere luchthavens met dezelfde karakteristieken als Eindhoven worden aangeboden.

Dit feeder to hub potentieel van 1,5 miljoen passagiers bevat tevens passagiers die willen doorvliegen naar andere bestemmingen op deze hubs. Er wordt overigens al een deel van deze bestemmingen via Eindhoven aangeboden. Voor het zakelijk verkeer zijn deze vluchten minder aantrekkelijk omdat een eenvoudige overstap op de betreffende hub niet mogelijk is.

De marktvraag van 1,5 miljoen bevat vraag van passagiers die alleen point-to-point willen vliegen naar deze luchthavens én passagiers die willen overstappen naar andere bestemmingen. Het aandeel point-to-point in dit potentieel is ongeveer 25%. Echter in het resterende aandeel voor transfer passagiers zitten dubbeltellingen: bijvoorbeeld passagierspotentieel naar Singapore zit in de verbinding naar Dubai en in de verbinding naar Heathrow. Geschoond voor deze dubbeltellingen resulteren ongeveer 650.000 passagiers aan potentieel voor transfer op deze 16 routes. Het netto potentieel op deze 16 routes is daarmee circa 1 miljoen passagiersbewegingen. Gemiddeld kan op elk van deze hubs naar 200 andere bestemmingen worden gevlogen.

Mate van realisatie van nieuwe routes

Bovenstaande bestemmingen en het potentieel geven die routes weer om vanaf Eindhoven Airport te vliegen met een goede 'business case'. Of de route ook daadwerkelijk gestart wordt hangt van meer factoren af dan de beste case. Factoren die van invloed zijn:

- Slots: kan een airline (de juiste) slots op zowel vertrek- als aankomstpunt kan krijgen;
- Regulering: is er een open sky of luchtvaartverdrag (met beperkingen) met het land van bestemming;
- Vloot: is de nieuwe vliegtuigcapaciteit in dat jaar aanwezig (of is het vervanging van bestaande vloot);
- Totaalprogramma: past de route in het totale bestaande programma van een airline (een korte vluchttijd past makkelijker in een totaal programma);
- Beginpunt: is vertrek vanuit een basekist operatie mogelijk (dat is makkelijker in te passen);
- Bekendheid airline: is de airline ook bekend op aankomstbestemming (lagere marketingkosten daar).

Dit betekent dat het dus van deze factoren afhangt of het zoals boven geschetst ook gerealiseerd wordt.

4.3 Ontwikkelingen in vliegtuigtypes en business modellen

Er zijn een aantal trends en ontwikkelingen in de luchtvaart die relevant zijn voor de analyse van de marktvraag van Eindhoven Airport. Vooral van belang zijn de trends en ontwikkelingen ten aanzien van de vloot en nieuwe business modellen. Deze trends en ontwikkelingen worden hieronder kort geduid.

Nieuwe generatie toestellen en vliegtuigorders

Op Eindhoven airport opereren vooral de zogenaamde point-to-point maatschappijen. Deze maatschappijen als Ryanair, WizzAir, Transavia, Vueling (nu op Eindhoven), maar ook Easyjet, Norwegian en Eurowings hebben een steeds groeiende vloot. Samen hebben deze grote point-to-point maatschappijen een flinke hoeveelheid orders uitstaan bij de fabrikanten Boeing en Airbus. Een deel hiervan is ter vervanging van toestellen uit de vloot, maar het grootste deel is uitbreiding. Op dit moment hebben deze maatschappijen samen ruim 700 toestellen in bestelling op een vloot van 1.300 vliegtuigen.

Tabel 4.2 Overzicht vloot en orders point-to-point maatschappijen

Luchtvaartmaatschappij	Vlootgrootte	In bestelling
Easyjet	309	140
Eurowings	132	13
Norwegian ⁵⁰	149	119
Ryanair	457	139
Transavia	72	-
Vueling	107	47
WizzAir	91	279
Totaal	1317	737

Dit betekent dat de komende jaren deze toestellen aan de vloot worden toegevoegd, waarbij de luchtvaartmaatschappijen op zoek gaan naar rendement voor deze toestellen. Dit betekent dat zij

⁵⁰ Exclusief Norwegian Air Argentina.

nieuwe bestemmingen gaan ontwikkelen of frequenties op bestaande routes gaan verhogen. Zie paragraaf 4.2 voor nieuwe bestemmingen die potentieel interessant zijn voor Eindhoven Airport.

Een deel van deze toestellen in bestellingen betreft de nieuwe generatie toestellen Boeing 737 MAX en A320neo. Deze toestellen zijn zuiniger en stiller dan de bestaande generatie waar nu veel mee gevlogen wordt. Maar bovendien is het bereik van deze nieuwe toestellen groter dan de huidige. Dit betekent dat er een nieuwe serie bestemmingen in bereik komt vanaf Europa, wat mogelijkheden biedt voor lange afstand verbindingen voor de point-to-point carriers.

Lange afstand verbindingen door point-to-point carriers

Point-to-point maatschappijen als Ryanair en Easyjet opereren nu voornamelijk op de korte en middellange afstand. Zij bedienen bestemmingen in Europa, aangevuld met enkele routes naar Noord-Afrika. De uitzondering hierop is Norwegian, dat als eerste is gestart met lange afstandverbindingen vanaf Londen, Edinburgh en 4 Ierse luchthavens naar inmiddels bijna 20 bestemmingen in de Verenigde Staten, Azië en Zuid-Amerika. Deze operaties vinden plaats met de groetere Dreamliner, maar sinds de levering van de Boeing 737 MAX in 2017 ook met dit toestel. Easyjet kondigde eind 2017 aan ook intercontinentale vluchten te gaan aanbieden, vooralsnog door samenwerking met Norwegian, waarbij Easyjet passagiers op de Norwegian lange afstands vlucht kunnen overstappen.

Ook het IJslandse WOW air vliegt naar trans-Atlantische bestemmingen in de VS en Canada, met de Airbus A321.

Andere initiatieven zijn Level, dochteronderneming van de IAG groep waar ook Iberia en British Airways toebehoren, en Boost, dochter van Air France KLM groep.

4.4 Het catchment area van Eindhoven Airport

4.4.1 Catchment area

Het catchment area van een vliegveld is een inschatting van het geografische gebied van waar een groot gedeelte van de vertrekkende passagiers van oorsprong komen. Wanneer catchment areas van luchthavens overlappen betekent dit dat het merendeel van de passagiers in het overlappende catchment area de luchthavens als substituten ziet, althans voor zover het gaat om de locatie van de luchthaven.

Het aantal passagiers in het catchment area van Eindhoven Airport is afhankelijk van de exacte afbakening van het gebied. Het catchment area wordt vaak afgebakend op basis van de reistijd tot de luchthaven. Hierbij wordt aangenomen dat het primaire verzorgingsgebied binnen 1 uur rijden van de luchthaven is en het secundaire catchment area binnen 2 uur reistijd.⁵¹

Tabel 4.3 heeft het aantal inwoners en inkomen weer op basis van 30, 45 en minuten reistijd per auto.

⁵¹ 'Regionale luchthavens en economie', H. Gordijn, W. Hornis, L. van Wissen, Planbureau voor de Leefomgeving, beschikbaar op <http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/Luchthavenbundel.pdf>.

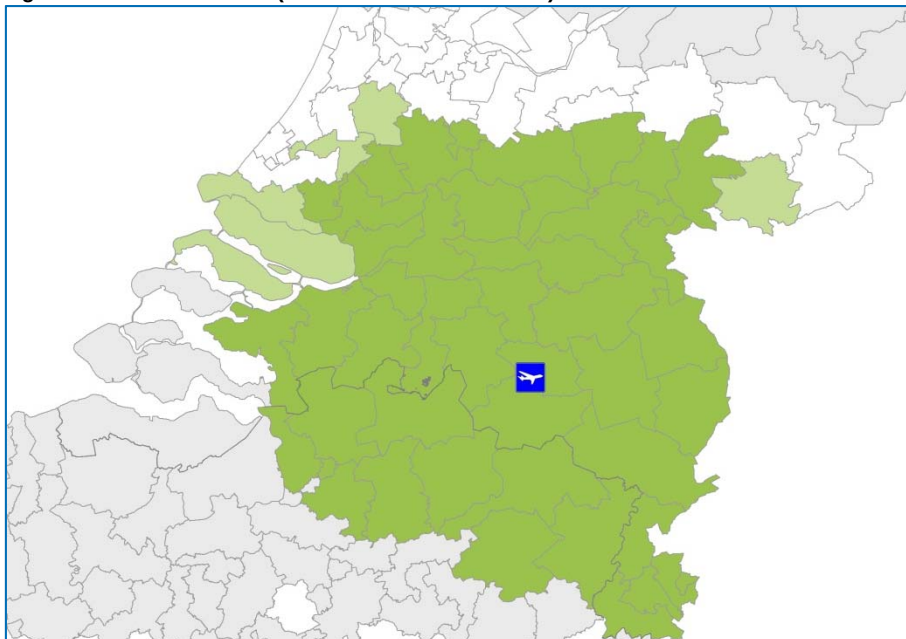
Tabel 4.3 inwoners en inkomen catchment Eindhoven Airport

	30 minuten reistijd	45 minuten reistijd	60 minuten reistijd
Inwoners	748,326	2,329,633	4,350,359
BNP (€ mln)	32,429	86,996	158,612
BNP per capita	43,335	37,343	36,460

Bron: Lufthansa (2016).

Omdat reizigers in het point-to-point segment in de praktijk bereid zijn langer te reizen dan 60 minuten voor hun vlieguren⁵², heeft Eindhoven Airport (2016) onder Nederlandse en Belgische reizigers in het verzorgingsgebied een enquête afgenomen. Duitsland viel buiten de scope van deze enquête, maar ook hier bereikt Eindhoven Airport reizigers. Er is hierbij gekozen voor een ruimere afbakening aangezien een groot deel van de passagiers van buiten het primaire catchment gebied komt. Om exact vast te stellen waar 85% van de Nederlandse en Belgische passagiers⁵³ van Eindhoven Airport vandaan komt is gekeken naar de herkomst van passagiers in postcode 2 gebieden onder de lijn Haarlem, Amsterdam, Hilversum, Apeldoorn en Enschede en boven de lijn Antwerpen, Hasselt en Maastricht.⁵⁴

De resultaten uit de enquête laten het volgende catchment area zien. Het eerste figuur geeft prioriteit aan de gebieden die het dichtst bij Eindhoven liggen. Het tweede figuur geeft geen prioritering aan de gebieden die het dichtst bij Eindhoven liggen. Het herkomstgebied van 80% van de passagiers is weergegeven met donkergroen en de grens van 85% wordt weergegeven door alle lichte groene gebieden.

Figuur 4.1 Catchment area (classificatie o.b.v. afstand)

Bron: Eindhoven Airport (2016).

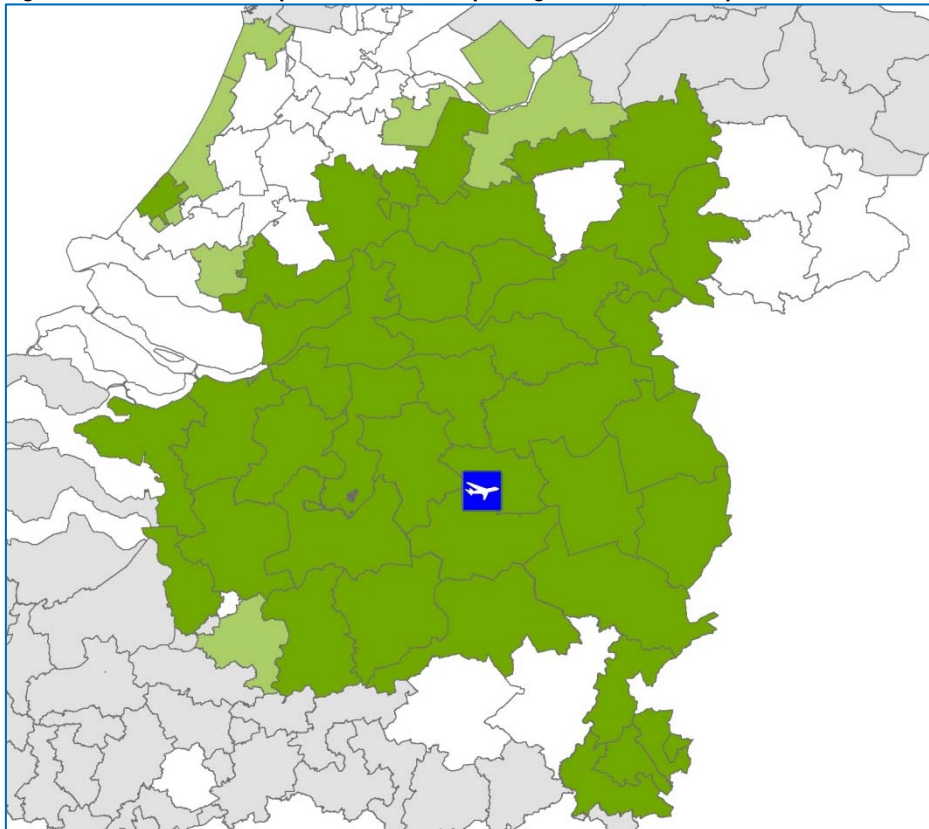
Noot: kleuren laten de gebieden zien waar cumulatief de meeste passagiers vandaan komen die vliegen vanaf Eindhoven Airport (donker groen: de eerste 80% passagiers, lichtgroen: 80-85% en wit 85-100% van het totaal) geranked op basis van afstand (dichtstbijzijnde gebieden eerst).

⁵² Idem.

⁵³ Gebruikelijke grens bij marktafbakeningsvraagstukken. Zie ook CAA UK (2012), Gatwick - Market Power Assessment.

⁵⁴ De Nederlandse postcode 2 gebieden zijn 10, 11, 12, 13, 14, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73. De Belgische/Vlaamse postcode 2 gebieden zijn: 20, 21, 22, 23, 24, 25, 29, 35, 36.

Figuur 4.2 Catchment area (classificatie o.b.v. passagiershoeveelheden)



Bron: Eindhoven Airport (2016).

Noot: kleuren laten de gebieden zien waar cumulatief de meeste passagiers vandaan komen die vliegen vanaf Eindhoven Airport (donker groen: de eerste 80% passagiers, lichtgroen: 80-85% en wit 85-100% van het totaal).

Zoals uit de kaartjes blijkt lijken de beide figuren op elkaar, met als belangrijkste verschil dat in het tweede kaartje de gebieden niet aaneengesloten zijn. In dit geval komen er meer passagiers uit de postcodegebieden in de omgeving van Maastricht, Den Haag en Haarlem. Dit illustreert dat voor point-to-point vluchten passagiers bereid zijn langere afstanden te reizen tot het vliegveld, waardoor het catchment area groter is dan 1 uur reistijd vanaf Eindhoven Airport. Tabel 4.4 geeft het inwonersaantal van deze catchment area's weer.

Tabel 4.4 inwonersaantal catchment area Eindhoven Airport (miljoen)

Type catchment	Inwoners 80%	Inwoners 85%
Figuur 4.3 - o.b.v. afstand	9,0	10,0
Figuur 4.4 – o.b.v. passagiershoeveelheden	8,5	10,1

Bron: Eindhoven Airport (2016).

Vanwege de hogere reisbereidheid van point-to-point passagiers is het aantal inwoners en daarmee potentiële passagiersaantal van zowel kaart 1 als 2 is vele malen hoger in vergelijking met de conventionele 60 minuten reistijdmethode.

4.4.2 Vlieggeneigdheid en potentiële marktvraag

Inwonersaantal kan echter niet een op een worden omgezet naar het aantal (potentiële) passagiers. Het aantal passagiers is ook afhankelijk van de vlieggeneigdheid van de inwoners binnen het catchment area. Vlieggeneigdheid geeft aan hoeveel vlieguren er per jaar, per hoofd van de bevolking gemiddeld worden gemaakt. Een hoge vlieggeneigdheid binnen de regio leidt daardoor tot een sterkere vraag naar luchtvaart. Tabel 4.4 geeft de vlieggeneigdheid weer uit de recente studies van SEO en het Kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid (KIM). De

onderzoeksbenadering om de vlieggeneigdheid van inwoners te bepalen en de definitie van vlieggeneigdheid verschilt voor beide onderzoeksbureau's. SEO waardes presenteren per inwoner van het verzorgingsgebied van de Nederlandse luchthavens het aantal vlieguren dat wordt gegenereerd. De waardes bevatten ook de vlieguren voor inkomend toerisme. De KIM waardes betreffen het aantal vlieguren dat door inwoners uit Nederland, België en Duitsland zelf wordt gemaakt, exclusief inkomend verkeer.

Tabel 4.5 Vlieggeneigdheid per hoofd van de bevolking

Regio	SEO	KIM
Nederland	1.06	1.24
België	0.98	1.17
Duitsland	0.87	1.11

Bron: SEO (2014), KIM (2015).

Tabel 4.5 laat zien dat inwoners in Nederland en België gemiddeld op jaarbasis meer vliegen dan inwoners uit Duitsland. Bij het koppelen van vlieggeneigdheid aan het inwoneraantal van het verzorgingsgebied uit Tabel 4.3, dan ligt de totale huidige marktvraag in het verzorgingsgebied waar Eindhoven Airport in de range tussen 9.4 en 12.4 miljoen passagiersbewegingen. De onderkant van de range is op basis van de SEO waarde, gekoppeld aan 9 miljoen inwoners in het 80% inwoners catchment area o.b.v. afstand (Figuur 4.1), en is inclusief inkomende passagiers. De bovenkant van de range is op basis van de KIM waarde voor vlieggeneigdheid op basis van 10,1 miljoen inwoners in het 85% inwoners catchment area o.b.v. passagiersaantallen (Figuur 4.2), *en is dus exclusief inkomende passagiers*.

Deze bandbreedte, 9.4-12.4 miljoen passagiersbewegingen, geeft de huidige potentiële vraag weer, exclusief groei in de vlieggeneigdheid van inwoners en inwonersaantallen en exclusief potentiële vraag uit Duitsland en deels exclusief inkomende passagiers uit verschillende landen waarvandaan naar Eindhoven Airport kan worden gevlogen. Het moet dus worden gezien als een indicatie (maar dus mogelijk ook een onderschatting) van de huidige marktvraag.

