



Economische perspectieven voor Rotterdam The Hague Airport

Onderzoek in opdracht van de Gemeente Rotterdam

Februari 2014

Dr. Michiel Nijdam

Dr. Alexander Otgaar

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	2
1. Inleiding.....	3
Aanleiding	3
Probleemstelling en onderzoeksvragen	3
Methode en leeswijzer	4
2. De economische bijdrage van de luchthaven	5
Het aantal passagiers.....	5
Directe arbeidsplaatsen	6
Indirecte arbeidsplaatsen	7
Afgeleide arbeidsplaatsen	7
Toegevoegde waarde.....	7
3. Zakelijk profiel.....	9
Een zakenluchthaven levert meer op... bij gelijkblijvende capaciteit	9
Het aandeel van passagiers met een zakelijk motief.....	10
4. Ontwikkelingsperspectief	15
Zakelijke relevantie	15
Connectiviteit.....	17
Toeristische relevantie.....	18
Inkomend verkeer.....	20
5. Conclusies en aanbevelingen.....	22
Substantiële bijdrage aan de regionale economie	22
Versterking van het profiel als zakenluchthaven.....	22
Referenties.....	24

1. Inleiding

Aanleiding

De gemeente Rotterdam ontwikkelt momenteel een nieuwe visie op de luchthaven Rotterdam The Hague Airport. Deze visie bouwt voort op de business propositie zakenluchthaven Rotterdam Airport uit 2009 en een eerder (in 2007) gesloten overeenkomst tussen de gemeente en Schiphol, waarin Rotterdam Airport duidelijk wordt gepositioneerd als zakenluchthaven. Uiteindelijk hopen Schiphol en de gemeente dat Rotterdam The Hague Airport toetreedt tot de top-drie van beste regionale luchthavens.

Een belangrijk onderdeel van deze visie betreft de betekenis van de luchthaven voor de regionale economie: nu en in de toekomst. Enkele jaren geleden is daar al eens onderzoek naar gedaan, o.a. door Ecorys (2007). Maar ook in het buitenland worden studies gedaan naar het belang van regionale luchthavens. Dergelijke studies kijken niet alleen naar werkgelegenheids- en bestedingseffecten, maar houden ook rekening met het belang van de luchthaven als vestingsplaatsfactor en bepaler van het imago.

Probleemstelling en onderzoeksvragen

De gemeente Rotterdam acht de luchthaven van belang voor de economie van stad en regio. Men heeft globaal inzicht in deze betekenis (mede op basis van reeds uitgevoerd onderzoek), maar wat nog ontbreekt, is voldoende inzicht in het toekomstperspectief van de luchthaven en de randvoorwaarden waaronder luchthaven en stad elkaar kunnen versterken. Niet alleen de huidige economische betekenis, maar ook de *potentiële* betekenis van de luchthaven dient in kaart gebracht te worden. Hoe zal de maatschappelijk-economische meerwaarde zich in de komende 10 à 15 jaar ontwikkelen?

De gemeente heeft het onderzoeksinstituut RHV van de Erasmus Universiteit Rotterdam gevraagd een onderzoek uit te voeren dat inspeelt op de hierboven geschetste vragen. Deze studie heeft tot doel inzicht te verschaffen in de huidige en toekomstige economische betekenis van Rotterdam The Hague Airport (RtHA). De centrale vraag in dit onderzoek luidt:

“Wat is de huidige economische betekenis van Rotterdam The Hague Airport voor Rotterdam en wat zijn reële perspectieven voor de toekomstige betekenis van de luchthaven?”

Deze vraag kan verbijzonderd worden in een aantal deelvragen:

- Wat zijn de (potentiële) directe en indirecte werkgelegenheidseffecten?
- Welke bedrijfstakken en clusters (kunnen) profiteren van de aanwezigheid van de luchthaven?
- Wat is het (mogelijke) belang van de luchthaven als vestigingsplaatsfactor voor bedrijven?
- Wat is de (potentiële) waarde van de luchthaven voor het imago van Rotterdam als vestigingslocatie?

Methode en leeswijzer

De hierboven geformuleerde vragen zullen beantwoord worden op basis van desk research (bestaande studies) aangevuld met data-onderzoek. Het resultaat is geen volledige impactanalyse, maar een wetenschappelijk onderbouwde beschrijving van toekomstperspectieven voor de luchthaven.

Na deze inleiding (hoofdstuk 1) bespreken we in hoofdstuk 2 de bijdrage van RtHA aan de regionale economie op basis van studies uit het verleden en actuele gegevens over het aantal passagiers. Vervolgens nemen we in hoofdstuk 3 het zakelijk profiel van de luchthaven onder de loupe, met bijzondere aandacht voor recente veranderingen in de bestemmingen die RtHA aanbiedt. In hoofdstuk 4 richten we ons op de vraag hoe de toegevoegde waarde van de luchthaven voor de regionale economie vergroot kan worden. Welke bestemmingen zijn het meest interessant voor Rotterdam? In hoofdstuk 5 formuleren we conclusies en aanbevelingen.

2. De economische bijdrage van de luchthaven

Diverse studies zijn in het verleden uitgevoerd met als doel om de economische bijdrage van Rotterdam (the Hague) Airport (hierna aan te duiden als RtHA) aan de regio te becijferen. Tabel 1 verschaft een geactualiseerd overzicht waarbij de bijdrage aan werkgelegenheid en toegevoegde waarde is geschat op basis van 1,6 miljoen passagiersbewegingen (2013).

Tabel 1: De bijdrage van RtHA aan de regionale economie (2013)

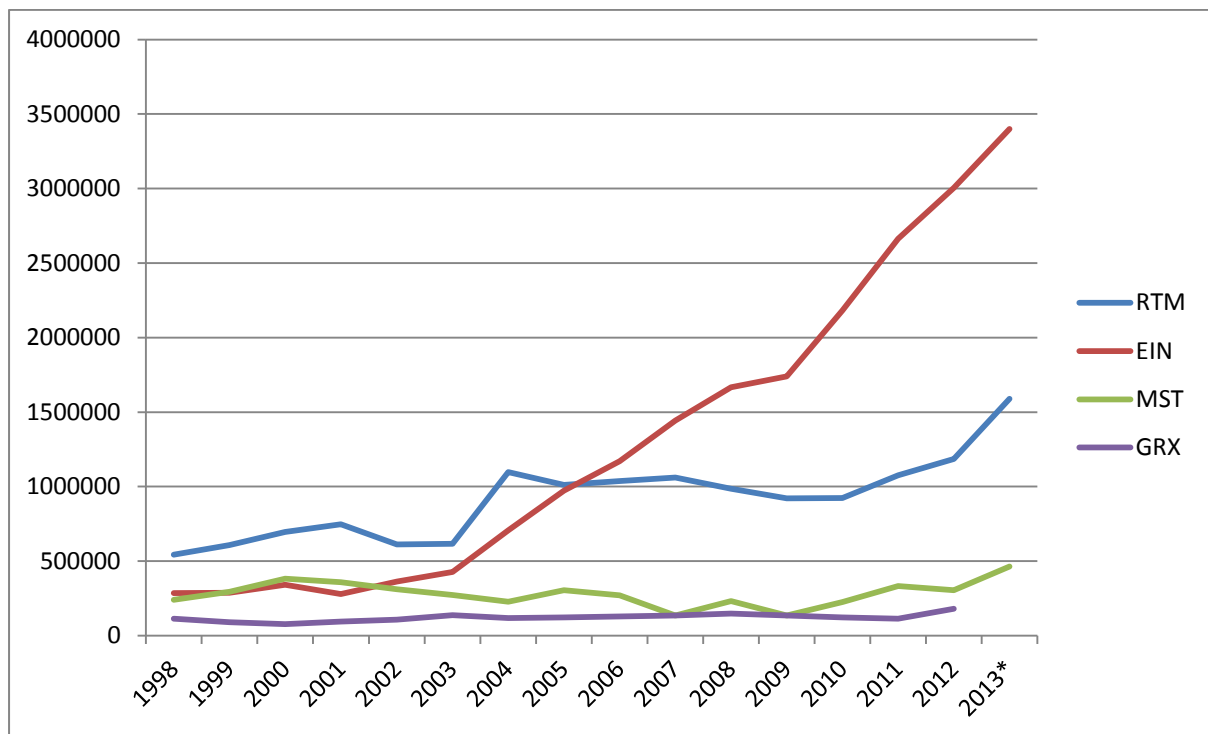
Indicator	Toelichting	Banen per 1 miljoen passagiers	Aantal banen	Toegevoegde waarde in miljoenen
Direct	Banen bij bedrijven die afhankelijk zijn van de luchthaven	850	1360	187,1
Indirect		1450	2320	319,2
Indirecte achterwaarts	Banen bij leveranciers en afnemers van deze bedrijven	425	680	93,6
Indirect voorwaarts	Banen bij bedrijven die in de regio zitten dankzij de luchthaven	1025	1640	225,6
Direct + indirect		2300	3600	506,3
Afgeleid	Banen die ontstaan doordat extra inkomsten herbesteed worden	3400	5440	484,2
Indirect + afgeleid		4850	7760	803,4
Direct + indirect + afgeleid		5700	9040	990,5

