



DE REGIONALE LUCHTHAVEN GRONINGEN AIRPORT EELDE, EEN GOED VERTREKPUNT?

Een onderzoek naar de economische betekenis van
Groningen Airport Eelde voor Noord-Nederland en
het vlieggedrag van jongvolwassenen woonachtig
in Noord-Nederland

Student: Jeroen FLeer

Begeleider: F.J. Sijtsma

SAMENVATTING

Groningen Airport Eelde is al jaren een hot issue, zowel in de politiek als in de maatschappij. Een sprekend voorbeeld is de lange procedure rondom de baanverlenging. Waren er in de jaren 90 al plannen, de daadwerkelijke verlenging zou in 2003 plaats vinden. Uiteindelijk is de langere baan pas in 2013 geopend. De luchthaven heeft tot en met 2012 overheidssubsidie gekregen, met de redenering dat de luchthaven goed is voor de noordelijke economie. Nu vraagt de luchthaven opnieuw een bijdrage voor het routeontwikkelingsfonds (bestemd voor het aantrekken van meer luchtvaartmaatschappijen en bestemmingen) en de nieuwbouw van het brandweercomplex. De maatschappelijke discussie is in al die tijd niet zoveel veranderd; wegen de baten op tegen de kosten? De economische argumenten zijn dat de luchthaven goed is voor het creëren van werkgelegenheid, de bereikbaarheid van het noorden, en als vestigingsplaatsfactor voor bedrijven.

Dit onderzoek probeert een antwoord te vinden op de vraag of de luchthaven inderdaad zo belangrijk is voor de regio Noord-Nederland door middel van desk research, interviews en een enquête. Gedurende het onderzoek werd duidelijk dat het aantal passagiers dat de luchthaven jaarlijks verwerkt in grote mate de maatschappelijke waarde bepaalt. Om die reden is een nieuwe vraag ontstaan: in hoeverre maken jongvolwassenen in Noord-Nederland gebruik van Groningen Airport Eelde, wat is hun vlieggedrag en wat is hun reisbereidheid naar vertrekluchthavens?

In theorie kan een luchthaven een rol spelen in de regionale economie. Een luchthaven zorgt voor werkgelegenheid, goede bereikbaarheid en is een vestigingsplaatsfactor voor bedrijven. De praktijk wijst uit dat dit voor Groningen Airport Eelde maar gedeeltelijk het geval is. De luchthaven zorgt inderdaad voor werkgelegenheid, maar de omvang is niet zo heel groot. Ongeveer 50 mensen zijn in dienst bij de luchthaven. De totale omvang van de directe en indirecte werkgelegenheid ligt rond de 200 tot 300 banen. De betere bereikbaarheid blijkt geen sterk argument. Er worden slechts 12 bestemmingen aangeboden, en de aangeboden bestemmingen zijn vooral interessant voor toeristen. GAE is een vertrekluchthaven, met weinig inkomende toeristen. Ook het aandeel van zakelijke reizigers is beperkt. Dat geeft ook aan dat de luchthaven als vestigingsplaatsfactor geen rol speelt.

Groningen Airport Eelde heeft mogelijk ook een bredere regionale betekenis. De luchthaven speelt een rol in de veiligheid van Noord-Nederland. De mogelijke verplaatsing van de traumahelikopter naar GAE levert een maatschappelijk belang op, omdat een groter gebied sneller kan worden bereikt.

Jongvolwassenen in Noord-Nederland maken maar beperkt gebruik van GAE als reisoctie. Het beperkt aantal bestemmingen kan hier een oorzaak van zijn. Ook lijken zij vooral te kiezen voor goedkope tickets richting steden, bijvoorbeeld in Oost- of Zuid-Europa. Prijs en bestemming zijn de belangrijkste factoren als er een vliegticket wordt gekocht. Voor die goedkope tickets zijn de respondenten bereid om lang te reizen. Een reistijd van 3 uur met het OV richting Eindhoven of Bremen is geen probleem.

Er liggen mogelijkheden voor GAE als zij aansluiting weet te vinden op een internationale hub, zoals Schiphol, Kopenhagen of München. Zowel de respondenten van de enquête als de geïnterviewde personen uit het bedrijfsleven, politiek en kennisinstellingen zien mogelijkheden voor Groningen Airport Eelde om zich verder te ontwikkelen.

Om meer mensen te trekken moeten er meer interessante bestemmingen aangeboden worden. Maar, willen luchtvaartmaatschappijen vluchten naar nieuwe bestemmingen aanbieden dan moet er wel een afzetmarkt voor zijn. Het probleem is echter dat die afzetmarkt niet groot genoeg is. Daarnaast is er veel concurrentie van andere luchthavens die vrij dichtbij liggen.

INHOUDSOPGAVE

Samenvatting	1
Hoofdstuk 1. Inleiding	4
§1.1 Aanleiding.....	4
§1.2 Probleemstelling en relevantie	5
§1.3 Doelstelling.....	5
§1.4 Vraagstelling.....	5
§1.5 Groningen Airport Eelde	6
§1.6 Onderzoeksgebied.....	7
§1.7 Opbouw van de thesis.....	7
Hoofdstuk 2. Theoretisch kader	8
§2.1 Trends in de luchtvaart	8
§2.2 Regionale luchthaven: definitie.....	12
§2.3 De economische betekenis van infrastructuur	14
§2.4 Evaluatietechnieken	16
§2.5 Betrokken actoren.....	17
Hoofdstuk 3. Methodologie en data	19
§3.1 DNA van Groningen Airport Eelde – Desk research	19
§3.2 Multi Criteria Analyse – Desk research	19
§3.3 Interviews.....	21
§3.4 Enquête vlieggedrag van jongvolwassenen in Noord-Nederland	22
Hoofdstuk 4. Resultaten.....	24
§4.1 DNA van Groningen Airport Eelde.....	24
§4.2 Multi Criteria Analyse.....	34
§4.3 Enquete vlieggedrag en reisbereidheid van jongvolwassenen in Noord-Nederland	42
Hoofdstuk 5. De concurrentie van GAE.....	53
§5.1 Bremen.....	53
§5.2 Eindhoven.....	53
§5.3 Niederrhein-Weeze	54
§5.4 Lelystad	54
§5.5 Wat betekent dat voor GAE?	54
Hoofdstuk 6. Conclusie	55
Hoofdstuk 7. Vervolgonderzoek.....	59
§7.1 Marktgebied vergroten	59
§7.2 Kansen en bedreigingen Lelystad Airport	59
§7.3 Andere verdienmogelijkheden.....	59

§7.4 Impact management	59
§7.5 Onzekerheid Indirecte werkgelegenheid, kosten geluid en luchtkwaliteit	60
Literatuur	61
Bijlage 1 – Interviewguides	64
Bijlage 2 – Enquête en resultaten	72



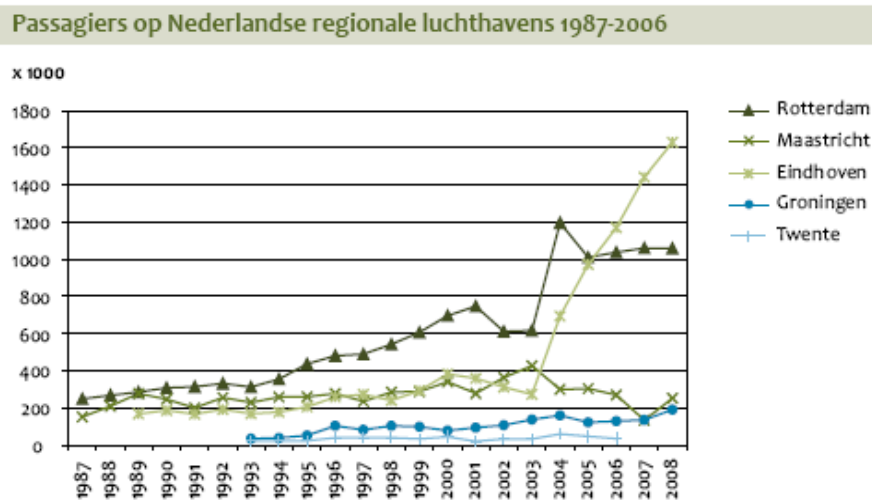
HOOFDSTUK 1. INLEIDING

§1.1 AANLEIDING

De titel ‘De regionale luchthaven Groningen Airport Eelde, een goed vertrekpunt?’ heeft een dubbele betekenis. Aan de ene kant is Groningen Airport Eelde letterlijk een vertrekpunt voor reizigers. Aan de andere kant is de luchthaven ook onderdeel van een strategie om tot regionale economische ontwikkeling te komen in Noord-Nederland.

In de economische geografie wordt – vanzelfsprekend – veel onderzoek gedaan naar de ruimtelijke spreiding van economische activiteiten. Voorbeelden zijn de locatietheorie van Von Thünen en de centrale plaatsentheorie van Christaller. In deze theorieën spelen afstand en bereikbaarheid een belangrijke rol. Een betere bereikbaarheid zou kunnen leiden tot een grotere economische groei en ontwikkeling. Niet voor niets schreef de Britse schrijver R. Kipling in 1909 *transportation is civilization*. Het is dan ook niet verwonderlijk dat grote steden ook multimodale knooppunten zijn. De aanwezigheid van een haven, station en/of vliegveld zou een stimulans kunnen zijn voor (regionale) economische groei.

‘Met de liberalisering en deregulering van de luchtvaart in de jaren negentig werd concurrentie in deze sector mogelijk. Deze kans werd aangegrepen door goedkope, kleine luchtvaartmaatschappijen: de zogenoemde Low Cost Carriers, die als paddenstoelen uit de grond rezen’ (Gordijn et al., 2005, p.7). Dergelijke maatschappijen, zoals Ryanair en Wizzair, kiezen bij voorkeur voor regionale luchthavens omdat daar snellere omdraaitijden zijn te realiseren, en omdat ze door hun marktmacht uit te oefenen zeer lage havengelden kunnen bedingen (Buck Consultants International, 2005). De combinatie van een groot aantal aanbieders, lage ticketprijzen, en een toegenomen koopkracht hebben voor een explosieve groei in het aantal vluchten gezorgd (Raad voor Verkeer en Waterstaat, 2005). De regionale luchthavens in Nederland hebben, mede door deze ontwikkeling, een toename in het aantal passagiersvluchten laten zien (figuur 1.1). In onderstaande figuur is luchthaven Twente niet van belang, omdat deze op het moment niet geëxploiteerd wordt. In dit onderzoek is Maastricht niet meegenomen om twee redenen. De financiële situatie is op het moment van schrijven zorgelijk waardoor sluiting op korte termijn mogelijk is. Daarnaast is luchthaven Maastricht geen concurrent door de verre afstand.



Figuur 1.1 Passagiersontwikkeling 1987-2006 (Gordijn et al. 2009).

‘De aanwezigheid van een luchthaven in een regio zal bedrijvigheid genereren en daarmee de economische groei en werkgelegenheids groei stimuleren’ (Gordijn et al., 2005, p.7). De regio is beter bereikbaar voor bedrijven en de luchthaven kan zodoende een rol spelen in de locatiekeuze van bedrijven (ibid.). Daarnaast is de regio beter bereikbaar voor toeristen, die kunnen investeren in de lokale economie. De luchthaven genereert directe en

indirecte economische effecten. Voorbeelden zijn werkgelegenheid op de luchthaven zelf, maar ook het ontstaan van kansen voor toeleverende bedrijven (Gordijn et al., 2005).

