

Factsheet ontwikkeling luchtvaart

Notitie over de ontwikkeling van Schiphol in vergelijking met concurrerende luchthavens in de periode 2007 - 2009

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Joost Kolkman

Maart 2010

ERRATA

- 1) Tabel 4.1: het onderste deel van deze tabel is vrijwel geheel gewijzigd. Het betreft het deel van de tabel over de groei van het aantal passagiers per kwartaal en per halfjaar in 2008 en 2009. In de vorige versie hadden veel waarden ten onrechte betrekking op het aantal vliegbewegingen, waardoor er verkeerde percentages vermeld stonden. Dat is in deze versie van de factsheet aangepast.
- 2) Tabel 4.3: twee cellen zijn veranderd: de groei van het aantal vliegbewegingen in 2008 op Charles de Gaulle bedroeg in het 1^e kwartaal 1,9% (in plaats van 0,0%) en in het eerste halfjaar 3,0% (in plaats van 2,0%).
- 3) Tabel 5.1: een cel is veranderd: de groei van het aantal passagiers op Schiphol (exclusief transit) bedroeg in het 3^e kwartaal van 2009 -6,0% (in plaats van -5,6%).

Inhoud

1	Inleiding 4
2	Wereldwijd 5
3	Schiphol 8
3.1	Passagiers 8
3.2	Vracht 10
4	De vier Noordwest-Europese hubs 11
4.1	Passagiers 11
4.2	Vracht 14
4.3	Vliegbewegingen 16
5	Overige Nederlandse, Duitse en Belgische luchthavens 18
5.1	Regionale luchthavens in Nederland 18
5.2	Grote Duitse en Belgische luchthavens 19
5.3	Kleine / regionale Duitse en Belgische luchthavens 20
6	Samenvattend overzicht 22
	Bronnen 23

1 Inleiding

Deze factsheet geeft een overzicht van de ontwikkeling van de verkeer- en vervoercijfers op Schiphol en andere (concurrerende) luchthavens. Het gaat daarbij om de belangrijkste Nederlandse regionale luchthavens: Eindhoven, Rotterdam, Maastricht en Eelde, de grote Noordwest-Europese hubs: Londen Heathrow, Frankfurt en Charles de Gaulle en om een aantal Belgische en Duitse luchthavens die ook een deel van de Nederlandse thuismarkt bedienen: Brussel, Charleroi, Düsseldorf, Hamburg, Keulen, Dortmund, Bremen, Münster en Weeze. Ter referentie wordt ook de ontwikkeling in de wereldwijde luchtvaartindustrie geschetst.

De aanleiding voor de factsheet is de economische recessie, die invloed heeft op de ontwikkeling van Schiphol en andere Nederlandse luchthavens. De factsheet beoogt deze ontwikkeling te monitoren in vergelijking met de ontwikkeling op buitenlandse luchthavens. Dit heeft een puur informatieve functie. Er worden in de factsheet geen beleidsconclusies aan de ontwikkelingen verbonden. Wel zullen af en toe verklaringen of achtergronden bij bepaalde ontwikkelingen worden geschetst.

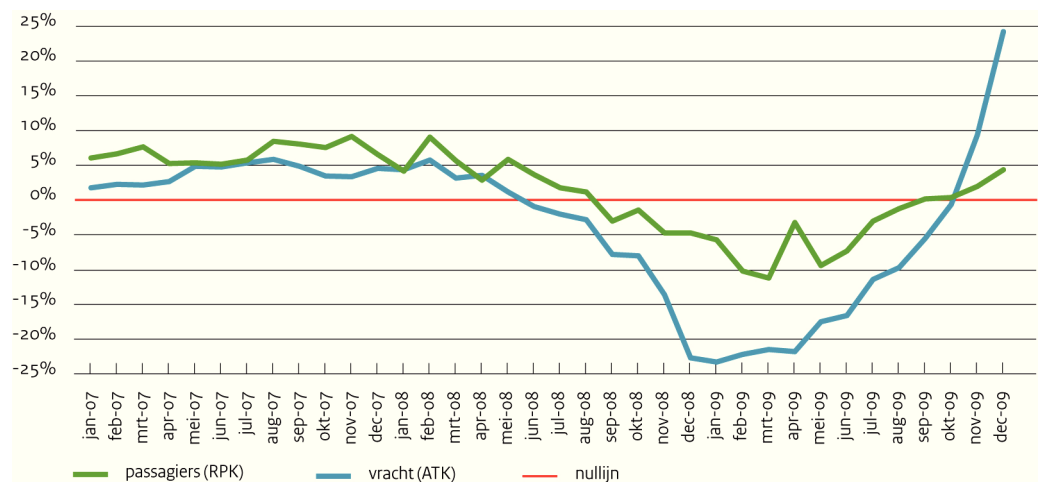
De factsheet is opgesteld voor de directie Luchtvaart, afdeling Economie en luchtvaartpolitiek van het Directoraat Generaal Luchtvaart en Maritieme zaken van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De cijfers in de factsheet zijn overgenomen uit persberichten en statistieken op websites van de betreffende luchthavens, luchthavenorganisaties of het CBS en zijn niet nader geverifieerd. De beschouwde periode is van januari 2007 tot en met december 2009, tenzij minder (recente) data beschikbaar zijn.

2 Wereldwijd

Figuur 2.1 geeft de procentuele ontwikkeling van het volume aan passagiers en vracht ten opzichte van dezelfde maand in het jaar daarvoor. Bij het passagiersvervoer begon de negatieve groei in september 2008, bij het vrachtvervoer al in juni 2008. De daling was bij het vrachtvervoer ook veel sterker. Het dieptepunt voor vracht was in januari 2009: -23%. Voor passagiers kwam het dieptepunt iets later, in maart 2009 bedroeg de groei -11%. In april 2009 was bij het passagiersvervoer sprake van een opleving. Dit hing samen met de feestdagen en vakanties rond Pasen. Sinds het vierde kwartaal van 2009 is de groei in beide segmenten weer positief. Bij vracht in december ruim 24%. Desondanks liggen de absolute niveaus eind 2009 nog een aantal procent onder de niveaus van vóór de crisis. Het passagiersvervoer is ruim 3% minder en het vrachtvervoer 9% minder dan begin 2008. Volgens IATA zijn respectievelijk 'tweeëneuhalf en drieëneuhalf jaar aan groei verloren gegaan'¹.

Figuur 2.1

Ontwikkeling van de wereldwijde luchtvaart-industrie: procentuele verandering in volumes ten opzichte van dezelfde maand van het jaar daarvoor (IATA, 2010). RPK staat voor Revenue Passenger Kilometres (RPK): de som van het aantal kilometers maal het aantal betalende passagiers per vliegtuig. Bij Freight Ton Kilometres (FTK) gaat het om dezelfde som per ton vracht.



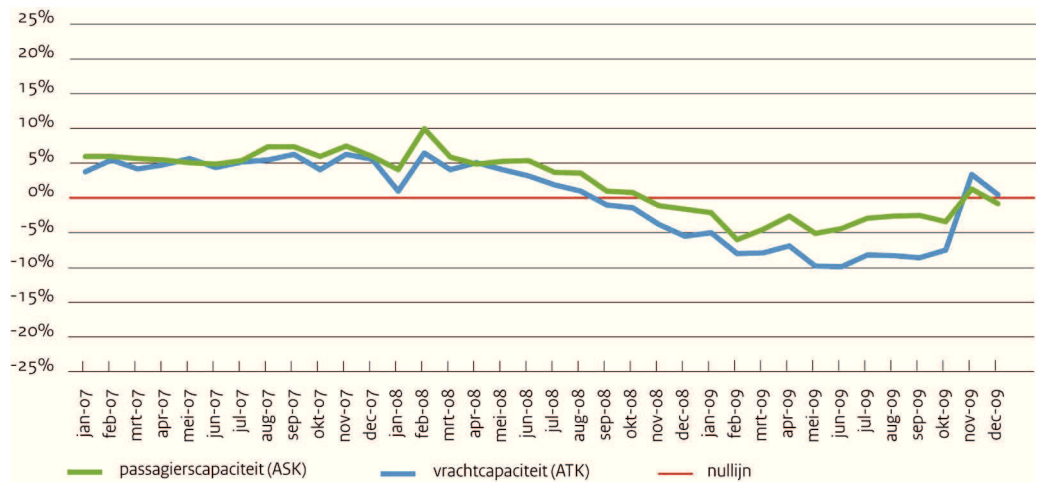
Figuur 2.2 laat zien dat luchtvaartmaatschappijen hun passagiers- en vrachtcapaciteit aanpassen op de afnemende vraag. Deze reactie loopt in de tijd een paar maanden achter op de vervoerscijfers. Daarnaast is de amplitude van de verandering minder groot.

¹ Persbericht 27 januari 2010

Figuur 2.2

Ontwikkeling van de wereldwijd beschikbare passagiers- en vrachtcapaciteit: procentuele verandering in volumes ten opzichte van dezelfde maand in het jaar daarvoor (IATA, 2010).