4.5 Trends en ontwikkelingen in de segmentenmix

Eindhoven Airport bedient een breed scala aan passagierssegmenten. In hoofdstuk 2 en 3 is dit al aan de orde geweest. Elk van die segmenten heeft een eigen dynamiek, hetgeen uiteindelijk invloed heeft op de vraag naar vlieguren. Deze paragraaf gaat in op die segmenten, en geeft een korte schets van relevante trends en ontwikkelingen voor elk hiervan. Waar mogelijk is dit specifiek gemaakt voor de regionale situatie. Het hoofdstuk sluit af met een conclusie wat de invloed hiervan is op de potentiële marktvraag voor de luchthaven.

4.5.1 Trends en ontwikkelingen in de diverse segmenten

De meest voorkomende reismotieven onder de totale reizigerspopulatie van Eindhoven Airport zijn het houden van vakantie, weekendtrip, een bezoek aan familie, vrienden of kennissen, of in verband met werk, studie of zakelijke bijeenkomst⁵⁵. Zie ook paragraaf 2.1.3.

Voor de diverse reizigerssegmenten zijn bepaalde trends en ontwikkelingen identificeerbaar welke in deze paragraaf verder worden uitgelicht. Voor dit doeleinde zijn in onderstaande tabel vijf verschillende typen reizigers onderscheiden: toeristen (city breaks en lange vakanties); studenten;

⁵⁵ Reizigersmonitor 2017 Eindhoven Airport, totale resultaten juni en november. Meerdere antwoorden per reiziger zijn mogelijk.

congres en bedrijfsbezoekers; kenniswerkers en arbeidsmigranten; en bezoekers familie en vrienden. De reizigerssegmenten zijn uitgesplitst naar uitgaand en inkomend zoals gepresenteerd in Tabel 4.6. Voor verduidelijking is in de tabel aangegeven wie hiermee bedoeld worden. In het resterende deel van deze sectie zullen de trends en ontwikkelingen van de verschillende reizigerssegmenten verder uitgelicht worden.

Tabel 4.6 Reizigerssegmenten

Type reiziger	Uitgaand	Inkomend
Toeristen: city breaks en lange vakanties	In Nederland wonende toeristen die op vakantie gaan naar het buitenland	Uit het buitenland afkomstige toeristen die op vakantie gaan in Nederland
Studenten	In Nederland wonende studenten die gaan studeren of stage lopen in het buitenland	Uit het buitenland afkomstige studenten die komen studeren of stage lopen in Nederland
Congres en bedrijfsbezoekers	In Nederland wonende zakenreizigers die voor een congres of bedrijfsbezoek naar het buitenland gaan	Uit het buitenland afkomstige zakenreizigers die voor een congres of bedrijfsbezoek naar Nederland komen
Kenniswerkers en arbeidsmigranten	Nederlandse inwoners die voor een baan naar het buitenland gaan	Buitenlandse inwoners die voor een baan naar Nederland komen
Bezoekers familie en vrienden	Nederlandse inwoners die familie of vrienden in het buitenland gaan bezoeken	Buitenlandse inwoners die familie of vrienden in Nederland komen bezoeken

Toeristen: uitgaand

Volgens het Trendrapport toerisme recreatie en vrije tijd 2017⁵⁶, ging in 2016 circa 81% van de Nederlanders op vakantie, resulterend in ruim 35 miljoen vakanties. De meerderheid van de Nederlanders (57%) gaat zowel in de zomer als in de winter op vakantie. In de afgelopen 15 jaar zijn lange vakanties nog altijd populairder dan de korte vakanties of stedentrips. De top 5 populairste bestemmingen voor onze lange vakanties zijn Frankrijk, Duitsland, Spanje, Italië en Oostenrijk. De auto is nog steeds het populairste vervoersmiddel (54% van de vakanties), al is dit wel afgenomen ten opzichte van 2002 (60% van de vakanties). Het vliegtuig neemt juist toe in populariteit. In 2016 werd voor 38% van de vakanties het vliegtuig als vervoersmiddel gebruikt, terwijl dit in 2002 nog maar 26% van de vakanties was.

Het Trendrapport omschrijft een aantal belangrijke ontwikkelingen voor de toerismebranche in mogelijke toekomstscenario's. Zo zorgen snelle veranderingen op het gebied van ICT en communicatie voor een kennisvoorsprong bij de consument. Hierdoor kan de consument beter zicht krijgen op de beste prijs en dienstverlening. Ook is er een trend te zien in toenemend bewustzijn van de consument betreffende de ecologische impact van reizen. Dit zou kunnen leiden tot verhoogde populariteit van vervoersmiddelen met een lagere ecologische impact. Vakanties ver van huis zouden daarnaast in populariteit kunnen dalen door angst voor geweld, terreuraanslagen, instabiliteit en onvoorspelbare weersextremen of zorg om datasecurity.

Toeristen: inkomend

Het aantal meerdaagse toeristen dat in Nederland op bezoek komt lag in 2016 op circa 15,8 miljoen⁵⁷. Dit aantal is relatief hard gegroeid (5%) ten opzichte van het jaar daarvoor, terwijl de gemiddelde groei in Europa op 2% ligt. Nederland is vooral populair onder toeristen uit Duitsland, België en het Verenigd Koninkrijk. Buiten Europa komen de toeristen met name uit Noord- en Zuid-Amerika. De afgelopen jaren is er een stijging geweest in het aantal toeristen uit Azië en Zuid-

⁵⁶ Trendrapport toerisme, recreatie en vrije tijd 2017, NRIT Media, NBTC Holland Marketing, Centre of Expertise Leisure, Toerisme & Hospitality en CBS.

⁵⁷ Trendrapport toerisme, recreatie en vrije tijd 2017.

Amerika, ten gevolge van economische groei en low-cost vliegverbindingen. Amsterdam blijft een grote toeristische trekpleister met 6 miljoen hotelgasten in 2016. Onder de inkomende toeristen is het vliegtuig het populairst (44%), gevolgd door de auto (40%), de trein (8%) en de bus (4%). Het grootste deel van de toeristen vliegt op Schiphol Airport, al worden regionale luchthavens belangrijker.

Het doel van NBTC is om buitenlandse toeristen te spreiden in Nederland, zodat ze niet alleen in de regio Amsterdam verblijven. Vanuit dit oogpunt worden regionale luchthavens als toegangspunt belangrijker. Visit Brabant is pas sinds 2014 bezig om inkomend toerisme aan te jagen in Brabant, wat betekent dat er potentieel nog een groot effect hiervan mag worden verwacht.

Ook voor de inkomende toeristen zijn de eerdergenoemde trends zoals ICT en communicatie ontwikkelingen, peer-to-peer netwerken, bewustzijn van ecologische impact of zorg om datasecurity van invloed.

Studenten: uitgaand

Ongeveer 14.000 Nederlandse studenten volgen een volledige bachelor of masterstudie in het buitenland. De meest populaire landen om te gaan studeren zijn België, het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten. Naast deze diplomamobility (het volgen van een volledige studie in het buitenland) bestaat er ook nog zogenoemde studiepuntmobility: een buitenlandervaring in de vorm van stage of (gedeeltelijke) studie. Dit zijn voor het WO en HBO samen zo'n 230.000 studenten. Hiervan maken 10.000 studenten gebruik van de Erasmus+ beurs, waarvan het grootste deel naar de VK, Spanje en Duitsland gaat.⁵⁸

Veel onderwijsinstellingen in de regio Eindhoven stimuleren het opdoen van buitenlandervaring bij studenten en leerlingen. TU Eindhoven stelt in haar jaarverslag het doel dat in 2020, 90% van de studenten vakken of stage in het buitenland heeft gedaan.⁵⁹ Daarnaast gaan vanuit het Summa College elk jaar honderden studenten naar het buitenland voor stage en bestaan er verscheidene mogelijkheden voor uitwisselingsprogramma's, projecten, werkweken of excursies naar verschillende landen.⁶⁰

Studenten: inkomend

Ruim 80.000 buitenlandse studenten nemen deel aan een volledige studie in Nederland. Daarnaast zijn er nog ruim 30.000 internationale studenten die naar Nederland komen voor een buitenlandervaring, zoals een stage of het volgen van vakken. Daarvan komen er circa 11.000 uit Europa en 19.000 buiten Europa. Er zijn in Nederland met name internationale studenten uit Duitsland, China, Italië, België, het VK en Griekenland.⁶¹

Zoals beschreven in paragraaf 2.2.2, zijn er ook in de regio veel Eindhoven internationale studenten te vinden op de onderwijsinstellingen. In 2016 waren er zo'n 10.000 internationale studenten, verdeeld over TU Eindhoven, Tilburg University, Avans Hogeschool, Fontys Hogeschool, Design Academy en de HAS Hogeschool. Deze studenten zijn met name afkomstig uit Duitsland (3230), Bulgarije (629) en China (618).⁶² Daarnaast stellen onderwijsinstellingen specifieke onderwijsprogramma's op, zoals het Summa College met Engelstalige MBO opleidingen.

⁵⁸ EP Nuffic, Outgoing student mobility in Dutch higher education 2015-2016.

⁵⁹ TU/e jaarverslag 2016.

⁶⁰ Website Summa College: <https://www.summacollege.nl/student/beroepspraktijkvorming/stage-in-het-buitenland>.

⁶¹ EP Nuffic, Update: Incoming student mobility in Dutch higher education 2016-17.

⁶² Brainport Monitor 2016.

Congres en bedrijfsbezoekers: uitgaand

Nederlanders maken jaarlijks zo'n 4,7 miljoen zakenreizen naar het buitenland (Trendrapport toerisme 2017). Dit aantal is de afgelopen jaren licht gestegen, met 1% tussen 2013 en 2016. Ongeveer 15% van de zakelijke reizen is een eendaagse trip. De meerdaagse reizen bestaan gemiddeld uit 4 overnachtingen. In totaal wordt er circa € 4,4 miljard of 930 euro per persoon besteed aan buitenlandse zakentrips.⁶³

Congres en bedrijfsbezoekers: inkomend

Het aantal zakelijke hotelovernachtingen in Nederland is het afgelopen jaar sterk toegenomen. In 2016 waren dit er 17,8 miljoen, 5,7% meer dan het jaar daarvoor. De meeste zakenreizigers die naar Nederland komen zijn afkomstig uit de VK, VS en Duitsland. Daarnaast zijn er ook relatief veel uit China, Italië en Japan. In 2016 stond Nederland ook in de top 10 congresbestemmingen volgens de ranglijsten ICCA (9^e plek) en UIA (10^e plek). Noord-Brabant is de derde provincie voor een zakenreis, na Noord-Holland en Zuid-Holland (Trendrapport toerisme 2017). De geplande investering van € 130 miljoen in het vestigingsklimaat van Brainport zal deels worden aangewend voor een conferentiecentrum, wat het aantal bezoekers zal doen toenemen⁶⁴.

Kenniswerkers en arbeidsmigranten: uitgaand

Het segment Nederlanders dat naar het buitenland verhuist voor een baan is relatief klein vergeleken bij de andere segmenten. Dit segment zal daarom minder relevant zijn voor dit onderzoek en niet verder worden besproken.

Kenniswerkers en arbeidsmigranten: inkomend

In 2015 waren er circa 92.000 internationale werknemers (dit gaat om economisch actieve werknemers) in Noord-Brabant (Decisio, 2017). Daarvan zijn zo'n 13.500 kenniswerkers, de rest (zo'n 78.000) is arbeidsmigrant. De afgelopen jaren is het aantal internationale werknemers gestegen met bijna 30% sinds 2013. In Eindhoven is circa een derde van de internationals kenniswerker en twee derde is arbeidsmigrant, waarmee Eindhoven relatief veel kenniswerkers heeft ten opzichte van andere regio's. Van de arbeidsmigranten is een groot deel afkomstig uit Polen. Verder komen veel internationale werknemers uit omliggende landen zoals Duitsland, België en het VK. Er zijn ook een aantal snelle stijgers van verder weg, dit gaat om India, China, de VS, Taiwan en Korea. Hier komen met name kenniswerkers vandaan. Naar verwachting zal de stijging in het aantal expats blijven doorzetten. Zeker aangezien high tech bedrijven uit de Brainport regio aangeven de komende tijd meer technisch talent nodig te hebben.⁶⁵

Bezoekers familie en vrienden: uitgaand

In 2017 verbleven Nederlands tijdens circa 1,28 miljoen vakanties in een woning van vrienden, familie of kennissen.⁶⁶ Dit geeft een indicatie van het aantal Nederlander dat op reis gaat om familie of vrienden te bezoeken. Wanneer het aantal kenniswerkers en arbeidsmigranten in Nederland toeneemt (paragraaf 2.2.2), is het aannemelijk dat ook het segment uitgaande bezoekers familie en vrienden toeneemt. De expats die naar Nederland komen zullen immers ook regelmatig een bezoek brengen hun thuisland.

⁶³ Trendrapport toerisme, recreatie en vrije tijd 2017, NRIT Media, NBTC Holland Marketing, Centre of Expertise Leisure, Toerisme & Hospitality en CBS.

⁶⁴ <https://www.ed.nl/eindhoven/rijk-investeert-130-miljoen-in-brainportregio-onder-meer-in-congrescentrum-speelhuis-en-onderzoeksinstituten~a7ae97c4/>.

⁶⁵ Decisio, Economische analyse internationale werknemers, studenten en zelfstandigen in Nederland, regiorapportage Zuid Nederland, 2017.

⁶⁶ Trendrapport toerisme 2017.

Bezoekers familie en vrienden: inkomend

Ongeveer 1 miljoen toeristen geven aan naar Nederland te komen om 'overige' redenen.⁶⁷ Een van deze overige redenen is het bezoeken van familie en vrienden. Wederom is de verwachting dat bij een toename van het aantal internationale werknemers in Nederland deze categorie ook toeneemt. Het is aannemelijk dat de familie en vrienden van de expats hier ook op bezoek zullen komen.

4.5.2 Invloed op de marktvraag

De trends en ontwikkelingen in de genoemde segmenten lijken veelal een positieve bijdrage te leveren aan de vraag naar luchtvaart, en kan zo leiden tot een toenemende vraag voor Eindhoven Airport. Voor uitgaande toeristen wordt het vliegtuig een steeds belangrijker vervoersmiddel, voor inkomende toeristen is het vliegtuig het belangrijkste vervoermiddel. Vooral het inkomend toerisme naar Nederland groeit, en vanuit spreidingsperspectief van toerisme wordt het steeds belangrijker dat deze ook op andere luchthavens dan Schiphol binnenkomen. Voor Nederlandse studenten wordt het opdoen van ervaring in het buitenland steeds gebruikelijker en veel onderwijsinstellingen stellen doelen op het gebied van mogelijkheden voor buitenlandervaring voor hun studenten. Ook voor het binnenhalen van buitenlandse studenten liggen de ambities hoog. Echter zit er ook een limiet aan het aantal (buitenlandse) studenten dat de Nederlandse onderwijsinstellingen aankunnen qua capaciteit.

Het aantal uitgaande congres en bedrijfsbezoekers is de afgelopen jaren redelijk constant gebleven. Het aantal inkomende zakelijke bezoekers is echter wel sterk toegenomen het laatste jaar. De inkomende internationale werknemers laten in Noord-Brabant een flinke stijging zien. De Brainport Eindhoven trekt veel kenniswerkers aan en zal dit naar verwachting ook blijven doen. Door de stijging in het aantal internationale werknemers in Nederland, is het aannemelijk dat het zowel het aantal inkomende als het aantal uitgaande familiebezoekjes ook zal toenemen.

Op basis van bovenstaande analyse is er *vanuit de langjarige trends* positieve invloed op de vraag naar luchtvaart voor de segmenten inkomende toeristen; uitgaande en inkomende studenten; inkomende congres en bedrijfsbezoekers; inkomende kenniswerkers en arbeidsmigranten; en daarmee ook bezoekers familie en vrienden beide richtingen. Dit kan hiermee leiden tot toenemende vraag naar vliegreizen via Eindhoven Airport. In onderstaande tabel staat per segment een ontwikkelingsrichting van de vraag weergegeven op basis van de in deze paragraaf genoemde trends: pijl omhoog is verwachte toename, pijl omlaag verwachte afname, liggende pijl is geen toename of afname.

⁶⁷ Trendrapport toerisme 2017.

Tabel 4.7 Trends reizigerssegmenten

Type reiziger	Uitgaand	Inkomend
Toeristen: city breaks en lange vakanties		
Studenten		
Congres en bedrijfsbezoekers		
Kenniswerkers en arbeidsmigranten		
Bezoekers familie en vrienden		

4.6 Capaciteitsrestricties

Eindhoven Airport is een luchthaven met capaciteitsbeperking. Dit betekent dat niet alle aanvragen door luchtvaartmaatschappijen om op de luchthaven aan te komen en te vertrekken kunnen worden gehonoreerd. Eindhoven Airport is dan ook een zogenoemde slot-gecoördineerde luchthaven. Voor elk seizoen stelt de luchthaven haar capaciteit vast op basis van fysieke, milieu- en operationele restricties die voor de luchthaven gelden in een zogenoemde capaciteitsdeclaratie. Hierop kunnen luchtvaartmaatschappijen slots aanvragen, en de toedeling hiervan gebeurt door de onafhankelijke slot-coördinator 'Airport Coordination Netherlands'. De luchthaven heeft hier geen invloed op.

Onderstaande tabel geeft de niet-gehonoreerde slotaanvragen voor Eindhoven van de afgelopen 5 seizoenen weer. Hieruit blijkt dat in elk van de seizoenen er meer slotaanvragen zijn dan kunnen worden gehonoreerd. Dit is een indicatie dat er meer vraag is door luchtvaartmaatschappijen dan aanbod aan slots vanuit de luchthaven.

Tabel 4.8 Niet gehonoreerde slots versus capaciteit Eindhoven Airport

		Aangevraagde slots	Toegedeelde slots	% Aangevraagd niet-toegedeeld
2014	Zomer	21.587	18.052	16%
	Winter	11.905	9.552	20%
2015	Zomer	22.107	18.954	14%
	Winter	13.169	9.853	25%
2016	Zomer	29.022	21.054	27%
	Winter	14.243	11.700	18%
2017	Zomer	26.218	23.000	12%
	Winter	16.025	12.700	21%
2018	Zomer	29.604	24.500	17%
	Winter	nmb		

Bron: Airport Coordination Netherlands. Bewerking Ecorys.