§1.2 PROBLEEMSTELLING EN RELEVANTIE

De jaarverslagen van Groningen Airport Eelde (GAE) laten al jaren een negatief resultaat zien: de kosten zijn structureel hoger dan de opbrengsten. GAE zou graag zien dat de overheid een investering doet ter waarde van 7,5 miljoen Euro. Die investering zou gefinancierd kunnen worden uit de Zuiderzeelijngelden. In 2007 besloot het kabinet Balkenende de Zuiderzeelijn (de snelle spoorverbinding tussen Groningen en Amsterdam) geen doorgang te laten vinden. Ter compensatie krijgen de drie Noordelijke provincies gezamenlijk bijna 2,8 miljard euro te besteden voor de versterking van de ruimtelijke en economische infrastructuur in Noord-Nederland en het verbeteren van de bereikbaarheid van deze regio, via openbaar vervoer en wegverbindingen (Convenant Regiospecifieke Pakket, getekend 23 juni 2008)(Noordelijke rekenkamer 2012a) p.13).

De bijdrage uit de Zuiderzeelijngelden wordt gerechtvaardigd met de redenering dat de luchthaven een regionale economische betekenis heeft. Enkele redenen zijn de bereikbaarheid van Noord-Nederland, de werkgelegenheid, het belang voor het bedrijfsleven en kennisinstituten, de ontwikkeling van het toerisme en het vrachtvervoer. De vraag is of die argumenten gegrond zijn.

Een wetenschappelijk onderzoek naar de economische betekenis van GAE voor de regio is van maatschappelijk belang, zeker als besloten moet worden of de overheid de luchthaven financieel moet blijven steunen. Het onderzoek is onderscheidend van voorgaand onderzoek. Het gebruik van een Multi criteria analyse (MCA) is nog niet eerder toegepast in onderzoek naar GAE. Verder beschikt dit onderzoek naast een kwantitatief fundament van cijfers en feiten ook over kwalitatieve data gevormd door interviews met experts uit de politiek, bedrijfsleven en onderwijs. Bovendien is er een enquête gehouden onder jongvolwassenen (20-30 jaar) woonachtig in Noord-Nederland. Hierin is onder andere gevraagd naar het vlieggedrag en reisbereidheid van deze groep. De uitkomsten kunnen nieuwe inzichten geven en bijdragen aan de maatschappelijke discussie.

§1.3 DOELSTELLING

Het doel van dit onderzoek is een rol spelen in de maatschappelijke discussie rondom Groningen Airport Eelde. Het overzicht van de huidige situatie van GAE (bedrijfsresultaat, passagiersvolume, werkgelegenheid, geografie) geeft een inzicht in de complexiteit, noodzakelijk voor het begrijpen van de discussie. De interviews met experts helpen bij het weerleggen of bevestigen van argumenten in de maatschappelijke discussie. De uitkomsten van de multi criteria analyse zal een ondersteunende of adviserende rol kunnen spelen in de discussie over de toekomst van GAE. Vier verschillende scenario's laten zien welke economische effecten optreden bij de onderzochte criteria. De uitkomst van de enquête kan nieuwe informatie toevoegen aan de discussie.

§1.4 VRAAGSTELLING

Uit de doelstelling is duidelijk geworden dat dit onderzoek zich richt op de regionale luchthaven Groningen Airport Eelde. Daarbij wordt geprobeerd de economische betekenis van GAE te achterhalen. Daarnaast wordt onderzocht wat het vlieggedrag van jongvolwassenen in Noord-Nederland is. Het is belangrijk om eerst een inhoudelijke basis te krijgen, om vanuit daar de problematiek helder te krijgen. Het gaat hier niet alleen om de economische betekenis van GAE an sich. Het is ook belangrijk om – in algemene zin – te begrijpen waarom een luchthaven voordelig kan zijn voor een regio, en wat we daar met zijn allen voor over hebben. Om beter op die vragen in te kunnen gaan is het dus ook belangrijk om de gebruikers in kaart te brengen. De hoofdvraag en deelvragen die hieruit volgen zijn:

Hoofdvraag: Wat is de economische betekenis van Groningen Airport Eelde voor Noord-Nederland en in hoeverre maken jongvolwassenen uit Noord-Nederland gebruik van Groningen Airport Eelde?

- Deelvragen:
- 1) Wat kan een luchthaven voor een regio betekenen?
 - 2) Wat zijn de kenmerken van GAE en de regio Noord-Nederland?
 - 3) Wat zijn de belangrijkste economische argumenten voor een luchthaven in het noorden?
 - 4) Wat zijn de directe en indirecte economische effecten van GAE voor de regio?
 - 5) Wat zijn de mogelijke toekomstscenario's voor GAE en wat voor effect hebben die op de regio?
 - 6) Wat is de reisbereidheid en het reisgedrag van jongvolwassenen woonachtig in Noord-Nederland?

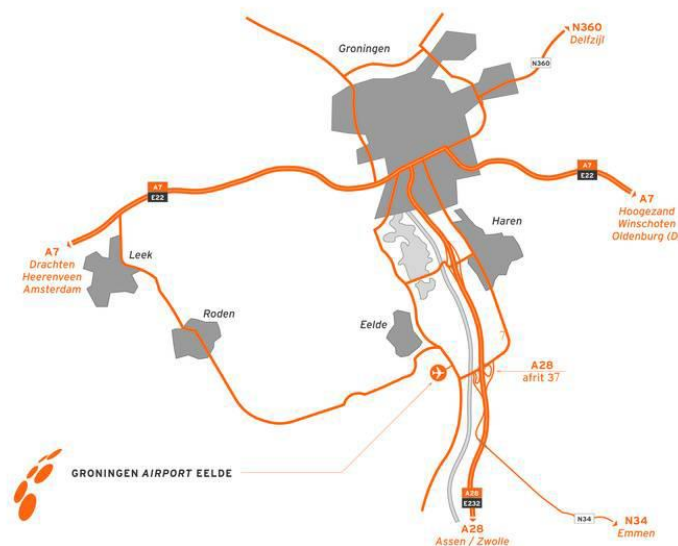
Om de onderzoeksvragen te beantwoorden zijn meerdere onderzoeksmethoden gebruikt. Deelvragen 1 en 2 worden onderzocht met een desk research. Voor deelvraag 3 wordt ook literatuur gebruikt uit de desk research, maar zal ook informatie gebruiken die volgt uit diverse interviews. Deelvraag 4 wordt onderzocht met behulp van een Multi criteria analyse (MCA). Deelvraag 5 is te beantwoorden door de informatie uit de desk research, interviews en MCA. Deelvraag 6 is onderzocht door een enquête af te nemen onder jongvolwassenen woonachtig in Noord-Nederland.

§1.5 GRONINGEN AIRPORT EELDE

Groningen Airport Eelde (GAE) is in de jaren dertig geopend, met als voornaamste reden om een lijnverbinding met Schiphol te realiseren. Tijdens de Tweede Wereldoorlog stopt de luchtverbinding. In de jaren zestig werd GAE gezien als een cruciaal onderdeel van de ontwikkeling voor het Noorden, met name dankzij haar centrale ligging. Op de luchthaven zijn vliegscholen gevestigd, Eelde is daarom ook een opleidingscentrum.

GAE ligt bij Eelde, 15 kilometer ten zuiden van Groningen (figuur 1.2). De luchthaven is onderdeel van het stedelijk netwerk Groningen-Assen, en heeft een centrale ligging tussen beide plaatsen. De luchthaven is één van de modaliteiten waarop het stedelijk netwerk te bereiken is, waarbij vooral moet worden gedacht aan de internationale bereikbaarheid (Regiogroningenassen.nl 2014). Volgens het stedennetwerk is GAE ook belangrijk voor medische donorvluchten en voor de traumahelikopter van het Universitair Medisch Centrum Groningen. Via de A28 is de luchthaven te bereiken vanuit het noorden en zuiden. De A7 via Groningen zorgt voor verbindingen met Friesland en Oost-Groningen/Duitsland. De luchthaven is daarnaast te bereiken met het openbaar vervoer; tussen de luchthaven en Groningen CS en Assen rijden bussen.

GRONINGEN AIRPORT EELDE GEOGRAFISCHE LIGGING

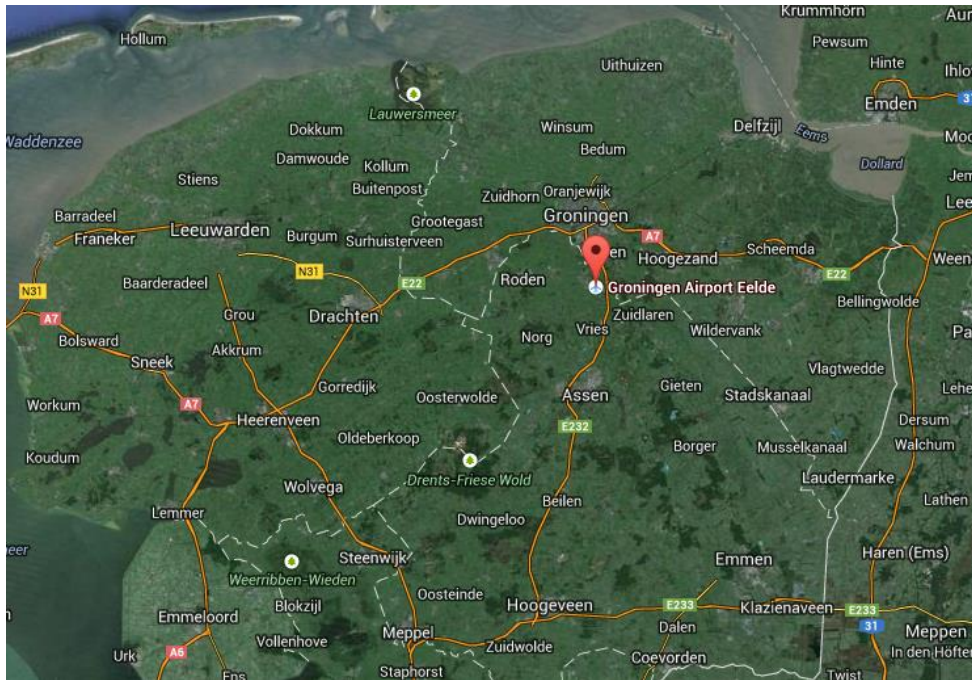


Figuur 1.2 De geografische ligging van Groningen Airport Eelde (GAE, 2014).

Groningen Airport Eelde is een zelfstandige luchthaven met publiek aandeelhouderschap. De provincie Drenthe en Groningen hebben beide 30% van de aandelen in handen. De overige 40% ligt bij de gemeente Groningen (26%), Assen (10%) en Tynaarlo (4%) (Noordelijke Rekenkamer 2012b). Volgens de Noordelijke Rekenkamer zal GAE mogelijk in 2030 break-even draaien.

§1.6 ONDERZOEKSGBIED

Er zijn veel maatschappelijke en politieke discussies rondom de economische betekenis van GAE voor de regio. Wat hierbij met 'de regio' wordt bedoeld is niet altijd duidelijk gedefinieerd. Soms is 'de regio' het gebied Eelde en Groningen, soms wordt Noord-Nederland bedoeld. Het geografische kader dat in dit onderzoek wordt gehanteerd is Noord-Nederland als zijnde de provincies Groningen, Friesland en Drenthe. Ten eerste omdat GAE centraal in dit gebied ligt. Ten tweede omdat over deze geografische eenheden veel cijfers bekend zijn (bevolking, werkgelegenheid, etc.). Ten derde omdat provincies en gemeenten hebben aangegeven dat de luchthaven belangrijk zou zijn voor 'het Noorden'. De keuze voor de drie noordelijke provincies als onderzoeksgebied vloeit hier uit voort.



