

Summary (in Dutch)

De liberalisatie van de luchtvaartindustrie gedurende de jaren tachtig van de vorige eeuw heeft de competitie tussen luchthavens in hetzelfde geografische gebied versterkt. De Europese luchtvaartindustrie is aanzienlijk veranderd nadat Ryanair haar eerste lijndienst tussen Dublin en Londen heeft geïntroduceerd. Sindsdien zijn meerdere lage kosten luchtvaartmaatschappijen (LCCs) de luchtvaart markt opgegaan wat heeft geresulteerd in een sterke prijzencompetitie tussen alle LCCs en volledige service luchtvaartmaatschappijen (FSCs). Effecten van deze liberalisatie blijken radicaler voor luchthavens dan voor FSCs. Luchthavens moeten aan bepaalde eisen voldoen om LCCs tevreden te stellen, terwijl FSCs alleen hun economische taak moeten uitvoeren met bijkomende competitie.

Het economische model van LCCs is op twee manieren succesvol. Ten eerste zijn er vele passagiers die LCCs verkiezen boven FSCs vanwege hun lage ticketprijzen, ondanks de langere reistijd naar een secundaire luchthaven. Ten tweede verkiezen (secundaire) luchthavens LCCs boven FSCs omdat LCCs meer bijkomende niet-luchtvaart gerelateerde omzetten genereren. Volgens Warnock-Smith en Potter [Warnock-Smith, D. and Potter, A. 2005] is de keuze voor specifieke luchthavens van cruciaal belang voor het succes van LCCs. De belangrijkste factoren voor succes zijn grote vraag naar lage kosten luchtvaartmaatschappijen, korte en efficiënte omdraai faciliteiten, aantrekkelijke slottijden en hoge luchtvaart gerelateerde kortingen. Onderstaande tabel geeft het resultaat van de luchthaven keuzefactoren uitgevoerd op verschillende luchthavens.

Luchthaven	Schiphol Pier H	Charleroi Airport	London Stansted	London Gatwick	London Luton	Airport Weeze
Factor						
Grote vraag naar lage kosten luchtvaartmaatschappijen/service	+	++	+	±	+	++
Snelle en efficiënte omdraaifaciliteiten	+	++	+	+	+	++
Gunstige slottijden	-	++	±	-	+	++
Aanwezige kortingen op luchtvaartgerelateerde kosten	±	+	±	-	+	++

Table 1: Luchthaven keuzefactoren voor de vergeleken luchthavens [Warnock-Smith, D. and Potter, A. 2005]

- Geen hoofdfactor. ± Neutraal. + Belangrijk. ++ Zeer belangrijk.

Charleroi Airport en Airport Weeze (beide secundaire of regionale luchthavens) scoren hoog op deze factoren en de meeste vluchten op deze luchthavens zijn van LCCs. Een kleiner gedeelte van LCCs vertrekt vanaf grote luchthavens (hubs), zoals Amsterdam Schiphol. LCCs vliegende vanaf hubs vervoeren meestal zakenlui. Bijvoorbeeld EasyJet opererend vanaf Schiphol, vervoert relatief meer zakenlui dan Ryanair opererend vanaf secundaire luchthavens.

Volgens De Neufville kiezen LCCs voor secundaire luchthavens voornamelijk om twee redenen: Ten eerste vanwege de lage kosten en ten tweede vanwege relatief weinig grond- en luchtvertragingen veroorzaakt door weinig verkeer.

Over het algemeen verkiezen LCCs secundaire luchthavens boven hub luchthavens. LCCs zijn voornamelijk op zoek naar lage luchthaven landingstarieven en korte omdraaitijden welke worden

aangeboden door deze secundaire luchthavens. Dankzij secundaire luchthavens die bewust zijn van kosten, is de service op deze luchthavens aanzienlijk minder dan op hub luchthavens. Secundaire luchthavens kunnen hun niet-luchtvaart gerelateerde omzetten vergroten dankzij de passagiers die betrekkelijk meer geld uitgeven in bars en restaurants. Secundaire luchthavens kunnen hoofdzakelijk snelle omdraaitijden garanderen dankzij het snelle aan boord van het vliegtuig gaan en lagere verstoppingniveaus van luchtverkeer.

Momenteel zijn de landingstarieven op hub luchthavens te duur voor de meeste LCCs. Om het kostenniveau van de luchthaven te verlagen om de primaire behoefte van LCCs na te komen, heeft Schiphol geïnvesteerd in nieuwe lage kosten terminals. De nieuwe H-pier biedt significant minder service aan dan de andere pieren op Schiphol, met minder winkels en zonder luchtbruggen (vliegtuigslurven) om passagiers aan boord van het vliegtuig te krijgen. Dit is een duidelijk voorbeeld van een grote hub luchthaven die haar landingstarieven verlaagt en haar efficiëntie verhoogt.

Lage kostenniveaus worden gerealiseerd door simpele ontwerpen voor de luchthaven, gedeelde ruimtes met verschillende luchtvaartmaatschappijen voor embarkeren en nadrukkelijk weinig ruimte per passagier.

Het LCC model is succesvol gebleken voor zowel afnemers als aandeelhouders en wordt verwacht verder te groeien in de toekomst. Aan de andere kant hebben FSCs groeiende concurrentie ervaren van LCCs. FSCs reageren op de groeiende concurrentie die zij ervaren van LCCs door hun kostenniveaus te verlagen, zodat ze zullen voortbestaan [Tretheway, M.W. 2004].