Bron: Auteurs, op basis van Rebel (2009) en Schenk (2004), uitgaande van 1,6 miljoen passagiersbewegingen in 2013

Het aantal passagiers

In 2013 noteerde RtHA bijna 1,6 miljoen passagiersbewegingen (Rotterdam the Hague Airport, 2014). Dit is een stijging van ruim 57% ten opzichte van 2005. Het huidige aantal passagiers ligt aanzienlijk hoger dan de 1 miljoen waarmee Schenk (2004) en Ecorys (2007) rekenden. De economische effecten (werkgelegenheid en toegevoegde waarde) zijn dientengevolge anno 2013 beduidend hoger. Interessant is de vergelijking met de andere regionale luchthavens in Nederland (zie figuur 1).

Figuur 1: Aantal passagiersbewegingen voor regionale luchthavens in Nederland



Bron: CBS (1998-2012), *) data voor 2013 op basis van informatie verstrekt door regionale luchthavens

Hieruit blijkt dat RtHA (RTM) tot 2012 sneller groeide dan Maastricht (MST) en Groningen (GRX), maar beduidend langzamer dan Eindhoven (EIN). Dankzij de komst van low-cost carrier Ryanair heeft Eindhoven zich kunnen ontwikkelen tot de grootste regionale luchthaven van Nederland. In 2013 is het beeld enigszins veranderd: RtHA noteerde een plus van 34%, terwijl Eindhoven “slechts” 17% meer reizigers vervoerde. Maastricht kon dankzij de versterkte aanwezigheid van Ryanair de grootste stijging doormaken: het aantal reizigers nam met meer dan 50% toe. Naar verwachting zal het aantal reizigers in 2014 echter weer dalen omdat Ryanair het aantal vluchten weer terugschroeft.

Directe arbeidsplaatsen

Onder directe werkgelegenheid verstaan we banen bij ondernemingen die gevestigd zijn op de luchthaven en die voor hun omzet afhankelijk zijn van de luchthaven. Volgens de vuistregel zorgen 1 miljoen reizigers ongeacht hun motief (zakelijk of *leisure*) voor 1000 directe arbeidsplaatsen¹. In 2007 kwam Ecorys tot een schatting van hooguit 900 directe arbeidsplaatsen². RtHA spreekt op de website zelf over 2500 directe arbeidsplaatsen, een getal dat ook genoemd wordt in een advies van de EDBR³. Dit getal wordt echter niet onderbouwd en lijkt aan de hoge kant. Voor onze berekening

¹ Schenk (2004) stelt dat er tussen de 850 en 1100 arbeidsplaatsen nodig zijn.

² Rotterdam The Hague Airport spreekt op hun website over 2500 directe arbeidsplaatsen, maar deze claim kan niet worden onderbouwd. Het getal wordt ook genoemd in het EDBR-advies “Geef Rotterdam Airport vleugels” (2008) en lijkt gebaseerd te zijn op Schenk (2004).

³ “Geef Rotterdam Airport vleugels” (EDBR, 2008)

volgen we Rebel (2009): zij gaan uit van een ratio van 850 banen per 1 miljoen passagiers, wat neerkomt op 1360 directe arbeidsplaatsen.

Indirecte arbeidsplaatsen

De luchthaven zorgt ook voor indirecte werkgelegenheid, bij bedrijven niet gevestigd zijn op de luchthaven. Onderzoekers hanteren uiteenlopende definities en indelingen van indirecte werkgelegenheidseffecten, waardoor schattingen ervan nogal uiteenlopen. Ecorys (2007) maakt onderscheid tussen:

- Indirecte achterwaartse effecten: werkgelegenheid (en toevoegde waarde) bij bedrijven die diensten of producten toeleveren aan bedrijven op de luchthaven of deze juist afnemen. Hiertoe worden ook banen bij hotels en reisbureaus gerekend.
- Indirecte voorwaartse effecten: de werkgelegenheid (en toegevoegde waarde) bij bedrijven en luchthavengebruikers waarvoor de luchthaven een belangrijke locatiefactor in het vestigingsklimaat is. Hiertoe rekent men de baten voor bedrijven, maar ook voor bewoners, overheden en toeristen/recreanten.

Voor de indirecte achterwaartse effecten kan een multiplier van 0,5 worden gehanteerd⁴. Dit komt overeen met 425 banen per 1 miljoen reizigers. Voorwaartse effecten zijn moeilijker in te schatten. In 2007 zorgde de luchthaven voor 350 à 450 achterwaartse banen en 550 à 1450 voorwaartse banen. In totaal gaat het om minimaal 900 en maximaal 1900 indirecte banen. Wij volgen voor onze berekening Rebel (2009). Zij gaan uit van 1450 indirecte banen per 1 miljoen passagiers, wat neerkomt op 2320 bij het huidige aantal passagiers⁵.

Afgeleide arbeidsplaatsen

Schenk (2004) hanteert een ruimere opvatting: hij kijkt ook naar afgeleide banen. Het betreft hier werkgelegenheid die onder meer ontstaat doordat opbrengsten en inkomsten bij bedrijven weer leiden tot nieuwe uitgaven. Op basis van twee Franse case studies rekent hij voor dat 1 miljoen passagiers 4850 indirecte en afgeleide arbeidsplaatsen opleveren. Met 1,6 miljoen passagiers zou RthA momenteel goed zijn voor maar liefst 7760 indirecte en afgeleide banen; daarvan zijn er 2320 indirect en dus 5440 afgeleid.

Toegevoegde waarde

In 2007 werd de toegevoegde waarde van de luchthaven geschat op een bedrag tussen de €195 en €340 miljoen (Ecorys, 2007), op basis van een totale werkgelegenheid (direct en indirect) tussen de 1600 tot 2800 arbeidsplaatsen. De toegevoegde waarde per arbeidsplaats komt uit op €121.875 (prijsniveau 2007) voor deze specifieke sectoren; als we dat corrigeren voor inflatie, dan bedraagt de toegevoegde waarde per directe of indirecte arbeidsplaats €137.587 voor 2013. Voor afgeleide

⁴ BCI, 2009

⁵ Voor de indirecte voorwaartse effecten resteert dan een ratio van 1025 banen per 1 miljoen reizigers (1450 - 425).

banen in de meest uiteenlopende sectoren hanteren we de gemiddelde toegevoegde waarde per arbeidsplaats: €89.000 (CBS, 2013).

Zoals weergegeven in tabel 1 bedraagt de totale toegevoegde waarde van de luchthaven ruim €500 miljoen indien we alleen directe en indirecte werkgelegenheid meetellen. Wanneer we deze voorzichtigheid laten varen en ook afgeleide banen meetellen, dan stijgt de toegevoegde waarde naar bijna 1 miljard euro.