Figuur 1.3 Noord-Nederland (Googlemaps, 2014)

§1.7 OPBOUW VAN DE THESIS

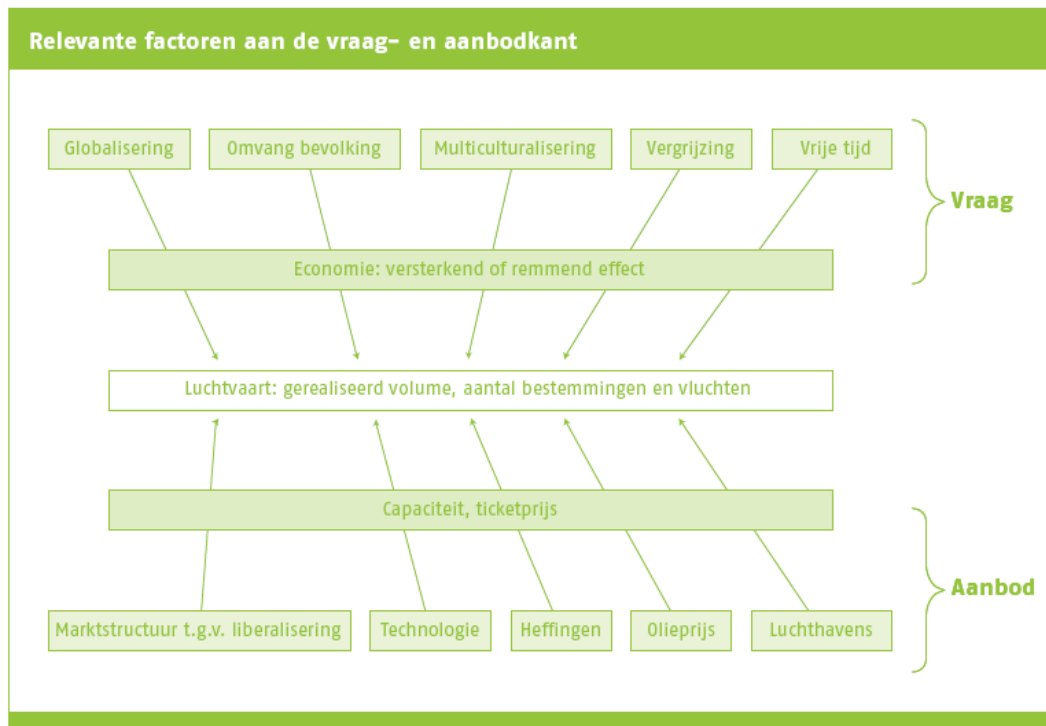
In Hoofdstuk 2 wordt de theorie behandeld. Hierin worden de trends die de commerciële luchtvaartindustrie de laatste jaren zo snel heeft doen ontwikkelen besproken. Ook wordt de definitie van een regionale luchthaven nader beschouwd. De mogelijke economische betekenis van een luchthaven voor een regio wordt duidelijk gemaakt aan de hand van rapporten en theorie. Vervolgens wordt in Hoofdstuk 3 behandeld welke onderzoeksmethoden zijn gebruikt en waarom. Ook wordt duidelijk welke rapporten hierbij zijn gebruikt. Hoofdstuk 4 geeft inzicht in de resultaten van de desk research, de Multi criteria analyse en de enquête. In Hoofdstuk 5 wordt gekeken naar de investeringen die concurrerende luchthavens (Bremen, Eindhoven, Weeze, Lelystad) hebben gedaan of gaan doen, en tevens kijken we naar het afzetgebied van die luchthavens. Op die manier kunnen we meer zeggen over de concurrentiepositie van Groningen Airport Eelde. Hoofdstuk 6 is het concluderende hoofdstuk dat antwoord zal geven op de onderzoeksvragen. Als laatste worden in hoofdstuk 7 enkele suggesties gedaan voor verder onderzoek.

HOOFDSTUK 2. THEORETISCH KADER

In dit hoofdstuk wordt een theoretische achtergrond geschetst over de economische betekenis van een luchthaven voor de regio waarin ze ligt. Om het belang van regionale luchthavens (tegenover nationale luchthavens) te kunnen begrijpen, is het verstandig om eerst de ontwikkelingen van de wereldwijde luchtvaart uiteen te zetten. De trends en oorzaken van de groei in de luchtvaart worden besproken in paragraaf 2.1. In paragraaf 2.2 wordt een definitie gegeven van wat een regionale luchthaven is. Paragraaf 2.3 gaat in op de mogelijke relatie tussen infrastructuur en economische ontwikkeling. Hier wordt ingegaan op de economische effecten van investeringen in de infrastructuur.

§2.1 TRENDS IN DE LUCHTVAART

De luchtvaart kent wereldwijd een sterke, voortgaande groei. Vanaf 1970 is de groei gemiddeld 5% per jaar (Gordijn et al., 2009). De Raad voor Verkeer en Waterstaat (2005) onderscheidt in figuur 2.1 de factoren die – vooral vanuit Nederlands c.q. Westers perspectief – van invloed zijn op de ontwikkeling van vracht- en personenvervoer.



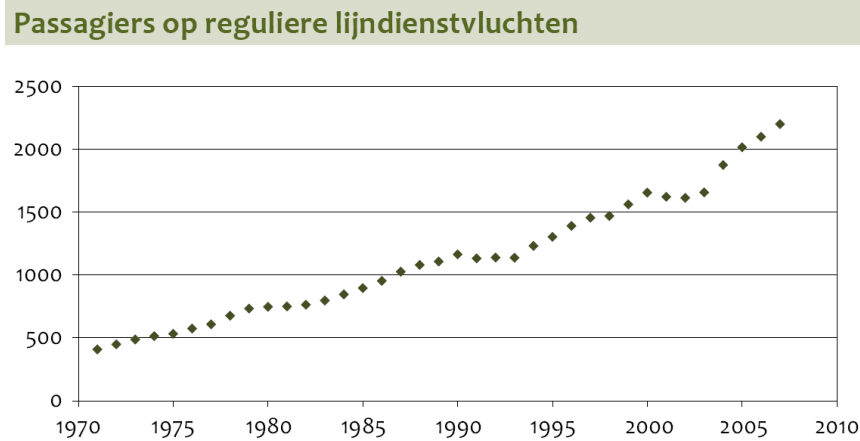
Figuur 2.1 Factoren van invloed op de ontwikkeling van de luchtvaart (Raad voor Verkeer en Waterstaat, 2005).

In het rapport van Gordijn et al. (2005) wordt de groei van de luchtvaart verklaard als gevolg van een aantal trends, namelijk: economische groei/toename besteedbaar inkomen, toename wereldhandel, globalisatie, deregulering, en een daling van de kosten. Dit komt overeen met de factoren die de RVW noemt, al is de RVW wat uitgebreider in haar analyse.

Toename besteedbaar inkomen

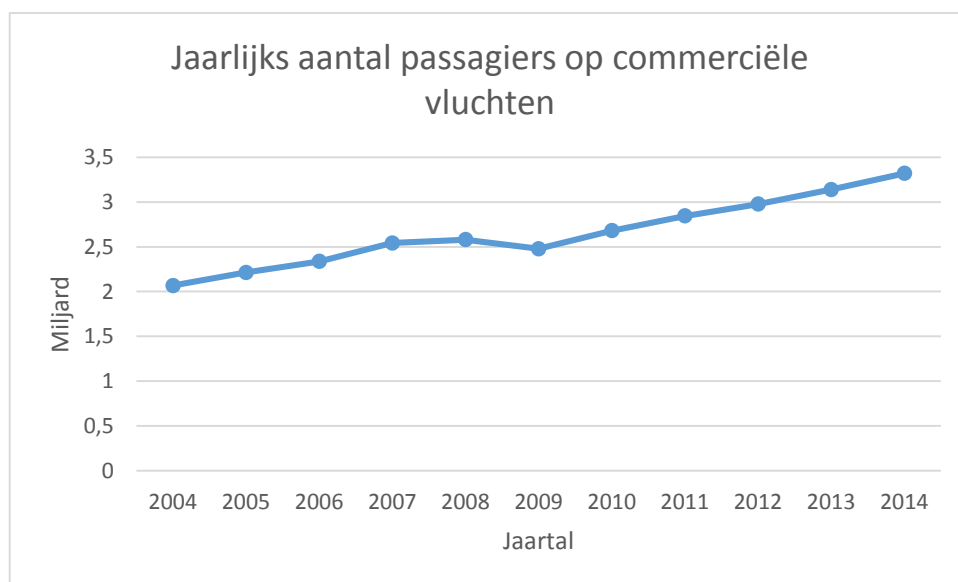
De economische groei na de Tweede Wereldoorlog heeft geleid tot een toename van het besteedbaar inkomen, waardoor de luchtvaart voor meer mensen toegankelijk is geworden (Gordijn et al. 2009). Bovendien is het tegenwoordig eenvoudig en goedkoop om te vliegen. Voor iedereen, dus ook voor lager betaalden, is het

mogelijk om voor enkele tientallen euro's een vlucht te boeken naar veel internationale bestemmingen. Dit gaat vooral op voor de Europese markt. Figuur 2.2 laat de ontwikkeling zien van het aantal passagiers op reguliere lijnvluchten sinds 1970. Hier wordt duidelijk dat de luchtvaartindustrie een grote groei heeft doorgemaakt. In de periodes '90-'95 en '00-'05 is er een stagnatie in de groei te zien, veroorzaakt door de hoge brandstofprijzen (ICAO, 2006). Ook de economische ontwikkeling van de BRIC-landen (Brazilië, Rusland, India, China) zorgt voor een toename van zakenmensen en toeristen naar onder meer Europa (RVW, 2005). Dat geldt evengoed voor een tegenovergestelde stroom; zakenmensen en toeristen ontdekken de BRIC-landen als vakantiebestemming of investeringskans.



Figuur 2.2 Aantal passagiers maal 1000 (ICAO 2006 uit Gordijn et al. 2009).

De groei van het aantal passagiers per jaar is de afgelopen jaren doorgezet. IATA (International Air Travel Association) komt met de gegevens tot en met 2012. De cijfers van 2013 en 2014 zijn verwacht. In figuur 2.3 zien we het verloop van de afgelopen jaren. De groei van de sector zet dus onverminderd voort.



Figuur 2.3 Jaarlijks aantal passagiers op commerciële vluchten (IATA, 2014).