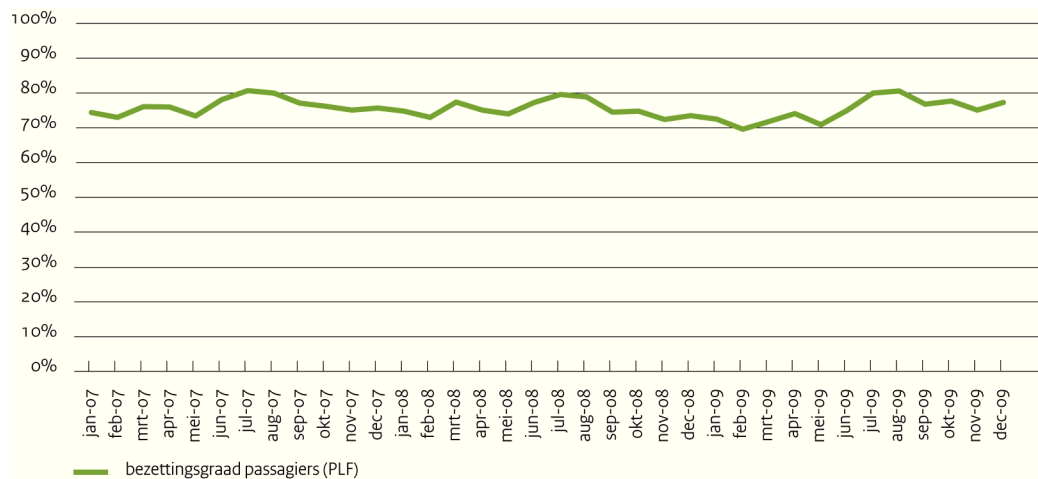
ASK staat voor Available Seat Kilometres: de som van het aantal kilometers maal het aantal beschikbare stoelen per vliegtuig. Bij Available Ton Kilometres (ATK) gaat het om dezelfde som maar dan voor het aantal beschikbare tonnen vracht.



Het naar beneden bijstellen van de capaciteit heeft invloed op de bezettingsgraad van de vliegtuigen. In figuur 2.3 is de wereldwijd gemiddelde bezettingsgraad van passagiersstoelen weergegeven. IATA heeft geen tijdreeksen over de benutting van vrachtcapaciteit.

Figuur 2.3

Wereldwijde ontwikkeling van de bezettingsgraad van passagiersstoelen (Passenger Load Factor; PLF) (IATA, 2010).



In tabel 2.1 zijn voor de jaren 2008 en 2009 de ontwikkelingen uit bovenstaande figuren per kwartaal en per (half)jaar samengevat.

Tabel 2.1

De cijfers uit figuren 2.1 t/m 2.3 gemiddeld per (half) jaar in 2008 en per kwartaal en (half) jaar in 2009 (IATA, 2010; bewerking KiM)².

	Revenue Passenger Kilometres	Freight Ton Kilometres	Available Seat Kilometres	Available Ton Kilometres	Passenger Load Factor
2008 1e halfjaar	5,4%	3,0%	6,0%	4,1%	77,9%
2008 2e halfjaar	-1,7%	-9,4%	1,2%	-1,4%	77,9%
2008 totaal	1,8%	-3,2%	3,6%	1,4%	78,2%

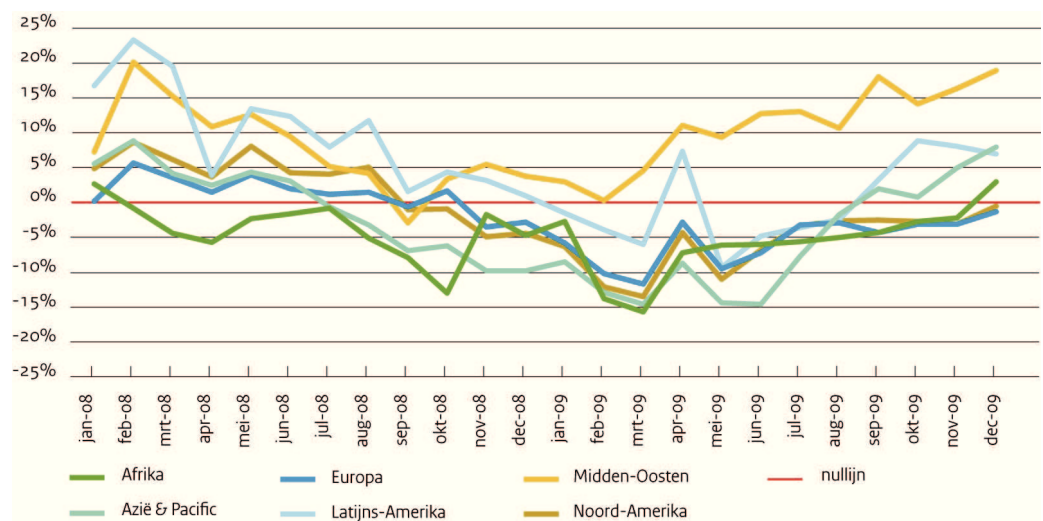
² Het berekenen van gemiddelden over percentages is rekenkundig niet helemaal juist, maar een goede benadering van de uitkomsten indien, zoals hier, absolute getallen niet beschikbaar zijn. Het verschil met de werkelijke percentages zal naar verwachting niet meer dan een of enkele tienden van procenten bedragen.

2009 1e kwartaal	-7,7%	-20,4%	-4,0%	-7,8%	77,8%
2009 2e kwartaal	-6,5%	-18,5%	-3,9%	-8,8%	73,6%
2009 3e kwartaal	-1,2%	-8,8%	-2,6%	-8,3%	79,4%
2009 4e kwartaal	2,4%	11,1%	-0,9%	-1,1%	77,0%
2009 1e halfjaar	-7,7%	-20,4%	-4,0%	-7,8%	77,8%
2009 2e halfjaar	0,6%	1,2%	-1,7%	-4,7%	78,2%
2009 totaal	-3,5%	-10,1%	-3,0%	-8,4%	75,6%

Binnen de wereldwijde ontwikkeling is sprake van grote regionale verschillen. In figuur 2.4 is ter illustratie de groei van het passagiersvolume te zien bij luchtvaartmaatschappijen uit de zes regio's die IATA onderscheidt. In vrijwel alle regio's hebben luchtvaartmaatschappijen de afgelopen maanden te maken gehad met een negatieve groei ten opzichte van dezelfde maand in het jaar daarvoor. Bij Europese luchtvaartmaatschappijen is het gezamenlijke aantal passagierskilometers in 2009 met 3,3% afgenomen en het aantal vracht tonkilometers met 16,1%. Luchtvaartmaatschappijen uit het Midden-Oosten hebben daarentegen alleen in september 2008 een kleine negatieve groei gehad. In 2009 zagen zij hun totale passagiersvervoer met meer dan 10% groeien ten opzichte van 2008 (IATA, 2010).

Figuur 2.4

Ontwikkeling van de passagiersvraag (RPK) bij luchtvaartmaatschappijen per regio, ten opzichte van dezelfde maand jaar daarvoor (IATA, 2010).



Interpretatie van IATA cijfers

De cijfers in dit hoofdstuk zijn afkomstig van IATA. Hierbij zijn 230 luchtvaartmaatschappijen aangesloten, die samen goed zijn voor 93% van de lijnvluchten in het internationale vliegverkeer. Zowel full-service-carriers alsook verschillende low-cost-carriers zijn lid van IATA, maar sommige belangrijke spelers ontbreken. Bij de Europese carriers staan Easyjet en Ryanair bijvoorbeeld niet vermeld. Dit leidt tot een kleine vertekening van het beeld, omdat sommige low-cost-carriers het ondanks (of dankzij) de financiële crisis goed doen (zie paragraaf 4.1). De cijfers in dit hoofdstuk betreffen het internationaal vliegverkeer; binnenlandse vluchten zijn niet meegeteld.

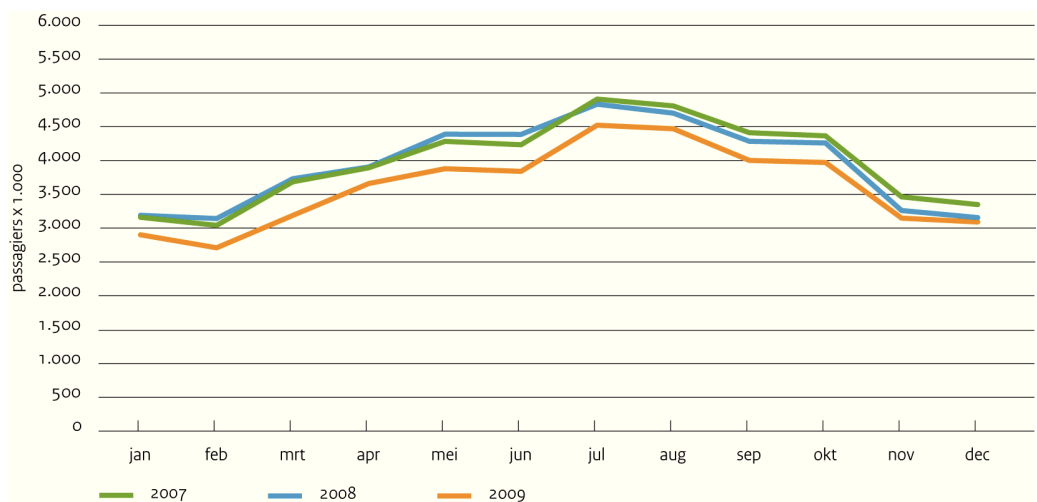
3 Schiphol

3.1 Passagiers

Het aantal passagiers per maand op Schiphol heeft een duidelijk seizoensmatig patroon. Figuur 3.1 laat zien dat vanaf juli 2008 een daling is ingezet ten opzichte van het jaar daarvoor. In 2009 heeft deze daling het hele jaar doorgezet. De maandelijkse passagiersaantallen liggen gemiddeld over het hele jaar acht procent lager dan in 2008 (zie ook tabel 3.1). Het totaal aantal passagiers in 2009 (43,6 miljoen) ligt daarmee tussen het aantal in 2004 en het aantal in 2005.

Figuur 3.1

Het aantal passagiers (inclusief transitie) per maand op Schiphol (Schiphol Group, 2010).