4.7 Conclusie: marktvraag

In dit hoofdstuk zijn er diverse aspecten van de marktvraag voor Eindhoven Airport belicht. De luchthaven bedient een groot verzorgingsgebied, waarin de huidige marktvraag naar luchtvaart maximaal 12 miljoen passagiersbewegingen is (exclusief vraag uit Duitsland, en exclusief inkomende passagiers). Het is aannemelijk dat de totale vraag verder groeit. Naar verwachting zal de vraag ten minste groeien met gemiddeld 2-4% per jaar op basis van lange termijn prognoses die zijn gebaseerd op groei van de economie en wereldhandel.

Er geldt ook dat Eindhoven Airport in de afgelopen jaren veel harder is gegroeid dan de totale markt in Nederland. Dit wordt maar deels verklaard door de snelle economische ontwikkeling van de regio, maar is daarnaast ingegeven door aanbod-gedreven groei, doordat vooral point-to-point luchtvaartmaatschappijen vanaf Eindhoven Airport nieuwe bestemmingen hebben aangeboden tegen een scherpe prijs. Uit de literatuur blijkt dat het aanbieden van nieuwe bestemmingen leidt tot marktgeneratie.

Op basis van marktdata is bepaald dat er voor een serie nieuwe bestemmingen vanaf Eindhoven Airport een aanzienlijke vraag is. Dit betreft point-to-point verkeer, maar daarnaast ook vraag naar hubverbindingen waar overgestapt kan worden naar andere Europese en intercontinentale bestemmingen. De top 20 point-to-point bestemmingen en top 16 intercontinentale / hub verbindingen resulteren in een potentiële vraag van circa 3,5 miljoen passagiers. Daar komt de potentiële vraag voor de sub-top bestemmingen (bijvoorbeeld met een lagere frequentie) nog bij die voor de top 15 hiervan ongeveer 600.000 passagiersbewegingen is.

Of deze routes met bijbehorend marktpotentieel gerealiseerd worden hangt af van meerdere factoren waar de luchthaven geen invloed op heeft zoals bijvoorbeeld beschikbare slots op Eindhoven Airport en de bestemmingsluchthaven, beschikbare vlootcapaciteit en markttoegang in het land van bestemming op basis van luchtvaartverdragen. Er geldt dat alle routes een mix van passagierssegmenten nodig hebben om winstgevend gevlogen te kunnen worden. In veel van de 13 onderscheiden passagierssegmenten zitten ontwikkelingen die de vraag zullen stimuleren. Luchtvaartmaatschappijen bouwen routes op over meerdere jaren, beginnend met een lage frequentie oplopend naar een hoge frequentie. Hoe hoger de frequentie, des te aantrekkelijker wordt de route voor passagiers die met een zakelijk motief reizen.

Europese point-to-point luchtvaartmaatschappijen hebben ruim 700 toestellen in bestelling. Wanneer deze zijn uitgeleverd, zullen maatschappijen nieuwe routes gaan ontwikkelen of frequenties verhogen om deze toestellen te laten renderen. Daarbij ontstaan nieuwe business modellen in het point-to-point verkeer op lange afstand.

De potentiële vraag naar nieuwe bestemmingen wordt ook geïllustreerd op basis van de afgenomen interviews onder bedrijven en instellingen. De geïnterviewde partijen geven aan dat er zeker interesse is in nieuwe bestemmingen worden die aansluiten bij de (handels)oriëntatie van bedrijven en instellingen. Momenteel wordt door zakelijke passagiers ook gebruik gemaakt van andere luchthavens, waarbij de keuze van deze partijen hiervoor afhankelijk is van de aangeboden bestemmingen inclusief hubverbindingen en de mogelijkheid om 's morgens naar een bestemming te vliegen en 's avonds weer terug, en de faciliteiten voor zakelijke reizigers als lounges op andere luchthavens. Er is echter de nodige vraag in de regio en er zijn dus kansen voor Eindhoven Airport om hierin te voorzien. Dit beeld kwam ook al uit een eerdere enquête onder bedrijven door de toenmalige BZW (nu VNO-NCW Brabant en Zeeland).

Bovengenoemde vraag uit de regio wordt mede verklaard door de economische groei in de regio. Brainport is Nederlands derde mainport en heeft zich de afgelopen jaren zeer sterk ontwikkeld. De economische groei in de regio lag ruim boven het Nederlands gemiddelde. De ontwikkelende bedrijvigheid betekent een toenemende internationale oriëntatie, met dito toenemende vraag naar vliegreizen. Daarnaast neemt het aantal internationale kenniswerkers en buitenlandse studenten toe, en is de verwachting dat dit in de toekomst blijft groeien.

Deze elementen met betrekking tot de marktvraag worden verwerkt in de vraagscenario's in het volgende hoofdstuk.

5 Concurrentie en toekomstig marktpotentieel

Dit hoofdstuk gaat in op de concurrentie die Eindhoven Airport ondervindt van andere luchthavens binnen het catchment area. Hoe verhoudt de groei van Eindhoven Airport zich tot de ontwikkeling van het vliegverkeer op andere luchthavens binnen het catchment area? Wat betekent dit voor de ontwikkeling van het marktaandeel van Eindhoven Airport in haar catchment area en Nederland? Deze analyse is van belang omdat een toenemende behoefte aan passagiersvluchten binnen het catchment gebied van Eindhoven Airport potentieel ook bediend kan worden door andere luchthavens binnen dat gebied. Daarmee geeft de analyse een antwoord op de vraag naar het toekomstige marktpotentieel van Eindhoven Airport.

Paragraaf 5.1 gaat in op het marktaandeel van Eindhoven Airport. Paragraaf 5.2 schetst het profiel van concurrerende luchthavens; Brussels Airport, Düsseldorf Airport, Airport Weeze, Brussel Zuid Charleroi, Maastricht Aachen Airport en Lelystad Airport. De invloed van Schiphol komt naar voren in paragraaf 5.3 evenals de trein als alternatief vervoersmiddel (paragraaf 5.4). Het hoofdstuk sluit af met de koppeling van de resultaten aan de vraagscenario's en de conclusie.

5.1 Marktaandeel Eindhoven Airport

Eindhoven Airport ligt centraal en is per weg gemakkelijk te bereiken. Daarnaast investeert de regio in de verbetering op- en afritten van de A2/N2 en A58 en de vergroting van de capaciteit van de Anthony Fokkerweg om Eindhoven Airport beter bereikbaar te maken.⁶⁸

In de omtrek van 150 kilometer rondom Eindhoven wonen veertig miljoen mensen. Stratagem Strategic Research heeft in 2007 het marktaandeel van Eindhoven Airport bepaald binnen haar primaire catchment area.⁶⁹ Het catchment area is in dit onderzoek vrij nauw gedefinieerd als het gebied kleiner dan Noord Brabant en het noorden van Limburg. Het besloeg de postcode gebieden beginnend met de cijfers 49 tot en met 60, begrensd in het westen door Breda, in het oosten door Venlo/Duitse Grens in het noorden door Den Bosch en ten zuiden van Eindhoven door Weert/Belgische grens.

In 2007 vlogen ongeveer 1 miljoen passagiers van en naar het catchment area waarbij 20-25% kozen voor Eindhoven Airport, de helft voor Schiphol Airport, 15% voor Düsseldorf Airport en de overige voor Brussel, Chareloi en Weeze. De volgende tabel geeft de marktaandelen van de luchthavens binnen het primaire catchment area van Eindhoven Airport weer op basis van vervolgstudies van Stratagem.

⁶⁸ <https://www.ed.nl/eindhoven/aanpak-wegen-bij-eindhoven-airport-in-zicht-a945701f/>.

⁶⁹ http://www.platformparticipatie.nl/Images/08.%20%20Bijlage%207%20Stratagem-Desan%20Eindhoven%20Airport_tcm318-354732.pdf.

Tabel 5.1 Marktaandelen primair catchment area

Luchthaven	2007	2010	2012	2014
	Primaire catchment area			
Schiphol Airport (AMS)	42%	36%	41%	39%
Eindhoven Airport (EIN)	23%	30%	30%	36%
Brussel Zaventem (BRU)	7%	4%	5%	4%
Düsseldorf Airport (DUS)	14%	11%	9%	7%
Brussel South Charleroi (CRL)	2%	3%	3%	2%
Airport Weeze (NRN)	3%	10%	5%	6%
Rotterdam The Hague (RTM)	3%	3%	4%	4%
Maastricht Aachen (MAA)	1%	1%	1%	1%
Luik (LGG)	1%	0%	0%	0%
Overig	3%	3%	3%	2%

Bron: Strategem (2015).

Het marktaandeel van Eindhoven Airport is volgens Strategem in de regio (primaire catchment area) in 2007 tot 2014 sterk gestegen van 23% tot 36%.⁷⁰ De groei van Eindhoven Airport is terug te zien in een daling van het aantal passagiers dat gebruik maakte van Düsseldorf Airport, Brussel Zaventem en Schiphol Airport.

Zoals in paragraaf 4.3 beschreven, is het catchment area echter veel ruimer dan dit primaire catchment area. Het catchment area van Eindhoven Airport loopt Noord-Holland en België in als er gekeken wordt naar de herkomst van 85% van de passagiers van de luchthaven, zoals gepresenteerd in paragraaf 4.3.1. De volgende tabel geeft de marktaandelen weer binnen het catchment gebied (85% van de passagiers van Eindhoven Airport geclassificeerd o.b.v. afstand en passagiershoeveelheden) in 2016 op basis van een enquête van Eindhoven Airport onder reizigers in het verzorgingsgebied. Ook hieruit blijkt dat de concurrerende luchthavens voor Eindhoven Airport binnen de catchment gebieden voornamelijk Schiphol, Brussel en Düsseldorf zijn.⁷¹

Tabel 5.2 Marktaandelen (2016)

Luchthaven	Marktaandeel catchment area (top 85% EA passagiers o.b.v. passagiershoeveelheden – zie figuur 4.3)	Marktaandelen catchment area (top 85% EA passagiers o.b.v. afstand – zie figuur 4.4)
Schiphol Airport (AMS)	47,6%	41,6%
Eindhoven Airport (EIN)	16,3%	16,0%
Brussel Zaventem (BRU)	13,3%	16,8%
Düsseldorf Airport (DUS)	6,0%	6,6%
Brussel South Charleroi (CRL)	3,3%	4,1%
Airport Weeze (NRN)	3,2%	3,3%
Rotterdam The Hague (RTM)	5,0%	5,7%
Maastricht Aachen (MAA)	1,2%	1,4%
Luik (LGG)	0,6%	0,8%

⁷⁰ Strategem, (2015), "Monitoring business case Eindhoven Airport, Aandeel Eindhoven Airport in de regio".

⁷¹ De afstand tot Weeze is 80 kilometer, Brussel 125 kilometer, Brussel South Charleroi 180 kilometer en Düsseldorf op 115 kilometer.

Luchthaven	Marktaandeel catchment area (top 85% EA passagiers o.b.v. passagiershoeveelheden – zie figuur 4.3)	Marktaandelen catchment area (top 85% EA passagiers o.b.v. afstand – zie figuur 4.4)
Antwerpen (ANR)	1,3%	1,3%
Keulen – Bon (CGN)	1,0%	1,2%
Overig	3%	1,1%

Bron: Enquête van Eindhoven Airport onder reizigers in het verzorgingsgebied (2016).

5.2 Profiel van de concurrentie

Naast de verdeling van de marktaandelen is het noodzakelijk om een beeld te geven van de ontwikkeling van luchthavens binnen het catchment area om het profiel van de concurrentie weer te geven. Binnenlandse en buitenlandse luchthavens, voor zover zij door reizigers uit het catchment area van Eindhoven Airport als volwaardig alternatief beschouwd worden, worden in deze paragraaf beschreven. Het gaat hierbij om Düsseldorf Airport, Airport Weeze, Zaventem, Brussels South Charleroi Airport, Maastricht Aachen Airport, allen buiten de Schiphol Group, en Schiphol Airport en Rotterdam The Hague Airport, beide net als Eindhoven Airport onderdeel van de Schiphol Group). Het profiel van de concurrentie wordt geschetst aan de hand van de historische passagiersgroei. De historische passagiersgroei geeft zicht op mogelijk verwachtingen van de groei in de toekomst. Daarnaast worden het huidige bestemmingenaanbod en het ontwikkelingspotentieel van de luchthavens op basis van het marktaandeel binnen het catchment area van Eindhoven Airport en groeirestricties voor de luchthavens in de toekomst in kaart gebracht. Schiphol Airport wordt in paragraaf 5.3 besproken.

Passagiersgroei

Eindhoven Airport is een van de weinige luchthavens in de regio die de afgelopen 10 jaar continu een stijgende passagiersgroei heeft gehad (zie tevens paragraaf 2.1.2). Andere luchthavens laten een daling zien in het aantal passagiers rond 2008-2009, ten gevolge van de economische crisis. Deze daling is sterk zichtbaar voor Schiphol Airport, waarbij de passagiersaantallen uit 2007 van 28 miljoen, pas gepasseerd werden in 2011. Hetzelfde geldt voor Düsseldorf Airport waarbij de grootste dip zichtbaar was in 2009. Daarnaast is er een daling van het aantal passagiers op Airport Zaventem in 2016 ten gevolge van de aanslag in hetzelfde jaar op de luchthaven.

Eindhoven Airport heeft het aantal passagiers binnen 10 jaar bijna verviervoudigd. Geen enkele luchthaven binnen het grotere catchment area heeft een dergelijke groei laten zien de afgelopen tien jaar.⁷² Airport Charleroi, volgt Eindhoven Airport op de voet en heeft tussen 2007 en 2016 haar groei bijna verdrievoudigd.⁷³

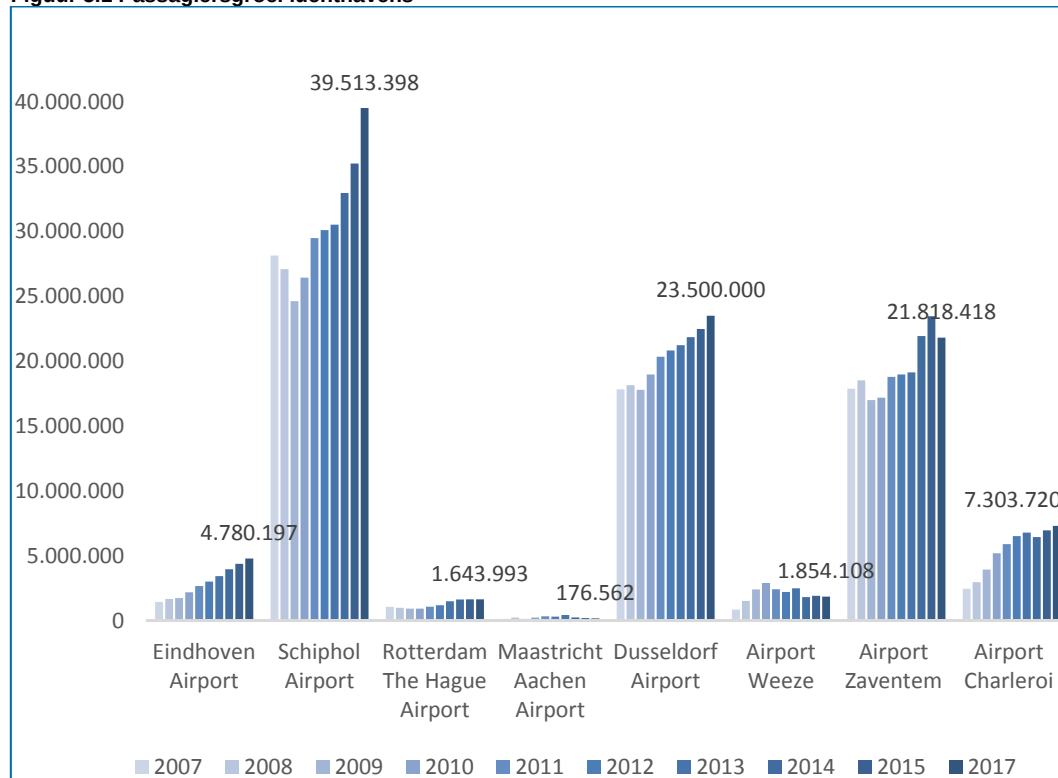
In absolute aantallen is het aantal Origin-Destinations passagiers ("OD passagiers") - passagiers die de luchthaven als vertrek-of aankomstpunt hebben - op Schiphol Airport het sterkst gestegen met bijna 14,5 miljoen passagiers tussen 2007 en 2017. Airport Charleroi heeft in dezelfde periode 5,2 miljoen extra passagiers mogen verwelkomen en Düsseldorf Airport 6,7 miljoen. Ter vergelijking kende Eindhoven Airport een groei van 4,3 miljoen passagiers. Voor Düsseldorf Airport zijn echter ook transferpassagiers in bovenstaande data opgenomen. Voor Schiphol Airport zijn de

⁷² <http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?PA=37478hvy>.

⁷³ <https://www.brusselsairport.be/nl/corporate/statistics/brutrends>.

transferpassagiers eruit gefilterd en zijn de passagiersaantallen van alleen OD-reizigers opgenomen.⁷⁴

Figuur 5.1 Passagiersgroei luchthavens



Bron: Statline, <https://www.dus.com/en/corporation/company/zahlen-und-fakten/verkehrszahlen>, http://unternehmen.airport-weeze.com/nl/geschiedenis_4eba3da288a97.html, <https://www.brusselsairport.be/nl/corporate/statistics/brutrends>, <https://www.charleroi-airport.com/en/the-airport/statistics/index.html>.

Noot: Voor Düsseldorf Airport zijn beide transfer als OD-passagiers opgenomen, voor Schiphol Airport zijn de passagiersaantallen van alleen OD-reizigers opgenomen.

Als de passagiersgroei op jaarbasis wordt bekeken, dan fluctueert de groei van Airport Weeze sterk, net als Maastricht Aachen Airport en Zaventem.⁷⁵ Düsseldorf Airport laat een jaarlijkse groei zien van rond de 2-4 procent.⁷⁶ Eindhoven Airport heeft daarentegen de afgelopen vijf jaar een gemiddelde jaarlijkse groei van rond de 13 procent laten zien.