Groei wereldhandel

De groei van de wereldhandel heeft logischerwijs ook gezorgd voor een toename van luchtvracht. Tussen 1975 en 2005 was de gemiddelde groei van luchtvracht bijna 7% per jaar (Gordijn et al. 2009). Vooral bederfelijke

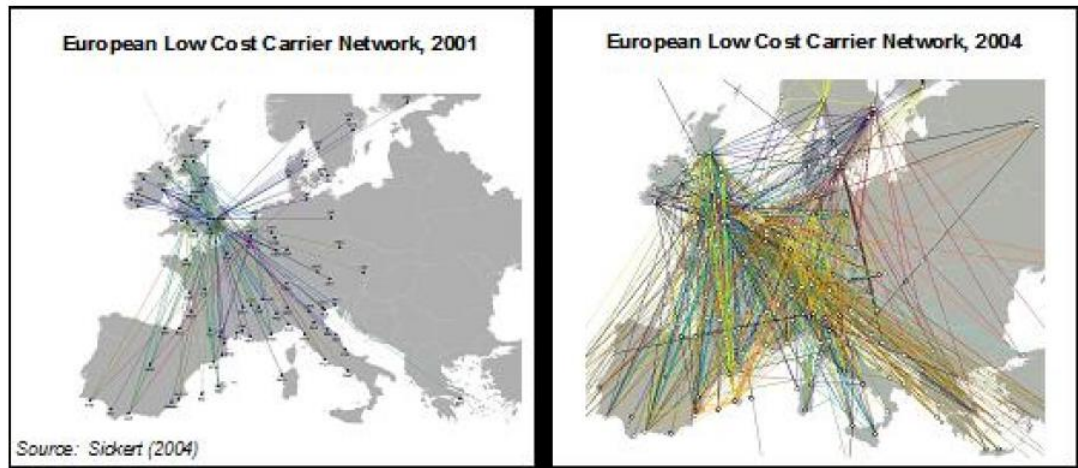
goederen (zoals vis en bloemen) en tijd kritische goederen (zoals post en pakketten) hebben daar een groot aandeel in. De luchtvrachtsector vervoert voor een waarde van \$6,4 triljoen aan goederen. Dit komt neer op ongeveer 35% van de wereldhandel *naar waarde* (IATA.org, 2013) Sommige luchthavens focussen op luchtvracht. Omdat grote luchthavens vaak congestieproblemen hebben, specialiseren nabijgelegen regionale luchthavens zich in *cargo traffic* (Helios, 2009). Voorbeelden zijn Paris-Vatry, Frankfurt Hahn en Liège. Vracht wordt niet alleen vervoerd met vrachtvliegtuigen, maar gaat vaak ook gewoon mee op reguliere passagiersvluchten (Helios, 2009).

Globalisatie

Dankzij een toegenomen bereikbaarheid op het gebied van mobiliteit en communicatie zijn landen en regio's steeds meer verbonden op cultureel, politiek en economisch vlak: globalisatie. Jessop (2002, in Dicken, 2007, p. 8) omschrijft het als '... a supercomplex series of multicentric, multiscalar, multitemporal, multiform and multicausal processes'. Globalisatie heeft meerdere oorzaken, meerdere schaalniveaus, en meerdere uitkomsten. Globalisatie is een fenomeen dat onder te verdelen is in *localizing-, internationalizing-, globalizing- en regionalizing processes* (Dicken, 2007). De integratie van cultuur, politiek en economie zorgen voor een grotere vraag naar transport. Dat vertaalt zich ook in een toegenomen vraag naar zakelijk en toeristisch luchtverkeer (Raad voor Verkeer en Waterstaat, 2005). Multiculturalisme is ook een onderdeel van globalisatie. In veel landen wonen mensen met verschillende achtergronden. Een voorbeeld zijn Chinezen, die over de hele wereld wonen. Rond het Chinese Nieuwjaar neemt het aantal vluchten voor Aziatische luchtvaartmaatschappijen enorm toe (IATA, 2012). Etnische bevolkingsgroepen in Nederland laten hetzelfde gedrag zien; eens in de zoveel tijd gaan ze terug naar het land van hun oorspronkelijke oorsprong. Door de lagere ticketprijzen soms meerdere keren per jaar (Raad voor Verkeer en Waterstaat, 2005). In de globaliserende wereld zijn ook gebeurtenissen die de luchtvaart negatief beïnvloeden. Te denken is aan 9/11 of SARS. Hieruit blijkt de economische kwetsbaarheid van de sector (Raad voor Verkeer en Waterstaat, 2005). Zulke gebeurtenissen hebben een remmend effect op de economie. Ontwikkelingen in de luchtvaart hebben globalisatie versterkt, maar andersom zou hetzelfde gezegd kunnen worden. Globalisatie heeft de luchtvaart enorm doen groeien.

Deregulering

De liberalisering van de Europese luchtvaartmarkt heeft de markt geopend voor nieuwe aanbieders. Traditionele *full service carriers* (FSC's), zoals KLM, British Airways en Iberia, kregen te maken met concurrentie van zogenaamde *low cost carriers* (LCC's), zoals Easyjet en Ryanair, die met scherpe prijzen concurreren op vluchten binnen Europa (RVM, 2005, p. 38). Het onderzoek van Fu (2010) laat zien dat de liberalisatie geleid heeft tot een groei van de economie en verkeer. Die positieve effecten zijn vooral toe te schrijven aan meer competitie en toegenomen efficiëntie. Volgens het rapport van Helios (2009) was de liberalisering de katalysator voor de groei in de luchtvaartsector. Vanaf 1993 werd de marktwerking geïntroduceerd, en in 1997 was de sector volledig geliberaliseerd (Helios, 2009). Voorheen mocht een maatschappij uit een lidstaat geen vluchten aanbieden in een andere lidstaat, of tussen twee lidstaten anders dan de 'thuisstaat'. De liberalisatie was één van de oorzaken van de 'low cost' revolutie en de enorme toename van vliegroutes (Helios, 2009). Figuur 2.4 laat de toename zien. Opvallend is dat in 2001 Londen het centrale punt is. Dit komt door Ryanair, die één van de Europese pioniers is op het gebied van goedkope vluchten. Ryanair vloog voornamelijk vanaf de regionale luchthavens rondom Londen naar andere bestemmingen (point-to-point). Het marktaandeel van de LCC's neemt snel toe. In 2011 was het aandeel van LCC's 24%, terwijl dit in 2001 nog maar 8% was (Graham, 2013).



Figuur 2.4 Toename van LCC-vluchten 2001 en 2004 (Helios 2009).

Kostendaling

De liberalisering van de luchtvaart heeft geleid tot meer concurrentie en efficiëntie. De operating costs van de luchtvaart zijn daardoor gedaald. De prijsdalingen komen vooral door het business model van LCC's. 'De oude staatsmaatschappijen onderhielden een wereldwijd netwerk vanaf de hoofdluchthaven van een land, aangevuld met binnenlandse en intra-Europese feedervluchten. De nieuwe maatschappijen mochten alleen binnen de EU vliegen en legden zich daarom toe op point-to-pointverbindingen tussen Europese steden' (Gordijn et al., 2009, p.9). LCC's vragen een ander luchthavenproduct en andere afhandelingsconcepten tegen lage kosten en met een hoge productiviteit (BCI, 2005). Om die lage kosten en hoge productiviteit te kunnen realiseren geven LCC's de voorkeur aan regionale vliegvelden. 'Deze zijn goedkoper, omdat er geen dure overstapvoorzieningen zoals bagagesorteersystemen nodig zijn. Er is geen congestie en er zijn dus minder vertragingen. Op de kleine, overzichtelijke vliegvelden kunnen verder snelle 'omdraaitijden' worden gerealiseerd' (Gordijn et al. 2009, p.9). Daarnaast spelen de luchthavengelden een grote rol. LCC's hebben een machtspositie ten opzichte van regionale luchthavens, omdat de luchthaven afhankelijk is van een LCC. Dat vertaalt zich naar hoge kortingen. Traditionele luchthavens rekenen €10,- per passagier aan luchthavenbelasting en dergelijke, terwijl regionale luchthavens soms slechts €3,- per passagier vragen (Helios, 2009). Verder speelt standaardisatie van de vloot een grote rol bij LCC's (Gordijn et al., 2009) Door gebruik te maken van één soort vliegtuig kan elke piloot ermee vliegen. Het gebruik van een vliegtuig kan zo geoptimaliseerd worden. Verder gaat de ticketverkoop voor 90% via internet, zodat er geen geld naar tussenpersonen gaat (Raad voor Verkeer en Waterstaat, 2005).

Voorgaande trends hebben een belangrijke rol gespeeld bij de ontwikkeling van de luchtvaart zoals we die nu kennen. Met name de liberalisatie van de sector heeft geleid tot het ontstaan van de low cost sector, die vervolgens heeft geleid tot een toegenomen vraag naar non-hub luchthavens c.q. regionale luchthavens (Helios, 2009). De trends kunnen een versterkend of remmend effect hebben op de economie. De toename van het besteedbaar inkomen en de liberalisatie hebben het vliegen toegankelijker gemaakt. Door de ontwikkelingen op dat gebied heeft de luchtvaart tot nu toe vooral een versterkend effect gehad op de economie.

Er zijn op (middel) lange termijn groeiperspectieven voor regionale luchthavens. Dit komt door congestie en hoge kosten op grote luchthavens en de vraag van zakenreizigers en consumenten uit een ruimer verzorgingsgebied die een efficiënt opstappunt in de regio wensen voor internationale reizen (Buck Consultants International, 2005). Sinds april 2013 beschikt Groningen Airport Eelde over een langere start- en landingsbaan, zodat GAE grotere vliegtuigen kan ontvangen dan voorheen. Nu er een baan van 2500 meter ligt, zijn vliegafstanden van vierenhalf uur mogelijk. De ontwikkeling van Low Cost Carriers die uitwijken naar regionale vliegvelden geeft aan dat er kansen zijn voor vliegvelden als GAE.

§2.2 REGIONALE LUCHTHAVEN: DEFINITIE

Iedereen heeft wel een idee bij wat een regionale luchthaven is. Echter, het is lastig om er één sluitende definitie aan te verbinden. In de praktijk blijkt dat regionale luchthavens onderling veel kunnen verschillen, qua omvang, functie en locatie. Duidelijk is dat grote luchthavens bij een hoofdstad in ieder geval niet onder de classificatie van regionale luchthaven valt. In het rapport 'European Regional Airport Study' van Helios (2009) wordt geprobeerd om een definitie te geven van een regionale luchthaven. Het rapport geeft een drietal categorieën van luchthavens die als regionale luchthaven kunnen worden aangemerkt:

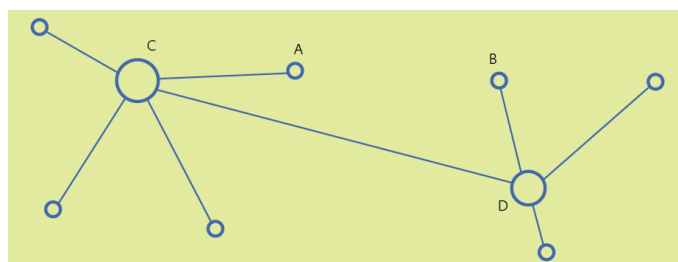
- Kleine/middelgrote/grote luchthavens bij een niet-hoofdstad.
- Potentieel grote secundaire luchthavens vlakbij een grote stad.
- Kleine vliegvelden in een dunbevolkt gebied.