Uit tabel 3.1 blijkt dat de daling, die in juli 2008 begon, elke maand iets groter werd. Maart 2009 was de slechtste maand. In april 2009 ging het relatief gezien beter. Vanaf juli werd de groei opnieuw minder negatief, maar in absolute termen is dit voor de sector nog steeds slecht nieuws: er was in juli 2008 ook al sprake van negatieve groei.

Tabel 3.1 en 3.2

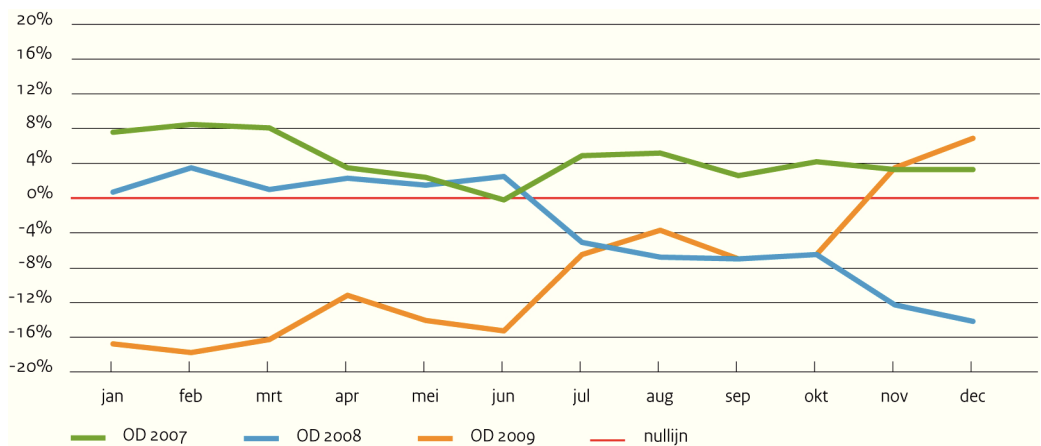
Procentuele ontwikkeling van het aantal passagiers (inclusief transitie) t.o.v. dezelfde maand van het jaar daarvoor en absolute aantallen passagiers per jaar (Schiphol Group, 2010).

Maand	2007	2008	2009	Jaar	Passagiers x miljoen
januari	4,3%	0,9%	-9,0%	1997	31,6
februari	6,6%	3,3%	-13,7%	1998	34,4
maart	8,7%	1,2%	-14,5%	1999	36,8
april	2,5%	0,3%	-6,2%	2000	39,6
mei	2,8%	2,5%	-11,6%	2001	39,5
juni	0,4%	3,6%	-12,4%	2002	40,7
juli	3,7%	-1,5%	-6,4%	2003	40,0
augustus	4,6%	-2,2%	-4,9%	2004	42,5
september	3,0%	-2,9%	-6,6%	2005	44,2
oktober	4,2%	-2,4%	-6,8%	2006	46,1
november	3,6%	-5,8%	-3,4%	2007	47,8
december	2,2%	-5,7%	-2,0%	2008	47,4
totaal	3,8%	-0,8%	-8,1%	2009	43,6

Er is een duidelijk verschil tussen de passagiersontwikkeling bij OD-reizigers³ en bij transferreizigers. De figuren 3.2 en 3.3 laten zien dat het aantal OD-passagiers vanaf juli 2008 terugloopt, terwijl het aantal transferpassagiers pas in februari 2009 voor het eerst een negatieve groei laat zien. De afname van het OD-verkeer vanaf juli houdt waarschijnlijk verband met de vliegbelasting die vanaf dat moment voor OD-verkeer in werking trad. De economische recessie zal ook invloed hebben gehad, maar wanneer de invloed daarvan op de luchtvaart precies begon is moeilijk te duiden. Voor de gehele economie geldt dat er pas in het vierde kwartaal van 2008 sprake was van een negatieve groei van het Bruto Binnenlands Product (CBS, 2009). Een andere aanwijzing voor een effect van de vliegbelasting is dat het OD-verkeer op Schiphol gedurende de periode van de vliegbelasting sterker kromp dan op de vergelijkbare hubs Frankfurt en Parijs Charles de Gaulle (zie figuur 4.2).

Figuur 3.2

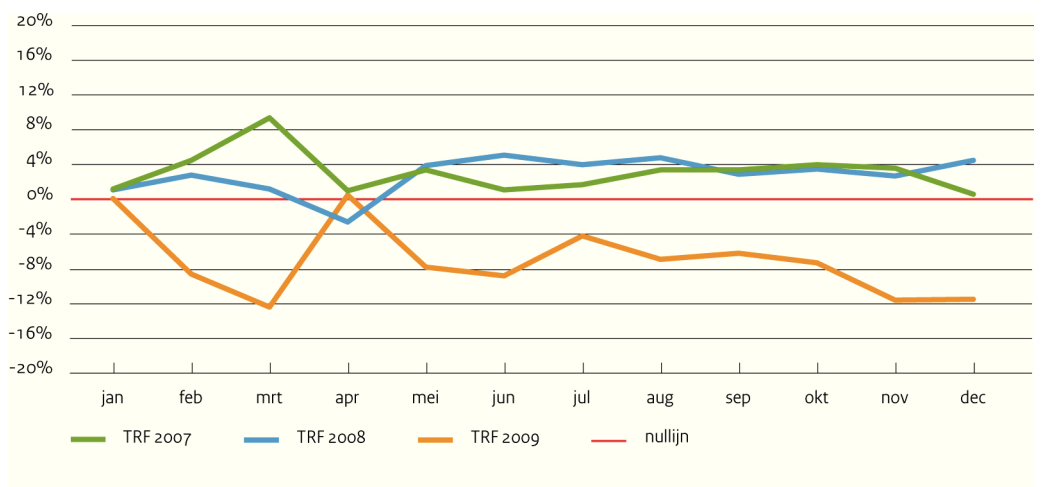
Procentuele ontwikkeling van OD-passagiers op Schiphol t.o.v. dezelfde maand van het jaar daarvoor (Schiphol Group, 2010).



Vanaf november 2009 neemt het aantal OD-reizigers weer toe ten opzichte van dezelfde maand van het jaar daarvoor. Het transfersegment heeft in het laatste kwartaal van 2009 daarentegen te maken met een iets verhevigde negatieve groei. Het aandeel transferreizigers op het totaal aantal reizigers bleef in 2009 gelijk aan het aandeel van 2008, namelijk 43%⁴.

Figuur 3.3

Procentuele ontwikkeling van transferpassagiers op Schiphol t.o.v. dezelfde maand van het jaar daarvoor (Schiphol Group, 2010).



³ Dit staat voor Origin – Destination, ofwel: herkomst – bestemming, ofwel: de thuismarkt.

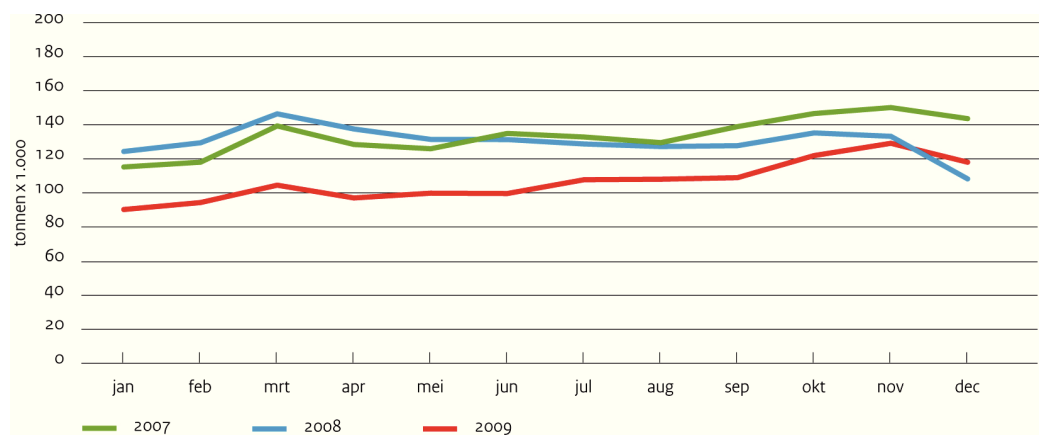
⁴ In 2007 was het aandeel transfer 41%.

3.2 Vracht

Figuur 3.4 en tabel 3.3 en 3.4 laten zien dat het aantal vervoerde tonnen vracht (exclusief post) groeide tot en met mei 2008. Daarna begon de vrachtmarkt in te zakken. In de zomermaanden eerst nog licht, in het najaar al wat meer en vanaf december 2008 tot en met juni 2009 met meer dan 20% ten opzichte van dezelfde maanden van het jaar daarvoor. In december 2009 groeide de hoeveelheid vracht voor het eerst weer, maar het absolute niveau is nog steeds bijna 19% onder het niveau van december 2008.

Figuur 3.4

De hoeveelheid vracht (exclusief post) per maand op Schiphol in tonnen (Schiphol Group, 2010).



April 2009 was voor de vrachtsector op Schiphol de slechtste maand. De groei ten opzichte van april 2008 bedroeg toen -29%. De cijfers in de tweede helft van 2009 zijn relatief gunstiger, maar in absolute termen is er voor de vrachtsector nog steeds sprake van negatieve groei ten opzichte van 2007: de in 2009 vervoerde hoeveelheid vracht ligt tussen het niveau van 2002 en 2003.

Tabel 3.3 en 3.4

Procentuele ontwikkeling van de hoeveelheid vracht (exclusief post) t.o.v. dezelfde maand van het jaar daarvoor en absolute aantallen vracht per jaar (Schiphol Group, 2010).