Tabel 5.3 Jaarlijkse passagiersgroei

Luchthaven	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Eindhoven Airport ¹	13%	4%	20%	18%	11%	12%	13%	10%	8%	16%
Schiphol Airport ¹	-4%	-10%	7%	10%	2%	1%	7%	6%	11%	7%
Rotterdam The Hague Airport ¹	-7%	-7%	0%	14%	9%	20%	8%	1%	0%	5%
Maastricht Aachen Airport ¹	42%	-71%	40%	32%	-9%	29%	-78%	-24%	-11%	-5%
Düsseldorf Airport ²	2%	-2%	6%	7%	2%	2%	3%	3%	4%	4%

⁷⁴ Het aandeel transferpassagiers is gebaseerd op de input uit de jaarverslagen van Schiphol, <https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-group/pagina/jaarverslagen/>. Het aandeel transferpassagiers voor Schiphol Airport is in 2017 geschat op 37,8% omdat het jaarverslag van 2017 nog niet beschikbaar is ten tijde van schrijven.

⁷⁵ http://unternehmen.airport-weeze.com/nl/geschiedenis_4eba3da288a97.html.

⁷⁶ <https://www.dus.com/en/corporation/company/zahlen-und-fakten/verkehrszahlen>.

Luchthaven	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Airport Weeze ³	44%	37%	17%	-20%	-10%	11%	-38%	5%	-3%	2%
Airport Zaventem ⁴	3%	-9%	1%	9%	1%	1%	13%	7%	-8%	12%
Airport Charleroi ⁵	17%	25%	24%	12%	9%	4%	-5%	7%	5%	5%

Bron: Statline¹, <https://www.dus.com/en/corporation/company/zahlen-und-fakten/verkehrszahlen>², http://unternehmen.airport-weeze.com/nl/geschiedenis_4eba3da288a97.html³, <https://www.brusselsairport.be/nl/corporate/statistics/brutrends>⁴, <https://www.charleroi-airport.com/en/the-airport/statistics/index.html>⁵.

Bestemmingenaanbod

Eindhoven Airport biedt volgens haar website (februari 2018) meer dan 70 bestemmingen aan⁷⁷. Het gaat hierbij om het winterseizoen. In 2017 werden er 81 bestemmingen aangeboden, zoals beschreven in hoofdstuk 2. Driekwart van de momenteel aangeboden bestemmingen op Eindhoven Airport worden ook aangeboden door Brussel Zaventem en Schiphol Airport. Düsseldorf Airport en Brussel Charleroi bieden ongeveer de helft van het bestemmingenaanbod van Eindhoven Airport aan. Airport Weeze, Rotterdam The Hague, Maastricht Aachen hebben maar een beperkte bestemmingsoverlap met Eindhoven Airport, respectievelijk 38%, 26%, en 18%.

Daarnaast biedt Eindhoven Airport, ten opzichte van concurrerende luchthavens, een aantal unieke bestemmingen aan binnen haar catchment area omdat deze niet aangeboden worden door andere luchthavens, waaronder bijvoorbeeld Debrecen in Hongarije, Kaunas in Litouwen en Katowice, Poznan, Modlin en Lublin in Polen.

Zoals in hoofdstuk 4 uiteen is gezet, is op basis van Beontra-data een analyse gemaakt van bestemmingen met een hoge marktvraag uit het verzorgingsgebied. Op basis van het Beontra systeem zijn er een twintigtal korte-afstand bestemmingen die aantrekkelijk bevonden worden, namelijk: Athene, Bazel, Belfast, Berlijn, Bristol, Fuerteventura, Liverpool, Londen Gatwick, Lviv, Lyon, Milan Malpensa, Moskou (SVO), Oslo, Reykjavik, Rome FCO, Salzburg, Sarajevo, Valletta, Venetië en Wenen. Als hub en langere afstandsbestemmingen zijn de volgende zestien bestemmingen ten minste interessant: Belgrado, Doha, Dubai, Dublin, Frankfurt, Helsinki, Istanbul, Londen (LHR), Lissabon, Madrid, Moskou (SVO), München, Parijs (CDG), Stockholm, Wenen en Zurich.

Een aantal concurrerende luchthavens biedt een groot gedeelte van deze voor Eindhoven Airport potentiële nieuwe bestemmingen aan.⁷⁸ Schiphol Airport biedt 83% van de bestemmingen aan en Brussel Zaventem 71%. Düsseldorf Airport bedient al meer van de “nieuwe” bestemmingen ten opzichte van het huidige bestemmingenaanbod van Eindhoven Airport, terwijl het omgekeerde geldt voor Brussel Charleroi en Airport Weeze.

⁷⁷ Alanya, Alghero, Alicante, Antalya, Athene, Barcelona, Belgrado, Boekarest, Bologna, Brindisi, Budapest, Catania, Chania, Cluj Napoca, Corfu, Debrecen, Dublin, Edinburgh, Faro, Fez, Gdańsk, Girona, Gran Canaria/Las Palmas, Heraklion, Hurghada, Ibiza, Innsbruck, Katowice, Kaunas, Kopenhagen, Kos, Krakau, Lanzarote, Lissabon, Londen, Lublin, Madrid, Malaga, Mallorca, Malta, Manchester, Marrakesh, Marseille, Milaan, Modlin, Murcia, Nador, Napels, Nice, Niš, Ohrid, Oradea, Oujda, Pisa, Porto, Poznań, Praag, Rabat, Reus, Rhodos, Riga, Rome, Salzburg, Sevilla, Skopje, Sofia, Stockholm, Tanger, Tel Aviv, Tenerife, Thessaloniki, Timișoara, Trapani, Tuzla, Valencia, Varna, Venetië, Vilnius, Warschau, Wrocław.

⁷⁸ Basel, Belfast, Berlin, Bristol, Doha, Dubai DXB, Frankfurt, Fuerteventura, Helsinki, Istanbul IST, Liverpool, Lviv, Lyon, Milan Malpensa, Moscow SVO, München, Oslo, Paris CDG, Reykjavik, Salzburg, Sarajevo, Valetta, Vienna, Zurich.

Tabel 5.4 Bestemmingenaanbod

Luchthaven	# bestemmingen	Overlap huidige aanbod EA (#80)	Overlap potentiële uitbreiding aanbod EA (#24)	Overlap met het huidige aanbod + potentiële uitbreiding aanbod (#104)
Schiphol Airport	Meer dan 300	71%	83%	75%
Brussel Zaventem	Rond de 200	74%	71%	71%
Düsseldorf Airport	Meer dan 180	51%	63%	54%
Brussel South Charleroi	Meer dan 100	50%	13%	42%
Airport Weeze	Rond de 50	38%	8%	31%
Rotterdam The Hague	Ruim 40	26%	13%	23%
Maastricht Aachen	Rond de 20	18%	0%	14%

Op basis van het huidige en mogelijke toekomstige bestemmingenaanbod van Eindhoven Airport blijken Schiphol Airport, Brussel Zaventem en Düsseldorf Airport op dit moment de grootste concurrenten van Eindhoven Airport. Dit zijn tevens de luchthavens met tussen de 200 a 300 aangeboden bestemmingen. Voor specifieke bestemmingen kunnen andere luchthavens tevens een grote concurrent vormen.

Ontwikkelingspotentieel

Voor Brussels Airport/Zaventem, Düsseldorf Airport, Airport Weeze, Brussel Zuid Charleroi, Maastricht Aachen en Lelystad Airport zijn individuele fiches gemaakt waar ingegaan wordt op de verwachte ontwikkeling van de luchthaven. Deze hangt af van de groeicapaciteit- ofwel het vermogen van de luchthaven om uit te breiden, de concurrentiepositie t.o.v. Eindhoven Airport en andere luchthavens, het aantal vluchten en aangeboden routes en strategische ontwikkelingen, zoals het verhogen van capaciteit tijdens piekuren, de diversifiëring van luchtvaartmaatschappijen en bestemmingen of verbouwingen van terminals. Deze fiches staan in bijlage 3.

Onderstaande alinea's geven een korte samenvatting. Waarbij ingegaan wordt op het marktaandeel van de luchthaven in het verzorgingsgebied op basis van de enquête onder reizigers in het verzorgingsgebied van Eindhoven Airport in 2016 die al in paragraaf 4.3 is geïntroduceerd en in paragraaf 5.1 is samengevat.

Brussels Airport/Zaventem

Brussels Airport, de grootste luchthaven van België wil verder uitbreiden en moderniseren en heeft hiervoor haar strategische visie uitgewerkt tot het jaar 2040. Hieruit blijkt dat Brussels Airport sterk wil groeien de komende jaren, resulterend in een verwachte verdubbeling van de economische waarde en het aantal banen. Hierdoor wordt zij mogelijkwerwijs een grotere concurrent van Eindhoven Airport. Op Brussel Zaventem zijn echter diverse discussies ontstaan over het geluidsoverlast van vliegtuigen bij het opstijgen en landen; een beperkende factor bij de verhoging van de capaciteit van de baaninfrastructuur. Forum 2040 is ontwikkeld om discussies over de strategische ontwikkelingen van Brussels Airport in goede banen te leiden. Het Forum bestaat uit 80 vertegenwoordigers/betrokkenen. Om de reizigersstromen in te perken heeft het Forum een consensus gesloten om de Nederlandse passagiers aan de grens op te vangen en met een shuttlebus naar de luchthaven te vervoeren. Welke exacte impact deze discussies gaan hebben op het groei vermogen van de luchthaven is nog onzeker.

Brussel Zaventem is een van de grootste concurrenten buiten de Schiphol Group op basis van de marktaandelen binnen het catchment area (13,3% op basis van de top 85% Eindhoven Airport

passagiers ranking o.b.v. passagiershoeveelheden en 16,8% gebaseerd op een ranking o.b.v. afstand).

Düsseldorf Airport

De luchthaven is de afgelopen jaren sterk gegroeid en is door de ligging vlak over de grens een alternatief voor Eindhoven Airport en Schiphol. Airberlin was jarenlang de grootste luchtvaartmaatschappij op Düsseldorf Airport maar heeft na faillissement ruimte moeten maken voor andere luchtvaartmaatschappijen. Eurowings, de budgetdochter van Lufthansa, is een van de maatschappijen die hier gebruik van heeft gemaakt en plannen heeft om haar capaciteit met dertig procent uit te breiden.

Düsseldorf Airport heeft de afgelopen jaren beperkte groeimogelijkheden gehad vanwege milieuredenen, maar heeft een verzoek liggen bij het Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr ("MBWSV") ter uitbreiding van de capaciteit naar 19% extra slots. Indien deze plannen goedgekeurd worden, er de komende jaren 300 miljoen euro geïnvesteerd wordt in infrastructuur en dienstverlening, en er tevens de treinverbinding van Eindhoven naar Düsseldorf en andersom rechtevreeks wordt (zie paragraaf 4.4), dan zou Düsseldorf Airport een sterkere concurrent kunnen gaan vormen voor Eindhoven Airport. Düsseldorf Airport wordt dan makkelijker bereikbaar voor Nederlandse passagiers en de capaciteit op de luchthaven wordt uitgebreid.

Düsseldorf Airport boort het oostelijk deel van het catchment area van Eindhoven Airport aan en heeft momenteel 6% marktaandeel op basis van de top 85% Eindhoven Airport passagiers ranking o.b.v. passagiershoeveelheden en 6,6% gebaseerd op een ranking o.b.v. afstand.

Airport Weeze

Eurowings, is tevens een van de nieuwe luchtvaartmaatschappijen op Airport Weeze. De luchthaven richt zich op het uitbreiden van het verzorgingsgebied met de Nederlandse markt, hierdoor zou er extra concurrentie kunnen ontstaan met Eindhoven Airport. Tevens biedt de komst van Eurowings meer diversifiëring in termen van luchtvaartmaatschappijen en bestemmingen op de luchthaven, omdat Weeze oorspronkelijk grotendeels afhankelijk was van vluchten van Ryanair. Weeze vormt hoofdzakelijk concurrentie voor Eindhoven Airport op het gebied van vakantiebestemmingen.

Het marktaandeel van vliegveld Weeze is beperkt (3,2% in het catchment area van Eindhoven Airport (top 85% Eindhoven Airport passagiers ranking o.b.v. passagiershoeveelheden) en 3,3% (bij een ranking o.b.v. afstand).

Brussel Zuid Charleroi

Charleroi is een kleinere speler binnen het catchment area van Eindhoven Airport en vormt vooral een concurrent vanwege zijn positie op de low-cost carriers markt. Er zijn geen plannen voor verdere ontwikkeling tot 2040 bekend, hoewel duidelijk is dat de geluidsrestricties die een belemmerende factor spelen voor de ontwikkeling van Brussel Airport een mindere rol spelen voor Brussel Zuid Charleroi, waardoor er mogelijkwerijs wat verschuivingen kunnen ontstaan tussen de beide vliegvelden.

Het marktaandeel Brussel Zuid Charleroi is 3,3% in het catchment area van Eindhoven Airport (top 85% Eindhoven Airport passagiers ranking o.b.v. passagiershoeveelheden) en 4,1% (bij een ranking o.b.v. afstand). De luchthaven heeft recentelijk haar tweede terminal geopend.

Rotterdam The Hague Airport

Rotterdam The Hague airport (onderdeel van Schiphol Group) richt zich op het vergroten van de bereikbaarheid van de metropoolregio Rotterdam, Den Haag en Zuidwest-Nederland. Rotterdam is als bestemming meer in trek onder buitenlandse toeristen waardoor de aantrekkingskracht van de luchthaven stijgt. Momenteel kan Rotterdam The Hague Airport niet verder groeien omdat de grenzen van de geluidsruijnte zijn bereikt.

Het marktaandeel Rotterdam The Hague Airport is 5% in het catchment area van Eindhoven Airport (top 85% Eindhoven Airport passagiers ranking o.b.v. passagiershoeveelheden) en 5,7% (bij een ranking o.b.v. afstand).

Maastricht Aachen Airport

Airport Maastricht Aachen is een kleine speler binnen het catchment area van Eindhoven Airport. In 2014 nam de provincie Limburg het eigendom van Maastricht Aachen Airport over om faillissement te voorkomen. Zolang de luchthaven klein blijft zal de concurrentie voor Eindhoven Airport beperkt blijven. Maastricht Aachen Airport zal echter waarschijnlijk groeien door de verplaatsing van (een deel van) de capaciteit van Corendon vanaf Schiphol.

Het marktaandeel Maastricht Aachen Airport is 1,2% in het catchment area van Eindhoven Airport (top 85% Eindhoven Airport passagiers ranking o.b.v. passagiershoeveelheden) en 1,4% (bij een ranking o.b.v. afstand).

Lelystad Airport

Conform het Aldersakkoord is het de bedoeling dat Lelystad Airport op termijn tot maximaal 45.000 vliegtuigbewegingen accommodeert. Vooralsnog is besloten de opening van Lelystad Airport uit te stellen tot in 2020. Voor deze studie is ervanuit gegaan dat Lelystad Airport tot 2023 maximaal 10.000 vliegtuigbewegingen kan accommoderen, om door te groeien naar 25.000 en op termijn maximaal 45.000 vliegtuigbewegingen per jaar.

5.3 De invloed van Schiphol

Naast bovengenoemde luchthavens is Schiphol Airport een belangrijke luchthaven voor het verzorgingsgebied van Eindhoven Airport, en daarmee een sterke concurrent. Het marktaandeel van Schiphol is 47,6% in het catchment area van Eindhoven Airport (top 85% Eindhoven Airport passagiers ranking o.b.v. passagiershoeveelheden) en 41,6% (top 85% Eindhoven Airport passagiers bij een ranking o.b.v. afstand).

Voor Eindhoven Airport is het belangrijk om te duiden hoe de marktpositie van deze luchthaven wordt beïnvloed als gevolg van de verdere ontwikkeling van Schiphol. Deze luchthaven zit nagenoeg aan zijn maximale capaciteit, en na 2020 mag er groei plaatsvinden zolang milieuwinst uit stillere vliegtuigen voor de helft ten goede komt aan de omgeving. Hoeveel dat precies is, hangt van vele factoren af, waarvan de vlootmix in de toekomst op Schiphol een hele belangrijke factor is. Dat valt voor Ecorys binnen deze studie niet in te schatten, en daarom is aan Ecorys gevraagd om te verkennen wat er zou kunnen gebeuren als Schiphol niet mag groeien richting 2030 (het plafond blijft 500.000 vliegtuigbewegingen in 2030), deels wel mag groeien (het plafond wordt verhoogd naar 550.000 vliegtuigbewegingen in 2030) en sterk mag groeien (het plafond wordt 625.000 vliegtuigbewegingen in 2030).

Deze paragraaf gaat in op de vraag welke invloed de drie scenario's van de ontwikkeling van Schiphol zouden kunnen hebben op de marktvraag voor Eindhoven Airport. Allereerst wordt

ingegaan op het gebruik van Schiphol door passagiers uit het primaire catchment area van Eindhoven Airport.

5.3.1 Passagiers binnen het catchment area van Eindhoven Airport

Volgens een marktonderzoek van Eindhoven Airport⁷⁹ maakt 40% van de potentiële passagiers binnen het catchment area van Eindhoven Airport (tevens) gebruik van Schiphol Airport. Passagiers in dit gebied kiezen ongeveer even vaak voor een vlucht vanuit Schiphol Airport als voor Eindhoven Airport. De belangrijkste redenen om voor een luchthaven te kiezen zijn de nabijheid van de luchthaven, het bestemmingsaanbod, de dienstregeling en de ticketprijs.

Op basis van reizigersenquêtes onder passagiers op Schiphol kan nader ingezoomd worden op het gebruik van die luchthaven door OD-point-to-point passagiers uit het primaire catchment area van Eindhoven Airport. Het gaat hierbij om een enquête waarbij op jaarbasis 100.000 vertrekkende passagiers worden geënquêteerd. Deze input is vervolgens vermenigvuldigd en opgehoogd naar het totaal voor Schiphol Airport. Vanuit het primaire catchment area van Eindhoven Airport⁸⁰ zijn er 1,9 mln passagiers die jaarlijks gebruik maken van Schiphol Airport. Dit catchment area is beperkt gedefinieerd.