3. Zakelijk profiel

De bijdrage van de luchthaven aan de regionale economie kan grosso modo bepaald worden aan de hand van het aantal reizigersbewegingen. Hierbij wordt verondersteld dat het niet uitmaakt of een reiziger gebruik maakt van de luchthaven vanwege zakelijke motieven of andere doeleinden (vakantie, familiebezoek, etc.). Voor de directe werkgelegenheidseffecten is die veronderstelling juist. Voor de indirecte werkgelegenheid ligt dat echter anders. Naar verwachting zijn de indirecte effecten hoger voor zakelijke passagiers, wat pleit voor de ontwikkeling van RtHA als zakenluchthaven (Ecorys, 2007). Een aantal factoren speelt hierbij een rol:

1. **Reistijdwinst.** Passagiers kunnen dankzij RtHA sneller op de plaats van bestemming komen. Ze besparen niet alleen de reis naar Schiphol, maar ook op de inchecktijd. Het EDBR (2008) rekent voor dat de tijdsbesparing kan oplopen tot meer dan 2,5 uur voor een enkele reis naar Londen. De reiziger wint tijd bij het parkeren, de incheckbalie, paspoort- en veiligheidscontroles, transit naar de gates, taxiën, etc. (EDBR, 2008). De komst van een snelle treinverbinding tussen Rotterdam en Schiphol heeft de situatie wel iets veranderd, maar de besparing is nog steeds substantieel. Voor zakelijke passagiers kan de besparing gewaardeerd worden op €28 per uur, terwijl de tijd van niet-zakelijke reizigers €5 per uur waard is. Ecorys heeft in 2007 uitgerekend dat het reistijdvoordeel van €325 miljoen zou kunnen stijgen tot €756 miljoen wanneer het zakelijk segment groeit⁶. Bedrijven kunnen dankzij reistijdwinsten hun kosten verlagen en productiviteit verhogen, waardoor het aantal banen toeneemt.
2. **Expansiemogelijkheden en gebruikersgemak.** RtHA biedt bedrijven snel en comfortabel toegang tot klanten en leveranciers, maar ook andere vestigingen van het eigen bedrijf, elders in Europa. De luchthaven is een relevante vestigingsplaatsfactor die zich vertaalt in werkgelegenheid (en toegevoegde waarde).
3. **Zakelijke bestedingen.** Over het algemeen besteden zakelijke reizigers meer dan niet-zakelijke reizigers. Denk aan uitgaven in hotels, restaurants, winkels en taxi's. Ook via bestedingen zal een verschuiving naar het zakelijk segment ervoor zorgen dat de bijdrage van de luchthaven aan de regionale economie toeneemt.

Een zakenluchthaven levert meer op... bij gelijkblijvende capaciteit

Een zakenluchthaven levert de regio naar verhouding meer op dan een luchthaven die vooral vakantievluchten aanbiedt (al dan niet met *low cost carriers*). Maar... dit geldt alleen bij gelijkblijvende capaciteit. Het aantal reizigers lijkt een grotere invloed op de economische impact te hebben dan het percentage reizigers met een zakelijk motief.

In eerdere studies (Stratagem, 2005; Ecorys, 2007; Rebel, 2009) is uitgebreid onderzoek gedaan naar de kosten en baten van verschillende scenario's. Uit een integrale afweging van maatschappelijke

⁶ Netto Contante Waarde 2025. Het gaat hier om de totale winst over de periode 2007-2025. De jaarlijkse reistijdwinst bedraagt momenteel ongeveer €10 miljoen, uitgaande van 20% zakelijke reizigers en een gemiddelde besparing van 1 uur (zie Stratagem, Ecorys & Adecs, 2005, p. 49).

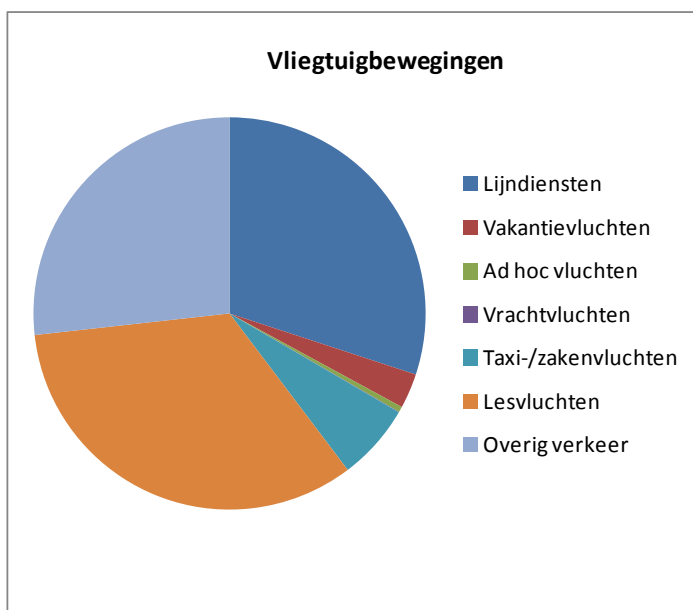
effecten komt Strategem (2005) tot de conclusie dat een zakelijk ontwikkelingsperspectief het best scoort. Mede op basis van deze afweging hebben de gemeente en de luchthaven in 2006 overeenstemming bereikt over de profilering van RtHA (toen nog Rotterdam Airport) als zakenluchthaven.

Rebel (2009) rekent voor dat de ontwikkeling van een Low Cost Carrier luchthaven bedrijfseconomisch het meest interessant is. Een dergelijke ontwikkeling vereist echter een uitbreiding van het aantal slots die binnen de huidige milieucapaciteit en geluidscontouren niet mogelijk is.

Het aandeel van passagiers met een zakelijk motief

Uit een enquête, uitgevoerd in 2006 door Rotterdam Airport, zou blijken dat destijds maar liefst 40% van de reizigers een zakelijk motief had. Dit is beduidend hoger dan in Eindhoven: daar is het aandeel van zakelijke reizigers lager dan 20% (Ecorys, 2009)⁷. Zakelijke reizigers vinden we niet alleen in lijndiensten, maar ook in zakenvluchten. Zo heeft Shell drie zakenjets op RtHA staan. Volgens de European Business Aviation Association zorgt “business aviation”⁸ op RtHA voor 60% van alle vliegtuigbewegingen en 10% van de omzet (PwC, 2008). Dit is echter niet direct op te maken uit uit de cijfers die RtHA zelf ter beschikking stelt. Figuur 2 toont dat taxi-/zakenvluchten een aandeel hebben van 7,42% in alle vliegtuigbewegingen.

Figuur 2: Aandeel verschillende soorten vluchten in vliegbewegingen (2013)



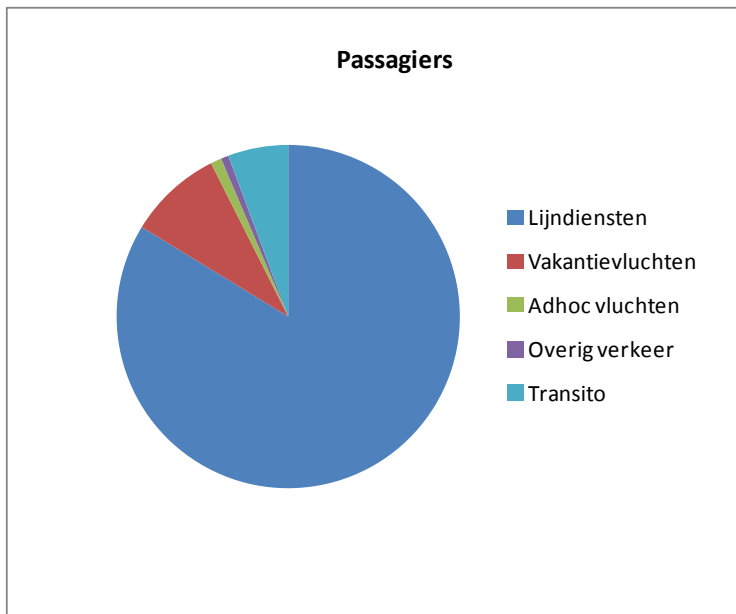
Bron: Overzicht verkeer en vervoer per kalenderjaar (Rotterdam The Hague Airport, 2013)

⁷ Zie ook “Lelystad Airport: De markt voor zakelijk verkeer” (KvK Gooi-, Eem- en Flevoland, 2008).