Omvang

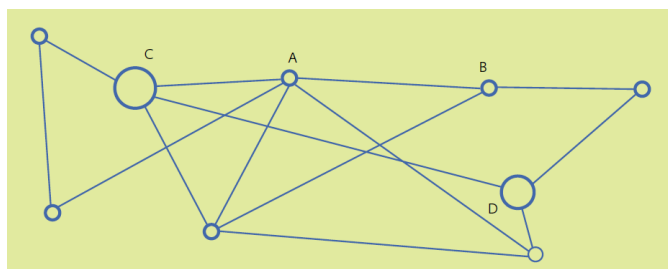
Het lijkt voor de hand liggend om het jaarlijks aantal verwerkte passagiers te gebruiken – bijvoorbeeld minder dan 5 miljoen per jaar – om een regionale luchthaven te definiëren. Zo'n definitie geeft echter ook problemen; er zijn tal van redenen waarom luchthavens minder passagiers vervoeren dan 5 miljoen. De luchthaven is nog in ontwikkeling, of heeft 'last' van een nabijgelegen luchthaven (Helios, 2009). Het is mogelijk dat een luchthaven dan wel onder de noemer regionale luchthaven valt, maar dat het een nationale functie vervult. Voorbeelden zijn de luchthavens van Vilnius en Bratislava. Respectievelijk verwerken ze jaarlijks 2,2 en 1,4 miljoen passagiers (Vilnius Airport Traffic Report 2012; Airport Bratislava Statistical Data 2012). Bratislava ondervindt 'hinder' van Vienna International Airport. De luchthavens liggen relatief dicht bij elkaar.

Functionaliteit

Luchthavens zijn onderdeel van een netwerk. Er zijn grofweg twee soorten netwerken te onderscheiden: hub-spoke en point-to-point. In figuur 2.5 is een hub-spoke netwerk te zien. Om van A naar B te reizen, moet er via de hubs C en D gevlogen worden. A en B zijn hier de kleinere vliegvelden, en C en D de grote internationale vliegvelden. Belangrijk bij dit netwerk is de mate van connectiviteit. 'Dat is de maat voor verbondenheid met andere punten uit het netwerk. Voor reizigers is dit een belangrijke kwaliteit. Zij hebben bij een hoge connectiviteit een grotere keuze uit bestemmingen' (Gordijn et al. 2005). LCC's bieden voornamelijk vluchten aan vanaf regionale luchthavens. In figuur 2.6 is te zien welk effect dat heeft gehad op het hub-spoke netwerk, dat is veranderd in een point-to-point netwerk. In het algemeen kan gesteld worden dat een regionaal vliegveld een hubfunctie vertolkt. Een regionaal vliegveld zal voornamelijk verbonden zijn met andere regionale vliegvelden en een paar hubs.



Figuur 2.5 Een traditioneel hub-spoke netwerk (Gordijn et al. 2005).



Figuur 2.6 Point-to-point netwerk (Gordijn et al. 2005).

Locatie

Luchthavens kunnen verder worden onderverdeeld als *origin*, *destination* of *hub*. Een regionale luchthaven zal normaal gesproken in de categorie origin of destination vallen. Een hub is een centrale luchthaven die de spin in het web is. Hier vliegen dus veel intercontinentale vluchten naartoe, zodat vervolgens overgestapt kan worden op een aansluitende vlucht. Om een hub te zijn zal volgens Helios (2009) moeten voldaan aan een aantal factoren:

- Aanwezigheid van een *home carrier*.
- Goede geografische locatie (om een hubfunctie te kunnen vervullen).
- De juiste schaal en complexiteit (om een hubfunctie te kunnen vervullen).
- Een grote afzetmarkt.

Een regionale luchthaven voldoet niet aan deze factoren. Vanuit lokaal/regionaal economisch perspectief kan een luchthaven beter een destination zijn dan een origin, omdat de regio baat heeft bij inkomende investeringen en toerisme (Helios, 2009). Regionale luchthavens kunnen in dicht- en dunbevolkte gebieden liggen. Andersom liggen grote, nationale luchthavens wel in dichtbevolkte gebieden maar niet in dunbevolkte gebieden.

Regionale luchthavens kunnen worden onderscheiden in verschillende territoriale types: Archipel, Megapolis en Regionaal (Helios, 2009). Een *archipel* heeft te maken met mobiliteitsbeperkingen, zodat andere vormen van transport dan luchtvaart niet reëel zijn. De aanwezigheid van een luchthaven is dan van essentieel belang voor de bereikbaarheid van het gebied. Een voorbeeld zijn de noordelijke regio's van Noorwegen, waar kleine vliegvelden zorgen voor een verbinding met de rest van het land. In een *megapolis* – een stad/gebied met meer dan 5 miljoen inwoners en 50 miljoen passagiers per jaar – kan één luchthaven de enorme stroom aan passagiers niet aan. Een regionale luchthaven biedt dan uitkomst, en heeft voornamelijk een ondersteunende functie. Een '*regionaal gebied*' is een gebied met een groot hinterland en met kleinere stedelijke concentraties. Groningen Airport Eelde is een voorbeeld van een luchthaven in een dergelijk gebied.

Groningen Airport Eelde is een regionale luchthaven in een regionaal gebied met ongeveer 200.000 passagiers per jaar. Daarmee is het een kleine regionale luchthaven. GAE is niet aangesloten op een hub en is vooral een vertrekluchthaven. Dat betekent dat ze onderdeel is van een point-to-point netwerk.

§2.3 DE ECONOMISCHE BETEKENIS VAN INFRASTRUCTUUR

Regionale ontwikkeling is niet enkel het resultaat van private productiefactoren zoals arbeid en kapitaal, maar ook van infrastructuur (Rietveld, 1989). Het Infrastructure Technology Institute of Northwestern University definieert infrastructuur als 'the sum of the physical facilities that move people, goods, commodities, water, waste, energy and information' (Crockatt & Olgston, 2000). Infrastructuur is dus meer dan alleen weg en spoor. Het doel van infrastructuur is om mensen en bedrijven toegang te verschaffen tot 'goods, services and activities' (ibid). Voor het gebruik van infrastructuur betalen gebruikers geen marktprijs, het wordt gezien als vanzelfsprekend (Rietveld, 1989). De kosten voor de eerste gebruiker (overheid) zijn hoog, de marginale kosten zijn laag voor volgende gebruikers (mensen en bedrijven) (ibid). Zij betalen veelal via belasting. Transport infrastructuur zorgt voor fysieke interactie van goederen en mensen tussen plaatsen. Die transfer van goederen en mensen is de crux voor het functioneren van een economie en is alleen mogelijk door middel van infrastructuur (Crockatt & Olgston, 2000). Voor het ontstaan van interactie tussen plaatsen is het noodzakelijk dat de plaatsen elkaar kunnen bereiken; infrastructuur. Het aanleggen/verbeteren van infrastructuur leidt tot een hogere productiviteit van de productiefactoren (Rietveld, 1989). Vice versa, het verwaarlozen van infrastructuur leidt tot een lagere productiviteit. Investerings in infrastructuur lijken vanuit dit oogpunt noodzakelijk voor een gezonde economie.

De overheid heeft meerdere benaderingen ten aanzien van infrastructuur. Rietveld (1989) onderscheidt een passieve en een actieve strategie. Bij een passieve strategie investeert de overheid alleen in infrastructuur wanneer er een *bottleneck* ontstaat door een toename van de private sector. Congestieproblemen zijn hier een voorbeeld van. Bij deze strategie volgt infrastructuur de private investeringen. Dit is een *demand-driven* approach; actie ondernemen als er vraag is. Bij een actieve strategie gebruikt de overheid infrastructuur als een katalysator voor regionale (of nationale)ontwikkeling. De bedoeling is dat private investeringen volgen op de infrastructuur. Een actieve strategie is niet zonder risico, omdat private investeringen tegen kunnen vallen. Dit is een *supply-driven* approach; zorgen voor aanbod, waarna de vraag 'vanzelf' dient te komen. Een tekort van aanbod van infrastructuur betekent dat de productiviteit van private productiefactoren onder druk komt te staan (Rietveld, 1989 pp.258). Dit kan economische groei in de weg staan.

De impact van infrastructuur op de regionale economie bestaat uit verschillende effecten, namelijk directe, indirecte en geïnduceerde effecten (Rietveld, 1989; Aschauer, 1989; Kunimitsu 2005). Directe effecten zijn de effecten die direct gerelateerd zijn aan de investeringen of het type infrastructuur, zoals werkgelegenheid die ontstaat als gevolg van bouwwerkzaamheden of banen om de infrastructuur draaiende te houden. Een negatief effect is het crowding-out effect: het infrastructuur project moet gefinancierd worden, wat kan leiden tot hogere rentes en lagere investeringen (Rietveld, 1989). Indirecte effecten zijn de nieuwe toeleveringsbedrijven die ontstaan, en alle andere investeringen die ontstaan door het toegenomen regionale inkomen. Geïnduceerde effecten zijn het toegenomen inkomen en werkgelegenheid dankzij indirecte effecten. Stel dat iemand een baan krijgt dankzij een investering door een toeleverancier, dan is de baan en het inkomen het geïnduceerde effect. Het directe + indirecte + geïnduceerde effecten is de totale impact.

Volgens Aschauer (1989) is de bijdrage van investeringen in *public infrastructure* van significante invloed op economische groei. Verbetering van infrastructuur beïnvloedt zowel bedrijfs- als huishoudconsumptie. Het leidt tot een reductie van transportkosten en/of reistijd. Dit kan leiden redistributie effecten tussen regio's (Rietveld, 1989). In een onderzoek van Boarnet (1996) wordt gesteld dat dit een populaire aanname is, maar ook een incomplete aanname. In zijn artikel wordt verwezen naar een onderzoek van Mohring en Harwitz (1962), waarin naar voren komt dat kantoren, winkels en huizen nabij een snelweg ook elders zouden zijn gebouwd als de betreffende snelweg nooit was aangelegd. Forkenbrock en Foster (1990) stellen dat, in het geval van een snelweg, de economische voordelen van de snelweg vooral een redistributie zijn van bedrijvigheid uit nabijge gebieden. Een andere zienswijze van directe en indirecte effecten wordt gemaakt door Boarnet (1996), die de directe effecten beschouwd als effecten 'in de buurt' van het desbetreffende project. Indirecte effecten zijn de effecten 'verder weg' van het project. Dit is een onderscheid dat te begrijpen is, maar moeilijk te onderzoeken.

Immers, de grens tussen wat 'ver weg' is en wat 'dichtbij is' is arbitrair. Het overzicht dat Oosterhaven en Knaap (2003) geven in figuur 2.7 is misschien wel het meest duidelijk. Het onderscheid dat zij maken tussen tijdelijke en permanente effecten wordt duidelijk verbeeld. Voor de case van GAE zijn de permanente effecten relevant. Het redistributie effect komt hierin niet naar voren, omdat dat vooral gaat over de locatie en niet over het soort effect.