Tabel 5.5 OD passagiers uit het primaire catchment area van Eindhoven die via Schiphol reizen

	Totaal	Nederland Zakelijk	België Zakelijk	Nederland Niet Zakelijk	België Niet Zakelijk
Totaal 2017	1.929.704	422.302	293.166	1.054.974	159.262
Totaal 2016	1.803.334	345.980	219.180	1.057.646	180.530

Bron: Continue Onderzoek (2016, 2017) Schiphol Airport.

De top 10 bestemmingen die 25% van deze totale passagiers aan deed in 2017 waren Heraklion, Antalya, Barcelona, Wenen, Londen Heathrow, Malaga, Las Palmas, Stockholm, Kopenhagen en Oslo. In 2016 waren dit Las Palmas, Antalya, Londen Heathrow, Londen Gatwick, Zakynthos, Barcelona, Madrid, Dublin, Palma de Mallorca en Kos.

In 2017 bood Eindhoven Airport de bestemmingen Heraklion, Antalya, Barcelona, Malaga, Las Palmas, Kopenhagen en Stockholm ook aan. In het geval van Londen Heathrow, Wenen en Oslo konden passagiers niet terecht bij Eindhoven Airport. Het merendeel van de bestemmingen die passagiers uit het catchment van Eindhoven Airport trok naar Schiphol Airport, werd wel aangeboden door Eindhoven Airport. Hieruit kan geconcludeerd worden dat er andere factoren een rol speelden bij de keuze van passagiers binnen het catchment area om niet te kiezen voor Eindhoven Airport, zoals onder andere dienstregeling en ticketprijs.

5.3.2 Capaciteitsbeperking op Schiphol

Bij een capaciteitsrestrictie op Schiphol Airport zal een herverdeling ontstaan van de passagiers richting de andere Nederlandse luchthavens, zoals Eindhoven Airport. Deze paragraaf verkent de impact op Eindhoven Airport als Schiphol niet zou mogen doorgroeien ten opzichte van het huidige plafond van 500.000 vliegtuigbewegingen. **Ecorys onderstreept dat dit met nadruk een verkenning is, op basis van desk studie, aangezien deze vraag ook centraal zou kunnen staan in een losstaande studie.**

⁷⁹ Desan (2015).

⁸⁰ Gedefinieerd als de gebieden rond s-Hertogenbosch, Bergen op Zoom/Roosendaal en N, Breda, Eindhoven-Helmond, Heerlen, Maastricht, Nijmegen, Roermond-Weert, Sittard-Geleen, Tiel, Tilburg en Venlo.

Startpunt van onze analyse vormen de lange termijn verkenningen van het CPB naar de ontwikkeling van de luchtvaart in de WLO scenario's. Hierin is door het CPB een schatting gemaakt van de groei van onder andere de luchthaven Schiphol indien er geen capaciteitsrestricties zouden zijn, tot 2030 en 2050. Voor onze studie worden alleen de scenario's tot 2030 gebruikt. De CPB studie heeft een prognose opgesteld voor een laag en hoog scenario. Tot 2017 ontwikkelde de luchthaven Schiphol zich sneller dan het hoge (ongerestricteerde) groeiscenario. Het is uiteraard niet bekend of een dergelijke groei tot 2030 voortgezet kan worden (nog afgezien van capaciteitsrestricties).

De volgende stap is om te bekijken hoeveel capaciteitstekort er zou zijn op Schiphol als de luchthaven zich zou mogen ontwikkelen tot maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen, 550.000 vliegtuigbewegingen of 625.000 vliegtuigbewegingen in 2030. Conform de Alders afspraken mag Schiphol na 2020 groeien conform de 50/50 regel: hinderbeperking die wordt gerealiseerd mag voor de helft worden gebruikt voor volumegroei. De Commissie MER concludeerde in haar voorlopige toetsingsaanvraag van de concept MER Schiphol dat het onduidelijk is tot hoeveel volumegroei dat op termijn kan leiden⁸¹. De MER Schiphol wordt momenteel herzien, en het is dan ook onduidelijk welke volumegroei Schiphol exact kan onttelen aan de 50/50 regel. Echter, het CPB heeft in haar WLO scenario's een indicatieve berekening gemaakt hiervan en schat dat de luchthaven Schiphol tot 2030 maximaal 625.000 vliegtuigbewegingen kan accommoderen als de 50/50-regel wordt toegepast. Eventuele beperkingen in de fysieke infrastructuur van Schiphol zijn niet meegenomen door Ecorys.

Er wordt daarnaast rekening gehouden met de afgesproken opening van Lelystad op termijn, waar maximaal 45.000 vliegtuigbewegingen mogen worden afgehandeld. De fasering van Lelystad airport gaat uit van het geleidelijk groeien naar deze grens in 2032, wat neerkomt op maximaal 40.500 vliegtuigbewegingen per 2030⁸². Tabel 5.6 schetst het capaciteitstekort. Hieruit blijkt dat indien de vraag op Schiphol zich zou ontwikkelen conform het lage WLO scenario, er alleen bij een grens van 500.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol (de huidige grens) sprake is van niet-geaccommodeerde vraag op Schiphol, rekening houdend met de inzet van capaciteit op Lelystad. In het hoge WLO scenario is hier ook sprake van als de capaciteit op Schiphol zou mogen groeien naar 550.000 of 625.000 vliegtuigbewegingen.

Tabel 5.6 Niet-geaccommodeerde vraag op Schiphol bij capaciteitsbeperkingen

		Maximale capaciteit Schiphol (vtb)		
		500.000	550.000	625.000
WLO-Laat	Capaciteitsbehoefte WLO Laag (vtb)	625.000	625.000	625.000
	Ongeaccommodeerde vraag Schiphol (OD, mln pax)	9,4	5,6	0,0
	Capaciteit Lelystad (vtb)	40.500	40.500	40.500
	Accommodatie pax Lelystad (OD, mln pax)	6,1	6,1	6,1
	Niet-geaccommodeerde vraag (OD, mln pax)	3,3	-	-
WLO-Hoog	Capaciteitsbehoefte WLO Hoog (vtb)	825.000	825.000	825.000
	Ongeaccommodeerde vraag Schiphol (OD, mln pax)	25,5	21,6	15,7
	Capaciteit Lelystad (vtb)	40.500	40.500	40.500
	Accommodatie pax Lelystad (OD, mln pax)	6,1	6,1	6,1
	Niet-geaccommodeerde vraag (OD, mln pax)	19,4	15,4	9,6

OD = origin – destination (dus exclusief transfer passagiers); vtb = vliegtuigbewegingen;
pax = passagiersbewegingen.

⁸¹ Commissie voor de Milieueffectrapportage, Nieuw normen- en handhavingssysteem Schiphol, voorlopig toetsingsadvies, Januari 2017.

⁸² https://www.lelystadairport.nl/uploads/documents/factsheet-lelystad_tijdsplanning.pdf.

De volgende stap is dan om te bepalen hoeveel van de niet-geacommodeerde vraag door Eindhoven zou kunnen worden opgevangen. De causale effecten die zullen ontstaan als gevolg van capaciteitsbeperkingen op Schiphol zijn complex, en een studie op zich. Voor deze studie is ervan uit gegaan dat de niet geacommodeerde vraag op Schiphol zich verdeelt over andere luchthavens naar rato van het bestaande marktaandeel van andere luchthavens in het relevante catchment area van Schiphol. Op basis van een eerdere studie van SEO⁸³ kan worden afgeleid dat Eindhoven dan ongeveer 20% van deze niet-geacommodeerde vraag zou moeten opvangen⁸⁴. Dit betekent dat in een hoog groeiscenario voor Schiphol met een capaciteitsrestrictie van 500.000 vliegtuigbewegingen, hiervan circa 4.03 miljoen passagiers naar Eindhoven zouden kunnen trekken, wat logischerwijze afneemt indien er meer capaciteit op Schiphol is, tot circa 2 miljoen passagiers bij een capaciteit van 625.000 vliegtuigbewegingen. Bij het lage groeiscenario is er alleen bij een capaciteit van 500.000 vliegtuigbewegingen in 2030 sprake van niet geacommodeerde vraag, waarvan naar schatting 0,68 miljoen passagiers door Eindhoven bediend kunnen worden. Deze schattingen zijn indicatief op basis van een verkennende analyse.

Tabel 5.7 Mogelijke extra passagiers Eindhoven Airport als gevolg van capaciteitsbeperkingen op Schiphol

		Maximale capaciteit Schiphol (vtb)		
		500.00	550.00	625.000
		0	0	
WLO-Laag	Niet-geacommodeerde vraag Schiphol opgevangen door Eindhoven (mln pax)	0,68	n.v.t.	n.v.t.
WLO-Hoog	Niet-geacommodeerde vraag Schiphol opgevangen door Eindhoven (mln pax)	4,03	3,21	1,99

5.4 De trein als alternatief

Naast overige luchthavens zijn andere modaliteiten ook een mogelijke concurrent van Eindhoven Airport. Voor korte vluchten is de internationale trein een alternatief. Steden binnen 500 à 600 kilometer zijn sneller te bereiken met de trein.⁸⁵ Een deel van de Europese bestemmingen, zoals Parijs, Brussel, Keulen, Hamburg, Essen, Calais, Marseille, Londen, Berlijn en Düsseldorf, is momenteel te bereiken met de trein of wordt in de toekomst beter te bereiken vanwege verbeterde treinverbindingen. Veel van deze korte afstand Europese bestemmingen wordt niet door Eindhoven Airport aangeboden, met uitzondering van Londen. In 2017 verkocht NS International ongeveer 770.000 tickets en is de populariteit voor de Thalys en IC treinen toegenomen⁸⁶.

Binnen een straal van 850 kilometer hoeft de trein niet langzamer te zijn dan een vlucht inclusief in- en uitchecken en wachttijden. Uit onderzoek voor het Ministerie van Infrastructuur en Milieu⁸⁷ blijkt echter dat de trein er qua reistijd niet als beste alternatief uitkomt wanneer drie modaliteiten –het spoor, de weg, en het vliegtuig- met elkaar vergeleken worden vanuit Den Haag en Rotterdam.

⁸³ SEO, 2014, Korte- en middellange termijn prognosemodel luchthavens.

⁸⁴ Het marktaandeel van Eindhoven in het catchment area van Schiphol is 5,5%, en dat van Schiphol 70,5%. Als dit aandeel van Schiphol herverdeeld wordt over de andere luchthavens met capaciteit, dan wordt het marktaandeel van Eindhoven 20,5%.

⁸⁵ APPM en Goudappel Coffeng (2015), "Van toplocatie naar internationale bestemming per spoor/OV", Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

⁸⁶ <https://www.ovpro.nl/trein/2017/06/12/forse-reizigersgroei-bij-thalys-en-ice-vereist-uitbreiding-capaciteit/>.

⁸⁷ APPM en Goudappel Coffeng (2015), "Van toplocatie naar internationale bestemming per spoor/OV", Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Internationaal spoor

- Hamburg: de trein doet er 50% langer over t.o.v. de snelste modaliteit (het vliegtuig);
- Berlijn: de trein doet er 50% langer over t.o.v. de snelste modaliteit (het vliegtuig);
- Keulen: de trein doet er 25-50% langer over t.o.v. de snelste modaliteit (de auto);
- Frankfurt: de trein doet er 25-50% langer over t.o.v. de snelste modaliteit (auto & vliegtuig);
- Brussel: de trein doet er 25-50% langer over t.o.v. de snelste modaliteit (auto);
- Parijs: de trein is de snelste modaliteit;
- Londen: de trein doet er even snel over t.o.v. de snelste modaliteit (het vliegtuig) vanuit Rotterdam, vanuit Den Haag doet de trein er 25-50% langer over.

Hierbij is met de auto rekening gehouden met 15 min wachttijd per 3 uur rijden. Treintijden zijn inclusief 30 minuten voor- en 30 minuten natransport. De reistijd van het vliegtuig is inclusief het vortransport met de auto, 60 minuten inchecktijd en 60 minuten natransport.

De zakelijke reiziger kiest steeds vaker voor de trein als alternatief. De trein heeft als voordelen dat deze vaker aankomt in het hart van steden, veiligheids-checks minder tijdsintensief zijn en reizen met de trein comfortabel is. Echter treinen concurreren nog niet voldoende op snelheid, gemak, prijs en service. Vooral de vakantie reiziger kiest niet vaak voor de trein, hoewel de rechtstreekse verbinding met de Eurostar van Londen naar Amsterdam zorgt voor extra aantrekkingskracht van de trein ten opzichte van het vliegtuig. De bedoeling is dat de trein vanuit Amsterdam CS in 3,5 uur naar Londen rijdt. Vanaf april 2018 zal het mogelijk zijn om op dit traject te reizen.

Andere trajecten waar verbeteringen verwacht worden zijn Eindhoven – Düsseldorf en Breda-Brussel. De mogelijke verbetering van het grensoverschrijdende treinverkeer tussen Eindhoven en Düsseldorf zorgt ervoor dat er tevens een snellere treinverbinding beschikbaar is. Hiermee kan naar verwachting een tijdswinst ontstaan van maximaal 20 minuten. Hierdoor kan het aantrekkelijker worden voor passagiers om te kiezen voor Düsseldorf Airport, maar vooral op Düsseldorf Hbf over te stappen op het HSL netwerk van de Duitse Spoorwegen. De snellere verbinding wordt niet voor 2025 verwacht⁸⁸.

Momenteel maken er ongeveer 700.000 Nederlandse vliegreizigers per jaar gebruik van de luchthaven Düsseldorf. In potentie kan de nieuwe treinverbinding zorgen voor een stijging van de jaarlijkse passagiers die gebruikmaken van Düsseldorf met 10%. Tegelijkertijd wordt Eindhoven Airport aantrekkelijker voor de Duitse reiziger. Er zijn momenteel ongeveer 150 Duitse reizigers per dag die gebruik maken van Eindhoven Airport, in potentie kan dit tevens oplopen met 10% resulterend in 5.500 passagiers extra per jaar.

Het CPB en PBL gaan in de WLO ook in op de ontwikkeling van (hogesnelheid)treinen en de auto als concurrentie voor de luchtvaart.⁸⁹In deze scenario analyses wordt verwacht dat met uitzondering van de snellere treinreis naar luchthaven Zaventem er geen grote veranderingen zullen ontstaan in reistijden van de treinen.

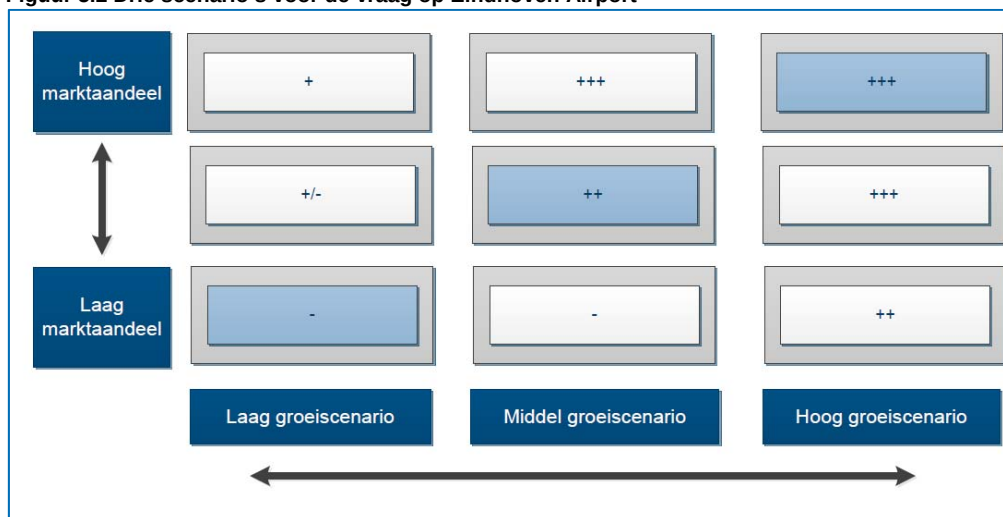
⁸⁸ <https://e52.nl/directe-intercity-eindhoven-dusseldorf-rijdt-2025/>.

⁸⁹ CPB/PBL (2016), "Mobiliteit – Luchtvaart, toekomstverkenning 2030-2050.

5.5 Koppeling aan vraagscenario's

Dit hoofdstuk is ingegaan op de ontwikkelingen bij concurrerende luchthavens van Eindhoven Airport. Mogelijke scenario's naar de vraag op Eindhoven Airport resulteren uit het koppelen van de markt vraag uit hoofdstuk 4 met de ontwikkelingen van concurrerende luchthavens. Figuur 5.2 geeft hier een illustratie van. De focus ligt op twee scenario's die de uitersten ontwikkelingsmogelijkheden weergeven, namelijk de ontwikkeling marktpotentie en marktaandeel zijn allebei hoog en de ontwikkeling marktpotentie en marktaandeel zijn allebei laag. Met daartussen een midden scenario.

Figuur 5.2 Drie scenario's voor de vraag op Eindhoven Airport



De scenario's geven weer hoe het passagiersvolume zich zou kunnen ontwikkelen, en zijn dus toekomstbeelden voor de toekomstige vraag, en geen voorspellingen. Deze toekomstbeelden zijn opgebouwd op basis van vier elementen die in hoofdstuk 4 en dit hoofdstuk 5 zijn uitgewerkt:

- Macro-economisch gedreven vraagontwikkeling;
- Vraagontwikkeling vanuit het bieden van extra bestemmingen / hogere frequenties, wat per saldo leidt tot ontwikkeling in het marktaandeel. Dit betref zowel de point-to-point markt als de feeder-to-hub markt;
- Vraag vanuit de gebruiksmogelijkheden op Schiphol als gevolg van het al dan niet vasthouden aan een capaciteitsplafond;
- Opkomst van de trein als alternatief voor de bestemmingen op de luchthaven.

Deze uitgangspunten voor de drie scenario's zijn als volgt geoperationaliseerd.

Uitgangspunten

Scenario LAAG

In dit vraagscenario is er beperkte groei voor Eindhoven Airport, uitgaande van de volgende punten:

- De groei van Eindhoven Airport is gebaseerd op de (basis) groei van de luchtvaartmarkt, welke gekoppeld is aan een beperkte economische groei. Hiervoor wordt een jaarlijkse gemiddelde groei van 2,1% van het passagiersvolume gehanteerd. Dit is de onderkant van de bandbreedte van de diverse nationale en internationale vraagprognoses voor de luchtvaart op lange termijn⁹⁰. Zie paragraaf 4.1;

⁹⁰ In deze lange termijn luchtvaartprognoses zijn economische groeiverwachtingen, maar ook onder meer ontwikkelingen in inkomens- en prijselasticiteiten verdisconteerd.

