



**Buck
Consultants
International**

Samenvatting Regionaal-Economische betekenis Lelystad Airport

Inhoud

	Blz.
1 Inleiding	1
2 Trends in de luchtvaart	2
3 SWOT Lelystad Airport	2
4 Scenario's	5
5 Economische betekenis	5
6 Hoe nu verder?	7

Uitgevoerd in opdracht van:
Kamer van Koophandel Flevoland

Buck Consultants International
Nijmegen, 9 november 2005

In deze samenvatting zijn de belangrijkste conclusies van het onderzoek '**Regionaal-Economische Betekenis Lelystad Airport**' samengevat en gegroepeerd rond zes thema's:

- Inleiding
- Trends in de luchtvaart
- SWOT Lelystad Airport
- Scenario's
- Economische betekenis
- Hoe nu verder?

1 Inleiding

De luchthaven van Lelystad kent momenteel een sterke vertegenwoordiging van vliegclubs en vliegscholen voor lesvluchten, reclamevluchten, rondvluchten en vliegtuigverhuur en is hiermee de grootste luchthaven voor het marktsegment 'General Aviation'¹ in Nederland. De recreatieve functie wordt versterkt door de aanwezigheid van het Nationaal Luchtvaart Themapark Aviodrome. Daarnaast vindt er op kleine schaal zakelijk vliegverkeer plaats naar bestemmingen binnen Europa.

In mei 2004 is de Planologische Kernbeslissing (PKB) voor de luchthaven Lelystad van kracht geworden. Daarmee is duidelijkheid gegeven binnen welke grenzen de luchthaven zich kan ontwikkelen. De PKB maakt baanverlenging mogelijk tot 2.100 meter (nu 1.250 meter) waardoor nieuwe luchtvaartsegmenten bediend kunnen worden². Luchthaven Lelystad heeft op 8 juni jl. een verzoek tot aanwijzing voor uitbreiding van de luchthaven ingediend.

De luchthaven ambieert een ontwikkeling tot regionale luchthaven, deels als overloop van Schiphol, waarbij de eerste gedachten uitgaan naar een beperkte hoeveelheid charters en lijndiensten naar economische centra in Europa.

De uitbreiding kent de volgende inrichting en/of randvoorwaarden:

- Baanverlenging naar 2.100 meter.
- Bouw van een nieuwe passagiersterminal met parkeergelegenheid.
- Realisatie van een hoogwaardig businesspark met 20.000 m² kantooroppervlakte in de omgeving van de luchthaven in een periode van 10 tot 15 jaar.
- Geen grotere toestellen dan het type Boeing 737/ A320.
- Geen nachtvluchten en vrachtverkeer.
- Luchthaven Lelystad maakt sinds 1993 deel uit van Schiphol Group en de toekomstige rol voor Lelystad past dan ook binnen het beleid zoals Schiphol Group dat voor haar luchthavens voert.

Het streven is om in 2007 te beginnen met de uitbreiding die in 2008 gerealiseerd moet zijn.

¹ Verzamelnaam voor kleine, vaak niet-commerciële luchtvaart.

² Op een langere baan kunnen grotere vliegtuigtypen volgeladen landen en opstijgen.

Doelstelling en aanpak

De doelstelling van dit onderzoek is om de effecten voor de regionale economie (bedrijvigheid en daarmee gepaard gaande werkgelegenheid) in kaart te brengen als de luchthaven Lelystad zich kan ontwikkelen tot een volwaardige regionale luchthaven binnen de grenzen van de PKB.

Gestart is met een analyse van de toekomstige potenties van Lelystad Airport aan de hand van trends in de luchtvaart en een vergelijking (SWOT) met concurrenten. Op basis van deze potenties zijn drie scenario's voor Lelystad Airport ontwikkeld en zijn bijbehorende passagiersvolumes gekwantificeerd. Vervolgens zijn, op basis van werkgelegenheidseffecten op West-Europese regionale luchthavens, de werkgelegenheidseffecten van deze scenario's berekend.

2 Trends in de luchtvaart

Voor charters is de algemene groeiverwachting gering en het klein zakelijk verkeer laat een geringe terugloop zien op de Nederlandse regionale luchthavens. Op intra-Europese point-to-point bestemmingen is wel een flinke groei te verwachten en dan met name in het low cost segment. Ook vanuit het oogpunt van het genereren van nieuwe markten lijken low cost carriers het meest kansrijke segment voor Lelystad Airport. Charters kunnen daarnaast een interessante optie vormen, vanwege de overloopfunctie die Lelystad voor Schiphol kan gaan vervullen en vanwege de beperkte capaciteit op andere luchthavens.

