

## Lelystad ontwikkelen als lowcost-luchthaven

Een van de uitdagingen voor minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat is het kiezen van een koers voor de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland voor de lange termijn. Schiphol loopt binnen tien jaar tegen de grenzen van haar capaciteit aan. De minister is daarom een onderzoek gestart naar de alternatieven voor de toekomst en zal in de loop van dit jaar zijn beleidsagenda presenteren. Hij heeft in zijn brief aan de Tweede Kamer van 25 mei 2007 aangegeven dat regionale luchthavens als Lelystad de ruimte kunnen bieden voor de groei van de luchtvaart in Nederland. Bij zijn keuze voor nieuw beleid kan de minister de ontwikkelingen van de budgetmaatschappijen in Europa niet negeren. Deze maatschappijen hebben een marktaandeel bereikt van bijna dertig procent voor het intra-Europese verkeer, en de verwachting is dat dit verder zal oplopen. Een beleidsoptie die hier gepresenteerd wordt is daarom het aanbrenge van specialisatie tussen de verschillende luchthavens in Nederland, waarbij de luchthaven van Lelystad ontwikkeld wordt tot een budgetluchthaven specifiek gericht op het accommoderen van budgetmaatschappijen. De internationale luchtvaart heeft de afgelopen vijftien jaar een stormachtige ontwikkeling doorgemaakt. Waar de markt voor luchtvaartmaatschappijen voorheen sterk door de Europese overheden werd gereguleerd nam de Europese Commissie in 1993 het besluit de luchtvaart in een aantal stappen verregaand te liberaliseren. De liberalisatie heeft de afgelopen vijftien jaar geleid tot de opkomst van tientallen budgetmaatschappijen. Zij voeren op dit moment ongeveer een derde van vliegverkeer binnen de EU uit. Leaders in deze markt zijn Ryanair en Easyjet die respectievelijk 40,5 en 33,7 miljoen passagiers vervoeren en gezamenlijk bijna zestig procent van de budgetmarkt voor hun rekening nemen. Ryanair overtreft met haar 40,5 miljoen passagiers British Airways (33,1 miljoen) en nadert Lufthansa (53,4 miljoen). De verwachting is dat de groei van de budgetmarkt de komende jaren sterk doorzet. Een belangrijke groeiemarkt hierbij is Oost-Europa waar de vraag naar goedkope tickets vanwege de economische ontwikkeling sterk zal toenemen. Ofschoon er wetenschappelijke discussie is of het budgetmodel geschikt is voor langeafstandsvluchten, heeft Ryanair in april vorig jaar aangegeven de mogelijkheden hiervoor te bestuderen. Marktechnisch kan het. Op 30 april 2007 hebben de EU en de VS het OpenSkies-verdrag ondertekend. Dit houdt in dat het vanaf 1 maart 2008 voor iedere Europese maatschappij is toegestaan om van alle luchthavens in Europa rechtstreeks op de Verenigde Staten te vliegen en vice versa.

Aanbieders van luchthaveninfrastructuur willen inspelen op deze ontwikkeling. In Nederland kent de markt voor luchthaveninfrastructuur echter een sterk overheidsingrijpen. Het is exploitanten van luchthavens niet zonder meer toegestaan om een luchthaven te beginnen en deze naar eigen inzichten in te richten. Hiervoor is toestemming nodig van de minister van Verkeer en Waterstaat. Het

is dan ook de taak van Eurlings om bij de beleidsagenda voor de toekomst van de luchtvaart deze ontwikkeling te integreren. Budgetmaatschappijen hebben behoefte aan andere luchthaveninfrastructuur dan de traditionele maatschappijen. De Neufville (2006) heeft aangegeven dat budgetmaatschappijen behoefte hebben aan sobere terminals en eenvoudige grondfaciliteiten tegen minimumkosten. Budgetmaatschappijen streven ook naar een zo hoog mogelijke productiviteit van hun toestellen. Om dit te bereiken vermijden zij drukke luchthavens waar veel congestie voorkomt. Terwijl een toestel van een normale maatschappij een uur of meer nodig heeft voordat het voor de volgende vlucht kan worden ingezet, is dit bij budgetmaatschappijen vaak minder dan de helft. Ook de passagier moet een bijdrage leveren aan de lage prijs. Zo moet de luchthaven worden voorzien van faciliteiten om zelf in te checken, wat een kostenreductie oplevert van 3,50 dollar per ingecheckte passagier.

Nu budgetmaatschappijen een groot marktaandeel hebben, is de ontwikkeling van Lelystad als specifieke budgetluchthaven een beleidsoptie die nader onderzoek verdient. Zo'n luchthaven komt tegemoet aan de ontwikkelingen in de budgetmarkt en sluit aan bij de infrastructurele behoeftes van de budgetmaatschappijen. Passagiers van budgetmaatschappijen hebben minder behoefte aan service en zijn in eerste instantie prijsgeoriënteerd. Een luchthaven gericht op prijsefficiëntie kan hier optimaal op inspelen. Schiphol met zijn omvangrijke internationale netwerk kan zich dan richten op de zakenreiziger die een meer uitgebreide service zowel in het toestel als op de luchthaven wenst.

Conform het huidige bedrijfsmodel van budgetmaatschappijen zullen vanuit Lelystad nog alleen vluchten binnen Europa worden uitgevoerd. Het ontwikkelen van budgetluchthavens als Lelystad kan ook een goede bijdrage leveren aan de ontwikkeling van intercontinentale budgetvluchten door het bieden van een optimale infrastructuur aan het budgetbedrijfsmodel.

### LITERATUUR

Neufville, R. de (2006) *Accommodating Low Cost Airlines at Main Airports*. *International Airport Review*, 1, 62-65.

### REINHARD RUDOLFF

Econoom te Den Haag