- Er is geen groei als gevolg van uitbreiding van bestemmingenaanbod na 2019. Dit impliceert dat de concurrerende luchthavens terrein winnen en het marktaandeel van Eindhoven Airport per saldo daalt, aangezien concurrerende luchthavens als Charleroi, Maastricht, Weeze en Düsseldorf allemaal inzetten op nieuwe bestemmingen en kunnen groeien;
- Schiphol kan doorgroeien tot 625.000 vliegtuigbewegingen, wat bij een laag groei scenario impliceert dat de luchthaven alle eigen vraag kan accommoderen en er dus geen sprake is van een capaciteitstekort op de luchthaven (zie paragraaf 5.3);
- Daarnaast wordt aangenomen dat bestemmingen met een reistijd korter dan 6 uur uit het huidige aanbod vervallen, ten voordele van de trein.

Scenario MIDDEN

In dit vraagscenario is er een middelhoge groei, uitgaande van de volgende punten:

- De basis groei van de markt in het midden scenario is 3,2% per jaar gemiddeld, wat het midden van de bandbreedte is van de diverse nationale en internationale vraagprognoses is voor de lange termijn. Zie paragraaf 4.1;
- Er is daarnaast beperkte groei als gevolg van uitbreiding van bestemmingenaanbod na 2019. Dit betreft de top-15 bestemmingen die voor luchtvaartmaatschappijen rendabel zijn bij een frequentie van tussen 2-5x per week, waarvoor een marktvraag van circa 660.000 passagiers in het verzorgingsgebied is (zie paragraaf 4.2). Dit impliceert dat de luchthaven in beperkte mate aan terrein wint in haar verzorgingsgebied ten opzichte van de concurrentie;
- Schiphol kan doorgroeien tot 550.000 vliegtuigbewegingen, wat impliceert dat de luchthaven niet alle eigen vraag kan accommoderen en er vanwege dit capaciteitstekort op die luchthaven een deel van deze passagiers door Eindhoven Airport afgehandeld worden. Het hanteren van deze grens van 550.000 vliegtuigbewegingen voor Schiphol is ook het midden scenario van de drie 'Schipholscenario's' (zie paragraaf 5.3);
- Daarnaast wordt aangenomen dat de trein voor het huidige en nieuwe bestemmingenaanbod geen serieus alternatief is, omdat de reistijd per trein naar vrijwel al deze bestemmingen meer dan 6 uur bedraagt.

Scenario HOOG

- In dit vraagscenario is er een hoge groei uitgaande van de volgende punten: De basis groei van de markt in het hoge scenario is 4,1% per jaar gemiddeld, wat de bovenkant van de bandbreedte is van de diverse nationale en internationale vraagprognoses is voor de lange termijn. Zie paragraaf 4.1;
- Er is daarnaast groei als gevolg van uitbreiding van bestemmingenaanbod na 2019. Dit betreft de top-20 bestemmingen voor point-to-point verkeer en de top-15 bestemmingen voor verkeer naar hubs die voor luchtvaartmaatschappijen rendabel zijn bij een dagelijkse frequentie. Dit bevat in totaal een marktvraag van circa 3,1 miljoen passagiers in het verzorgingsgebied is (zie paragraaf 4.2). Dit impliceert dat luchthaven sterk aan positie wint in haar verzorgingsgebied ten opzichte van de concurrentie;
- Schiphol kan niet doorgroeien en heeft een plafond van 500.000 vliegtuigbewegingen, wat impliceert dat de luchthaven niet alle eigen vraag kan accommoderen en er vanwege dit capaciteitstekort op die luchthaven een deel van deze passagiers door Eindhoven Airport afgehandeld worden. (zie paragraaf 5.3);
- Daarnaast wordt aangenomen dat de trein voor het huidige en nieuwe bestemmingenaanbod geen serieus alternatief is, omdat de reistijd per trein naar al vrijwel al deze bestemmingen meer dan 6 uur bedraagt.

In geen van de scenario's is rekening gehouden met eventuele toekomstige beleidsmaatregelen om de groei van het vliegverkeer af te remmen, zoals een nationale of lokale vliegticket-belasting.

Uitkomsten

In tabel 5.8 zijn de uitkomsten voor de scenario's weergegeven. Het minimale groei scenario laat een doorgroei naar circa 8 miljoen passagiers zien in 2030. Er is in dat geval alleen een groei vanuit een beperkte economische ontwikkeling.

Bij het hoge groei scenario komt de ontwikkeling op maximaal 17,6 miljoen passagiers in 2030. Dit is een scenario waarbij het marktaandeel van Eindhoven Airport uiteindelijk stijgt doordat de luchthaven zich succesvol bindt aan nieuwe routes door luchtvaartmaatschappijen. Daarbij is er ook een hoge basis groei vanuit de economische groei. Bovendien accommodeert de luchthaven in dit scenario een deel van de groei van Schiphol omdat de vliegtuigbewegingen door een volumeplafond niet meer op die luchthaven kunnen worden afgehandeld.

Bij het midden-scenario groeit Eindhoven Airport naar 12,7 miljoen passagiers in 2030. Hierbij is de luchthaven slechts ten dele succesvol in het faciliteren van nieuwe routes, en is er sprake van een middelhoge economische groei die leidt tot een middelhoge luchtvaartgroei. De luchthaven accommodeert in dit scenario ook passagiers die niet meer op Schiphol Airport kunnen worden geacommodeerd.

Tabel 5.8 Passagiers & vliegtuigbewegingen per scenario

	Passagiersbewegingen (mln)		Vliegtuigbewegingen (x1.000)	
	2017	2030	2017	2030
Laag Scenario	5,65	8,0	36,4	50,0
- w.v. autonoom (basis groei van de vraag door economische groei en groei door groter aanbod bestemmingen); - w.v. vraag als gevolg van capaciteitsrestricties op Schiphol.		8,0 0		50,0 0
Midden Scenario	5,65	12,7	36,4	77,4
- w.v. autonoom (basis groei van de vraag door economische groei en groei door groter aanbod bestemmingen); - w.v. vraag als gevolg van capaciteitsrestricties op Schiphol.		9,5 3,2		57,8 19,6
Hoog scenario	5,65	17,6	36,4	104,8
- w.v. autonoom (basis groei van de vraag door economische groei en groei door groter aanbod bestemmingen); - w.v. vraag als gevolg van capaciteitsrestricties op Schiphol.		13,6 4,0		80,8 24,0

In tabel 5.8 staat ook de vertaling naar het aantal vliegtuigbewegingen. Hierbij is uitgegaan van de huidige 155 passagiers per vlucht voor 2017. Het is aannemelijk dat de bezetting stijgt in de tijd, bijvoorbeeld door een toenemende toestelgrootte. Naar dit aspect is door Ecorys geen nader onderzoek gedaan. Voor 2030 is uitgegaan van dezelfde gemiddelde bezetting als in de I&W onderzoeksscenario's die ligt tussen 161 (laag), 164 (midden) en 168 (hoog) passagiers per vliegtuigbeweging.

Ter vergelijking: de I&W-scenario's gebaseerd komen uit op 8,8 mln passagiers (laag), 11,9 mln (midden) en 16,8 mln (hoog), zie paragraaf 3.3. Op basis hiervan kan de conclusie worden

getrokken dat de ordegrrootte van I&W-scenario's in overeenstemming is met de potentiële marktvraag indien uitgegaan wordt van capaciteitsrestricties op Schiphol.

5.6 Conclusie: de concurrentie en toekomstig marktpotentieel

Eindhoven Airport heeft potentie om haar marktaandeel uit te breiden. Zoals in dit hoofdstuk is betoogd is er marktvraag in het catchment area naar bestemmingen met directe routes (point-to-point) die momenteel niet worden bediend. De verwachting is dat met het aanboren van nieuwe bestemmingen het aannemelijk is dat het marktaandeel van Eindhoven Airport binnen het catchment area zal toenemen, indien er geen aanmerkelijke groeirestricties zijn. Dit laat onverlet dat er diverse concurrerende luchthavens in Eindhoven Airports catchment area zijn die deels op dezelfde nieuwe bestemmingen inzetten. De trein is slechts een zeer beperkt alternatief voor de huidige en meest kansrijke nieuwe bestemmingen. De verwachting is dat wanneer Eindhoven Airport haar markt ook uitbreidt naar de "feeder naar hub-markt" die momenteel niet wordt bediend er de luchthaven haar marktaandeel verder kan uitbreiden.

Eventuele groeirestricties voor Schiphol zullen een sterke invloed hebben op het marktaandeel van Eindhoven Airport en daarmee op het verwachte aantal passagiers dat via deze luchthaven reist.

De potentiële marktvraag voor Eindhoven is uitgedrukt in drie scenario's met een bandbreedte van het aantal passagiers van tussen de 8 en 17,6 miljoen passagiers in 2030. Die bovenkant van de bandbreedte is inclusief extra vraag vanuit de gebruiksmogelijkheden op Schiphol indien uitgegaan wordt van een stop op verdere capaciteitsgroei aldaar. Indien Schiphol wel door zou mogen groeien is er de marktvraag in het hoge scenario maximaal 13,6 miljoen passagiers. Dit betekent dat de ordegrrootte van de I&W-scenario's in overeenstemming is met de potentiële marktvraag indien uitgegaan wordt van capaciteitsrestricties op Schiphol.

6 Conclusies

De twee centrale onderzoeksvragen van deze studie zijn:

1. Wat is de economische betekenis van Eindhoven Airport op basis van de door het ministerie van I&W opstelde onderzoeksscenario's voor Eindhoven Airport voor de periode 2020-2030;
2. Wat is het verwachte marktpotentieel van Eindhoven Airport, mede in het licht van de ontwikkeling op Schiphol, en andere luchthavens.

Dit hoofdstuk geeft de conclusies voor beide onderzoeksvragen.

Onderzoeksvraag 1

Eindhoven Airport is in tien jaar tijd drie keer zo groot geworden in termen van het aantal passagiers en ruim verdubbeld in het aantal vliegtuigbewegingen. In 2017 handelde de luchthaven circa 5,7 miljoen passagiers af. Deze passagiers reizen met verschillende motieven. Er zijn meerdere passagiersprofielen te onderscheiden die allemaal zorgen voor [de huidige economische betekenis](#) van de luchthaven:

- De luchthaven draagt op dit moment bij aan de werkgelegenheid en toegevoegde waarde van de *Nederlandse economie*. In totaal genereert de luchthaven op dit moment bijna 3.000 voltijds arbeidsplaatsen. De toegevoegde waarde die hiermee samenhangt bedraagt circa € 200 miljoen;
- De luchthaven draagt daarnaast bij aan de werkgelegenheid, toegevoegde waarde, het vestigingsklimaat en productiviteit van bedrijven in de *provincie Noord-Brabant en de regio*. Het effect op de werkgelegenheid in de provincie bedraagt 1.700 voltijds banen, waarvan ruim 1.400 in de regio Eindhoven;
- Bovendien draagt de luchthaven ook bij aan de toegevoegde waarde in de provincie en regio. Dit is € 125 miljoen in de provincie en € 110 miljoen in de regio;
- Verder heeft Eindhoven Airport een positieve invloed op het *vestigingsklimaat en productiviteit* van het bedrijfsleven in de provincie en regio. Dit leidt ook tot aanvullende werkgelegenheidseffecten bovenop voornoemde aantallen.

Een verdere [groei van de luchthaven leidt naar verwachting tot een grotere economische betekenis voor Nederland, provincie en de regio](#). De bruto-effecten, waarbij geen rekening gehouden is met verdringing op onder andere de arbeidsmarkt, zijn als volgt:

- De extra werkgelegenheid voor *Nederland* ten opzichte de referentie ligt voor de drie onderzoeksscenario's in de bandbreedte van 700 – 4.000 voltijdsbanen. De extra toegevoegde waarde die hiermee samenhangt is € 40 – 250 miljoen ten opzichte van de referentie;
- De extra werkgelegenheid voor de *provincie Noord-Brabant* ten opzichte van de referentie is 250-1.400 voltijds banen afhankelijk van het scenario, en het effect op de toegevoegde waarde €20- 90 miljoen extra ten opzichte van de referentie;
- Voor de *regio* is het werkgelegenheidseffect een extra 200-1.000 voltijds banen ten opzichte van de referentie, en het effect op de toegevoegde waarde € 15- 70 miljoen extra ten opzichte van de referentie;
- Op nationaal niveau is het aandeel van de afgeleide effecten (vanuit de bestedingen) het grootst, op regionaal en provinciaal niveau zijn dat de directe effecten. De hoogte van de raming van de afgeleide economische effecten is sterk afhankelijk van de aannames en schattingen omtrent bestedingen en verblijfsduur van de passagiers.

In aanvulling op bovenstaande werkgelegenheidseffecten en effecten op de toegevoegde waarde leidt groei van Eindhoven Airport tot een [verbetering van het vestigingsklimaat van de provincie en regio en tot een positief productiviteitseffect](#) van het bedrijfsleven in provincie en regio:

- Het vestigingsklimaat verbetert bij een toename van de connectiviteit van de regio en provincie. Dit directe effect is groter bij een sterkere toename van de connectiviteit (dus in de midden en hoge onderzoeksscenario's);
- De productiviteit van bedrijven verbetert als gevolg van zakelijk gebruik van de luchthaven door bedrijfsleven. Ook hiervoor geldt dat er sprake is van een groter effect bij een sterkere toename van de connectiviteit (dus in de midden en hoge onderzoeksscenario's);
- Dit leidt tot aanvullende werkgelegenheidseffecten in de regio en provincie. Deze effecten zijn lastig te kwantificeren, maar zijn in de ordegrrootte van 30%-60% van het directe regionale werkgelegenheidseffect, afhankelijk van het onderzoeksscenario;
- Om deze effecten op het vestigingsklimaat en de productiviteit te kunnen genereren, moeten er bestemmingen aangeboden worden waar het bedrijfsleven de meeste vraag naar heeft. In het kader van dit onderzoek en eerder onderzoek zijn diverse bestemmingen geïdentificeerd. Deze bestemmingen zijn duidelijk te koppelen aan het economisch profiel van de regio;
- De luchthaven heeft maar beperkt invloed op de keuze welke bestemmingen er aangeboden worden. Dit bepalen de luchtvaartmaatschappijen zelf;
- Voor alle bestemmingen is het nodig dat er een mix aan passagiers (zakelijk, niet zakelijk, verschillende segmenten) aangetrokken wordt. Alleen dan kan een bestemming voldoende vraag genereren om met voldoende frequentie rendabel gevlogen te worden. Dit betekent dat zonder niet-zakelijke passagiers de bestemmingen waar het regio-bedrijfsleven het meeste behoefte aan hebben, niet gerealiseerd kunnen worden.

[Onderzoeksvraag 2](#)

De economische effecten zijn bepaald op basis van de scenario's die door het Ministerie van I&W zijn opgesteld. [De ordegrrootte van volumes in de I&W-scenario's liggen in lijn met de potentiële marktvaart indien uitgegaan wordt van capaciteitsrestricties op Schiphol](#). Ten aanzien van de marktvaart zijn de conclusies:

- Er is een basisgroei van de marktvaart gerelateerd aan economische groei (vraaggestuurde groei). Deze basis groei is 2-4% per jaar in termen van passagiersbewegingen;
- Aanvullend is er potentiële marktvaart die gegeneerd wordt door een nieuw bestemmingsaanbod. Dit bedraagt voor de meest winstgevende routes 3,6 miljoen passagiers (point-to-point en hub) per jaar;
- Luchtvaartmaatschappijen bouwen routes geleidelijk op in termen van frequentie. Het potentieel kan dus niet in 1x worden bediend en is bovendien afhankelijk van beschikbaarheid slots op de bestemmingsluchthaven;
- Europese point-to-point luchtvaartmaatschappijen hebben ruim 700 toestellen in bestelling. Wanneer deze zijn uitgeleverd, zullen maatschappijen nieuwe routes gaan ontwikkelen of frequenties verhogen om deze toestellen te laten renderen. Daarbij ontstaan nieuwe business modellen in het point-to-point verkeer op lange afstand;
- In veel van de onderscheiden passagierssegmenten zitten ontwikkelingen die de vraag positief zullen stimuleren;
- Potentiële vraag op Eindhoven Airport hangt sterk af van eventuele capaciteitsrestricties op Schiphol.

Bijlage 1 Begrippenlijst

Alderstafel	De Alderstafel is een overlegtafel over de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol in samenhang met de luchthavens Eindhoven en Lelystad.
Afgeleide effecten	Effecten die ontstaan uit aanvullende bestedingen van bezoekers in de regio.
Afgeleide toegevoegde waarde	Directe toegevoegde waarde van aanvullende bestedingen bij bedrijven (hotels, vervoersbedrijven, etc.) door bezoekers in de regio.
Catchment area	Het catchment area van een vliegveld is een inschatting van het geografische gebied van waar een groot gedeelte van de vertrekkende passagiers van oorsprong komen.
Dagranden	Dagranden zijn tot en met 2023 tussen 7 en 8 uur, 17 tot 19 uur. Vanuit het perspectief van de luchtvaartmaatschappijen die een toestel op Eindhoven Airport hebben gestationeerd is het venster van 23 tot 24 uur nog belangrijk. Na 2023 kan in de ochtend het venster tussen 6 en 8 uur belangrijk worden.
Diplomamobilititeit	Het volgen van een volledige studie in het buitenland.
Directe effecten	Effecten die rechtstreeks samenhangen met activiteiten op de luchthaven: werkgelegenheid en toegevoegde waarde.
Feeder-to-hub	Een lokale/kleinere luchthaven die met kleinere vliegtuigen het vervoer verzorgen naar een hub-luchthaven (een luchthaven waar men overstap op andere vluchten).
Inbound	Inkomend reisverkeer.
Indirecte effecten	Effecten die samenhangen met achterwaartse relaties met toeleverende bedrijven en instellingen (zoals schoonmaak, inrichting, catering, kantoorartikelen, etc.).
OD-passagiers	Passagiers die de luchthaven als vertrek-of aankomstpunt hebben, dus geen gebruik maken van de luchthaven als zijnde transfer-passagier.
Outbound	Uitgaand reisverkeer.
Point-to-point carriers	Maatschappijen die zich richten op direct bestemmingsverkeer tussen twee luchthavens, niet gericht op transfervluchten via knooppunten (hubs) Een model wat veel gebruikt wordt door carriers zoals Ryanair, EasyJet en Wizz Air.