3 SWOT Lelystad Airport

Lelystad Airport is vergeleken met haar belangrijkste concurrenten (Schiphol, Rotterdam Airport, Eindhoven Airport, Groningen Airport Eelde, Enschede Airport Twente en Airport Weeze) op de volgende punten:

- 1 Gerealiseerde passagiersvolumes
- 2 Aantrekkingskracht op luchtvaartmaatschappijen:
 - Marktbasis
 - Capaciteit
 - Luchthavenkosten (luchthavenheffingen, overheidsheffingen)
- 3 Aantrekkingskracht op gebruikers:
 - Netwerkkwaliteit
 - Kwaliteit operationele processen
 - Bereikbaarheid
 - Luchthavenkosten (ticket, parkeerkosten, luchthavenbelasting)
 - Imago

De grootste (relatieve) groei heeft zich voorgedaan op Eindhoven Airport, Rotterdam Airport en Airport Weeze, wat hoofdzakelijk is toe te schrijven aan het aantrekken van nieuwe

luchtvaartmaatschappijen en/of het uitbreiden van het bestemmingspakket van bestaande luchtvaartmaatschappijen. De belangrijkste sterkten, zwakten, kansen en bedreigingen zijn in figuur 1 weergegeven. Daarna wordt een korte toelichting gegeven.

Figuur 1 SWOT Lelystad Airport

<p>Sterkten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sterke positie in general aviation • Autobereikbaarheid • Centrale ligging in Nederland • Beschikbaarheid van ruimte voor bedrijfsvestigingen • Vestigingsontwikkeling • Bevolkingsgroei • Minder kans op intensieve geluidsoverlast door relatief veel 'open' ruimte • 100% dochter van Schiphol Group • (Milieu-)randvoorwaarden 	<p>Zwakten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Huidige baanlengte voorziet niet in de eisen van andere segmenten dan general aviation • Lelystad airport heeft imago als general aviation luchthaven
<p>Kansen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Na baanverlenging: Full Service carriers, Low Cost Carriers, charters • Dreigende capaciteitstekorten op andere luchthavens • Groei marktbasis • Ontwikkeling hoogwaardig businesspark • Efficiënte luchthavenprocessen 	<p>Bedreigingen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ontwikkelingen op andere luchthavens • Ontbreken lokaal en regionaal draagvlak voor groei van de luchthaven

Sterkten & zwakte

Lelystad Airport heeft zich ontwikkeld tot de general aviation luchthaven van Nederland en is zeer centraal gelegen, waardoor vooral de autobereikbaarheid relatief goed is (vergelijkbaar met Schiphol en Rotterdam, beter dan Eindhoven, Groningen, Enschede en Weeze). De betrouwbaarheid van de reistijden is voor Lelystad groter dan die van luchthavens in economische kerngebieden (Schiphol, Eindhoven en Rotterdam), omdat Lelystad/ Flevoland minder hinder van congestie ondervindt (in de file top 20 komt Lelystad niet voor, Schiphol Eindhoven en Rotterdam wel). Daardoor is Lelystad vanuit Noord-Nederland, Oost-Nederland en de Noordvleugel beter bereikbaar dan Schiphol.

De regionale bevolkingsgroei en de groei van het aantal bedrijfsvestigingen betekenen dat de marktbasis van Lelystad Airport versterkt wordt. De regio is een aantrekkelijke vestigingslocatie mede door de grote beschikbaarheid van ruimte voor bedrijfsvestigingen.

Doordat de dichtheid van de bebouwing in de omgeving lager is dan die in de meeste andere luchthavenregio's zijn de geluidsoverlast en veiligheidsrisico's voor omwonenden en bedrijven relatief lager. Bovendien ondersteunen de (milieu-)randvoorwaarden de groei van Lelystad Airport tot een volwaardige regionale luchthaven.

Doordat Schiphol Group eigenaar/ exploitant is van Lelystad Airport worden de kansen voor Lelystad Airport als overloopvluchthaven voor Schiphol vergroot.

De belangrijkste zwakte is dat de huidige baanlengte van Lelystad Airport (nog) niet voorziet in de operationele eisen van andere segmenten dan general aviation.