		Temporary:	Permanent:
Direct	via markets:	Construction effects	Exploitation and time saving effects Environmental, safety etc. effects
	external effects:	Environmental effects	
Indirect	via demand:	Backward expenditure effects	Backward expenditure effects <i>Productivity and location effects</i> Indirect emissions etc.
	via supply:	Crowding-out effects	
	external effects:	Indirect emissions	

Figuur 2.7 Effecten van investeringen in infrastructuur (Oosterhaven & Knaap 2003, in Pearman et al. 2003)

Veldman et al (2004) onderscheiden drie factoren waarop een luchthaven impact heeft op de regionale economie:

- De bereikbaarheid van de regio
- Als vestigingsplaatsfactor
- Voor de generatie en diversificatie van de werkgelegenheid in de regio

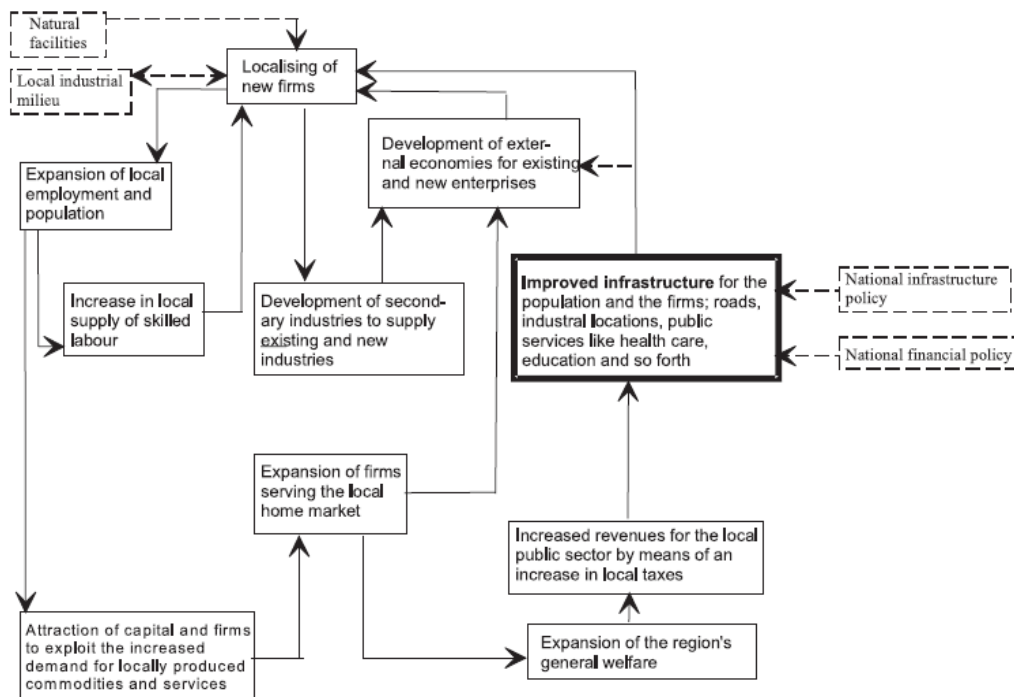
'De internationale bereikbaarheid (en daarmee ook de ontwikkeling van regionale luchthavens als onderdeel van de internationale bereikbaarheid) blijft een belangrijke locatiefactor voor veel bedrijven. Het belang van de luchthaven moet voornamelijk worden gezien vanuit de functie die het vervult voor het beter functioneren van het regionale bedrijfsleven' (BCI, 2005, p.6). 'De wisselwerking tussen luchthaven en vestigingsklimaat uit zich verder onder meer in clustereffecten, waarbij luchthaven/luchtvaart georiënteerde bedrijven een aantrekkingskracht hebben op keten gerelateerde bedrijven om zich ook in de regio te vestigen. Het blijkt dat deze clustervorming sterk toeneemt naarmate de luchthaven groeit' (Veldman et al. 2004, p.23). Een goede infrastructuur met inbegrip van een luchthaven is een cruciale vestigingsfactor voor buitenlandse en binnenlandse bedrijven (Poort et al, 2000). Het gaat niet puur om de luchthaven zelf als vestigingsplaatsfactor, maar meer om de dynamische uitstraling die de regio heeft dankzij de luchthaven (Veldman et al., 2004). Dus om het imago van de regio, de allure van een luchtverbinding. Een luchthaven verbindt regio's en mensen, en dus de verspreiding van ideeën.

Florida et al (2012) onderzochten de rol van een vliegveld op economische ontwikkeling (bij een aantal metropolen in de Verenigde Staten). Hun onderzoek had vier uitkomsten. Ten eerste bepaalde de bevolkingsomvang in sterke mate of een metropool überhaupt een vliegveld had. Ten tweede heeft de aanwezigheid van een luchthaven een grote rol in de regionale economische ontwikkeling. Ten derde bepaalt de omvang van het vliegveld de economische impact; hoe groter het vliegveld, hoe groter de impact. Ten vierde beïnvloeden vliegvelden de regionale economie op twee manieren, via 'moving people' en 'moving goods'. Opvallend is dat het vervoeren van mensen een grotere invloed heeft dan het vervoeren van goederen. Dit suggereert dat vliegvelden een grote(re) rol kunnen spelen in een kenniseconomie. Mensen zijn dus de meest waardevolle 'goederen'. Hoewel de omvang van de onderzochte vliegvelden niet te vergelijken is met luchthaven Eelde, zijn de uitkomsten wel relevant. De aanwezigheid van de luchthaven heeft invloed op de regionale economie. En hoe groter de luchthaven, des te groter de invloed. Dat dit niet alleen voor de regio Noord

Nederland geldt is af te leiden uit de wens van andere lokale overheden om hun regionale luchthaven te ontwikkelen: Lelystad Airport, Maastricht Aken Airport en Enschede Airport Twente.

Theorieën over industriële clusters kunnen ook van toepassing zijn op de rol van infrastructuur. Het *growth pole model* van Perroux beschrijft dat beslissingen van grote bedrijven financiële impact hebben op kleine aanverwante bedrijven (Atzema et al. 2002). Boudeville vertaalde de theorie naar de ruimtelijke planning, waarbij de locatiekeuze van grote bedrijven van invloed is op het locatiekeuzegedrag van andere bedrijven. Investerings van een groot bedrijf of overheid in een bepaald gebied – *location-specific investment* – kunnen lokale groei aanwakkeren (ibid). Andere bedrijven kunnen op die locatie van locatievoordelen profiteren, en beslissen om zich daar te vestigen (McCann, 2001).

De cumulatieve causatietheorie van Myrdal koppelt een gunstig productie- of investeringsklimaat aan de economische ontwikkeling van een land (of regio). ‘Myrdal’s principe veronderstelt dat verbeteringen in het regionale productiemilieu en de regionale productiestructuur samen opgaan waardoor het gebied aantrekkelijker wordt dan andere gebieden’ (Atzema et al. 2002, p.119). De ene ontwikkeling leidt de volgende ontwikkeling in, het is een iteratief proces. Figuur 2.8 laat zien dat infrastructuur daar een belangrijke rol in kan spelen, met name doordat het de locatie voor economische activiteiten aantrekkelijker maakt.



Figuur 2.8 Het principe van cumulatieve causatie (Bråthen, 2001)

Hoewel de theorie vooral uitgaat van een positieve werking voor regio's, zal niet elke regio in staat zijn om te groeien. Waar de ene regio een economische ontwikkeling doormaakt, kan een andere regio daar de dupe van zijn. Hoewel, economische groei is niet per definitie een zero sum game.

§2.4 EVALUATIETECHNIKEN

Het onderzoeken van de ruimtelijke economische impact van infrastructuur is 'an unsolved problem that has plagued economic science for a long time' (Oosterhaven et al. 2003, p.87). Het grootste probleem zit in het vaststellen van de *anti monde*, de economische ontwikkeling die er zou zijn geweest zonder de investering in infrastructuur. Evaluatietechnieken gebruiken we om effecten te meten, en of die effecten de investering waard is. Wat levert het op? En wat kost het? Er is een ruime keuze uit evaluatietechnieken wat betreft

infrastructuurprojecten. DeBrucker et al. (2011) onderscheiden kostenbatenanalyse (CBA), multi criteria analyse (MCA), kosteneffectieve analyse (CEA), regionale economische impact studie (REIS) en milieu impact analyse (EIA). Dan is er nog de mix tussen CBA en MCA: de MCCBA (multi criteria kosten- en baten analyse). CBA is een neoklassieke benadering, waarbij marginale baten worden afgewogen tegen marginale kosten. Alle baten en kosten worden uitgedrukt in monetaire eenheden, ook baten of kosten die niet (of moeilijk) in geld uit te drukken zijn zoals leefbaarheid. De MCA evalueert meerdere alternatieven (scenario's) aan de hand van een aantal criteria, waarna een rangschikking van scenario's gemaakt kan worden. Scores hoeven hierbij niet noodzakelijk in monetaire eenheden gegeven te worden, kwantitatieve of kwalitatieve eenheden zijn beide mogelijk. CEA richt zich vooral op het selecteren van het alternatief met de minste kosten en de hoogste effectiviteit. REIS focust zich op de extra productie (toegevoegde waarde) die gelinkt kan worden aan het project. EIA is een methode die zich richt op de mogelijke effecten die een project heeft op het milieu en de leefomgeving. De MCCBA is een combinatie tussen CBA en MCA, en is vooral toepasbaar bij duurzaamheidsvraagstukken en impactstudies voor de natuur (Sijtsma et al., 2011).

In een MCA worden verschillende opties kwalitatief en kwantitatief gewaardeerd aan de hand van meerdere criteria. Anders dan bij kosten-batenanalyses worden deze waarderings niet per definitie in geld uitgedrukt. MCA is in feite een verzameling van effecten en criteria die ondersteuning bieden bij het maken van een weloverwogen keuze tussen verschillende opties (Rijkswaterstaat, 2014). Er is gekozen voor deze methode omdat, aan de hand van bestaande onderzoeken, op een schematische manier duidelijk kan worden gemaakt wat verschillende scenario's kunnen betekenen voor de regio. Daarmee is niet gezegd dat de geschetste scenario's werkelijkheid zullen worden. Met deze methode is het mogelijk om non-monetaire criteria op te nemen in het model. In dit geval is dat een voordeel, omdat er zaken als milieu meegenomen worden in het onderzoek. Door te indexeren worden de onderlinge verhoudingen tussen de scenario's weergegeven, en zien we het (relatieve) verschil tussen de verschillende criteria en scenario's.

§2.5 BETROKKEN ACTOREN

Om de discussie goed te begrijpen is het van belang om te weten welke actoren er betrokken zijn. Hieronder volgen korte beschrijvingen van de actoren en op welke manier ze betrokken zijn.

Groningen Airport Eelde N.V. – De luchthaven is een zelfstandig opererende organisatie. Ze maakt zelf beleid en is zelf verantwoordelijk voor de exploitatie. Wel dient ze verantwoording af te leggen richting de aandeelhouders: de overheid. Middels het beleidsplan, dat wordt getoetst aan bestemmingsplannen, wordt aan de maatschappij duidelijk gemaakt wat de toekomstverwachting is.

Overheid – De gemeenten Groningen, Assen en Tynaarlo en de provincies Groningen en Drenthe zijn aandeelhouder van Groningen Airport Eelde. De overheid is de geldschieter voor de tekorten. Volgens de overheid speelt GAE een belangrijke rol in de noordelijke economie, vooral vanwege werkgelegenheid, vestigingsklimaat en bereikbaarheid.

Bedrijfsleven – Voor bedrijven kan de aanwezigheid van een luchthaven interessant zijn, bijvoorbeeld voor internationale bereikbaarheid of handel. Het bedrijventerrein bij GAE herbergt een aantal bedrijven, waaronder vliegscholen, vliegmaatschappij Air Charters Europe, onderhoudsbedrijven voor vliegtuigen en luchtverkeersleiding.

Luchtvaartmaatschappijen – De luchthaven faciliteert de luchtvaartmaatschappijen voor het aanbieden van diensten. Flybe, Corendon, Transavia, Arke en Wizz bieden vluchten aan vanaf GAE. Vanwege overcapaciteit (er zijn veel luchthavens in Europa) kunnen maatschappijen kiezen vanaf waar en welke luchthaven zij hun diensten aanbieden. Dit geeft luchtvaartmaatschappijen een sterke onderhandelingspositie.