⁸ ‘That sector of aviation which concerns the operation or use of aircraft by companies for the carriage of passengers or goods as an aid to the conduct of their business, flown for purposes generally considered not for public hire and piloted by individuals having, at the minimum, a valid commercial pilot license with an instrument rating.’ (IBAC Definition of Business Aviation), zie <http://www.ebaa.org>

Meer dan de helft van het aantal bewegingen komt voor rekening van lesvluchten en overig verkeer. Deze twee categorieën zijn aanzienlijk minder van belang wanneer we kijken naar het aantal passagiers. Figuur 3 maakt duidelijk dat vakantiecharters nog geen 9% van het aantal passagiers genereren. Ruim 83% van alle passagiersbewegingen zijn toe te wijzen aan lijnvluchten. Deze vluchten worden gebruikt door toeristen, maar ook door passagiers met andere reismotieven, waaronder ook zakelijke.

Figuur 3: Aandeel verschillende soorten vluchten in passagiers (2013)



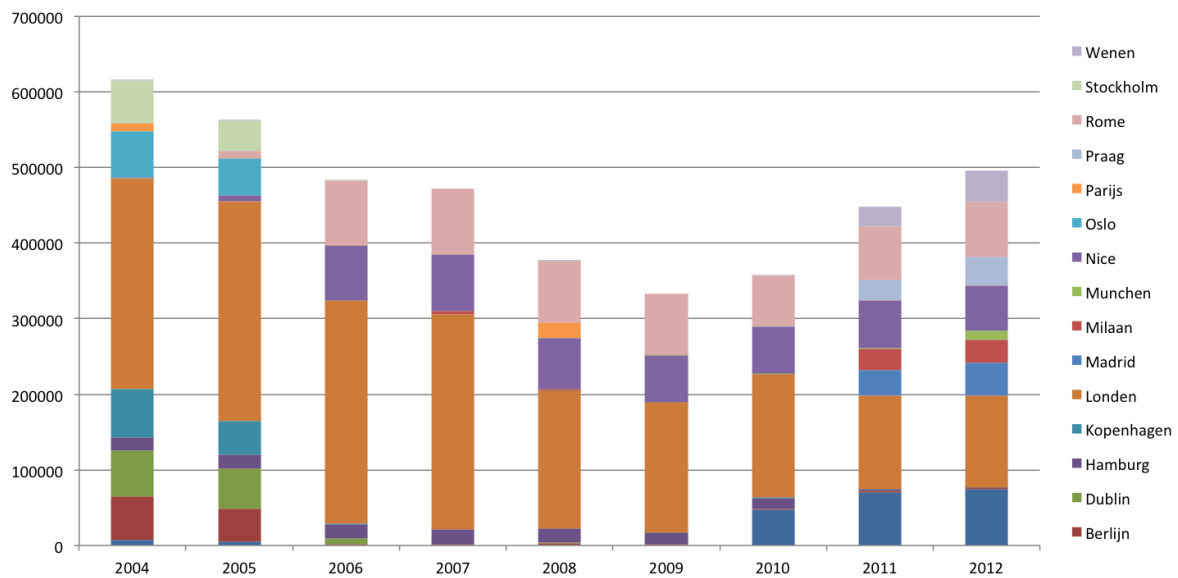
Bron: Overzicht verkeer en vervoer per kalenderjaar (Rotterdam The Hague Airport, 2013)

Helaas beschikken we niet over cijfers over de ontwikkeling van het aantal zakelijke passagiers sinds 2006. Vandaar dat onze analyse zich richt op de ontwikkeling van het aantal passagiers op lijndiensten naar bestemmingen met een zakelijk karakter (zie figuur 4). Onder zakelijke bestemmingen verstaan we hier grote steden die ook genoemd worden in marktonderzoek van de Schiphol Group⁹.

Vanaf 2004 nam het aantal reizigers op zakelijke bestemmingen aanvankelijk af: van 616.000 tot 333.000 in 2009 (een daling van ruim 45%); sindsdien neemt het aantal passagiers op dit type bestemmingen weer toe, tot ruim 495.000 in 2012. In vergelijking met 2004 en 2005 (de jaren waar vorige studies zich op baseren) is het zakelijk profiel van RtHA minder duidelijk geworden. In de loop der jaren zijn diverse bestemmingen met een zakelijk karakter geschrapt, zoals Kopenhagen, Oslo en Berlijn. Verder valt op dat het aantal passagiersbewegingen tussen Londen en Rotterdam is afgenomen van circa 278.000 in 2004 tot 120.000 in 2012 (een daling van meer dan 56%).

⁹ Uitgevoerd in de periode oktober 2007 – september 2008. Zie bijlage 1 in Rebel (2009).

Figuur 4: Ontwikkeling van het aantal passagiers op zakelijke bestemmingen



Bron: CBS (2004-2012)

Sinds 2009 zien we weer een uitbreiding van het aantal bestemmingen met een zakelijk karakter. Tabel 2 toont welke zakelijke bestemmingen momenteel worden aangeboden. Het betreft vooral vluchten van Transavia, met een frequentie van hooguit zeven keer per week. De lage frequentie maakt deze vluchten minder interessant voor zakelijke reizigers. Een apart geval is Genève: deze stad is uitsluitend in de wintermaanden (wintersport) met een redelijke frequentie (ongeveer 5 keer per week) te bereiken. Londen en München zijn de enige steden waarvoor RtHA dagrandverbindingen aanbiedt. Vooral de dienst die CityJet aanbiedt komt met een geschatte frequentie van 46 keer per week tegemoet aan de wensen van zakelijke reizigers. Naast Transavia en CityJet (beide eigendom van Air France-KLM) verwelkomt RtHA tegenwoordig drie grote airlines: British Airways, Lufthansa en Turkish Airlines (vanaf 2014). Deze grote maatschappijen versterken het zakelijk profiel van RtHA.

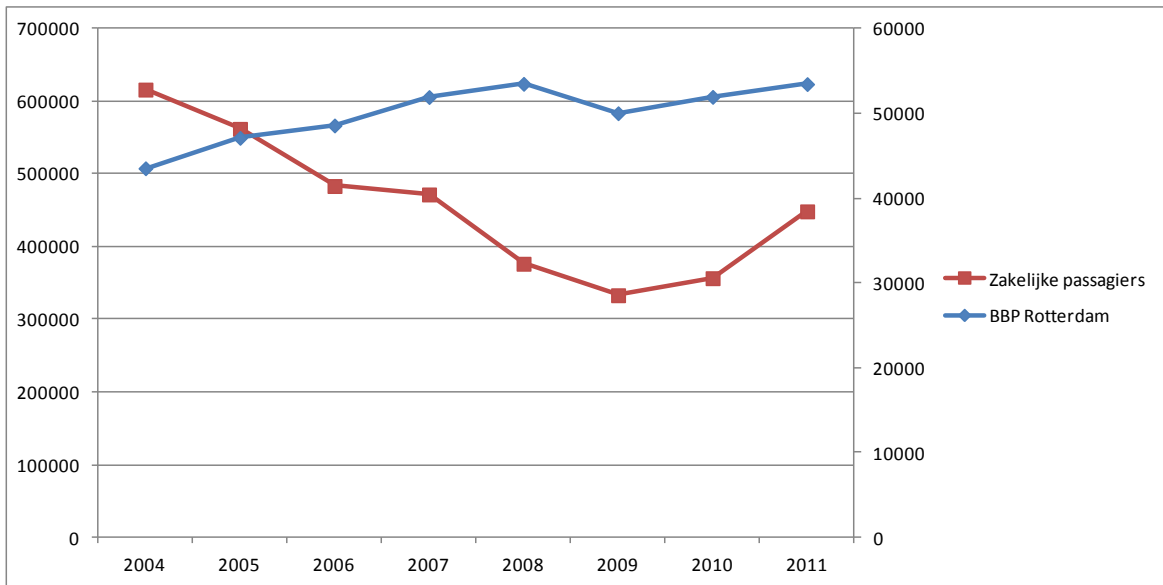
Tabel 2: Zakelijke bestemmingen 2013-2014

