

Minder concurrentie door Lelystad Airport

Door vluchten te verplaatsen van Schiphol naar het veertig kilometer verderop gelegen Lelystad krijgt Schiphol de ruimte om zijn routenetwerk uit te breiden. De keerzijde van zo'n verplaatsing is dat de concurrentie tussen de luchtvaartmaatschappijen flink kan dalen.

CHRISTIAAN BEHRENS

Universitair docent aan de Vrije Universiteit Amsterdam (VU) en onderzoeker bij SEO Economisch Onderzoek

MARK LIJESSEN

Universitair docent aan de VU

Met de uitbreiding van het vliegveld Lelystad ontstaat er ruimte om Schiphol te ontlasten, omdat vluchten naar Lelystad verplaatst kunnen worden. Zo'n verplaatsing is voor luchtvaartmaatschappijen echter een gevoelig punt. KLM meent dat het overhevelen van vluchten naar Lelystad de samenhang in hun netwerk zou kunnen schaden, en ziet Lelystad vooral als een luchthaven voor 'anderen'. Die anderen, hoofdzakelijk 'prijzvechters' oftewel *low cost carriers*, zien daarin een poging van KLM om de concurrentie buiten de deur te houden, zoals Gunther Hofman, topman van TUI fly, suggereerde in een interview in *Het Financieele Dagblad* van 5 september 2017.

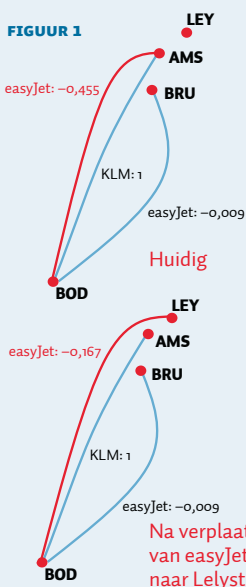
Het is hoe dan ook duidelijk dat het verplaatsen van vluchten van Schiphol naar Lelystad kan leiden tot veranderingen in de concurrentieverhoudingen tussen luchtvaartmaatschappijen. Een vlucht vanaf Lelystad is eenvoudigweg niet hetzelfde als een vlucht vanaf Schiphol. Verhuizing leidt er dus toe dat producten gedifferentieerder worden, waardoor de concurrentie tussen die vluchten afneemt.

In dit artikel brengen we de omvang van die effecten in kaart. Aan de hand van het recent gepubliceerde onderzoek van Lijesen en Behrens (2017) worden hier de mogelijke effecten getoond wanneer lowcostcarriervluchten naar Lelystad zouden worden verplaatst. Hiervoor worden als voorbeeld de routes Amsterdam–Bordeaux, Amsterdam–Berlijn, Amsterdam–Milaan en Amsterdam–Istanbul gebruikt.

AFSTAND EN CONCURRENTIE IN DE LUCHTVAART

Het besef dat er verband is tussen concurrentie en afstand bestaat al sinds 1929, toen Harold Hotelling de afstand tussen winkels metaforisch gebruikte voor productdifferentiatie. Die relatie tussen concurrentie en afstand zie je ook in de

FIGUUR 1

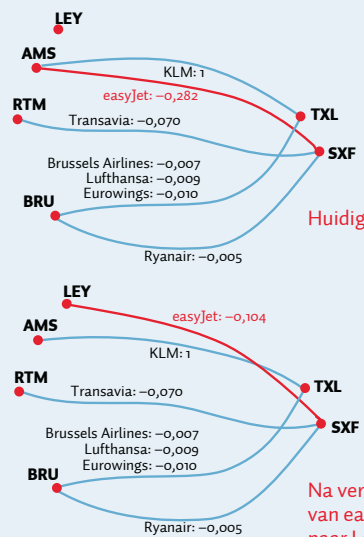


Vluchten naar Bordeaux

Amsterdam–Bordeaux wordt gevlogen door easyJet en KLM. EasyJet vliegt ook van Zaventem naar Bordeaux (BOD), dat tot dezelfde markt gerekend kan worden. Rondom Bordeaux liggen weliswaar nog enkele andere luchthavens, maar die worden niet bediend vanuit Schiphol of nabijgelegen luchthavens. Het is dus een markt met twee aanbieders, die in totaal drie alternatieven bieden.