Studiepuntmobiliteit	Een buitenlandervaring in de vorm van stage of (gedeeltelijke) studie.
Triple helix	De intensieve samenwerking tussen Overheid, Kennisinstellingen en Bedrijfsleven binnen de regio Eindhoven – Brainportregio.
Vlieggeneigdheid	Vlieg geneigdheid geeft aan hoeveel vliegreizen er per jaar, per hoofd van de bevolking gemiddeld wordt gemaakt.
Voorwaartse effecten	Effecten die ontstaan vanwege de aanwezigheid of vestiging van bedrijven als gevolg van de aanwezigheid van de luchthaven.

Bijlage 2 Karakteristieken Passagiers Eindhoven Airport

Herkomst reizigers

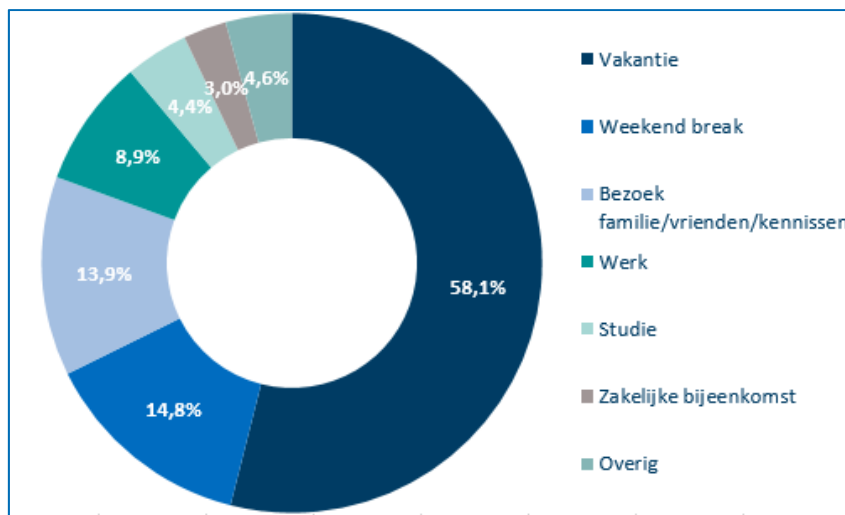
Volgens de reizigersmonitor Eindhoven Airport 2017 (resultaten november en juni) is 76% van de reizigers die via Eindhoven vliegen woonachtig in Nederland. Daarnaast komt 10% uit België, en de overige 14% is voornamelijk afkomstig uit Italië, Spanje, VK, Portugal, Hongarije, Polen, Zweden en Duitsland. Van de reizigers uit Nederland komt het grootste deel uit Noord-Brabant (38%), gevolgd door Gelderland (14%) en Zuid-Holland (11%). Opvallend is dat zakelijke reizigers (45%) vaker uit Noord-Brabant afkomstig zijn dan reizigers met een privé reismotief (37%). Van de reizigers afkomstig uit België komen de meesten uit de provincie Antwerpen (57%) en Limburg (21%).

Herkomst reizigers Eindhoven Airport			
Woonachtig in Nederland		Woonachtig in België	
Noord-Brabant	38%	Antwerpen	57%
Gelderland	14%	Limburg	21%
Zuid-Holland	11%	Oost-Vlaanderen	6%
Limburg	9%	West-Vlaanderen	4%
Utrecht	8%	Vlaams-Brabant	3%
Overijssel	6%	Luik	3%
Noord-Holland	5%	Henegouwen	2%
Zeeland	2%	Namen	2%
Groningen	2%	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	1%
Drenthe	2%	Luxemburg	0%
Friesland	1%		
Flevoland	1%		

Bron: Reizigersmonitor 2017 Eindhoven Airport, totale resultaten juni en november.

Reismotieven

De meest voorkomende reismotieven onder de totale reizigerspopulatie van Eindhoven Airport zijn vakantie (58,1%), weekend break (14,8%), bezoek familie, vrienden of kennissen (13,9%), werk (8,9%), studie (4,4%) of zakelijke bijeenkomst (3,0%). Hierbij is het mogelijk dat reizigers meer dan één reismotief hebben. In juni komt het reismotief vakantie vaker voor, terwijl in november vaker gereisd wordt voor werk, studie, weekend break of bezoek aan familie, vrienden of kennissen. In totaal is circa 93% privé reiziger en 14% zakelijke reiziger. Reizigers afkomstig uit België (68%) hebben vaker een vakantie reismotief dan Nederlandse reizigers (61%). Nederlanders (15%) hebben daarentegen vaker een weekendbreak reismotief dan de Belgen (10%).

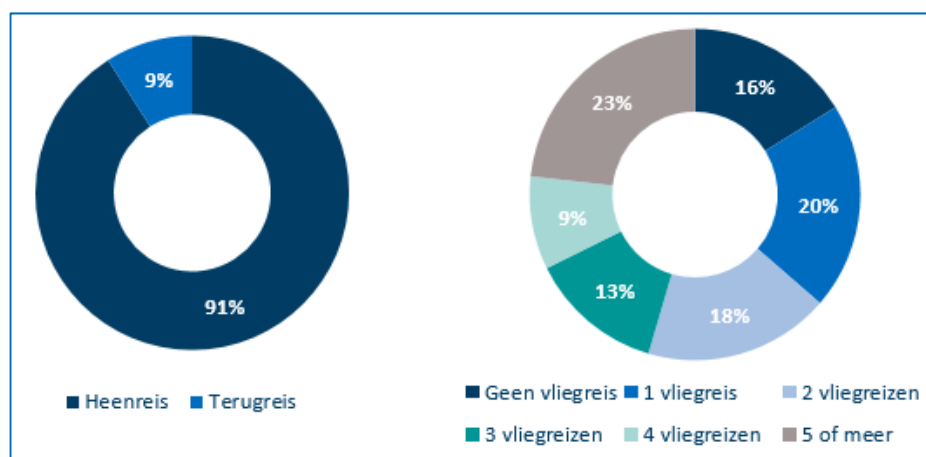


Reismotief reizigers Eindhoven Airport			
Vakantie	58,1%	Conferentie	1,0%
Weekend break	14,8%	Shopping	0,9%
Bezoek familie/vrienden/kennissen	13,9%	Training	0,8%
Werk	8,9%	Religie	0,4%
Studie	4,4%	Handelsbeurs	0,3%
Zakelijke bijeenkomst	3,0%	Sollicitatie	0,1%
Sport	1,1%		

Bron: Reizigersmonitor 2017 Eindhoven Airport, totale resultaten juni en november. Meerdere antwoorden per reiziger zijn mogelijk.

Soort reis en reisfrequentie

Van het totale aantal respondenten in de reizigersmonitor is 91% op heenreis, en 9% op terugreis. Er zijn meer zakelijke reizigers op terugreis (14%) dan privé reizigers (8%). Daarnaast heeft het merendeel van de reizigers (84%) in de afgelopen 12 maanden minimaal één andere vliegreis gemaakt. Bijna tweederde van deze mensen (die minimaal één andere vliegreis hebben gemaakt in de afgelopen 12 maanden) heeft ook gebruik gemaakt van Eindhoven Airport voor een andere reis.



Bron: Reizigersmonitor 2017 Eindhoven Airport, totale resultaten juni en november.

Reizigerskenmerken

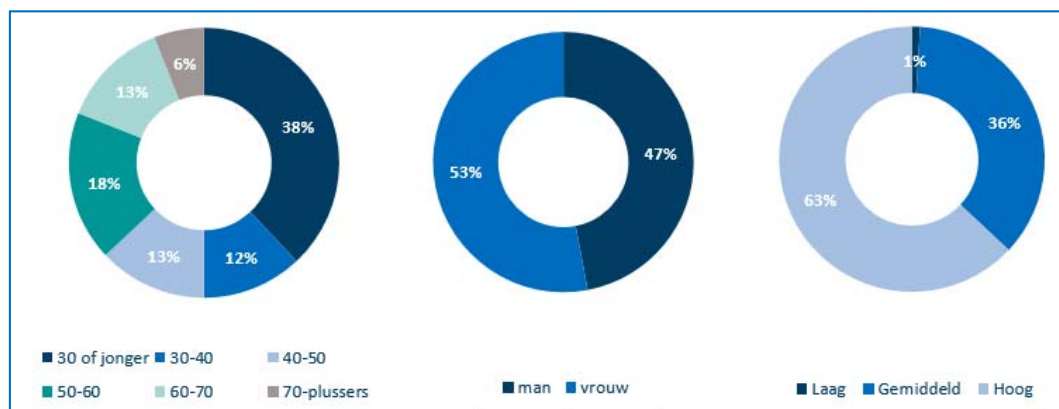
Van de totale reizigerspopulatie is 65% momenteel werkzaam, d.w.z. fulltime, parttime of ondernemer/zzp'er. Daarnaast is 19% studierend, 12% gepensioneerd en de overige 4% is huisman of huisvrouw, arbeidsongeschikt of werkloos. Van de reizigers die werkzaam zijn, is het grootste

deel werkzaam in de branche zakelijke en overige dienstverlening (20%). Deze wordt gevolgd door gezondheids- en welzijnszorg (18%), Industrie- en nutsbedrijven (11%) en handel (10%).

Branches waarin reizigers werkzaam zijn	
Zakelijke en overige dienstverlening	20%
Gezondheids- en welzijnszorg	18%
Industrie- en nutsbedrijven	11%
Handel	10%
Horeca	6%
Transport en logistiek	6%
Overheid	6%
Communicatie	5%
Onderwijs	5%
Bouwnijverheid	4%
Financiële dienstverlening	4%
Anders	5%

Bron: Reizigersmonitor 2017 Eindhoven Airport, totale resultaten juni en november.

De leeftijdscategorie 30 jaar of jonger is het beste vertegenwoordigd op Eindhoven Airport met 38%. De categorie 70-plussers is het minst vertegenwoordigd, met 6% van alle respondenten. De gemiddelde leeftijd van de Eindhovense luchtvaartreiziger is 41 jaar. Van de reizigers is 47% man en 53% vrouw. Opvallend is dat vrijwel alle reizigers van Eindhoven Airport zichzelf als hoogopgeleid (63%) of gemiddeld opgeleid (36%) inschalen.



Bron: Reizigersmonitor 2017 Eindhoven Airport, totale resultaten juni en november.

Bijlage 3 Fiches concurrerende luchthavens

Groeicapaciteit

Brussels Airport wil de huidige baneninfrastructuur optimaliseren en uitbreiden.

	vliegbewegingen	passagiers
Capaciteit	315.000	-
Gebruik (2016)	223.688	21.818.418
Ruimte	91.312	-

Brussel Zaventem heeft te maken met geluidshinder en strengere normen. De focus ligt daarom op grotere vliegtuigen en toename van de bezettingsgraad, en de inzet van stillere en zuinigere vliegtuigen waardoor het geluidniveau vergelijkbaar blijft.

Daarnaast blijft Brussels Airport samenwerken met partners voor de ontwikkeling en toepassing van procedures die geluidhinder beperken.

Concurrentie positie

Het marktaandeel Brussel Zaventem is **13,3%** in het catchment area van EA (top 85% EA passagiers ranking o.b.v. passagiershoeveelheden) en **16,8%** (bij een ranking o.b.v. afstand), t.o.v. EA respectievelijk 16,3% en 16,0%.

Afstand van Eindhoven Airport tot Brussels Airport is 127 km (1 uur en 28 minuten).

Aanbod diensten

- Verschillende parkeergelegenheden. De luchthaven is bereikbaar met de trein en bus. In de toekomst wordt het openbaar vervoer uitgebouwd.
- Op en rond de luchthaven diverse hotels.

Passagiers & doelgroep

Aantal passagiers (2016): 21.818.418. Dit is een daling van 7% t.o.v. 2015, vanwege de terroristische aanval op 22 maart 2016. Hiervan is 47% vakantie en 33% werk-gerelateerd. In 2007 waren er 18 miljoen passagiers.

Vluchten/routes

Huidig aanbod van 238 bestemmingen, 168 bestemmingen in 2008.

2016	EIN	BRU
Totaal hoeveelheid aangeboden routes	72	118
Aantal overlappende bestemmingen		49
% overlappende bestemmingen van het totaal aanbod van EA		68%

Verwachte ontwikkeling van Brussel Zaventem

Brussels Airport, de grootste luchthaven van België wil verder uitbreiden en moderniseren en heeft hiervoor haar strategische visie uitgewerkt tot het jaar 2040. Hieruit blijkt dat Brussel Airport sterk wil groeien de komende jaren, resulterend in een verwachte verdubbeling van de economische waarde en het aantal banen. Hierdoor wordt zij mogelijkwerwijs een nog grotere concurrent van Eindhoven Airport.

Op Brussel Zaventem zijn echter diverse discussies ontstaan over het geluidsoverlast van vliegtuigen bij het opstijgen en landen; een beperkende factor bij de verhoging van de capaciteit van de baaninfrastructuur. Om de discussies over de strategische ontwikkelingen van Brussels Airport in goede banen te leiden is het Forum 2040 ontwikkeld. Het Forum bestaat uit 80 vertegenwoordigers/betrokkenen. Om de reizigersstromen in te perken heeft het forum een consensus gesloten om Nederlandse passagiers aan de grens op te vangen en met een shuttlebus naar de luchthaven te vervoeren. Dit beïnvloed mogelijkwerwijs de keuze van de Nederlandse passagiers om te vliegen via Brussel Zaventem.

Luchtvaart maatschappijen

Op Brussel Zaventem zijn er 78 luchtvaartmaatschappijen. De belangrijkste zijn Brussels Airlines (overname Thomas Cook Airlines), Ryanair en TUI fly.

Ryanair is met 5 nieuwe routes en 33% groei in passagiers momenteel de 2^e grootste luchtvaartmaatschappij.

Daarnaast zijn Wow Air en Cobalt Air (lage kostmaatschappijen), en Rwandair en Qeshm Air recent aangesloten.

Strategische ontwikkelingen

De luchthaven wil de capaciteit verhogen tijdens de piekuren. Van 74 bewegingen per uur, naar 84 in 2025 en 93 in 2040.

De komende 25 jaren investeert Brussels Airport in twee bijkomende pieren zodat passagiers met een passagiersbrug op het vliegveld kunnen stappen. Verwacht wordt dat de eerste nieuwe pier nodig zal zijn vanaf 2023 en de tweede vanaf 2035.

Brussels Airport verwacht tegen 2040 aan 120.000 mensen direct of indirect een baan te geven; dit is een verdubbeling ten opzichte van de huidige situatie.

Verwacht wordt dat de toegevoegde economische waarde tegen 2040 verdubbeld tot 6,4 miljard euro per jaar.

Top 5-Bestemmingen

- Berlijn (6269 vluchten)
- Madrid (5982 vluchten)
- Barcelona (5975 vluchten)
- Milan (5963 vluchten)
- Londen (5678 vluchten)

Ontwikkeling concurrerende luchthavens Brussels Airport

Bronnen: Actieplan Omgevingslawaaï voor de luchthaven Brussels Airport (2010), Ecorys (2016), Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid Internationale benchmark capaciteit luchthavens" (2009), "Strategische visie – Brussels Airport 2040" (2017).

<https://www.brusselsairport.be/nl/corporate/statistics>,

www.randkrant.be/artikel/verdeeldheid-over-toekomst-luchthaven

Groecapaciteit

Planning van de uitbreiding van de capaciteit; naar 19% extra slots. Daarnaast uitbreidingen in de infrastructuur, zoals nieuwe parkeerplaatsen.

De plannen zijn echter nog niet goedgekeurd door de autoriteit (MBWSV).

Momenteel beperkte jaarcapaciteit vanwege milieuredenen.

	vliegbewegingen	passagiers
Capaciteit	262.000	-
Gebruik (2016)	217.574	23.521.769
Ruimte	44.426	-

Verwachte ontwikkeling van Düsseldorf Airport

De luchthaven is de afgelopen jaren sterk gegroeid en is door de ligging vlak over de grens een alternatief voor Eindhoven Airport en Schiphol.

Düsseldorf Airport heeft de afgelopen jaren beperkte groeimogelijkheden gehad, maar heeft een verzoek liggen ter uitbreiding van de capaciteit. Indien deze plannen goedgekeurd worden zou Düsseldorf Airport een sterkere concurrent kunnen gaan vormen voor Eindhoven Airport.

Düsseldorf airport boort het oostelijk deel van het catchment area van Eindhoven Airport aan.

Concurrentie positie

Het marktaandeel van Düsseldorf Airport is **6%** in het catchment area van EA (top 85% EA passagiers ranking o.b.v. passagiershoeveelheden) en **6,6%** (bij een ranking o.b.v. afstand), t.o.v. EA respectievelijk 16,3% en 16,0%.

Afstand van Eindhoven Airport tot Düsseldorf Airport is 122 km (1 uur en 19 minuten).

Aanbod diensten

- Twee start-/landingsbanen en drie aaneengesloten terminals.
- Diverse parkeermogelijkheden tevens bereikbaar middels twee treinstations. Twee hotels binnen het luchthaventerrein.

Passagiers & doelgroep

Aantal passagiers (2016) 23.521.769 een groei van 4,5% t.o.v. 2015, 25 miljoen passagiers worden er in 2017 verwacht. In 2007 waren er 18 miljoen passagiers.

Hiervan waren 40% business trips.

Luchtvaart maatschappijen

De belangrijkste luchtvaartmaatschappijen in 2016 waren:

1. Air Berlin (7,5m passagiers),
2. Eurowings/Germanwings (5m passagiers),
3. Lufthansa (1,4m passagiers),
4. Condor (0,9m passagiers) en
5. Sun Express (0,8m passagiers).

Strategische ontwikkelingen

De komende jaren wordt er 300 miljoen euro geïnvesteerd in infrastructuur en dienstverlening.