Maand	2007	2008	2009	Jaar	Vracht x 1.000 ton
januari	1,4%	7,9%	-27,3%	1997	1.161
februari	4,4%	9,6%	-27,0%	1998	1.171
maart	1,6%	5,1%	-28,5%	1999	1.181
april	1,1%	7,1%	-29,3%	2000	1.223
mei	4,1%	4,3%	-23,9%	2001	1.183
juni	9,1%	-2,6%	-24,0%	2002	1.240
juli	7,8%	-3,1%	-16,2%	2003	1.306
augustus	8,5%	-1,7%	-15,0%	2004	1.421
september	6,6%	-8,1%	-14,6%	2005	1.450
oktober	5,5%	-7,7%	-9,8%	2006	1.527
november	10,2%	-11,2%	-3,1%	2007	1.610
december	5,3%	-24,5%	9,0%	2008	1.568
totaal	5,5%	-2,6%	-17,9%	2009	1.286

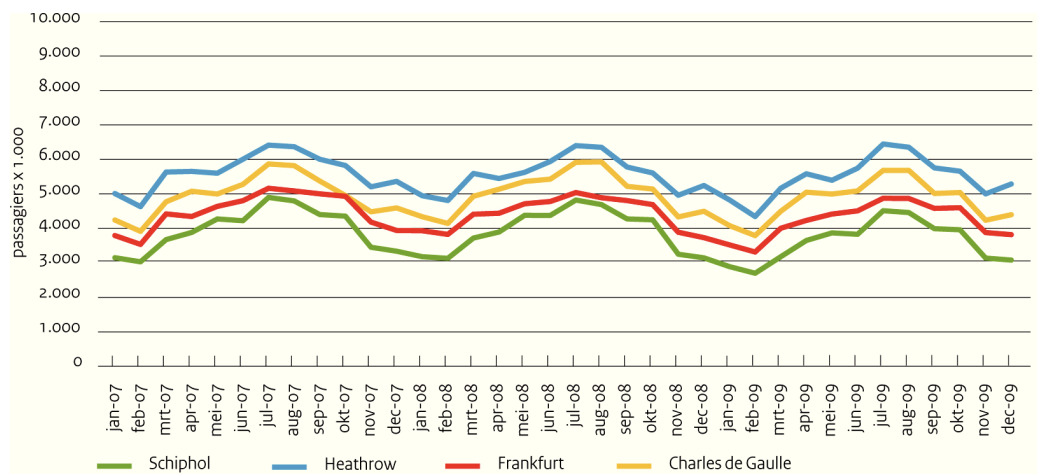
4 De vier Noordwest-Europese hubs

4.1 Passagiers

Figuur 4.1 laat zien dat de hiërarchie van de vier Noordwest-Europese hubs (Schiphol, Londen Heathrow, Frankfurt en Parijs Charles de Gaulle) qua aantallen passagiers de laatste drie jaar redelijk stabiel is. Heathrow is in passagiersaantallen de grootste en het verschil met Schiphol is gemiddeld genomen 1,7 miljoen passagiers per maand. Frankfurt en Charles de Gaulle bewegen zich hiertussen in. In de zomermaanden piekt Schiphol sterker dan Frankfurt waardoor het verschil met Frankfurt dan kleiner is.

Figuur 4.1

Het aantal passagiers (inclusief transit) per maand op Schiphol, Londen Heathrow, Frankfurt en Parijs Charles de Gaulle (websites van de betreffende luchthavens, 2010).



Tabel 4.1 laat zien dat Heathrow en Frankfurt eerder dan Schiphol te maken kregen met negatieve groei. Ook is hun totale groei in 2008 iets meer negatief dan bij Schiphol. Charles de Gaulle had in 2008 nog wel een positieve groei. In 2009 is de situatie omgekeerd en laat Schiphol de sterkste daling zien.

Tabel 4.1

Procentuele verschillen in passagiersaantallen in vergelijking met dezelfde periode van het jaar daarvoor (websites van de betreffende luchthavens, 2010; bewerking KiM).

2008	Schiphol	Heathrow	Frankfurt	C. de Gaulle
januari	0,9%	-1,3%	3,7%	2,2%
februari	3,3%	3,8%	8,2%	5,8%
maart	1,2%	-0,7%	-0,2%	3,3%
april	0,3%	-3,6%	2,2%	1,2%
mei	2,5%	0,4%	1,6%	7,2%
juni	3,6%	-1,1%	-0,5%	2,8%
juli	-1,5%	-0,2%	-2,4%	0,8%
augustus	-2,2%	-0,3%	-3,9%	1,8%
september	-2,9%	-3,7%	-3,9%	-2,9%
oktober	-2,4%	-3,7%	-4,9%	3,8%
november	-5,8%	-4,7%	-7,0%	-3,3%
december	-5,7%	-2,2%	-5,3%	-2,1%
totaal	-0,8%	-1,5%	-1,3%	1,7%

2009	Schiphol		Heathrow		Frankfurt		C. de Gaulle	
januari		-9,0%		-2,5%		-10,4%		-5,9%
februari		-13,7%		-9,6%		-13,3%		-8,5%
maart		-14,5%		-7,6%		-9,2%		-8,8%
april		-6,3%		2,5%		-4,7%		-1,7%
mei		-11,6%		-4,1%		-6,3%		-6,8%
juni		-12,4%		-3,3%		-5,7%		-6,3%
juli		-6,4%		0,7%		-3,3%		-3,9%
augustus		-4,9%		0,0%		-0,4%		-4,1%
september		-6,6%		-0,4%		-4,7%		-3,9%
oktober		-6,8%		0,9%		-1,9%		-2,0%
november		-3,4%		0,8%		-0,2%		-2,2%
december		-2,0%		0,8%		2,3%		-2,2%
totaal		-8,1%		-1,7%		-4,7%		-4,7%
	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009
1 ^e kwartaal	1,8%	-12,5%	-0,5%	-6,6%	3,6%	10,9%	3,7%	-7,8%
2 ^e kwartaal	2,2%	-10,2%	-1,4%	-1,7%	1,1%	-5,6%	3,7%	-5,0%
3 ^e kwartaal	-2,2%	-5,9%	-1,4%	0,1%	-3,4%	-2,8%	0,0%	-4,0%
4 ^e kwartaal	-4,5%	-4,4%	-3,5%	0,8%	-5,7%	-0,1%	-0,4%	-2,1%
1 ^e halfjaar	2,0%	-11,2%	0,5%	-4,0%	2,2%	-8,0%	3,7%	-6,2%
2 ^e halfjaar	-3,2%	-5,3%	-2,4%	0,5%	-4,4%	-1,6%	-0,2%	-3,2%
Aantal passagiers (x mln.)	43,6	47,4	65,9	67,1	53,5	50,9	60,7	57,9

Schiphol en Charles de Gaulle hebben heel 2009 te maken gehad met een daling van het aantal passagiers ten opzichte van vergelijkbare perioden van het jaar daarvoor. Op Frankfurt groeide het passagiersaantal alleen in december 2009, maar dit was net niet voldoende om tot een positief vierde kwartaalresultaat te komen. Op Heathrow was in de tweede helft van 2009, met uitzondering van september, sprake van lichte groei ten opzichte van het jaar daarvoor. Deze groei woog niet op tegen de dalingen in het aantal passagiers in de eerste helft, waardoor over het hele jaar toch sprake is van een lichte daling.

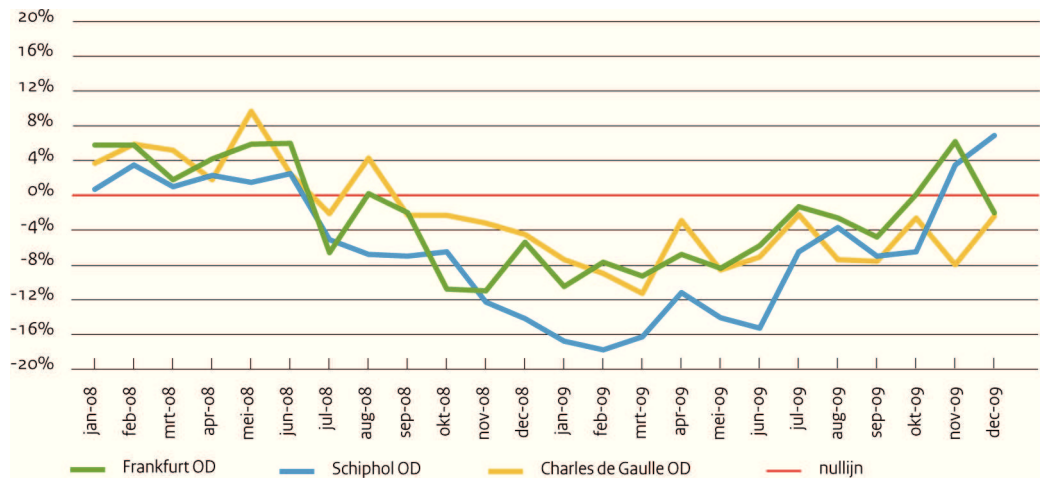
Van de luchthavens Frankfurt, Schiphol en Charles de Gaulle zijn binnen het totaal aantal passagiers ook de aantallen OD⁵ en transferpassagiers bekend. Op Frankfurt bestaat de laatste jaren rond de 53% van de passagiers uit transferpassagiers, op Schiphol rond de 43% en op Charles de Gaulle rond de 32%.

Figuur 4.2 laat zien dat het OD-verkeer op Schiphol vanaf juli 2008 met een sterkere negatieve groei te maken heeft gehad dan het OD-verkeer op Frankfurt en Charles de Gaulle. Ten opzichte van het jaar 2007 is het OD-verkeer op Schiphol in 2009 met 11,9% gedaald, ten opzichte van 5% daling op Frankfurt en 4,7% daling op Charles de Gaulle.