Wanneer de easyJet-vluchten naar Bordeaux voortaan vanaf Lelystad zouden plaatsvinden, wordt KLM de enige luchtvaartmaatschappij die Bordeaux vanaf Schiphol bedient. Het negatieve effect op de concurrentie is aanzienlijk: de maraktesponsmaatstaf stijgt van 0,54 (1-0,455-0,009) naar 0,82 (1-0,167-0,009). Als easyJet nu de enige maatschappij is die Bordeaux vanaf Lelystad zou bedienen, neemt de concurrentie voor deze maatschappij ook af. Het effect is echter kleiner omdat de maatstaf al vóór de uitplaatsing een stuk hoger is.

FIGUUR 2



Vluchten naar Berlijn

Bij Amsterdam–Berlijn is het aantal alternatieven groter. Vanuit Amsterdam vliegt KLM op Berlijn Tegel (TXL) en easyJet op Berlijn Schönefeld (SXF). Laatstgenoemde luchthaven wordt ook bediend vanaf Rotterdam (Transavia) en Zaventem (Ryanair), terwijl Zaventem–Berlijn Tegel aangeboden wordt door Brussels Airlines, Lufthansa en Eurowings.

Verplaatsen van de vlucht van easyJet heeft een bescheiden effect op deze markt. Dat komt omdat er maar één vlucht wordt uitgeplaatst, die nu al naar een andere luchthaven vliegt en dus al een onvolkomen substitueert is.

luchtvaart, met name in de concurrentie tussen luchthavens onderling. Studies naar luchthavenconcurrentie laten zien dat het aanbod aan bestemmingen en de bereikbaarheid van de luchthaven belangrijke factoren voor de consumenten zijn om voor een bepaalde luchthaven te kiezen (Hess et al., 2007; Ishii et al., 2009; Pels et al., 2000; 2009).

De concurrentie tussen luchthavens is dus mede afhankelijk van wat de aldaar concurrerende luchtvaartmaatschappijen te bieden hebben. Een belangrijke vraag is dan in hoeverre een vlucht tussen bijvoorbeeld Eindhoven en Barcelona Girona een *imperfect substituu*t is voor een vlucht van Amsterdam naar Barcelona El Prat. Lijesen en Behrens (2017) tonen aan dat zulke vluchten inderdaad met elkaar kunnen concurreren indien de twee vertrekluchthavens niet te ver uit elkaar liggen, en de twee aankomstluchthavens ook niet. Uit de empirische analyse in Lijesen en Behrens (2017) volgt dat de afstand tussen de twee vertrekluchthavens en de twee aankomstluchthavens onderling hemelsbreed 158 kilometer mag bedragen. Is deze groter dan zal een luchtvaartmaatschappij niet meer reageren op veranderingen in het aanbod van andere maatschappijen. Dat betekent dat een vlucht van Brussel Zaventem naar een bepaalde bestemming nog net concurrerend is met een vlucht van Amsterdam naar diezelfde bestemming.

Wat betreft Lelystad is nu het voornemen om er 'vakantievluchten' uit te gaan voeren. Het gaat daarbij om vluchten op routes met weinig transferpassagiers, met uitzondering echter van vluchten van en naar hoofdsteden.

Luchtvaartmaatschappijen kunnen niet aangewezen of gedwongen worden om hun vluchten naar Lelystad te verplaatsen, maar moeten daartoe overgehaald worden.

ANALYSE

Aan de hand van vier routes – naar Bordeaux, Berlijn, Milaan en Istanbul – analyseren we het effect op de concurrentieverhoudingen van de vluchtverplaatsing naar Lelystad. We veronderstellen daarbij dat netwerkcarriers blijven opereren vanaf Schiphol en dat low cost carriers hun vluchten zullen gaan verplaatsen.