Bestemming	Aanbieder	Frequentie per week	Opmerking
Barcelona	Transavia	7	
Genève	Transavia	5	Alleen in de wintermaanden
Istanbul	Turkish Airlines	4	Vanaf maart 2014
London City	CityJet	46	Dagrandverbinding, frequentie varieert
London Heathrow	BA	18	Dagrandverbinding, frequentie varieert
Madrid	Transavia	3	Extra vlucht per week in juli en augustus
München	Lufthansa	14	Dagrandverbinding, frequentie varieert
Nice	Transavia	3	
Praag	Transavia	4	
Rome	Transavia	5	
Wenen	Transavia	4	Vlucht minder per week in juli en augustus

Bron: Winterbestemmingen Rotterdam The Hague Airport en websites van Transavia, Lufthansa, British Airways, CityJet en Turkish Airlines

Al met al luidt de conclusie dat het zakelijk profiel van RtHA in vergelijking met 2004/2005 niet is versterkt. De bijdrage van de luchthaven aan de regionale economie is in de afgelopen jaren minder hard gegroeid dan was voorzien in de scenario's voor de ontwikkeling van een zakenluchthaven. De daling van het aantal zakelijke passagiers kan niet worden toegeschreven aan de economische crisis van de afgelopen jaren. Terwijl de economie van Rotterdam tussen 2004 en 2008 groeide, daalde het aantal passagiers op zakelijke bestemmingen (zie figuur 5). Wel valt op dat sinds de dip van 2009 de stijging van het aantal zakelijke passagiers gelijke tred houdt met de groei van de regionale economie. Daarmee kunnen we uiteraard nog geen conclusies trekken over een eventueel causaal verband tussen deze twee ontwikkelingen.

Figuur 5: De ontwikkeling van het aantal passagiers op zakelijke bestemmingen versus de ontwikkeling van het bruto binnenlands product van Rotterdam (Groot Rijnmond)



Bron: CBS (2004-2012), zakelijke passagiers op de linker y-as en het BBP (tegen marktprijzen) op de rechter y-as

4. Ontwikkelingsperspectief

RtHA levert een belangrijke bijdrage aan de regionale economie. De luchthaven zorgt direct en indirect voor werkgelegenheid en toegevoegde waarde, en is een relevante vestigingsplaatsfactor voor bedrijven. De bijdrage van de luchthaven aan de regionale economie kan worden vergroot door bestemmingen aan te bieden die relevant zijn voor het regionale bedrijfsleven. Daarbij kan onderscheid gemaakt worden tussen de relevantie van een stad/regio als eindbestemming en de relevantie van een luchthaven in het internationale luchtverkeer die tot uitdrukking komt in connectiviteit (goede verbindingen met andere regio's).

Zakelijke bestemmingen versterken het zakelijk profiel van RtHA en vergroten de indirecte effecten op de regionale economie. Bedrijfseconomisch is het echter lastig om vluchten uitsluitend te vullen met zakelijke reizigers. Naast de zakelijke relevantie en connectiviteit speelt dus nog een derde factor een rol van betekenis: de toeristische relevantie. In dit hoofdstuk gaan we op zoek naar bestemmingen die goed scoren op deze drie criteria.

Zakelijke relevantie

Stratagem (2005) en Ecorys (2007) hebben via interviews in kaart gebracht welke bestaande verbindingen ondernemers waarderen en welke nieuwe verbinden ze graag gerealiseerd zien worden.

Tabel 3: Zakelijke bestemmingen die door ondernemers gewenst worden

Frankfurt	Genève	Lausanne	Marseille
München	Parijs	Wenen	Zürich
Milaan	Neurenberg	Straatsburg	Londen
Kopenhagen	Stockholm	Napels	Berlijn
Manchester	Hamburg		

Bron: Stratagem (2005) en Ecorys (2007)

De Schiphol Group heeft in 2007 en 2008 een marktonderzoek uitgevoerd dat inzicht biedt in de vraag naar zakelijke bestemmingen in Zuidwest-Nederland. Het resultaat is een vrij lange lijst die we voor dit rapport hebben teruggebracht tot een top-40 van bestemmingen die zakelijk relevant zijn (zie tabel 6). Het merendeel van de steden die door ondernemers genoemd worden, vinden we terug in deze top-40¹⁰. De belangrijkste bestemmingen voor zakenjets vertellen ook iets over de vraag naar zakelijk bestemmingen. In 2007 vlogen de meeste toestellen naar Londen, Parijs, Cannes en Genève (PwC, 2008)¹¹.

¹⁰ Vier steden ontbreken: Lausanne, Marseille, Neurenberg, Straatsburg.

¹¹ Afgezien van bestemmingen in de Benelux.

We kunnen ook de zakelijke relevantie van bestemmingen in kaart te brengen door te kijken naar economische relaties tussen internationaal georiënteerde bedrijven in de Rotterdamse regio en bedrijven in andere regio's. Internationaal georiënteerde bedrijven hebben immers een groot belang bij een zakelijk georiënteerde luchthaven.

Of een bedrijf internationaal georiënteerd is, hangt allereerst af van de eigendomsstructuur: heeft het een buitenlandse eigenaar of veel buitenlandse vestigingen? Ten tweede is het de vraag of een bedrijf veel contacten onderhoudt met grote buitenlandse afnemers of leveranciers. Een derde criterium betreft de internationale oriëntatie van de sector waarin het bedrijf actief is. Daarnaast nemen we in overweging of een sector een bovengemiddelde omvang heeft in Rotterdam. Op basis van deze factoren achten we de volgende vijf (brede) sectoren van belang voor de zakelijke profilering van de luchthaven:

- *Maritiem* (zeevaart/ off-shore/overslag). Vanwege de internationale eigenschappen, het grote aandeel in de Rotterdamse economie en de centrale positie die Rotterdam in deze activiteiten heeft.
- *(Petro)chemie*. Vanwege de grote omvang in Rotterdam, de aanwezigheid van enkele hoofdkantoren en de vele bindingen met internationale hoofdkantoren.
- *Voeding*. Voornamelijk vanwege de omvang van deze sector, aan Unilever gerelateerd.
- *Verzekeringen*. Het relatief grote aantal verzekeringsbedrijven in Rotterdam, het internationale karakter van deze bedrijven en de sterke verwevenheid met de internationale financiële sector.
- *Groothandel*. De aanwezigheid van grote handelsbedrijven in Rotterdam met veel internationale relaties, zowel voor handel als met hoofdkantoren van Rotterdamse vestigingen.

De door de gemeente Rotterdam onderscheidde clusters Medisch en Cleantech, zijn hierin niet expliciet opgenomen. Cleantech is voor een deel overlappend met maritiem en petrochemie en voor het overige beperkt van omvang. Het medisch cluster is omvangrijk in werkgelegenheid, maar kent relatief weinig internationale investeringen en verbindingen, zoals ook geconstateerd door Ernst&Young (2011). Internationale locaties voor deze sector bevinden zich voornamelijk in Duitsland, Frankrijk, Zwitserland, het Verenigd Koninkrijk en verder in de Verenigde Staten.

