

NOTITIE

aan Eindhoven Airport
t.a.v. Mw. M. van Waasdijk

datum 13 augustus 2024

betreft Notitie vlootvernieuwing Eindhoven Airport 2025

ons kenmerk 23.273.04

Vraagstelling

To70 heeft eerder in opdracht van Eindhoven Airport de gerealiseerde vlootvernieuwing (2019 en 2021 t/m mei 2022) en de verwachte vlootvernieuwing vanaf mei 2022 t/m december 2024 inzichtelijk gemaakt. Eindhoven Airport heeft To70 gevraagd om in deze notitie de verwachte vlootvernieuwing voor 2025 op eenzelfde wijze inzichtelijk te maken maar dan met de meest recente gegevens. De verwachte vlootvernieuwing betreft het aandeel nieuwste generatie vliegtuigtypes (A320/A321 neo en Boeing 737-8 (MAX)) op Eindhoven Airport t/m december 2025.

Aanpak

Om de vraag te beantwoorden zijn er op hoofdlijnen 2 stappen doorlopen :

1. Analyse verwachte vlootvernieuwing t/m einde winterseizoen 2024/2025 (eind maart 2025).
2. Doorkijk vlootvernieuwing tot eind 2025.

1. Analyse verwachte vlootvernieuwing t/m einde van IATA winterseizoen 2024/2025 (eind maart 2025)

Als eerste is er een voorspelling gedaan hoe de vloot zich gaat ontwikkelen op Eindhoven Airport in de periode t/m maart 2025. Voor deze periode is de gerealiseerde data uit tot en met juli 2024 gebruikt en het verkeersschema t/m eind maart 2025.

Uit de analyse blijkt dat de luchtvaartmaatschappijen in de praktijk in sommige gevallen met een ander vliegtuigtype (bijvoorbeeld een Boeing 737 MAX i.p.v. Boeing 737-800) opereren dan in de schema's vermeld staat. Specifiek voor dit jaar is er ten opzichte van de eerdere verwachting voor 2024 een reductie van de inzet van de A321NEO verwacht vanwege de aanhoudende problematiek met de motoren (hierdoor zet Wizzair meer de A321CEO en A320CEO in).

2. Doorkijk vlootvernieuwing tot eind 2025

Aansluitend op de analyse t/m maart 2025 is er een doorkijk gemaakt van het vlootvernieuwingproces op Eindhoven Airport tot eind 2025. Daarbij is gebruik gemaakt van de informatie over hoe de vlootsamenstelling van de verschillende maatschappijen gaat veranderen tot eind 2025 (o.b.v. publiek openbare bronnen zoals Flightradar24, Cirium en ch-aviation) en de gerealiseerde data uit tot en met juli 2024. Deze informatie wordt bepaald voor Ryanair, Transavia, Wizzair en TUifly. Hier geldt dat deze bronnen slechts in beperkte mate rekening houden met de aanhoudende leveringsproblemen bij Boeing en de motorproblemen voor de NEO modellen van Airbus.

NOTITIE

De eerdere analyses laten zien dat enkel gebruik maken van de algehele vlootsamenstelling van de luchtvaartmaatschappijen onvoldoende nauwkeurig is om een voorspelling van de vlootvernieuwing op Eindhoven Airport te doen. De algehele vlootsamenstelling wijkt in meer of mindere mate af van de verdeling van de vliegtuigtypes op Eindhoven Airport. Daarom worden de gegevens over de algehele vlootsamenstelling van de luchtvaartmaatschappijen tot eind 2025 gecombineerd met de resulterende informatie uit stap 1. Het resultaat is een doorkijk van de verwachting van het aantal nieuwe generatie vliegtuigtypes tot eind 2025 o.b.v. ontwikkelingen in de vloot van de airlines en de daadwerkelijke inzet van die vloot op Eindhoven Airport.

Resultaten

Aan het begin van 2019 was het aandeel nieuwe generatie vliegtuigen nog 0%. Het aandeel is gaandeweg toegenomen tot circa 12% in mei 2022, 16% in mei 2023 en 17% in mei 2024. Dit aandeel bestaat o.a. uit A320NEO en A321NEO bewegingen van Wizzair en Pegasus en Boeing 737-8 bewegingen van Ryanair en TUI.