Onze analyse is gericht op het meten van de zogenaamde marktrespons, die aangeeft hoe het totale aanbod verandert in reactie op een capaciteitsverandering bij één aanbieder. De marktrespons is gelijk aan 1 plus de som van de reacties van alle andere aanbieders. De reacties van de andere aanbieders worden gegeven met een negatief getal en de marktrespons ligt dan ook tussen 0 (veel concurrentie) en 1 (geen concurrentie). We baseren de reacties van de andere aanbieders op de schatting van Lijesen en Behrens (2017).

De marktrespons meet in hoeverre concurrenten op elkaar reageren. In het extreme geval van volledig vrije mededinging zal elke vermindering van het aanbod door een maatschappij geheel worden opgevangen doordat concurrenten hun aanbod uitbreiden, terwijl er in het geval van een monopolie helemaal niet gereageerd wordt. Deze respons hangt, behalve van de afstand tussen de luchthavens, ook af van het type maatschappij – grote, intercontinentale luchtvaart-

Schattingen voor vier routes

We onderzoeken de effecten van het uitplaatsen van de vluchten van low cost carriers aan de hand van de reactieparameters uit Lijesen en Behrens in de huidige situatie (de linkerfiguren) en na uitplaatsing (de rechterfiguren). Het gaat hier om de reactieparameter op een marginale capaciteitsuitbreiding van de KLM. De reactieparameter is gebaseerd op een empirisch model van Lijesen en Behrens (2017) dat is geschat met reactieparameters voor verschillende typen carriers,

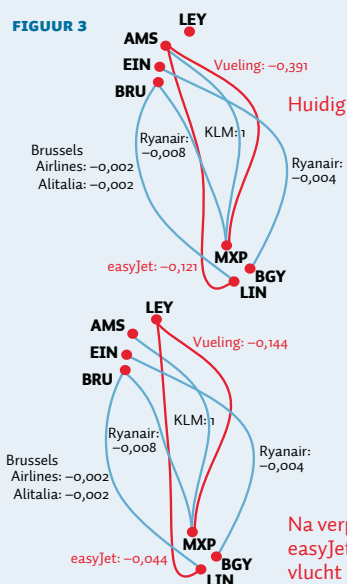
zoals bijvoorbeeld low-cost- en netwerk-carriers, en dat rekening houdt met verschillen in de route en het aantal aanbieders.

De reactieparameter van een low cost carrier op een marginale capaciteitsuitbreiding van een netwerkcarrier is $-0,531$. Dit betekent dat als de KLM op een bepaalde route een stoel meer aanbiedt, een LCC dan op dezelfde route een halve stoel minder aanbiedt. Is de route echter niet gelijk, bijvoorbeeld omdat er vanaf een andere

vertrekluchthaven wordt gevlogen, dan wordt de $-0,531$ aangepast voor de afstand tussen de twee vertrekluchthavens en die tussen de twee aankomstluchthavens. Ook is er nog een technische correctie voor het aantal aanbieders, waardoor op bijvoorbeeld de route Amsterdam–Bordeaux de directe reactie op dezelfde route door easyJet niet gelijk is aan $-0,531$, maar aan $-0,455$. De totale marktrespons in tabel 1 is de som van alle individuele airlineresponses.

KADER 1

FIGUUR 3

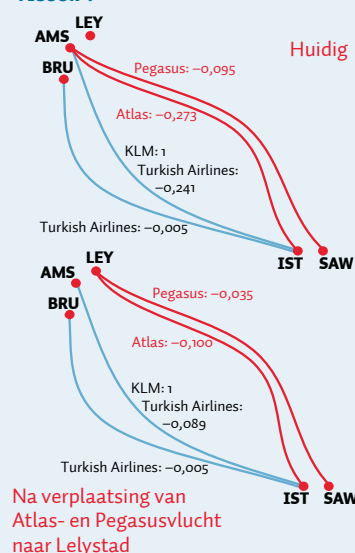


Vluchten naar Milaan

Voor de route Amsterdam–Milaan zien we een groot aantal alternatieven. Zowel KLM als Vueling vliegt vanuit Amsterdam op Malpensa (MXP), en easyJet op Linate (LIN). Ryanair vliegt van Eindhoven naar Bergamo (BGY), en vanuit Zaventem vliegen Brussels Airways en Alitalia op Linate en Ryanair op Malpensa.