⁵ Dit staat voor Origin – Destination, ofwel: herkomst – bestemming, ofwel: de thuismarkt.

Figuur 4.2

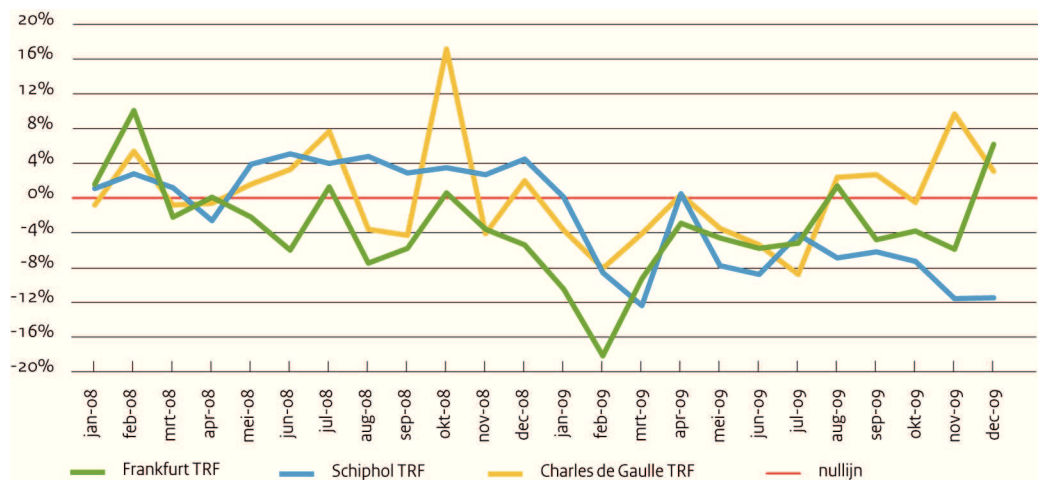
Procentuele ontwikkeling van het aantal OD-passagiers ten opzichte van dezelfde maand van het jaar daarvoor (website Schiphol, 2010; Frankfurt AG, 2010; bewerking KiM).



Figuur 4.3 laat zien dat de ontwikkeling van het transferverkeer op Schiphol gunstiger is geweest dan op Frankfurt, maar minder gunstig dan bij Charles de Gaulle. Het transferverkeer op Schiphol daalde over de periode 2007 – 2009 met 4,2%, terwijl dit op Frankfurt met 6,8% daalde. Op Charles de Gaulle was in deze periode sprake van 0,5% groei.

Figuur 4.3

Procentuele ontwikkeling van het aantal transferpassagiers ten opzichte van dezelfde maand van het jaar daarvoor (website Schipho, 2010; Frankfurt AG, 2010; bewerking KiM).

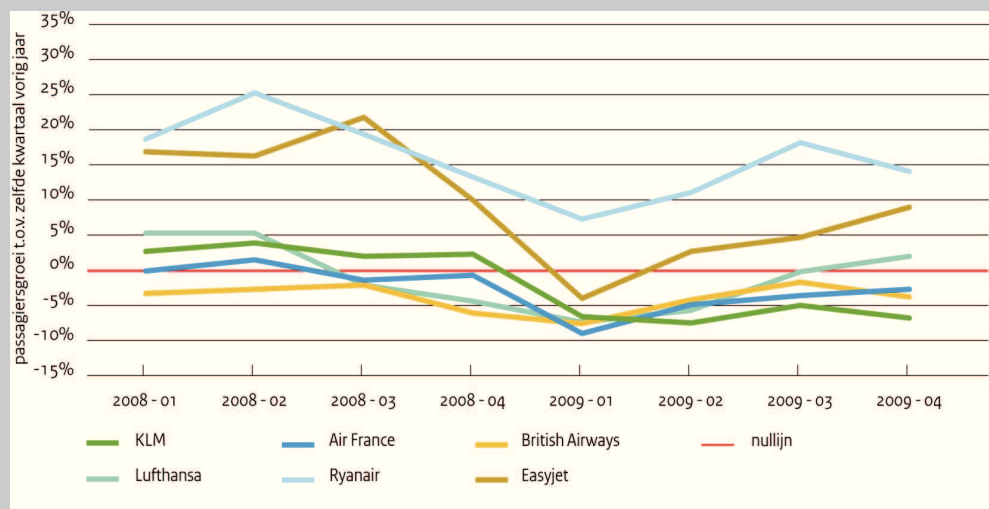


Passagiersontwikkeling hub-carriers en low-cost-carriers

De ontwikkeling van het aantal passagiers op de vier Noordwest-Europese hubs hangt voor een deel samen met de ontwikkeling van de passagiersaantallen van de hub-carriers KLM, Air France (AF), British Airways (BA) en Lufthansa (LH). Onderstaande tabel geeft ter illustratie de groeipercentages voor 2008 en 2009 (AEA, 2010).

	KLM	AF	BA	LH
2008	2,8%	0,0%	-3,4%	0,9%
2009	-6,3%	-4,9%	-4,1%	-2,7%

Deze cijfers passen bij het beeld dat in hoofdstuk 2 is geschetst over de ontwikkeling van Europese luchtvaartmaatschappijen⁶. In de cijfers van IATA zijn de ontwikkelingen bij de twee grootste low-cost-carriers, Ryanair en Easyjet, echter niet meegenomen. Deze maatschappijen hadden in 2008 en 2009 nog steeds (zeer) positieve groeicijfers. In 2008 zagen Ryanair en Easyjet hun passagiersaantal met respectievelijk 19% en 17% groeien. In 2009 groeide het aantal passagiers bij Ryanair met 13% en bij Easyjet met 3%. Desalniettemin blijft het groeicijfer voor Europese maatschappijen in 2009 negatief, ook als de groei bij Ryanair en Easyjet zou worden meegenomen⁷. In onderstaande figuur zijn ter illustratie de groeicijfers per kwartaal voor de jaren 2008 en 2009 weergegeven.



Bron: AEA (2010) en websites Ryanair en Easyjet (2010).

4.2 Vracht

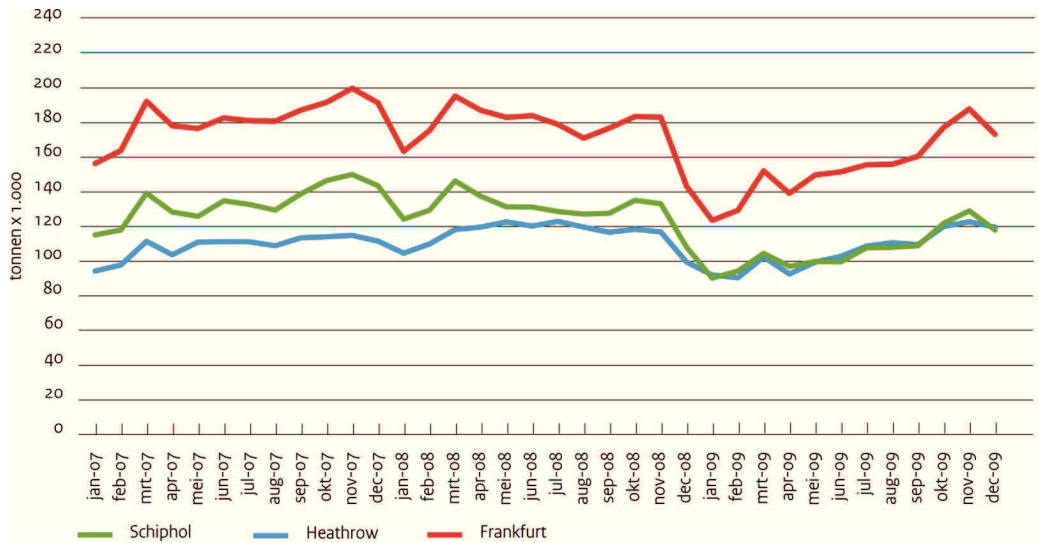
Over de hoeveelheid vracht per maand zijn alleen cijfers beschikbaar van Schiphol, Heathrow en Frankfurt. Figuur 4.4 laat zien dat in januari traditioneel sprake is van een dip en van een piek in maart en november (vooral Schiphol en Frankfurt). In 2008 was in november nog wel sprake van een piek, maar voor Schiphol en Frankfurt was deze al wel lager dan in 2007. Vanaf december 2008 is het luchtvrachtsegment duidelijk onder invloed van de economische crisis.

⁶ Meer cijfermateriaal over de ontwikkeling van de hub carriers en overige Europese luchtvaartmaatschappijen is te vinden in de Airneth Monthly Traffic Observatory op www.airneth.nl

⁷ Dit blijkt als de absolute passagiersaantallen worden opgeteld. Deze cijfers maken geen deel uit van de factsheet, maar de analyse is beschikbaar bij het KiM.

Figuur 4.4

De hoeveelheid vracht per maand op Schiphol (SPL), Londen Heathrow (LHR), Frankfurt (FRA) en Charles de Gaulle (CdG) (websites van de betreffende luchthavens, 2010).



In het vierde kwartaal van 2009 begint op Heathrow en Frankfurt het vrachtverkeer weer te groeien ten opzichte van dezelfde periode in het jaar daarvoor. Op Schiphol begon dat pas in december 2009.

Tabel 4.2

Procentuele verschillen in hoeveelheden vracht in vergelijking met dezelfde periode in het jaar daarvoor (websites van de betreffende luchthavens, 2010; bewerking KiM).