Verwachte vlootvernieuwing t/m medio 2025

Tijdens het uitvoeren van deze analyse was het gerealiseerde verkeer t/m juli 2024 en het vluchtschema voor de periode t/m maart 2025 bekend. Voor Wizzair wordt er een lager aantal A321NEO's bewegingen verwacht vanwege de aanhoudende problemen met de motoren en voor TUI wordt er een lager aantal Boeing 737-8 bewegingen verwacht vanwege de leveringsproblemen. Voor Transavia is nog geen vlootvernieuwing meegenomen aangezien verwacht wordt dat de A321NEO's als eerste op Schiphol zullen worden ingezet. Tabel 1 geeft een overzicht van de verwachte vlootvernieuwing van de vier grootste airlines op Eindhoven voor juni 2025.

Tabel 1 - Aandeel nieuwe generatie vliegtuigtype op Eindhoven Airport medio 2025

Luchtvaartmaatschappij	Vliegtuigtype	Aandeel nieuwste generatie vliegtuigtype t.o.v. totaal
Ryanair	Boeing 737-8 (MAX)	34%
Transavia	A321NEO	0%
Wizzair	A320NEO en A321NEO	31%
TUI NL	Boeing 737-8 (MAX)	26%

Na het doorvoeren van deze wijzigingen over het gehele scenario volgt uit de analyse dat in juni 2025 23% vlootvernieuwing verwacht mag worden. Dit aandeel is grotendeels afhankelijk van de vlootvernieuwing van Ryanair en Wizzair, maar wordt o.a. ook bepaald door de vlootvernieuwing van TUI, SunExpress en Pegasus.

Verwachte vlootvernieuwing t/m eind 2025

Uit de analyse volgt dat voor eind 2025 een aandeel vlootvernieuwing van 28% wordt verwacht. Dit aandeel is gebaseerd op informatie over de vlootsamenstelling van de verschillende maatschappijen en de trend van vlootvernieuwing op Eindhoven Airport, maar is niet nog gecorrigeerd voor de eerder benoemde leverings- en motorproblemen. Dit jaar is er een duidelijke trendbreuk zichtbaar als gevolg van deze problemen bij in ieder geval Wizzair en TUIfly.

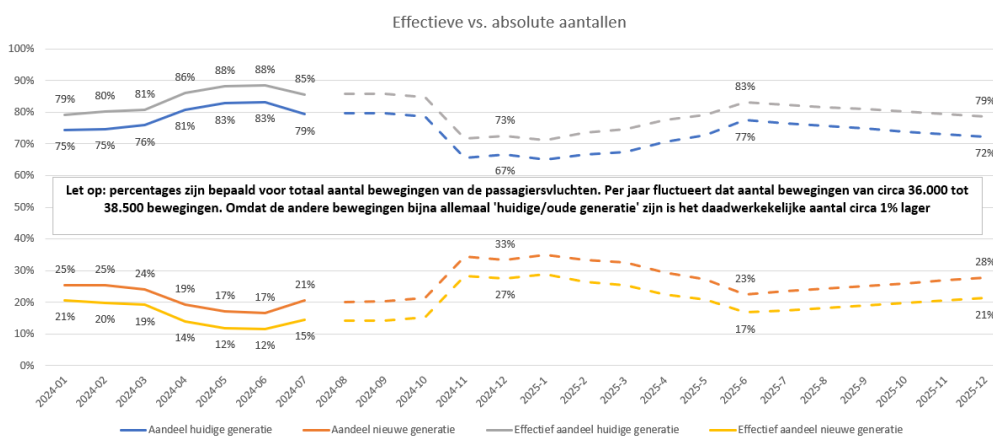
NOTITIE

Analyse effectieve aantallen

Bovenstaande resultaten zijn gebaseerd op absolute aantallen vliegtuigbewegingen. Er is tevens geanalyseerd wat het aandeel nieuwe generatie vliegtuigtypes is op basis van “effectieve” aantallen bewegingen. De vertaling van absolute naar effectieve aantallen bewegingen is gemaakt door rekening te houden met de gemiddelde straffactor voor geluid voor het vliegen in de vroege ochtend en avondperiode. Deze straffactor wordt gehanteerd bij het uitvoeren van de (Ke) geluidberekeningen.

Voor juni 2025 komt de effectieve vlootvernieuwing uit op 17%. Voor eind 2025 komt de effectieve vlootvernieuwing uit op 21%. Het verschil tussen het absolute percentage en effectieve percentage wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door de (relatief) hoge gemiddelde straffactor van Transavia, die een groot deel van het aantal bewegingen in de vroege ochtend en avondperiode opereert zonder daarbij gebruik te maken van nieuwe generatie vliegtuigtypes.