Tabel 4: Buitenlandse hoofdkantoren en belangrijke relaties per bedrijfstak (in Europa)

Sector	Hoofdkantoren	Belangrijke relaties
Maritiem	Denemarken, Zwitserland	Verenigd Koninkrijk, Duitsland
Petro chemie	Verenigd Koninkrijk, Duitsland	België, Duitsland
Voeding	Verenigd Koninkrijk	
Verzekeringen	Duitsland, Verenigd Koninkrijk	Verenigd Koninkrijk (Londen)
Groothandel	Verenigd Koninkrijk, Duitsland	Zwitserland, Verenigd Koninkrijk (Londen)

Bron: Orbis (wereldwijde bedrijven database, Bureau van Dijk), Websites individuele bedrijven.

Onze analyse bevestigt de zakelijke relevantie van het Verenigd Koninkrijk en in het bijzonder van Londen, en daarmee het belang van de directe verbinding met Londen City en Londen Heathrow. Duitsland is eveneens van belang. De dagrandverbinding met München heeft de economische bijdrage van de luchthaven aan de regio versterkt, en andere verbindingen met Duitse steden (Berlijn, Frankfurt, Hamburg) zouden die bijdrage nog verder kunnen vergroten. Datzelfde geldt voor steden in Zwitserland en Denemarken. Voor de Rotterdamse regio zou het goed zijn wanneer de verbinding met Kopenhagen wordt hersteld en Genève niet alleen in de winter, maar ook in andere seizoenen vanaf RtHA bereikbaar is.

Connectiviteit

We kunnen bestemmingen ook beoordelen op hun bijdrage aan de connectiviteit van RtHA. De mate waarin RtHA de Rotterdamse regio verbindt met andere regio's bepaalt het gewicht van de luchthaven in locatiebeslissingen. Directe vluchten op luchthavens met een hoge connectiviteit (vluchten naar andere bestemmingen) vergroten de indirecte economische impact voor Rotterdam. De connectiviteit van een luchthaven kan via ingewikkelde methoden berekend worden. Voor dit rapport hanteren we het aantal passagiers als een proxy (benadering) voor connectiviteit, aangezien verondersteld mag worden dat grote luchthavens die jaarlijks veel passagiers verwerken relatief goede verbindingen aanbieden.

Op basis van officiële cijfers (diverse bronnen¹²) hebben we de steden uit de top-40 van het marktonderzoek gerangschikt op connectiviteit (zie tabel 6). Daarbij zijn we telkens uitgegaan van het aantal passagiers op de grootste luchthaven¹³.

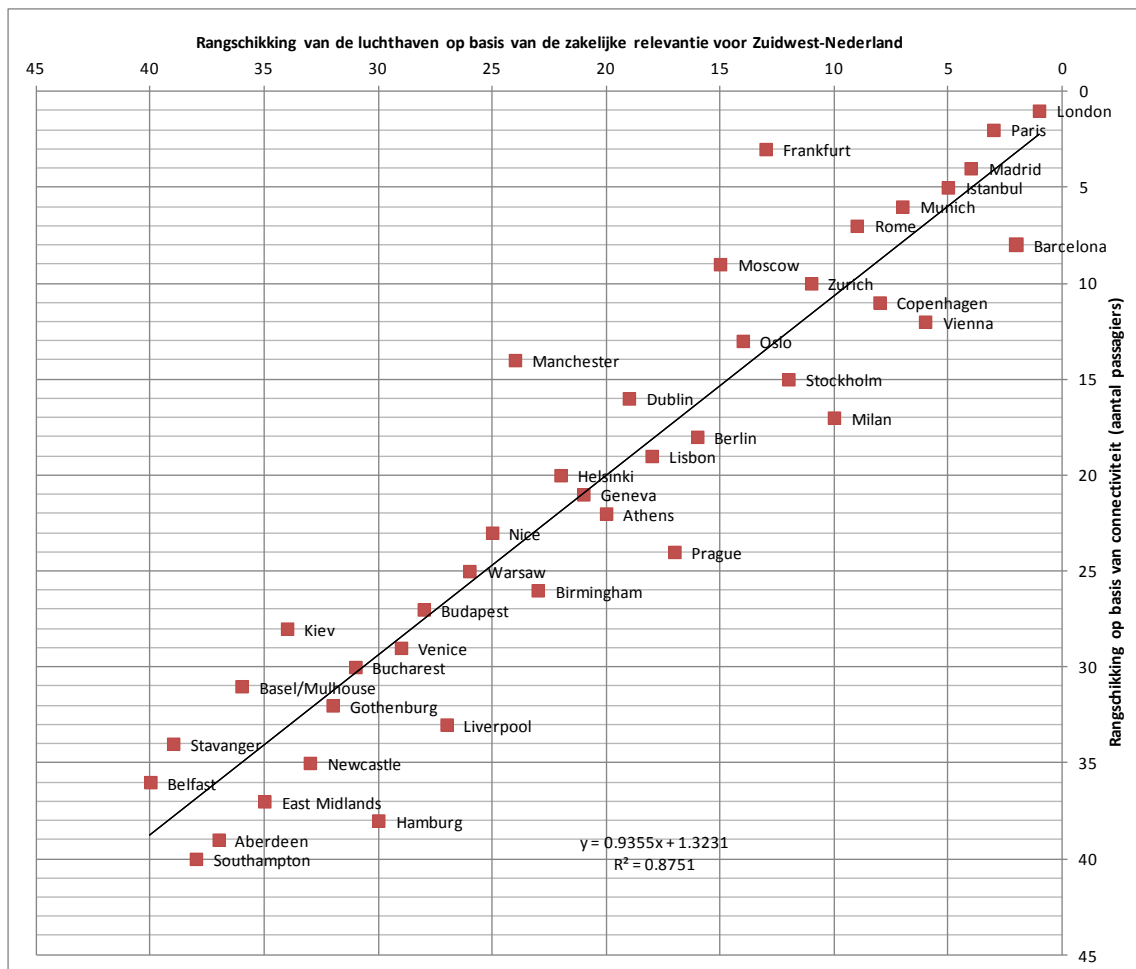
Figuur 6 laat zien dat de zakelijke relevantie van bestemmingen (de markt vraag) behoorlijk sterk samenhangt met de connectiviteit (de grootte) van de luchthaven¹⁴.

¹² Voor een overzicht, zie: http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_the_busiest_airports_in_Europe

¹³ In het geval van Londen is de connectiviteit dus gebaseerd op het aantal passagiersbewegingen op Heathrow: circa 70 miljoen per jaar. Londen City is met ongeveer 3 miljoen passagiers een beduidend kleinere luchthaven, met uiteraard veel minder bestemmingen.

¹⁴ De enkelvoudige regressie resulteert in een R^2 van 0.8751. Dit betekent dat 87,5% van de variantie in connectiviteit wordt verklaard door de variantie in de zakelijke relevantie.

Figuur 6: Zakelijke relevantie versus connectiviteit



Bron: Auteurs

Het is interessant om vast te stellen dat sommige luchthavens/steden voor bedrijven in Zuidwest-Nederland relevanter zijn dan op basis van hun connectiviteit mag worden verondersteld. Deze steden bevinden zich onder de diagonale regressielijn: Barcelona, Wenen, Kopenhagen, Milaan, Stockholm, Berlijn, Athene, Praag, Birmingham, Liverpool en Hamburg. Boven deze lijn vinden we steden die vooral goed scoren op connectiviteit, maar in verhouding wat minder op zakelijke relevantie: Frankfurt, Manchester, Moskou en Kiev.

We mogen ervan uitgaan dat de zakelijke relevantie een grotere invloed heeft op de indirecte economische effecten dan de connectiviteit, wat ervoor pleit om de pijlen vooral te richten op de eerste groep steden. Barcelona, Wenen en Praag worden al door RtHA aangeboden. Met betrekking tot de overige steden verwachten we op basis van tabel 4 eerder economische relaties met Kopenhagen, Berlijn, Birmingham Liverpool en Hamburg dan met Milaan, Stockholm en Athene.