Consumenten – De core business van een luchthaven is het verplaatsen en verbinden van mensen en goederen. De consumenten profiteren van de aanwezigheid van een luchthaven in het noorden. Zij kunnen voordelig en

snel naar vakantiebestemmingen vliegen. De grootste voordelen van GAE ten opzichte van Schiphol voor consumenten zijn de nabijheid en goedkopere tarieven. Een besparing op zowel tijd als geld.

Omwonenden – De omwonenden, verenigd in Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde (VOLE), zijn niet tegen de luchthaven. Wel verzet ze zich tegen onnodige overlast. Die overlast komt vooral door de verouderde toestellen die de KLM Luchtvaartschool gebruikt. Verder zijn ze tegen overambitieuze plannen van GAE, die niet passen in de noordelijke markt. Volgens VOLE is de markt daarvoor niet groot genoeg.



HOOFDSTUK 3. METHODOLOGIE EN DATA

Dit hoofdstuk gaat in op de gebruikte onderzoeksmethodes en dataverzameling. Er zijn vier methodes gebruikt, namelijk desk research (§3.1), multi criteria analyse (§3.2), interviews (§3.3) en een enquête (§3.4). Per methode is verklaard waarom en hoe de methode is toegepast.

§3.1 DNA VAN GRONINGEN AIRPORT EELDE – DESK RESEARCH

Aan de hand van literatuur, rapporten en jaarverslagen van GAE wordt GAE ‘ontleed’. De centrale vraag die gesteld is: Wat weten we nu eigenlijk van Groningen Airport Eelde? Met behulp van de gegevens uit de jaarverslagen wordt bijvoorbeeld uitgezocht wat GAE per jaar kost of oplevert. Ook wordt het aantal vliegbewegingen door de jaren heen in beeld gebracht. Daarnaast wordt gezocht naar vergelijkbare luchthavens. Het vergelijken met soortgelijke luchthavens is een manier om meer inzicht te verkrijgen in de situatie van GAE. Onder andere door het aantal bestemmingen en aantal vluchten per dag te vergelijken met 2 andere regionale luchthavens (Eindhoven en Bremen).

Met kaarten wordt de catchment area van GAE geanalyseerd en vergeleken met concurrerende luchthavens. Dit zal meer helderheid verschaffen over de huidige situatie van GAE, over mogelijkheden voor de toekomst en over de ligging ten opzichte van andere luchthavens. Het ‘DNA’ van GAE is een belangrijk onderdeel van de thesis, omdat het de complexiteit van het onderzoek naar voren brengt. Er zijn veel verschillende invalshoeken die invloed hebben op de regionale economische waarde van GAE. Rapporten die reeds verschenen zijn, verschillen onderling in de nadruk die zij leggen op de facetten die van belang zijn (werkgelegenheid, reistijdwinst). De analyse van rapporten over GAE probeert een zo volledig mogelijk beeld te schetsen.

Voor het desk research is gebruik gemaakt van een groot aantal rapporten over GAE en de jaarverslagen van GAE. De jaarverslagen (2004-2012) geven informatie over onder andere de financiële situatie, werknemersaantallen en bestemmingen. Er valt zo wat te zeggen over de ontwikkeling van de luchthaven door de jaren heen. In verschillende literatuur en rapporten is het een en ander gezegd over een verband tussen financiële situatie, vliegbewegingen en werknemersaantallen. Hoewel geen luchthaven hetzelfde is, valt er op deze manier wel iets te zeggen over de verhouding van GAE ten opzichte van andere luchthavens. De gegevens uit de literatuur en rapporten maken het mogelijk om de volgende stap te zetten in het onderzoek: de Multi Criteria Analyse.

§3.2 MULTI CRITERIA ANALYSE – DESK RESEARCH

Voor de uitwerking van de MCA is gekozen voor 2 ‘sporen’: Economie en Milieu. Voor beide clusters zijn een aantal criteria opgesteld. Tabel 3.1 geeft een overzicht van de clusters en criteria. Er is zorg voor gedragen dat de set criteria compleet, meetbaar, relevant en minimaal is (Commissie MER, 2002). De criteria zijn zorgvuldig opgesteld en uitkomst van een proces van bedenken, toevoegen, schrappen en samenvoegen. Uiteindelijk zijn daar onderstaande criteria uit voortgekomen. Hiermee is het mogelijk om een goed overzicht te maken van beschikbare informatie waarmee een zo volledig mogelijk MCA afgeleverd kan worden. De MCA kan vervolgens gebruikt worden bij het doen van een uitspraak over de economische waarde van Groningen Airport Eelde voor de regio.

Economie	Milieu
Toekomstige publieke investeringen	Geluid
Passagiers	Luchtkwaliteit
Directe werkgelegenheid	Natuur/Flora en fauna
Indirecte werkgelegenheid	

Reistijdwinst	Externe veiligheid
---------------	--------------------

Tabel 3.1 Clusters en criteria van de MCA

Scenario's

Voor het uitwerken van de clusters en criteria is gekozen voor een viertal scenario's: Sluiting, Business-as-usual, Lichte Groei, Sterke Groei. Het scenario Sluiting houdt in een volledige stillegging van al het vliegverkeer en de economische activiteiten op en rondom de luchthaven. Op korte termijn zal dit niet denkbaar zijn, maar bij langdurige verliezen is dit misschien onontkoombaar. Bij het scenario Business-as-usual wordt uitgegaan van huidige vervoersaantallen. In wezen verandert er niet veel aan de huidige situatie zoals die nu is. Het scenario Lichte Groei gaat uit van een groei van vluchten, waarbij het overgrote deel toeristisch zal zijn. De groei is 2%. Het scenario Sterke Groei gaat uit van een groei van 3,5%. Dit mede door de baanverlenging die sinds 2013 gerealiseerd is, en waarvan GAE verwacht dat het extra passagiers zal genereren. De passagiersaantallen zoals die in de MCA zijn geprognosticeerd zijn gebaseerd op een jaarlijkse toename met 2% (lichte groei) of 3,5% (sterke groei) over een periode van 20 jaar.

Het gebruik van de MCA geeft de mogelijkheid om de impact van GAE te onderzoeken aan de hand van verschillende scenario's. Voor het overzicht en de duidelijkheid van het onderzoek worden vier scenario's opgesteld: Sluiting, Business-as-usual, Lichte groei, en Sterke groei. De rapporten die gebruikt zijn bij het kwantificeren van de criteria in de MCA zijn:

- De economische betekenis van Groningen Airport Eelde voor Noord-Nederland – Elhorst (2013).
- Regionale luchthavens in Nederland. Een raamwerk voor het bepalen van het maatschappelijke belang van regionale luchthavens in Nederland – Veldman (2004)
- MKBA Groningen Airport Eelde – Ecorys (2014)

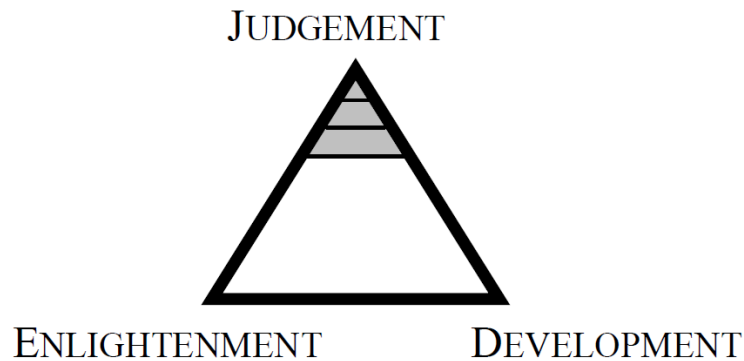
Voor de criteria die niet te kwantificeren zijn in hoeveelheden, kosten/opbrengsten is gekozen voor een kwalitatieve score van -3 tot +3. Waar mogelijk is dit gebeurd door informatie te gebruiken verkregen uit interviews, om zodoende een degelijke inschatting te kunnen doen.

Standaardiseren

Na het invullen van de gegevens is het mogelijk om de scores van de criteria te standaardiseren. Om alle scores met elkaar te kunnen vergelijken wordt de absolute score omgezet naar een standaard schaal. De laagste score krijgt de geschaalde waarde 0. De hoogste score van de desbetreffende criteria krijgt de geschaalde waarde 100. De tussenliggende waardes worden lineair bepaald. Op die manier worden de relatieve verschillen van de verschillende criteria met elkaar vergeleken. De kracht van deze methode is dat zodoende een keuze kan worden gemaakt voor het beste scenario.

Evaluatieperspectieven

Evaluatietechnieken kunnen gebruikt worden vanuit verschillende perspectieven. Chelimsky (1997) onderscheidt er drie: het *judgement* perspectief, het *enlightment* perspectief en het *development* perspectief (figuur 3.1). De keuze van het perspectief hangt samen met het onderzoeksdoel. Sijtsma et al. (2011) verduidelijken de perspectieven kort. Het judgement perspectief heeft als doel een oordeel te geven over de waarde. Het zwaartepunt ligt op het meten van resultaten of efficiëntie. Het enlightment perspectief heeft als doel om kennis te genereren, om zodoende een beter begrip te hebben van een onderwerp. Het development perspectief heeft als doel om bestaande activiteiten of organisaties te verbeteren. Er kunnen nieuwe en betere alternatieven ontstaan voor de huidige situatie. Uit de doelstelling van dit onderzoek – een ondersteunende of adviserende rol spelen in de maatschappelijke discussie – volgt dat hier gewerkt wordt vanuit het enlightment perspectief. Met de informatie die aan het einde van dit onderzoek voorhanden is, kan vervolgens wel een conclusie worden getrokken over de situatie van Groningen Airport Eelde.



Figuur 3.1 Verschillende evaluatieperspectieven (Chelimsky 1997)

De multi criteria analyse is geen eindproduct maar een tussenstap. De uitkomst genereert een beeld over mogelijke toekomstscenario's. Belangrijker; in dit specifieke geval laat het zien wat echt belangrijk is. Wat is de variabele waar de toekomst van Groningen Airport Eelde sterk van afhankelijk is?

§3.3 INTERVIEWS

Een derde methode die wordt gebruikt om een beeld te krijgen van de regionale economische betekenis van Groningen Airport Eelde is door experts te interviewen. Er zijn drie experts geïnterviewd, werkzaam in het bedrijfsleven, de politiek en bij een kennisinstelling. Zij hebben kwalitatieve kennis en ervaring die waardevol is, bijvoorbeeld over het belang van GAE voor het bedrijfsleven. Hieronder volgt een korte onderbouwing van de keuze van de geïnterviewde personen. Er zijn meerdere pogingen gedaan om ook met GAE zelf te spreken. Deze pogingen hebben helaas niks opgeleverd. De interviews fungeren als ondersteunend aspect van de thesis. De meerwaarde komt naar voren door argumenten die zijn gegeven door de geïnterviewde. De nieuwe inzichten die hierdoor worden verkregen worden gebruikt voor het verdere verloop van het onderzoek. In combinatie met de MCA kan worden bepaald wat van toegevoegde waarde is om te onderzoeken. De uitkomsten van de interviews worden gebruikt om de MCA te onderbouwen. De interviewguides zijn te vinden in bijlage 1. De volgende experts zijn geïnterviewd:

Elisabeth Douma – Philips Country Operational Travel Manager: Uitvoering reisbeleid, onderhandelingen met carriers, trainingen on site.