Kansen

Bij een baanverlenging naar 2.100 meter, zoals voorzien in de huidige PKB wordt het voor Lelystad Airport ook mogelijk om andere marktsegmenten (reguliere lijndiensten, low cost carriers en charters) te bedienen. Vooral Low Cost carriers vormen een interessant segment, omdat die in de afgelopen jaren meer groei laten zien dan andere marktsegmenten (reguliere lijndiensten, charters of klein zakelijk verkeer). Daarnaast zijn ook charters een interessante optie.

Alhoewel de huidige *lokale* marktbasis voor zowel de niet-zakelijke markt als de zakelijke markt minder goed is dan die van de andere luchthavens, is hij nog steeds substantieel. De relatief sterke bevolkingsgroei, de groei van het aantal bedrijfsvestigingen en de mogelijke verbetering van de bereikbaarheid (realisatie Hanzelijn, ontwikkeling Zuiderzeelijn, optimalisatie A6/ A9 verbinding, een IJ-meer verbinding) scheppen kansen om deze relatieve positie te verbeteren. De beperkte milieuruimte op Rotterdam en Eindhoven, beperkte operationele capaciteit op Groningen en eventuele capaciteitstekorten op Schiphol versterken de positie van Lelystad Airport.

Bovendien kan de luchthaven door een combinatie van het juiste aanbod van bestemmingen (naar belangrijke economische kerngebieden binnen Europa) en het aanbod van een concurrerend en hoogwaardig businesspark een stuwende functie voor economische ontwikkeling vervullen.

Een compacte airport-layout met simpele en efficiënte luchthavenprocessen biedt kansen om luchtvaartmaatschappijen (vooral Low Cost Carriers) en gebruikers aan te trekken.

Bedreigingen

Een eventuele baanverlenging op Groningen-Eelde Airport, toekomstig commercieel gebruik van Enschede Airport en mogelijke capaciteitsverruiming op Eindhoven en Rotterdam kunnen de ontwikkeling van Lelystad Airport bedreigen. Daarnaast ontbreekt het nog aan lokaal/ regionaal draagvlak om tot substantiële ontwikkeling van de luchthaven te komen, vanwege de ruimtelijke, milieu- en veiligheidseffecten.

4 Scenario's

Voor Lelystad Airport zijn er op basis van trends in de luchtvaart en de sterkten, zwakten, kansen en bedreigingen voor de luchthaven drie scenario's ontwikkeld.

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd bij het opstellen van de scenario's:

- De scenario's zijn gebaseerd op de situatie met baanverlenging.
- In geen van de scenario's komt een vrachtfunctie tot ontwikkeling.
- Bij de scenario-ontwikkeling wordt ervan uitgegaan dat deze los staat van de toekomstige ontwikkeling van general aviation.
- De scenario's bestrijken de periode 2010-2020 (de verwachting is dat scenario A haalbaar is in 2010 en scenario C in 2020).

De basisaannames binnen de scenario's zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 1 Basisaannames scenario's

	Aantal luchtvaart- maatschappijen	Aantal bestemmingen (charter & low cost)	Thuisbasis	Aantrekkingskracht op nieuwe bedrijven
Scenario A	3-5	15-20	Nee	Gering
Scenario B	5-10	20-30	Minimaal 1	Sterk
Scenario C	10-20	30-75	Enkele	Sterk

Scenario A resulteert in 1 miljoen passagiers, scenario B in 2 miljoen passagiers en scenario C in 4 miljoen passagiers. Scenario A en B lijken zeker haalbaar gezien de resultaten op andere regionale luchthavens, maar ook vanwege de mogelijke overlooppunt die Lelystad Airport voor Schiphol kan vervullen en dreigende capaciteitstekorten op andere regionale luchthavens.

Voor scenario C en in mindere mate scenario B is het denkbaar dat de ontwikkelingen bijten met de ontwikkeling van het segment general aviation, omdat de geluidscapaciteit binnen de PKB begrensd is.

5 Economische betekenis

Definiëring economische effecten

Directe effecten van een luchthaven zijn economische activiteiten die op het luchthaventerrein worden uitgevoerd en die in directe relatie staan met luchtvaart.

Indirecte achterwaartse effecten worden omschreven als de bedrijvigheid die ontstaat door toeleveranties aan de directe activiteiten.

Indirecte voorwaartse activiteiten betreft de bedrijven die frequent gebruik maken van de luchthaven of waarvoor de luchthaven een belangrijke locatiefactor bij vestiging is geweest.