2008	Schiphol	Heathrow	Frankfurt
januari	7,9%	10,8%	4,5%
februari	9,6%	12,2%	7,0%
maart	5,1%	6,0%	1,6%
april	7,1%	15,3%	5,0%
mei	4,3%	10,5%	3,6%
juni	-2,6%	8,1%	0,7%
juli	-3,1%	10,6%	-1,1%
augustus	-1,7%	9,8%	-5,4%
september	-8,1%	2,8%	-5,5%
oktober	-7,7%	3,9%	-4,3%
november	-11,2%	1,8%	-8,3%
december	-24,5%	-10,8%	-25,0%
totaal	-2,6%	6,6%	-2,6%

2009	Schiphol	Heathrow	Frankfurt
januari	-27,3%	-12,0%	-24,3%
februari	-27,0%	-17,6%	-26,2%
maart	-28,5%	-13,4%	-22,1%
april	-29,3%	-22,5%	-25,6%
mei	-23,9%	-18,8%	-18,1%
juni	-24,0%	-14,5%	-17,6%
juli	-16,2%	-11,6%	-13,0%
augustus	-15,0%	-7,4%	-8,8%
september	-14,6%	-6,0%	-9,2%

2009	Schiphol	Heathrow	Frankfurt
oktober	-9,8%	1,2%	-3,4%
november	-3,1%	5,0%	2,6%
december	9,0%	20,1%	20,7%
totaal	-17,9%	-8,5%	-12,6%

	2008	2009	2008	2009	2008	2009
1 ^e kwartaal	7,4%	-27,6%	9,5%	-14,3%	4,2%	-24,1%
2 ^e kwartaal	2,8%	-25,8%	11,2%	-18,6%	3,1%	-20,5%
3 ^e kwartaal	-4,4%	-15,3%	7,7%	-8,4%	-4,0%	-10,4%
4 ^e kwartaal	-14,4%	-2,0%	-1,6%	8,2%	-12,5%	5,5%
1 ^e halfjaar	5,1%	-26,7%	10,4%	-16,6%	3,6%	-22,3%
2 ^e halfjaar	-9,6%	-8,7%	3,0%	-0,4%	-8,4%	-2,5%

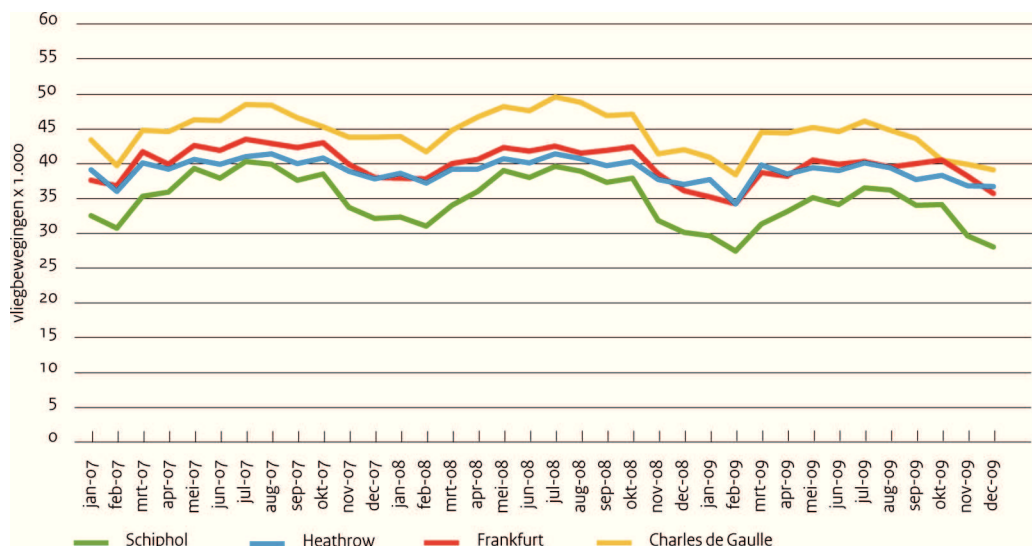
Tonnen vracht (x1.000)	2008	2009	2008	2009	2008	2009
	1.568	1.286	1.397	1.278	2.133	1.864

4.3 Vliegbewegingen

Het aantal vliegbewegingen per maand op Schiphol, Heathrow, Frankfurt en Charles de Gaulle kent net als het aantal passagiers een duidelijk seizoenspatroon met pieken in de zomer en dalen in de winter. Uit figuur 4.5 blijkt dat de hiërarchie op dit punt iets minder duidelijk is. Charles de Gaulle heeft altijd het hoogste aantal vliegbewegingen. Heathrow en Frankfurt wisselen elkaar af op de tweede en derde positie. In de zomermaanden van 2007 en 2008 komt Schiphol dichtbij de derde plaats. In 2009 duidelijk niet.

Figuur 4.5

Het aantal vliegbewegingen per maand op Schiphol (SPL), Londen Heathrow (LHR), Frankfurt (FRA) en Charles de Gaulle (CdG) (websites van de betreffende luchthavens, 2010).



De procentuele ontwikkeling van het aantal vliegbewegingen ten opzichte van dezelfde periode in het jaar daarvoor (tabel 4.3) is op Schiphol in 2009 sterker negatief dan op de andere luchthavens.

Tabel 4.3

Procentuele verschillen in aantallen vliegbewegingen in vergelijking met dezelfde periode in het jaar daarvoor. (websites van de betreffende luchthavens, 2010; bewerking KiM).

2008	Schiphol	Heathrow	Frankfurt	C. de Gaulle
januari	-0,5%	-1,1%	0,7%	1,1%
februari	1,0%	3,3%	2,7%	4,9%
maart	-3,5%	-2,4%	-4,0%	0,0%
april	0,4%	0,1%	1,8%	4,6%
mei	-0,9%	0,3%	-0,6%	4,1%
juni	0,4%	0,4%	-0,2%	3,1%
juli	-1,7%	1,0%	-2,2%	2,3%
augustus	-2,6%	-1,6%	-3,1%	0,8%
september	-1,0%	-0,7%	-0,9%	0,5%
oktober	-1,5%	-1,1%	-1,6%	3,9%
november	-5,5%	-3,0%	-3,4%	-5,3%
december	-6,1%	-2,3%	-5,2%	-3,9%
totaal	-1,8%	-0,6%	-1,4%	1,4%

2009	Schiphol	Heathrow	Frankfurt	C. de Gaulle
januari	-8,2%	-2,3%	-7,0%	-6,8%
februari	-11,7%	-8,1%	-9,5%	-7,8%
maart	-7,9%	1,5%	-3,2%	-0,6%
april	-8,2%	-1,7%	-6,1%	-4,9%
mei	-9,9%	-3,1%	-4,4%	-6,2%
juni	-10,2%	-2,6%	-4,6%	-6,3%
juli	-7,8%	-3,2%	-5,3%	-7,2%
augustus	-7,0%	-3,2%	-5,0%	-8,1%
september	-8,8%	-5,2%	-4,7%	-7,0%
oktober	-9,9%	-5,1%	-4,4%	-14,0%
november	-6,9%	-2,2%	-0,9%	-3,8%
december	-7,1%	-0,7%	-0,9%	-7,0%
totaal	-8,6%	-3,0%	-4,7%	-6,7%

	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009
1 ^e kwartaal	-1,1%	-9,2%	-0,2%	-2,9%	-0,3%	-6,5%	1,9%	-5,0%
2 ^e Kwartaal	0,0%	-9,5%	0,3%	-2,4%	0,3%	-5,0%	3,9%	-5,8%
3 ^e Kwartaal	-1,8%	-7,8%	-0,4%	-3,8%	-2,1%	-5,0%	1,2%	-7,4%
4 ^e Kwartaal	-4,2%	-8,1%	-2,1%	-2,8%	-3,3%	-2,2%	-1,7%	-8,5%
1 ^e halfjaar	-0,6%	-9,3%	0,1%	-2,7%	0,0%	-5,7%	3,0%	-5,4%
2 ^e halfjaar	-2,9%	-8,0%	-1,3%	-3,3%	-2,7%	-3,6%	-0,2%	-7,9%
Vliegbewegingen (x 1.000)	428	391	474	460	486	463	551	514

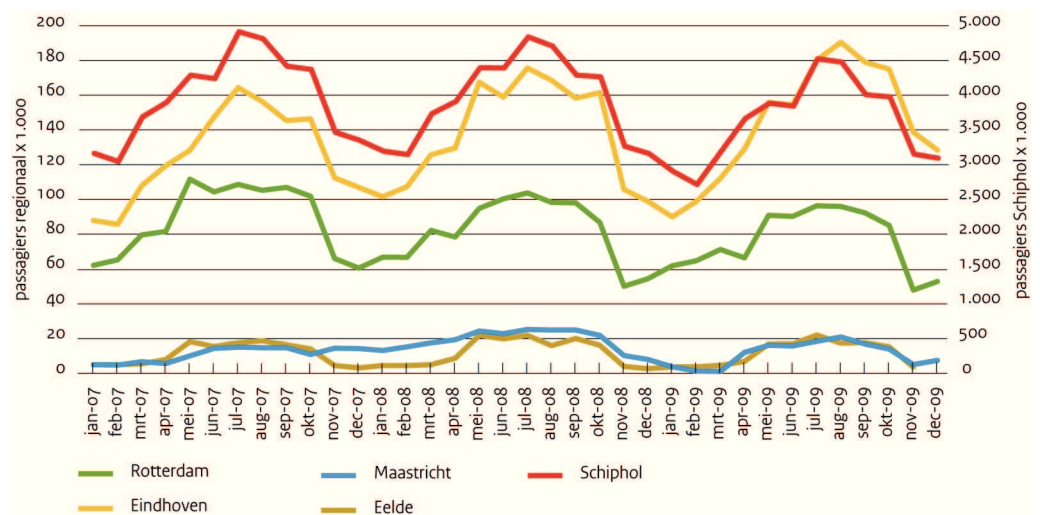
5 Overige Nederlandse, Duitse en Belgische luchthavens

5.1 Regionale luchthavens in Nederland

Figuur 5.1 bevat het aantal passagiers per maand op de vier grootste regionale Nederlandse luchthavens en Schiphol. Eindhoven is de grootste regionale luchthaven, maar de omvang van het aantal passagiers is bescheiden ten opzichte van Schiphol: ruim 3%. Uit tabel 5.1 blijkt dat de luchthavens Eindhoven, Maastricht en Eelde in 2008 nog groeiden, terwijl op Rotterdam en Schiphol al sprake was van een afname van het aantal passagiers. Maastricht heeft in de jaren 2008 en 2009 de grootste fluctuaties in de groei. In figuur 5.2 is te zien dat de groei in Eindhoven op maandbasis ook behoorlijk fluctueert ten opzichte van bijvoorbeeld Rotterdam en Schiphol. Van deze drie is Eindhoven de enige luchthaven die in 2009 ook weer een positieve groei liet zien. In de tweede helft van 2009 groeide het aantal passagiers met 14,1% ten opzichte van dezelfde periode in het jaar daarvoor. Over heel 2009 komt de groei uit op 4,4%.