Als de Vuelingvlucht naar Malpensa en de easyJetvlucht naar Linate worden uitgeplaatst, stijgt de marktresponsmaatstaf met 68 procent van $0,47$ naar $0,80$. In absolute omvang is het effect op de vlucht naar Malpensa groter, omdat deze vlucht dezelfde bestemming heeft als de KLM-vlucht.

FIGUUR 4



Vluchten naar Istanbul

Op de markt voor vluchten tussen Amsterdam en Istanbul is de rol van alternatieve luchthavens relatief klein. Drie maatschappijen (KLM, Turkish Airlines en Atlas) vliegen van Schiphol naar Istanbul Atatürk (IST), Pegasus Airlines vliegt van Schiphol naar Istanbul Sabiha Gökçen (SAW), en Turkish Airlines vliegt van Zaventem naar Istanbul Atatürk.

Ook op de relatie Amsterdam–Istanbul worden twee vluchten uitgeplaatst: een vlucht uitgevoerd door Atlas naar dezelfde luchthaven in Istanbul, Atatürk, en de andere vlucht uitgevoerd door Pegasus naar de tweede luchthaven van Istanbul. Omdat KLM na uitplaatsing niet de enige aanbieder tussen Schiphol en Atatürk wordt, is er na uitplaatsing van de lowcostcarriervluchten meer concurrentie dan in de vorige analyses. Het effect van uitplaatsing is echter gelijk.

Effecten van uitplaatsing van vluchten naar Lelystad

TABEL 1

	Marktrespons voor KLM			Marktrespons voor uitgeplaatste lowcostcarrier		
	Huidig	Na	Toename in procenten	Huidig	Na	Toename in procenten
Bordeaux	0,54	0,82	54	0,80	0,93	16
Berlijn	0,62	0,79	29	0,77	0,91	18
Milaan	0,47	0,80	68	0,79	0,84	7
Istanbul	0,39	0,62	60	0,69	0,84	22

maatschappijen reageren vanwege hun hele netwerk minder sterk op lokale marktontwikkelingen dan lowcostcarriers.

Een afbakening van de marktrespons in 'weinig' of 'veel' is lastig te objectiveren. De maatstaf kan echter als volgt geïnterpreteerd worden. Als er maar één aanbieder is, is de maatstaf 1 en werkt een verandering van het aanbod van die maatschappij een-op-een door in de verandering van het eigen aanbod. In zo'n geval zou een monopolist ervoor kunnen kiezen het aanbod te verlagen om zo de vraagprijs te kunnen verhogen. Als er meerdere concurrerende aanbieders zijn, leidt een aanbodsverlaging van één maatschappij tot een aanbodsverhoging bij de andere maatschappijen. De marktrespons is dan kleiner en de mogelijkheden om de prijzen eenzijdig te beïnvloeden beperkter.

EFFECTEN OP DE CONCURRENTIE

Kader 1 beschrijft de effecten per uitplaatsing voor de vier routes en tabel 1 vat deze resultaten samen. Verplaatsing van de lowcostcarriervluchten van Schiphol naar Lelystad zal leiden tot een aanzienlijke toename van de marktmacht voor de achterblijvers op Schiphol. Het effect op de marktmacht van KLM, die concurrenten ziet verhuizen, bedraagt in alle hier besproken gevallen tientallen procenten. Het gaat hier om een overgang van een duopolistische naar een bijna-monopolistische marktform. Ook de marktmacht van de luchtvaartmaatschappijen die verplaatsen neemt toe, maar in mindere mate dan die van de achterblijvers.