Toeristische relevantie

RtHA wil een zakenluchthaven zijn, maar ook een zakenluchthaven kan niet zonder toeristen. We kunnen daarbij onderscheid maken tussen bestemmingen die hoofdzakelijk toeristen aantrekken (de Griekse eilanden, de Turkse kust, etc.) en bestemmingen die mogelijk ook interessant zijn voor

zakelijke doelgroepen (grote steden). Gezien de ambities van RtHA ligt het voor de hand om in te zetten op deze tweede groep bestemmingen die naar verwachting een grotere bijdrage leveren aan de regionale economie.

De toeristische relevantie van een bestemming is niet eenvoudig te bepalen. In hotelstatistieken wordt vaak geen onderscheid gemaakt tussen toeristen en andere groepen. Op het internet circuleren tal van rankings met de meest populaire stedentrips, maar die zijn niet objectief vastgesteld. Bovendien zeggen ze niets over de vraag naar bestemmingen vanuit Zuidwest-Nederland, het *catchment area* van RtHA.

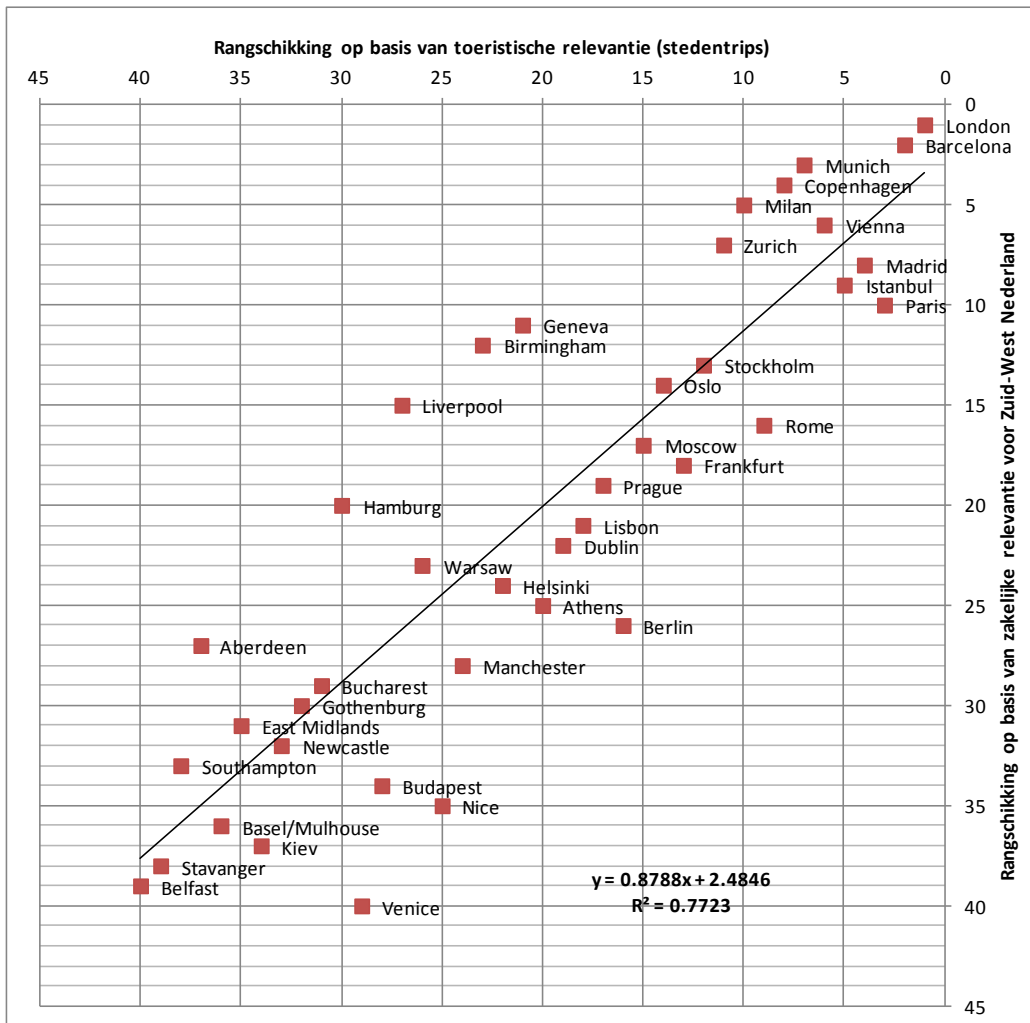
Helaas beschikken we niet over een onderzoek naar de *toeristische* marktvraag. Vandaar dat we hier een andere indicator gebruiken: het aantal keer dat een stad op internet in verband wordt gebracht met “stedentrip”¹⁵. Het resultaat is wederom een top-40, nu geordend op toeristische relevantie (zie tabel 6).

Het verband tussen zakelijke en toeristische relevantie is minder sterk dan het verband tussen zakelijke relevantie en connectiviteit (zie figuur 7)¹⁶, maar wel duidelijk aanwezig. Op basis van deze analyse kan onderscheid gemaakt worden tussen steden met een relatief hoge toeristische relevantie (Parijs, Rome, Berlijn, Nice en Venetië) en steden die relatief zwak scoren op de stedentrip-indicator (Genève, Liverpool, Birmingham, Hamburg en Aberdeen). Opvallend is dat de steden in de tweede groep zich alle bevinden in landen waarmee de Rotterdamse regio sterke economische relaties onderhoudt (Zwitserland, Verenigd Koninkrijk en Duitsland).

¹⁵ Hierbij hebben we gebruik gemaakt van de zoekmachine Bing. Het resultaat van een zoekopdracht (“stedentrip” + naam van de stad) toont niet alleen hits voor vliegvakanties, maar ook voor reizen met andere vervoersmodaliteiten. Omdat wordt gezocht in de Nederlandse taal, geeft het resultaat inzicht in de vraag uit Nederland en Vlaanderen.

¹⁶ De enkelvoudige regressie resulteert in een R^2 van 0.7723. Dit betekent dat 77,2% van de variantie in zakelijke relevantie wordt verklaard door de variantie in toeristische relevantie.

Figuur 7: Zakelijke versus toeristische relevantie



Bron: Auteurs

De stedentrip-indicator geeft een eerste indruk van de toeristische vraag naar bepaalde bestemmingen. Toeristen gebruiken luchthavens bij grote steden echter ook voor vakanties in niet-stedelijke gebieden, zoals kust- en berggebieden. In de top-40 van toeristische relevantie is hiermee *geen* rekening gehouden. Steden die naar verwachting hoger zullen scoren op een indicator voor vakanties in de regio zijn Genève, Milaan en München.

Inkomend verkeer

Bij het bepalen van de zakelijke en toeristische relevantie hebben we vooral gekeken naar uitgaand verkeer. RtHA fungeert echter ook als entree voor inkomende reizigers. Lokale hotelstatistieken verschaffen inzicht in de herkomst van bezoekers, echter zonder onderscheid te maken tussen bezoekers met een zakelijk motief en toeristen. Daarmee kunnen we de *overall* relevantie van een bestemming valideren.

Tabel 5: Top-10 van herkomstlanden voor hotelovernachtingen in Rotterdam¹⁷

#	Land van herkomst	Aantal overnachtingen in 2012
1	Groot-Brittannië	106.000
2	Duitsland	79.000
3	Frankrijk	40.000
4	Spanje	32.000
5	Italië	25.000
6	Zwitserland	13.000
7	Rusland	11.000
8	Noorwegen	10.000
9	Polen	10.000
10	Denemarken	8.000

Bron: CBS (2012), aantal overnachtingen is afgerond op duizendtallen. Betreft overnachtingen in de gemeente Rotterdam, inclusief Hoek van Holland.