Figuur 5.1

Ontwikkeling van het aantal passagiers exclusief transitio (voorlopige cijfers) op Nederlandse regionale luchthavens en Schiphol (CBS, 2010; Eindhoven Aiport, 2010).



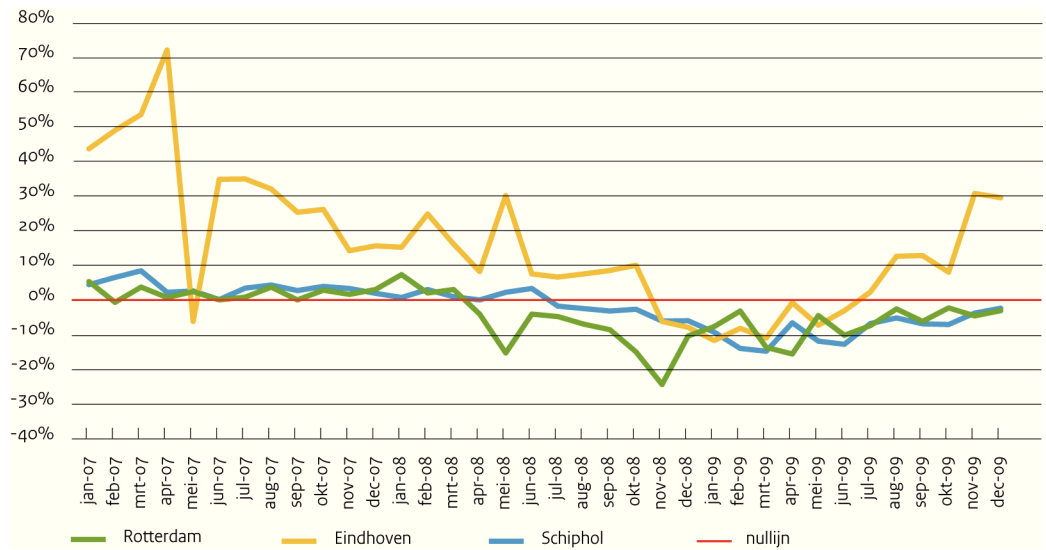
Tabel 5.1

Procentuele verschillen in passagiersaantallen exclusief transitio (op basis van voorlopige cijfers) in vergelijking met dezelfde periode in het jaar daarvoor (CBS, 2010; bewerking KiM).

	Rotterdam		Eindhoven		Maastricht		Eelde		Schiphol	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009
1e kw.	4,3%	-8,3%	18,8%	-10,0%	171,1%	-85,1%	-9,7%	-13,4%	1,8%	-12,5%
2e kw.	-8,0%	-9,5%	15,4%	-3,7%	117,2%	-33,5%	20,4%	-18,5%	2,2%	-10,3%
3e kw.	-6,5%	-5,1%	7,8%	9,4%	67,2%	-24,9%	9,6%	-1,3%	-2,2%	-6,0%
4e kw.	-16,2%	-2,8%	0,1%	20,7%	1,2%	-32,8%	4,2%	-	-4,4%	-4,4%
1e helft	-3,0%	-8,9%	16,8%	-6,4%	136,5%	-54,7%	12,0%	-17,4%	2,0%	-11,3%
2e helft	-10,5%	-4,2%	4,4%	14,1%	36,1%	-27,7%	8,0%	-	-3,2%	-5,3%
Totaal	-6,9%	-6,6%	10,0%	4,4%	72,3%	-41,0%	9,7%	-	-0,7%	-8,1%
Aantal passagiers (x 1.000)	987	922	1.666	1.711	232	137	149	-	47.392	43.523

Figuur 5.2

Groei van het aantal passagiers exclusief transitoten opzichte van dezelfde maand in het jaar daarvoor op Rotterdam, Eindhoven en Schiphol (op basis van voorlopige cijfers) (CBS, 2010; bewerking KiM). Eelde en Maastricht staan niet in de figuur omdat de luchthavens relatief klein zijn en enkele vluchten meer of minder al tot zeer sterk fluctuerende groeipercentages leiden.



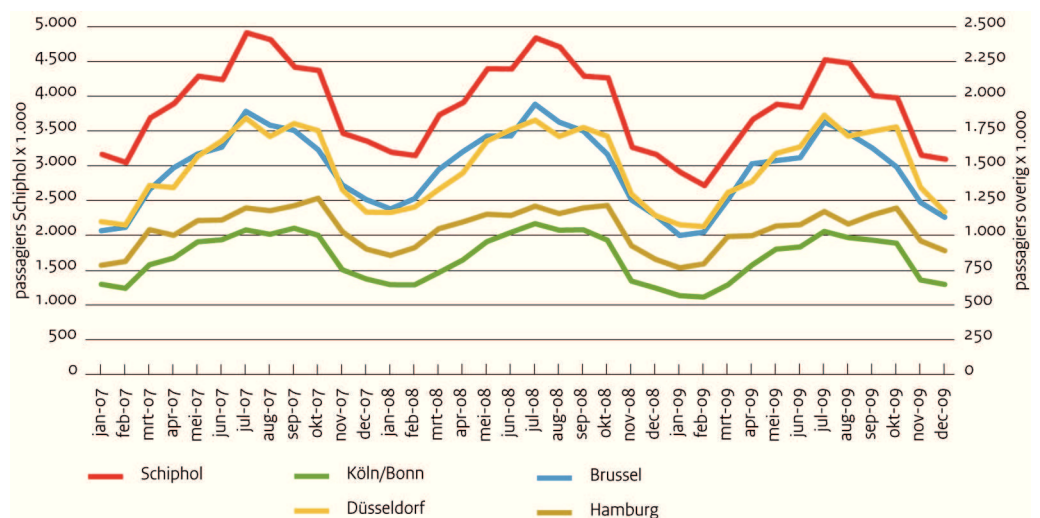
5.2

Grote Duitse en Belgische luchthavens

Er is een aantal Belgische en Duitse luchthavens die vanwege de afstand tot Nederland ook een deel van de thuismarkt van Nederlandse luchthavens bedienen. Om de vergelijking met Schiphol overzichtelijk te houden zijn ze opgedeeld in twee categorieën: grote luchthavens en kleinere / regionale luchthavens. De grote luchthavens zijn Brussel, Düsseldorf, Hamburg en Keulen/Bonn. De kleine luchthavens zijn Dortmund, Bremen, Münster, Weeze, Frankfurt Hahn en Charleroi. De 'grote' luchthavens zijn overigens wel meer dan een factor 2 kleiner dan Schiphol.

Figuur 5.3

Ontwikkeling van het aantal passagiers (x 1.000; exclusief transitoten) op grote Duitse en Belgische luchthavens en Schiphol, (ADV, 2009, BAC, 2010, Schiphol Group, 2010).



Tabel 5.2

Procentuele verschillen in passagiersaantallen (exclusief transit) in vergelijking met dezelfde periode in het jaar daarvoor. (ADV, 2009, BAC, 2010, Schiphol Group, 2010; bewerking KiM).

	Brussel		Düsseldorf		Hamburg		Keulen		Schiphol	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009
1e kw.	14,7%	-16,5%	4,7%	-6,7%	6,6%	-9,3%	-1,7%	-12,5%	1,8%	-12,5%
2e kw.	6,9%	-8,3%	6,4%	-5,6%	5,4%	-7,4%	1,4%	-7,0%	2,2%	-10,3%
3e kw.	1,3%	-6,0%	-0,8%	0,2%	-0,7%	-4,6%	2,1%	-5,9%	-2,2%	-5,6%
4e kw.	-6,0%	-3,1%	-2,3%	3,5%	-7,1%	2,6%	-7,4%	0,6%	-4,4%	-4,4%
1e helft	10,2%	-11,9%	5,6%	-6,1%	6,0%	-8,2%	0,1%	-9,3%	2,0%	-11,3%
2e helft	-1,9%	-4,8%	-1,5%	1,6%	-3,7%	-1,3%	-2,1%	-3,2%	-3,2%	-5,1%
Totaal	3,6%	-8,2%	1,8%	-2,0%	0,8%	-4,7%	-1,1%	-6,1%	-0,7%	-8,1%
Aantal passagiers (x mln.)	18,5	17,0	18,1	17,8	12,8	12,2	10,3	9,7	47,4	43,5

Tabel 5.2 laat zien dat de drie Duitse grote luchthavens in het vierde kwartaal van 2009 weer groei vertonen ten opzichte van het vierde kwartaal 2008. Desalniettemin is het jaarresultaat bij allen negatief. Bij Brussel en Schiphol het meest: ruim 8% minder passagiers dan in 2008.