Op basis van gegevens van West-Europese regionale luchthavens over passagiersvolumes en directe werkgelegenheid kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Het wel of niet vestigen van een thuisbasis van een luchtvaartmaatschappij leidt tot hogere directe werkgelegenheidseffecten in relatie tot het aantal passagiers.
- Het wel of niet vervullen van een bredere economische functie van de luchthaven als aantrekkelijke locatie voor bedrijvigheid leidt tot hogere directe werkgelegenheidseffecten in relatie tot het aantal passagiers.
- Een focus op vracht (eventueel mix met passagiers) leidt tot hogere directe werkgelegenheidseffecten in relatie tot het aantal passagiers.

Combinaties van de eerste twee kenmerken (vracht is immers geen optie voor Lelystad Airport) leiden tot vier typen luchthavens. In tabel 2 staan de bandbreedtes die per type luchthaven kunnen worden gehanteerd voor het gemiddeld aantal directe arbeidsplaatsen per miljoen passagiers.

Tabel 2 Gemiddeld aantal directe arbeidsplaatsen per miljoen passagiers naar kenmerken van de luchthavens

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

Op basis van deze bandbreedtes zijn de werkgelegenheidseffecten van de scenario's voor Lelystad Airport ingeschat. De resultaten zijn weergegeven in tabel 3.

Tabel 3 Werkgelegenheidseffecten van scenario's (werkzame personen) 2010-2020³

Scenario	Aantal passagiers	Directe werkgelegenheid	Totale werkgelegenheid (direct + indirect achterwaarts)	Totaal aantal werkzame personen per miljoen passagiers
A	1 miljoen	300-400	450-600	450-600
B	2 miljoen	800-1.600	1.200-2.400	600-1.200
C	4 miljoen	3.200-4.000	4.800-6.000	1.200-1.500

De belangrijkste conclusies uit tabel 3 zijn:

- De ontwikkeling van Lelystad Airport tot volwaardige regionale luchthaven is economisch gezien een zeer interessante ontwikkeling. De effecten zijn maximaal wanneer de luchthaven een thuisbasis van een luchtvaartmaatschappij aantrekt en wanneer het bestemmingenpakket van de luchthaven zich zo sterk ontwikkelt dat de luchthaven een

³ Deze effecten houden geen rekening met toekomstige arbeidsproductiviteitsstijgingen en de voorwaartse effecten zijn hierin niet meegenomen.

sterke aantrekkingskracht heeft op nieuwe bedrijven en een bredere economische functie vervult.

- De totale werkgelegenheidseffecten (direct + indirect achterwaarts) variëren van 450 tot 600 werkzame personen (waarvan 300-400 direct) bij 1 miljoen passagiers tot 1.200-2.400 werkzame personen (waarvan 800-1.600 direct) bij 2 miljoen passagiers en 4.800-6.000 werkzame personen (waarvan 3.200-4.000 direct) bij 4 miljoen passagiers.
- De totale effecten per miljoen passagiers variëren van 450-600 in scenario A tot 1.200-1.500 in scenario C.

Scenario A is zeker haalbaar en wellicht te weinig ambitieus. Voor een substantiële bijdrage aan de regionale economie moet minimaal ingezet worden op scenario B en indien mogelijk op scenario C (voor scenario C en in mindere mate scenario B is het denkbaar dat de ontwikkelingen bijten met de ontwikkeling van het segment general aviation, omdat de geluidscapaciteit binnen de PKB begrensd is).

6 Hoe nu verder?

Deze rapportage toont aan dat de ontwikkeling van Lelystad Airport in de toekomst een belangrijke bijdrage kan leveren aan de regionale economie.

Alhoewel het nog niet duidelijk is Lelystad Airport definitief gebruikt gaat worden, wordt de verdere ontwikkeling van Lelystad Airport in de Metropolitane Strategie van de Noordvleugel ondersteund. Om zoveel mogelijk baat te hebben van de economische spin-off van de luchthaven wordt bij voorkeur ingezet op een intensieve afstemming van strategieën tussen lokale en regionale partijen, de luchthavendirectie en het bedrijfsleven om het aanbod van bestemmingen en van bedrijventerreinen te laten aansluiten bij de vraag vanuit de markt. Op die manier kan de luchthaven een stuwende functie voor economische ontwikkeling vervullen.