Van de 1,2 miljoen hotelovernachtingen is ongeveer de helft toe te schrijven aan buitenlandse bezoekers. Ruim 1 op de 6 buitenlandse overnachtingen is van Britse afkomst (zie tabel 5). We schatten in dat het merendeel arriveert per vliegtuig, hoewel de hogesnelheidstrein voor bezoekers uit de regio Londen een reëel alternatief is. Duitsland en Frankrijk completeren de top drie: waarschijnlijk komt een aanzienlijk deel van de bezoekers uit deze landen met een ander vervoermiddel dan het vliegtuig. Van de meeste overige herkomstlanden kunnen we veronderstellen dat de meerderheid per vliegtuig reist, wellicht met uitzondering van Polen.

De hotelstatistieken bevestigen de relevantie van eerder genoemde bestemmingen in Groot-Brittannië (vooral Londen), Duitsland, Frankrijk, Spanje, Italië, Zwitserland, Noorwegen en Denemarken. Zweden (met steden als Stockholm en Göteborg) valt net buiten de top-10. Een directe verbinding met Moskou (Rusland) zou op basis van deze cijfers wellicht overwogen kunnen worden.

¹⁷ Niet opgenomen in deze top-10 zijn België en de VS. Bezoekers vanuit België worden geacht niet per vliegtuig naar Rotterdam te reizen. De VS is als herkomstland minder relevant omdat Amerikanen via Schiphol reizen en een directe verbinding tussen RtHA en een Amerikaanse stad niet voor de hand ligt.

5. Conclusies en aanbevelingen

In dit hoofdstuk beantwoorden de centrale onderzoeksvraag:

“Wat is de huidige economische betekenis van Rotterdam The Hague Airport voor Rotterdam en wat zijn reële perspectieven voor de toekomstige betekenis van de luchthaven?”

Substantiële bijdrage aan de regionale economie

Rotterdam the Hague Airport (RtHA) levert een substantiële bijdrage aan de regionale economie. De luchthaven zorgt voor 3600 direct en indirecte banen die gezamenlijk ruim €500 miljoen aan toegevoegde waarde genereren. Als we daarbij ook de geschatte 5440 afgeleide banen optellen - werkgelegenheid die ontstaat doordat extra inkomsten opnieuw besteed worden - dan stijgt de toegevoegde waarde naar bijna €1 miljard (zie tabel 1). De luchthaven levert bedrijven en bewoners een aanzienlijke reistijdwinst op (met een geschatte waarde van enkele honderden miljoen euro's), die vooral bestaat uit de kortere periode tussen aankomst op de luchthaven en het moment van opstijgen. De luchthaven vergroot de productiviteit, zorgt voor werkgelegenheid en is een belangrijke vestigingsplaatsfactor. Vooral de directe verbinding met Londen is van groot belang voor de regio.

Versterking van het profiel als zakenluchthaven

De bijdrage van RtHA aan de regionale economie kan vergroot worden door een versterking van het profiel als zakenluchthaven. Hierbij gaan we uit van een beperkte stijging van het aantal passagiersbewegingen, rekening houdend met bestaande geluidscontouren. Het advies luidt om vooral in te zetten op steden die zowel zakelijk als toeristisch relevant zijn: factoren die sterk samenhangen met de connectiviteit van de luchthaven (zie tabel 6).

Van de huidige bestemmingen voldoet Londen onmiskenbaar aan alle voorwaarden, met een nummer 1 positie op elk van de drie ranglijsten. De directe verbindingen met Barcelona, Madrid, Istanbul, Wenen, Rome, Praag, en Nice zijn eveneens waardevol voor de regionale economie, hoewel de economische relaties tussen Rotterdam en deze steden niet zo sterk zijn als met enkele andere steden. Ze dragen vooral bij aan een versterking van het imago van RtHA als zakenluchthaven. Een verhoging van de frequentie ligt niet direct voor de hand.

München en Genève scoren goed op zakelijke relevantie. Als stedentrip zijn beide steden iets minder in trek, maar hun luchthavens bieden toegang tot een sterk toeristisch achterland. Een verhoging van de frequentie zou het zakelijk karakter van deze bestemmingen verder kunnen verbeteren. Dit geldt in het bijzonder voor Genève waarop Transavia momenteel uitsluitend in de winterperiode vliegt. Met tal van hoofdkantoren en internationale organisaties is deze stad niet alleen voor Rotterdam, maar zeker ook voor Den Haag zeer interessant. Dit blijkt ook uit het aantal zakenjets dat tussen RtHA en Genève vliegt.

De scores op zakelijke en toeristische relevantie (en in het verlengde daarvan connectiviteit) kunnen ook behulpzaam zijn in de zoektocht naar eventuele nieuwe zakelijke bestemmingen. We adviseren om de zoektocht vooral te richten op de landen waarmee Rotterdam hechte economische relaties

onderhoudt (zie tabel 6): Duitsland (o.a. Berlijn, Hamburg en Frankfurt), Zwitserland (Basel en Zürich), Denemarken (Kopenhagen) en het Verenigd Koninkrijk (Manchester, Birmingham, Liverpool en Aberdeen). Milaan, Stockholm en Oslo zijn ook het overwegen waard.

Tabel 6: Bestemmingen: zakelijk relevantie, toeristische relevantie, connectiviteit, economische relaties en inkomend verkeer

Bestemming	Zakelijk	Toeristisch	Connectiviteit	Relaties	Inkomend
London	1	1	1	X	X
Barcelona	2	3	8		X
Paris	10	2	2		X
Madrid	8	9	4		X
Istanbul	9	8	5		
Vienna	6	7	12		
Munich	3	18	6	X	X
Copenhagen	4	12	11	X	X
Rome	16	5	7		X
Milan	5	13	17		X
Zurich	7	20	10	X	X
Stockholm	13	17	15		X
Frankfurt	18	26	3	X	X
Oslo	14	21	13		X
Moscow	17	22	9		X
Berlin	26	4	18	X	X
Prague	19	6	24		
Lisbon	21	10	19		
Dublin	22	14	16		
Athens	25	16	22		
Geneva	11	33	21	X	X
Helsinki	24	24	20		
Birmingham	12	32	26	X	X
Manchester	28	30	14	X	X
Nice	35	15	23		X
Warsaw	23	29	25		X
Liverpool	15	31	33	X	X
Budapest	34	19	27		
Venice	40	11	29		X
Hamburg	20	23	38	X	X
Bucharest	29	27	30		
Gothenburg	30	28	32		
Newcastle	32	25	35	X	X
Kiev	37	34	28		
East Midlands	31	35	37	X	X
Basel/Mulhouse	36	37	31	X	X
Aberdeen	27	40	39	X	X
Southampton	33	36	40	X	X
Stavanger	38	39	34		X
Belfast	39	38	36	X	X

Bron: Auteurs, op basis van diverse bronnen

Referenties

BCI (2009), Actualisatie economische betekenis Groningen Airport Eelde N.V., in opdracht van Ministerie van Verkeer en Waterstaat, DGLM.

Ecorys & Stratagem (2007), Economische effecten en perspectief van regionale en kleine luchtvaart in Zuid- Holland, in opdracht van de provincie Zuid-Holland.

Ecorys (2009), Ruimtelijk-economische visie Brainport-Airport Eindhoven, in opdracht van de gemeente Eindhoven en de provincie Noord-Brabant.

EDBR (2008), Geef Rotterdam Vleugels.

Ernst&Young (2011), Internationale propositie medisch cluster Rotterdam, September 2011.

KvK Gooi-, Eem- en Flevoland (2008), Lelystad Airport: De markt voor zakelijk verkeer.

PwC (2008), The economic impact of business aviation in Europe, European Business Aviation Association.

Rebel (2009), Business propositie zakenluchthaven Rotterdam Airport, in opdracht van het OBR.

Schenk, H. (2004), Nadere economische analyse van de voorgestelde verruiming van het openingsregime van Rotterdam Airport, Second opinion rapport, in opdracht van de gemeente Rotterdam.

Stratagem, Ecorys & Adecs (2005), Ontwikkelingsperspectief Rotterdam Airport; verkennend onderzoek betekenis luchthaven voor de regio, in opdracht van de gemeente Rotterdam.