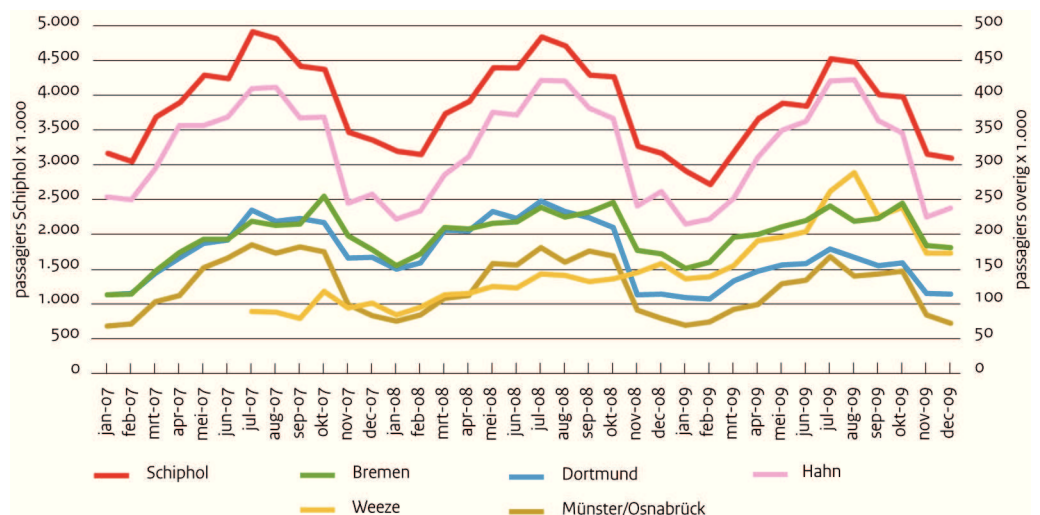
5.3

Kleine / regionale Duitse en Belgische luchthavens

Uit figuur 5.4 en tabel 5.3 blijkt dat vier van de zes luchthavens in deze analyse in 2009 te maken kregen met negatieve groei van het aantal passagiers. Alleen Weeze en Charleroi groeiden ook in 2009 met enkele tientallen procenten door. Dit kan waarschijnlijk verklaard worden vanuit het lowcostkarakter van deze luchthavens en het feit dat de luchthavens nog in de beginfase van hun ontwikkeling zitten, waardoor nog nieuwe markten worden aangeboord. Dit laatste in tegenstelling tot Frankfurt Hahn dat al langer als lowcostluchthaven opereert.

Figuur 5.4

Ontwikkeling van het aantal passagiers (x 1.000; exclusief transit) op kleine / regionale Duitse luchthavens en Schiphol, (ADV, 2010; Schiphol Group, 2010).



Ook de vliegbelasting kan een rol hebben gespeeld in de groei van Weeze en Charleroi. Sommige Nederlandse reizigers zullen door de belasting naar het buitenland zijn uitgeweken en luchtvaartmaatschappijen op de betreffende luchthavens hadden hun aanbod daarop alvast aangepast.

De absolute cijfers van Charleroi staan niet in figuur 5.4, omdat er over 2009 op maandbasis te weinig cijfers beschikbaar zijn. In tabel 5.3 valt vooral de groei van Weeze op. Het aantal passagiers op deze luchthaven is in 2009, ondanks de economische crisis, met 57,4% gegroeid. Weeze is daarmee Eindhoven qua passagiersomvang voorbijgegaan. Veel van de passagiers op Weeze komen uit Nederland. In 2008 bedroeg het aandeel Nederlanders volgens de luchthaven meer dan vijftig procent (persbericht 12 januari 2009).

Tabel 5.3

Procentuele verschillen in passagiersaantallen (exclusief transit) in vergelijking met dezelfde periode van het voorgaande jaar. (ADV, 2010, BSCA, 2010; bewerking KiM).

	Bremen		Dortmund		Frankfurt Hahn	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009
1e kw.	43,2%	-5,5%	38,6%	-32,1%	-7,1%	-7,1%
2e kw.	14,4%	-1,8%	21,3%	-30,1%	-2,0%	-3,5%
3e kw.	7,4%	-1,9%	3,9%	-28,7%	2,9%	-1,4%
4e kw.	-5,7%	2,5%	-20,5%	-11,1%	-0,3%	-6,9%
1e helft	25,9%	-3,5%	28,3%	-31,0%	-4,2%	-5,0%
2e helft	0,9%	0,1%	-7,0%	-21,9%	1,6%	-3,7%
Totaal	11,5%	-1,6%	8,1%	-26,5%	-1,2%	-4,3%
Aantal passagiers X 1.000	2.482	2.442	2.329	1.711	3.910	3.743

	Münster		Weeze		Charleroi	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009
1e kw.	9,6%	-11,6%	-	46,7%	13,8%	-
2e kw.	-0,9%	-14,6%	-	62,3%	28,9%	-
3e kw.	-4,3%	-12,6%	61,8%	86,3%	19,0%	-
4e kw.	-4,9%	-10,5%	39,9%	33,0%	18,6%	-
1e helft	2,9%	-13,5%	-	55,3%	21,7%	-
2e helft	-4,5%	-11,8%	49,8%	58,9%	18,8%	-
Totaal	-1,3%	-12,5%	164,7%	57,4%	20,2%	33,2%
Aantal passagiers X 1.000	1.560	1.365	1.522	2.396	2.956	3.937

6 Samenvattend overzicht

- De luchtvaart heeft wereldwijd gevolgen ondervonden van de economische recessie. De luchtvaartmaatschappijen aangesloten bij IATA verloren in 2009 gemiddeld 3,5% van het aantal passagierskilometers en 10,1% van het aantal vracht tonkilometers ten opzichte van 2008.
- De Europese luchtvaartmaatschappijen (aangesloten bij IATA) deden het op het gebied van passagiersvervoer ongeveer hetzelfde. Gemiddeld nam het aantal passagierskilometers met 3,3% af. Daarentegen liep het vrachtvervoer bij de Europese maatschappijen verder terug dan wereldwijd het geval was. Het aantal vracht tonkilometers nam gemiddeld met 16,1% af.
- Op Schiphol nam het aantal passagiers in 2009 af met 8,1%. De hoeveelheid vervoerde vracht daalde met 17,9% en het aantal vliegbewegingen daalde met 8,6% ten opzichte van 2008.
- In vergelijking met de drie andere grote hubs (Parijs Charles de Gaulle, Londen Heathrow en Frankfurt), heeft Schiphol in 2009 de meest negatieve groei qua passagiers, vracht en vliegbewegingen.
- Op alle vier de hubs zijn aan het einde van 2009 de eerste tekenen van herstel zichtbaar. Op Schiphol groeide de hoeveelheid vracht in december 2009 bijvoorbeeld met 9% ten opzichte van december 2008. Daarnaast werd de afname van het aantal passagiers naarmate het jaar vorderde steeds minder en zal het aantal passagiers naar verwachting in 2010 weer stijgen⁸.
- Op relatief grote luchthavens in onze buurlanden die een deel van de Nederlandse markt bedienen, geldt dat vanaf het derde of het vierde kwartaal van 2009 sprake is van lichte groei van het aantal passagiers. Dit geldt niet voor Brussel. De luchthaven deed het qua passagiers in 2009 vergelijkbaar met Schiphol. Het aantal passagiers daalde in 2009 met 8,2% ten opzichte van 2008.
- De trend naar voorzichtig herstel geldt in meer of mindere mate ook voor regionale luchthavens in Nederland, België en Duitsland. Positieve uitschieters zijn de luchthavens van Eindhoven, Weeze en Charleroi. Op Eindhoven groeide het aantal passagiers alleen in de tweede helft van 2009, maar wel gelijk met 14% ten opzichte van de tweede helft van 2008. Op Weeze en Charleroi groeide het aantal passagiers het hele jaar. Respectievelijk met 57% en 33%. Vanaf beide luchthavens vliegen relatief veel Nederlanders. Vanaf Weeze ongeveer de helft van het totaal.

⁸ In januari en februari 2010 is het aantal passagiers respectievelijk met 1% en 5,1% gestegen (Schiphol Group, 2010).

Bronnen

Voor deze factsheet is gebruik gemaakt van cijfers afkomstig van de volgende websites:

- ADP
www.aeroportsdeparis.fr/ADP/fr-FR/Groupe/EspacePresse/Accueil_Presse.htm
- ADV
www.adv.aero/statistiken.html
- AEA
www.aea.be/research/traffic/index.html
- BAA
www.baa.com/portal/page/Media/BAA+Airports%5EMedia+centre%5ENews+releases/%20centre
- BAC
www.brusselsairport.be/news/
- BSCA
www.charleroi-airport.com/doc.php?nd=039&tid=39&site=1&lg=1
- CBS Statline
Statline.cbs.nl/statweb/?LA=nl
- Easyjet
<http://corporate.easyjet.com>
- Eindhoven Airport
www.eindhovenairport.nl
- Fraport
www.fraport.de/cms/presse/rubrik/2/2007.presse.htm
- IATA
www.iata.org/pressroom/facts_figures/traffic_results/
- Rotterdam Airport
www.rotterdam-airport.nl
- Ryanair
www.ryanair.com/nl/investor/traffic-figures
- Schiphol Group
www.schiphol.nl/SchipholGroup1/Onderneming/Statistieken/VerkeerVervoerCijfers1.htm

Daarnaast zijn sommige cijfers afkomstig van contactpersonen bij de betreffende luchthavens.

Overige bronnen:

- CBS 2009, *De Nederlandse economie 2008*, Centraal Bureau voor de Statistiek, Den Haag/Heerlen, 2009