Air Berlin de belangrijkste luchtvaartmaatschappij in 2016 voor Düsseldorf Airport is failliet verklaard, Lufthansa maakt bekend een deel van Air Berlin over te willen nemen.

Een stijgende vraag naar extra intercontinentale routes (naar bijv. China en India), momenteel 135 wekelijkse vluchten naar long-haul bestemmingen.

Vluchten/routes

Huidig aanbod van 204 routes, 52 landen (145 routes in 2008)

2016	EIN	DUS
Totaal hoeveelheid aangeboden routes	72	*
Aantal overlappende bestemmingen		55
% overlappende bestemmingen van het totaal aanbod van EA		76%

Top 5-Bestemmingen

1. München (1.6m passagiers)
2. Palma de Mallorca (1.3m passagiers)
3. Berlijn (1.1m passagiers)
4. Istanbul (1.0m passagiers)
5. Wenen (0,9m passagiers)

Ontwikkeling concurrerende luchthavens Düsseldorf Airport

Groeicapaciteit

Op Airport Weeze is nog capaciteit voor meer 0,5 miljoen passagiers.

	vliegbewegingen	passagiers
Capaciteit	46.624	2.500.000
Gebruik (2016)	13.475 (2015)	1.854.108
Ruimte	33.149	645.892

In 2006 zijn na klachten van geluidsoverlast van omwonenden problemen ontstaan met de vergunning.

In reactie hierop is een nieuwe vergunning is afgegeven in 2009 met nieuwe vertrektijden, om overlast te beperken.

Verwachte ontwikkeling van Airport Weeze

Eurowings, een van de nieuwe luchtvaartmaatschappijen, richt zich op het uitbreiden van het verzorgingsgebied met de Nederlandse markt, hierdoor zou er extra concurrentie kunnen ontstaan met Eindhoven Airport. Tevens biedt de komst van Eurowings meer diversifiëring omdat Weeze oorspronkelijk grotendeels afhankelijk was van vluchten van Ryanair.

Weeze vormt hoofdzakelijk concurrentie op het gebied van vakantiebestemmingen. Daarnaast bedient Weeze als luchthaven, met een focus op low-cost carriers, de “feeder naar hub-markt” door de aangeboden vluchten naar München.

Concurrentie positie

Het marktaandeel vliegveld Weeze is **3,2%** in het catchment area van EA (top 85% EA passagiers ranking o.b.v. passagiershoeveelheden) en **3,3%** (bij een ranking o.b.v. afstand), t.o.v. EA respectievelijk 16,3% en 16,0%.

Afstand van Eindhoven Airport tot Airport Weeze is 90,4 km (1 uur en 15 minuten).

Aanbod diensten

- 1 terminal
- 7.000 parkeerplekken.

Passagiers & doelgroep

In 2016 waren er 1,85 miljoen passagiers dit is een afname van 2,9% ten opzichte van het jaar daarvoor (1,91 miljoen). In 2007 0,9 miljoen passagiers.

Ongeveer 40% van de passagiers is Nederlands.

Luchtvaart maatschappijen

Ryanair heeft zeven Boeing 737-800's gestationeerd op de luchthaven en is de grootste (tot voorkort enige) aanbieder op Airport Weeze. Eurowings heeft zich recentlijk tevens op Airport Weeze gevestigd.

Strategische ontwikkelingen

Weeze biedt sinds kort vluchten aan naar München met Eurowings (de lowcost dochter van Lufthansa). Hierdoor is Weeze zes dagen per week aangesloten op de internationale hub in München. Passagiers kunnen in München opstappen op aansluitende (lange afstandsvluchten) van Eurowings, Lufthansa, United, Air Canada, All Nippon en Singapore Airlines.

Weeze lijkt zich hiermee meer te focussen op de “feeder naar hub-markt”.

Vluchten/routes

Basis van Ryanair: met 43 bestemmingen en 2 vluchten/vakantiepakketten met Transavia. Daarnaast heeft recentelijk Eurowings vluchten aangeboden naar München.

De algemene tijden zijn tussen 6:00 a.m. en 10:00 p.m. Voor de home-based-carrier zijn vertrekken tussen 6:00 a.m. – 11:00 p.m. en landingen tussen 6:00 a.m.- 11:30 p.m.

Bestemmingen

De meest aangeboden bestemmingen op Airport Weeze betreffen populaire vakantiebestemmingen (30 van de 43 bestemmingen). Daarnaast worden klassieke stedentrip bestemmingen aangeboden zoals Stockholm, Milaan en Edinburgh.

Ontwikkeling concurrerende luchthavens Airport Weeze

Groecapaciteit

De passagiersterminal is recentelijk uitgebreid om 9 miljoen reizigers per jaar te kunnen bedienen en de problemen in de toestroom van passagiers in de spitsuren (tussen 6.30 en 8.30 uur) te verhelpen.

	vliegbewegingen	Passagiers
Capaciteit	-	9.000.000
Gebruik (2016)	75.038	7.303.720
Ruimte	-	1.696.280

Verwachte ontwikkeling van Brussel Zuid Charleroi

Veel low-cost vliegtuigmaatschappijen vliegen vanaf Brussel Zuid Charleroi en breiden hier hun bestemmingen aanbod en/of vloot uit, mede omdat de geluidsnormen op Brussels Airport een obstakel vormen. Ryanair heeft bijvoorbeeld recentelijk nieuwe routes gestart vanaf Charleroi vliegveld naar Lissabon, Napels, Wrocław, Plovdiv, Varna en Eilat, waardoor Ryanair met deze uitbreiding momenteel vanuit Charleroi 87 steden aandoet verspreid over 22 landen. Daarnaast heeft Air Corsica vanaf maart 2017 twee nieuwe routes opgestart naar Ajaccio en Bastia.

Charleroi is een kleinere speler binnen het catchment area van Eindhoven Airport en vormt vooral een concurrent vanwege zijn positie op de low-cost carriers markt. De luchthaven heeft recentelijk haar tweede terminal geopend. Er zijn geen plannen voor verdere ontwikkeling tot 2040 bekend, hoewel duidelijk is dat de geluidsrestricties die een belemmerende factor spelen voor de ontwikkeling van Brussel Airport een mindere rol spelen voor Brussel Zuid Charleroi, waardoor er mogelijkere wijs wat verschuivingen kunnen ontstaan tussen de beide vliegvelden.

Concurrentie positie

Het marktaandeel Brussel Zuid Charleroi is **3,3%** in het catchment area van EA (top 85% EA passagiers ranking o.b.v. passagiershoeveelheden) en **4,1%** (bij een ranking o.b.v. afstand), t.o.v. EA respectievelijk 16,3% en 16,0%.

Afstand van Eindhoven Airport tot Brussel Zuid Charleroi is 192 km (2 uur en 3 minuten).

Aanbod diensten

- Het vliegveld is met de auto (low-cost parking), trein of bus te bereiken.
- Er is een budget hotel aanwezig op het vliegveld en er zijn diverse hotels nabij het vliegveld.

Passagiers & doelgroep

Aantal passagiers (2016): 7.303.720, een stijging van 5% t.o.v. 2015.

In 2007 waren er 2.458.980 passagiers. De grootste doelgroepen van Brussel Zuid Charleroi zijn vakantiereizigers en het bezoek aan vrienden en familie.

Vluchten/routes

Huidig aanbod van meer dan 150 bestemmingen, 30 bestemmingen in 2008.

2016	EIN	CRL
Totaal hoeveelheid aangeboden routes	72	101
Aantal overlappende bestemmingen		51
% overlappende bestemmingen van het totaal aanbod van EA		71%

Luchtvaart maatschappijen

Er zijn op Brussel Zuid Charleroi de volgende luchtvaartmaatschappijen:

- Pegasus Airlines (55 routes)
- Ryanair (86 routes),
- Wizz Air (9 routes),
- TUI FLY (30 routes),
- Belavia (9 routes),
- en sinds kort Air Corsica.

Strategische ontwikkelingen

Recentelijk is de tweede terminal geopend bij Brussels Charleroi.

Gestreefd wordt naar verdere diversifiëring van de luchtvaartmaatschappijen en bestemmingen. Omdat de stijging van passagiers in 2017 volgens de luchthaven veroorzaakt wordt door de ontwikkeling van luchtvaartactiviteiten en de diversificatiestrategie.

Top 5-Bestemmingen

1. Spanje
2. Italië
3. Frankrijk
4. Marokko
5. Roemenië

Ontwikkeling concurrerende luchthavens Brussel Zuid Charleroi

Groecapaciteit

Maastricht Aachen Airport heeft capaciteit om te groeien.

Het luchtvaartbesluit Maastricht wordt momenteel gewijzigd om de grenswaarden in de handhavingspunten aan te passen, omdat deze vanwege een rekenfout verkeerd waren opgenomen.

	vliegbewegingen	Passagiers
Capaciteit	35.402	1.600.000
Gebruik (2016)	8.683	176.562
Ruimte	26.719	1.423.438

Verwachte ontwikkeling van Maastricht Aachen Airport

Airport Maastricht Aachen is een kleine speler binnen het catchment area van Eindhoven Airport. In 2014 nam de provincie Limburg het eigendom van Maastricht Aachen Airport over om faillissement te voorkomen. Momenteel is de exploitatie van de luchthaven voor tien jaar tot 2026 in handen van TCGI. Binnen het passagiersvervoer neemt TCGI bij het aantrekken van nieuwe luchtvaartmaatschappijen een deel van het risico voor rekening, hierdoor zou het aantrekken van extra luchtvaartmaatschappijen vergemakkelijkt worden. Zolang de luchthaven klein blijft zal de concurrentie voor Eindhoven Airport beperkt blijven.

Maastricht Aachen Airport zal echter waarschijnlijk groeien door de verplaatsing van (een deel van) de capaciteit van Corendon vanaf Schiphol. De vraag is of de stijging in passagiers voldoende is, om als luchthaven rendabel te blijven zeker gezien de sterke concurrentie van omliggende luchthavens.

Concurrentie positie

Het marktaandeel Maastricht Aachen Airport is **1,2%** in het catchment area van EA (top 85% EA passagiers ranking o.b.v. passagiershoeveelheden) en **1,4%** (bij een ranking o.b.v. afstand), t.o.v. EA respectievelijk 16,3% en 16,0%.

Afstand van Eindhoven Airport tot Maastricht Aachen Airport is 84,9 km (54 minuten).

Aanbod diensten

- Het vliegveld heeft een start- en landingsbaan.
- Parkeergelegenheid bij de terminal.
- Bereikbaar met de bus vanaf de treinstations Maastricht, Sittard, Beek-Elsloo.

Passagiers & doelgroep

Aantal passagiers (2016): 176.562, een daling van 9,5% t.o.v. 2015.

Vluchten/routes

Huidig aanbod van 16 bestemmingen.

2016	EIN	MAA
Totaal hoeveelheid aangeboden routes	72	7
Aantal overlappende bestemmingen		4
% overlappende bestemmingen van het totaal aanbod van EA		6%

Luchtvaart maatschappijen

Vijf low-budget luchtvaartmaatschappijen: Corendon, Ryanair, Germania, Wizzair en Enter Air.

Doordat Maastricht Aachen Airport in passagiersvervoer afhankelijk is van prijsvechters ervaart zij sterke concurrentie van o.a. Eindhoven Airport, Düsseldorf en Weeze.

Bestemmingen

Alicante, Antalya, Bari, Catania, Corfu, Enfidha, Faro, Girona, Heraklion, Ibiza, Kos, Lourdes, Rhodos, Sardinië, Trapani, Zakynthos.

Strategische ontwikkelingen

Corendon gaat het aantal vluchten vanaf Maastricht Aachen Airport uitbreiden naar 12 vakantiebestemmingen. Momenteel vliegt Corendon naar Spanje, Griekenland en Turkije vanaf Maastricht. Corendon verplaatst haar vluchten vanaf Schiphol Airport en gaat daarmee 30 procent minder vluchten uitvoeren vanaf Schiphol.

Met de uitbreiding van bestemmingen worden naar verwachting 70.000 extra passagiers vervoerd vanuit Limburg, Brabant, Gelderland, België en Duitsland via Maastricht Aachen Airport.

Daarnaast investeert Maastricht Aachen Airport in de make-over van de passagiersterminal.

Ontwikkeling concurrerende luchthavens Maastricht Aachen Airport

Groecapaciteit

De grenzen van de op grond van de aanwijzing toegestane capaciteit zijn bereikt.

Rotterdam The Hague Airport werkt aan de verruiming van het luchthavenbesluit. Maar op dit moment kunnen er geen extra bestemmingen aangeboden worden, ook niet door bestaande vluchten te schrappen.

	vliegbewegingen	Passagiers
Capaciteit	23.254	1.800.000
Gebruik (2016)	17.510	1.644.000
Ruimte	5.744	156.000

Verwachte ontwikkeling van Rotterdam The Hague Airport

Rotterdam The Hague Airport is net als Eindhoven Airport, tevens dochter van de Schiphol Group en richt zich op het vergroten van de bereikbaarheid van de metropoolregio Rotterdam, Den Haag, de regio Zuidwest-Nederland. Rotterdam is meer in trek onder buitenlandse toeristen, waardoor de aantrekkingskracht van Rotterdam The Hague Airport stijgt.

Medio 2018 wordt een nieuw luchthavenbesluit verwacht als gevolg van nieuwe Europese en Nederlandse wetgeving. Op dit moment kan Rotterdam The Hague Airport niet verder groeien omdat de grenzen van de geluidsruimte zijn bereikt. Tegelijkertijd is er vraag vanuit luchtvaartmaatschappijen en passagiers naar nieuwe bestemmingen.

Indien de capaciteit niet vergroot wordt kan Eindhoven Airport een deel van de passagiers binnen het catchment area opvangen en verminderd de concurrentie vanuit Rotterdam The Hague Airport.

Concurrentie positie

Het marktaandeel Rotterdam The Hague Airport is **5%** in het catchment area van EA (top 85% EA passagiers ranking o.b.v. passagiershoeveelheden) en **5,7%** (bij een ranking o.b.v. afstand), t.o.v. EA respectievelijk 16,3% en 16,0%.

Afstand van Eindhoven Airport tot Rotterdam The Hague Airport is 116 km (1 uur en 18 minuten).

Aanbod diensten

- De bereikbaarheid van de luchthaven is verbeterd door de vergroting van de aansluiting van de luchthaven op de A13. Daarnaast is de luchthaven bereikbaar via de bus vanuit Rotterdam CS.
- Een start- en landingsbaan, die afhankelijk van de windrichting kan worden gebruikt.

Passagiers & doelgroep

Aantal passagiers (2017): bijna 1,8 miljoen, een stijging van 5,4% t.o.v. 2016.

In 2007 waren er 1.146.692 passagiers.

Vluchten/routes

Rotterdam The Hague Airport heeft zowel zakelijke bestemmingen (30%) als zon-, zee- en sneeuwbestemmingen (70%).

2016	EIN	RTM
Totaal hoeveelheid aangeboden routes	72	41
Aantal overlappende bestemmingen		25
% overlappende bestemmingen van het totaal aanbod van EA		35%

Luchtvaart maatschappijen

Er zijn op Rotterdam The Hague Airport de volgende luchtvaartmaatschappijen:

- Transavia
- British Airways
- Tui
- Jetairfly
- Corendon

Strategische ontwikkelingen

Recentelijk heeft Rotterdam The Hague Airport een contract ondertekend voor de verbouwing van de terminal. Hierbij worden de drie knelpunten van de huidige terminal opgelost; 1) capaciteit van de security doorgang, 2) de verwerking van de uitgaande ruimbagage, en 3) gate ruimte achter de veiligheidscontrole.

Bestemmingen

Het aantal bestemmingen op Rotterdam The Hague Airport is in 2016 teruggevallen naar 39, t.o.v. 47 in 2015. Recentelijk is Flybe gestart met twee nieuwe routes naar Manchester en Birmingham.

Ontwikkeling concurrerende luchthavens Rotterdam The Hague Airport

Bronnen: Ecorys (2016),
<https://www.rotterdamthehagueairport.nl>,

Jaarverslag 2016 – Schiphol Group, Luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport, Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2014.

Over Ecorys

Ecorys is een toonaangevend internationaal onderzoeks- en adviesbureau dat zich richt op de belangrijkste maatschappelijke uitdagingen. Door middel van uitmuntend, op onderzoek gebaseerd advies, helpen wij publieke en private klanten bij het maken en uitvoeren van gefundeerde beslissingen die leiden tot een betere samenleving. Wij helpen opdrachtgevers met grondige analyses, inspirerende ideeën en praktische oplossingen voor complexe markt-, beleids- en managementvraagstukken.

Onze bedrijfsgeschiedenis begon in 1929, toen een aantal Nederlandse zakenlieden van wat nu beter bekend is als de Erasmus Universiteit, het Nederlands Economisch Instituut (NEI) oprichtten. Het doel van dit gerenommeerde instituut was om een brug te slaan tussen het bedrijfsleven en de wereld van economisch onderzoek. Het NEI is in 2000 uitgegroeid tot Ecorys.

Door de jaren heen heeft Ecorys zich verspreid over de wereld met kantoren in Europa, Afrika, het Midden-Oosten en Azië. Wij werven personeel met verschillende culturele achtergronden en expertises, omdat wij ervan overtuigd zijn dat mensen met uiteenlopende eigenschappen een meerwaarde kunnen bieden voor ons bedrijf en onze klanten.

Ecorys excelleert in zeven werkgebieden:

- Economic growth;
- Social policy;
- Natural resources;
- Regions & Cities;
- Transport & Infrastructure;
- Public sector reform;
- Security & Justice.

Ecorys biedt een duidelijk aanbod aan producten en diensten:

- voorbereiding en formulering van beleid;
- programmamanagement;
- communicatie;
- capaciteitsopbouw (overheden);
- monitoring en evaluatie.

Wij hechten waarde aan onze onafhankelijkheid, onze integriteit en onze partners. Ecorys geeft om het milieu en heeft een actief maatschappelijk verantwoord ondernemingsbeleid, gericht op meerwaarde voor de samenleving en de markt. Ecorys is in het bezit van een ISO14001-certificaat dat wordt ondersteund door al onze medewerkers.



Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Nederland

Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam
Nederland

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com
K.v.K. nr. 24316726

W www.ecorys.nl

Sound analysis, inspiring ideas