Onderstaande figuur geeft een overzicht van het gerealiseerde en voorspelde aandeel vlootvernieuwing vanaf begin 2024 tot eind 2025. Hierbij is onderscheid gemaakt in het effectieve en absolute percentage.



Relatie met inzichten studie Adecs 2021

Adecs heeft in juli 2021 inzichtelijk gemaakt wat het aandeel nieuwe generatie vliegtuigtypes is t/m 2030. Tabel 2 geeft een overzicht van de resultaten van Adecs voor de jaren 2022 t/m 2025.

NOTITIE

Tabel 2 - Aandeel nieuwe generatie vliegtuigtype aan het einde van het jaar uit studie Adecs

Situatie	Scenario	2022	2023	2024	2025
Absoluut aantal bewegingen (zonder straffactor)	Vertraagd	17%	21%	24%	26%
	Nominaal	23%	28%	32%	35%
	Versneld	29%	35%	41%	47%
Effectief aantal bewegingen (incl. straffactor)	Vertraagd	13%	16%	19%	21%
	Nominaal	18%	22%	25%	28%
	Versneld	22%	26%	32%	38%

In de resultaten van onze analyse (bovenstaande figuur) is af te lezen dat het aandeel nieuwe generatie vliegtuigtype naar verwachting op 28% ligt als je kijkt naar absolute aantallen en 21% als je kijkt naar effectieve aantallen. Dit komt (ongeveer) overeen met het vertraagde scenario zoals gepresenteerd in het Adecs rapport.

Tabel 3 - Aandeel nieuwe generatie per luchtvaartmaatschappij voor eind 2025

Luchtvaartmaatschappij	Vliegtuigtype	Aandeel nieuwe generatie Adecs – vertraagde scenario	Aandeel nieuwe generatie Adecs – nominale scenario	Aandeel nieuwe generatie To70
Ryanair	Boeing 737-8	35%	45%	46%
Transavia	A320NEO/A321NEO	0%	5%	0%
Wizzair	A320NEO	7%	10%	0%
	A321NEO	32%	42%	48%
TUI NL	Boeing 737-8	100%	100%	100%
TUI BE	Boeing 737-8	35%	43%	0%

Tabel 3 laat zien dat de voorspelling voor Ryanair en Transavia in het vertraagde Adecs scenario nagenoeg gelijk is aan onze analyse. Daarmee is de voorspelling van het aandeel nieuwe generatie vliegtuigtype voor een groot deel van het aantal bewegingen gelijk. Voor Wizzair voorspellen wij dit jaar een iets hoger aandeel A321NEO bewegingen dan Adecs. Onze voorspelling voor dit jaar (48%) ligt significant lager dan de voorspelling van vorig jaar (79%) vanwege de aanhoudende problematiek met de motoren die op de A321NEO zitten. Een groot deel van het aantal vluchten wordt daardoor noodgedwongen uitgevoerd met een A321CEO.

De aanhoudende vertraging in de levering van de Boeing 737-8 toestellen voor Ryanair is een logische verklaring waarom de vlootvernieuwing op Eindhoven Airport momenteel volgens het vertraagde scenario plaatsvindt. Veel van de leveringen van de Boeing 737-8 van Ryanair zijn dit jaar ook met een aantal maanden uitgesteld. Ryanair is een van de airlines met de meeste vluchten op Eindhoven Airport; het aandeel vlootvernieuwing van Ryanair heeft dan ook groot effect op de totale vlootvernieuwing op Eindhoven Airport.

Conclusies

Wij kunnen de volgende conclusies trekken op basis van de resultaten uit de analyse:

- In mei 2024 is het aandeel vlootvernieuwing toegenomen tot 17% t.o.v. 16% in mei 2023;

NOTITIE

- Op basis van het vluchtschema t/m maart 2025 en de doorkijk van de vlootvernieuwing binnen de vloot van de airlines is voorspeld dat het aandeel nieuwe vliegtuigtypes in juni 2025 op +/- 23% ligt (effectief 17%);
- Richting eind 2025 kan redelijkerwijs verwacht worden dat het aandeel nieuwe vliegtuigtypes verder toeneemt tot circa 28% (effectief 21%);
- In de voorspelling voor eind 2025 wordt niet/minimaal rekening gehouden met de huidige leverings- en motorproblemen. Als deze problemen aanhouden tot eind volgend jaar is de het de verwachting dat het aandeel nieuwe vliegtuigtypes ook eind volgend jaar op +/- 23% ligt (effectief 17%) blijft steken.