LITERATUUR

Hess, S., T. Adler en J.W. Polak (2007) Modelling airport and airline choice behaviour with the use of stated preference survey data. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 43(3), 221–233.

Het Financieele Dagblad (2017) TUI laat zich niet naar Lelystad dwingen. *Het Financieele Dagblad*, 5 september.

Hottelling, H. (1929) Stability in competition. *The Economic Journal*, 39(153), 41–57.

Ishii, J., S. Jun en K. Van Dender (2009) Air travel choices in multi-airport markets. *Journal of Urban Economics*, 65(2), 216–227.

Lijesen, M. en C. Behrens (2017) The spatial scope of airline competition. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 99, 1–13.

Pels, E., P. Nijkamp en P. Rietveld (2000) Airport and airline competition for passengers departing from a large metropolitan area. *Journal of Urban Economics*, 48(1), 29–45.

Pels, E. N. Njegovan en C. Behrens (2009) Low-cost airlines and airport competition. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 45(2), 335–344.

De gevonden resultaten zijn niet per se representatief of definitief, maar een eerste schets op basis van een ad-hoc-selectie van routes en een aantal eenvoudige aannames. Zo'n aanname is bijvoorbeeld dat het totale aantal vluchten niet verandert. Hierdoor wordt de ruimte die uitplaatsing biedt op Schiphol voor nieuwe vluchten niet meegenomen, en ook de mogelijkheden niet die de opening van Lelystad biedt voor nieuwe concurrenten. Desondanks geven de resultaten wel een beeld van de omvang van de te verwachten effecten op basis van Lijesen en Behrens (2017), en die is aanzienlijk.

DISCUSSIE

Niet op alle routes zullen effecten optreden, maar de omvang van de effecten die wél worden waargenomen, geeft echter aanleiding om dieper op de materie in te gaan. Met een nauwkeurige inschatting van de te verwachten effecten op de concurrentie kunnen ook de gevolgen voor de passagiers, de luchtvaartmaatschappijen, de luchthavens en de netwerkqualiteit bekeken worden. Bij het maken van deze inschatting moet er rekening gehouden worden met een eventuele fasering van de verplaatsing van vluchten, omdat het nog niet zeker is dat de capaciteit van de luchthaven Lelystad direct na openstelling voor lijndiensten toereikend is, en moet er ook onderscheid gemaakt worden tussen zomer- en winterdienstregeling.

Bij dit aanvullende onderzoek dient ook gekeken te worden naar de verschillende beleidsopties aangaande de uitplaatsing. Omdat verplaatsingen op vrijwillige basis moeten gebeuren, moeten er bij deze opties selectieve prikkels gegeven worden aan vliegtuigmaatschappijen die waarschijnlijk tot verplaatsing bereid zijn, dus vooral de lowcostcarriers.

Het ligt daarbij voor de hand om de effecten te onderzoeken van prikkels gericht op het verplaatsen van vluchten naar bestemmingen die op dit moment door één maatschappij bediend worden. Op die vluchten ontbreekt de concurrentie, en heeft uitplaatsing dus ook geen invloed op mogelijke concurrentieverhoudingen. Prikkels gericht op het verplaatsen naar Lelystad van alle aanbieders op een bestemming beïnvloeden de concurrentieverhoudingen ook niet. Ook is het in stand houden van de prikkel die de ruimte biedt om weer terug te keren op Schiphol belangrijk. De dreiging van (her)toetreding van nieuwe maatschappijen kan de gevolgen van de toename van marktmacht voor de achterblijvers inperken. Met deze elementen kan dan een gedegen afweging gemaakt worden over de gewenste vormgeving van de verdeling van de vluchten over Schiphol en Lelystad.

In het kort

- ▶ Verplaatsing van vakantievluchten naar Lelystad kan resulteren in meer marktmacht voor luchtvaartmaatschappijen.
- ▶ Verplaatsing kan op sommige bestemmingen zowel voor de uitgeplaatste als de achterblijvende maatschappijen leiden tot bijna-monopolies.