Als rol en betekenis van GAE voor de regio wordt vaak de bereikbaarheid en de importantie voor het vestigingsklimaat genoemd. Grote, internationale bedrijven zijn spelers die daar het meeste baat bij hebben. Deze bedrijven hebben geen belang *in* GAE, maar misschien wel belang *bij* GAE. Voor het onderzoek is het relevant te weten wat dat mogelijke belang dan is. Op die manier is te achterhalen of GAE daadwerkelijk belangrijk is voor het noordelijke bedrijfsleven. Het is interessant om te vragen wat er zou gebeuren met het bedrijf als GAE zou sluiten. Verder wordt gevraagd naar de zienswijze van het bedrijf wat zij denken dat GAE zou kunnen of moeten doen om interessant(er) te worden voor bedrijven.

Carin Kaagman – UMCG Manager acute zorg netwerk Noord-Nederland

De universiteit als kenniscentrum en tevens een van de grotere werkgevers in het Noorden zou een belang kunnen hebben bij een goede internationale bereikbaarheid. In het onderzoek van Elhorst (2013) staat dat de universiteit een belang bij GAE zou kunnen hebben, omdat internationale werknemers en gastsprekers via de luchthaven naar Groningen kunnen komen. Het interview richt zich enerzijds op het economische belang van GAE voor het UMCG. Anderzijds richt het zich op de mogelijke relocatie van de traumaheli naar GAE. Dit kan nieuwe inzichten opleveren voor de bredere maatschappelijke betekenis van de luchthaven.

Mark Boumans – Lid Gedeputeerde Staten Groningen (VVD) en Vaste vertegenwoordiger
aandeelhoudersvergadering N.V. Groningen Airport Eelde

Groningen Airport Eelde is een private onderneming, maar de overheid is aandeelhouder. De overheid heeft dus geen directe invloed op het te voeren beleid, maar is wel nauw betrokken bij beslissingen. Boumans is de vaste vertegenwoordiger in de aandeelhoudersvergadering en daarom één van de personen die verantwoording aflegt aan de rest van de Provinciale Staten. De Provinciale Staten Groningen en de andere publieke aandeelhouders beslissen onder andere over toekomstige bijdragen aan de luchthaven. De visie van Boumans op de luchthaven is een weergave van hoe de aandeelhouders over de luchthaven denken. De maatschappelijke discussie is of de baten opwegen de kosten. Drie redenen worden aangevoerd: werkgelegenheid, bereikbaarheid, vestigingslocatiefactor. Voor elk argument is wat te zeggen, maar er is ook wat tegenin te brengen. Het is interessant om te kijken of de argumenten stand houden als ze kritisch bevestigd worden. Daarnaast kunnen er ook andere – non economische – redenen zijn die een rol spelen in de besluitvorming.

§3.4 ENQUÊTE VLIEGGEDRAG VAN JONGVOLWASSENEN IN NOORD-NEDERLAND

Uit de resultaten van de MCA zal blijken dat het genereren van voldoende passagiers het belangrijkste criterium is voor de economische betekenis van Groningen Airport Eelde. Veel andere criteria hangen uiteindelijk af van de hoeveelheid passagiers per jaar die de luchthaven verwerkt. Passagiers zijn onder te verdelen in zakelijke reizigers en toeristen. Uit het desk research werd duidelijk dat het aandeel zakelijke reizigers gering is. Uit het interview met Philips zal blijken dat Groningen Airport Eelde niet interessant is voor hen; de aangeboden bestemmingen zijn niet interessant vanuit zakelijk perspectief, en daarbij is GAE geen efficiënt opstappunt (te duur en te tijdrovend). Dit geeft geen reden om het belang voor het bedrijfsleven verder te onderzoeken. Wat wel interessant is om te onderzoeken is het vlieggedrag en de reisbereidheid (naar vertrekluchthaven) van jongvolwassenen in Noord-Nederland. Jongvolwassenen zijn een groep die vergeleken met voorgaande generaties veel vliegen. Daarnaast zijn ze erg mobiel. Een verder onderzoek naar de beweegredenen van deze doelgroep voegt iets toe aan de discussie rondom GAE, en daarnaast zou GAE de informatie kunnen gebruiken voor hun eigen beleid.

Reizigers die ervoor kiezen om met het vliegtuig naar hun bestemming te gaan zijn bereid om ongeveer twee uur te reizen naar de luchthaven. Binnen de luchtvaart economie geldt één uur reistijd als primair verzorgingsgebied en twee uur als secundair verzorgingsgebied van een luchthaven, aldus de Noordelijke Rekenkamer (2013). Echter, voor de gemiddelde noorderling blijven er dan weinig luchthavens over om uit te kiezen. Om van het noorden naar andere populaire luchthavens in Nederland te reizen zijn mensen al gauw meer dan twee uur onderweg. Het zou kunnen dat mensen uit het Noorden bereid zijn om langer dan twee uur naar een luchthaven te reizen. Het is interessant om te onderzoeken van welke luchthavens (jongvolwassenen) noorderlingen nu gebruik maken en in welke mate. Door gebruik te maken van het postcodegebied van de respondent is het mogelijk om een analyse te maken van zijn/haar herkomst en reisbereidheid. Het onderzoek zal zich richten op jongvolwassenen in de leeftijd van 20 tot 30 jaar. Via een online enquête van thesistools, verspreid door middel van Facebook, kunnen veel respondenten op een eenvoudige manier bereikt worden.

Populatie en respondenten – Jongvolwassenen woonachtig in Noord Nederland in de leeftijdscategorie 19-30. Categorie: 19-24, 25-30.

Kanttekeningen: Er vliegen vooral gezinnen en volwassenen vanaf GAE. De respondenten bestaan voornamelijk uit 20+ en hoger opgeleid. De populatie die geënquêteerd wordt is niet de grootste groep gebruikers. Maar, de onderzochte groep zijn wel de gebruikers van de toekomst. Als Groningen Airport Eelde de behoeften van de populatie weten, kunnen ze daarop inspelen.

Toegang tot populatie – Facebook heeft een groot bereik, vooral door het sneeuwbaaleffect. De respondenten zullen voornamelijk uit dezelfde culturele groep komen: blank en hoger opgeleid. De enquête is gemaakt middels

thesistools.com. Het gebruik van Facebook en een online enquête tool is enerzijds interessant, maar anderzijds ook selectief. In dit specifieke geval sluiten onderzoeksmethode en doelgroep op elkaar aan.

Hoofdzaak – Wat is de belangrijkste factor voor jongvolwassenen bij het kiezen van een vliegreis; prijs, locatie luchthaven of bestemming. En zijn jongvolwassenen bereid om langer en verder te reizen voor een goedkope vlucht dan de twee uur die gemiddeld wordt aangenomen. Als blijkt wat de motivatie van jongeren is bij het kiezen van een vliegreis kan misschien een uitspraak gedaan worden over waarom GAE wel/niet interessant is voor de populatie.

Het verwerken van de data gebeurt met behulp van SPSS, Excel en ArcGIS 10.2. De statistieken van de antwoorden worden op die manier inzichtelijk, en verwerkt in grafieken, tabellen en kaarten. De enquête zoals die is voorgelegd aan de doelgroep is te vinden in bijlage 2. Daarin staan ook alle resultaten van de antwoorden. Met ArcGIS is het mogelijk om een ruimtelijke impressie van de reisbereidheid te maken. Elke postcode wordt gelinkt aan bezochte luchthavens, en zodoende komt een beeld naar voren van het reisgedrag van noorderlingen naar luchthavens. Met de beschikbare gegevens kan ook een kaart worden gemaakt die de vertrekluchthaven koppelt aan de bestemming. Zodoende wordt de ruimtelijke spreiding van reizen duidelijk en krijgen we een antwoord op de vraag vanaf waar mensen vliegen en waarheen.



HOOFDSTUK 4. RESULTATEN

In dit hoofdstuk worden de resultaten besproken. Als eerst komt 'het DNA van GAE' aan bod; §4.1 laat de huidige status van GAE zien. Onder andere de financiële situatie, het aantal vluchten en bestemmingen ten opzichte van concurrenten, werkgelegenheid en ligging worden duidelijk. Na deze praktische informatie wordt in §4.2 de multi criteria analyse (MCA) getoond. De analyse laat zien wat belangrijk is voor de ontwikkeling van de luchthaven, hoe eventuele toekomstscenario's eruit kunnen zien en welke conclusies daaruit te trekken zijn. De MCA is een essentiële tussenstap om tot de belangrijkste resultaten van dit onderzoek te komen. De enquête volgt uit de conclusies van de MCA. De resultaten van de enquête zullen besproken worden in §4.3.

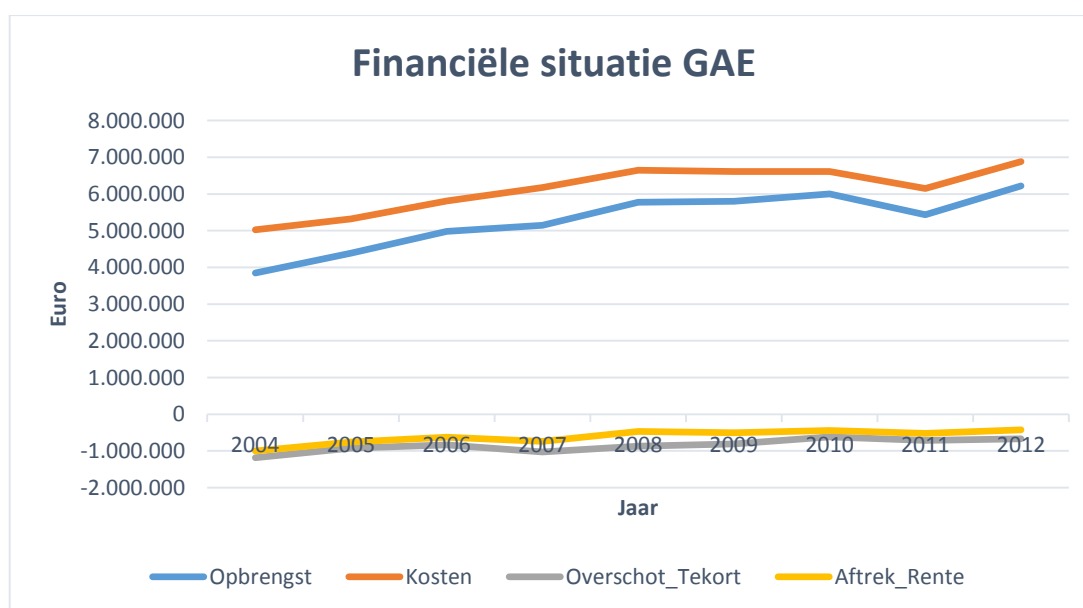
§4.1 DNA VAN GRONINGEN AIRPORT EELDE

Financiële situatie

Een hele basale, maar relevante vraag is: Wat kost GAE eigenlijk? En wat brengt het op? Om die vraag te beantwoorden is gebruik gemaakt van gegevens uit de jaarverslagen van GAE. De tijdspanne is van 2004 tot en met 2012. Tabel 4.1 laat zien dat GAE al jaren achtereen met een fors tekort kampt. Figuur 4.1 geeft diezelfde gegevens weer, zodat het verloop duidelijk wordt.

	Opbrengst	Kosten	Overschot/tekort	Na aftrek rente
2004	3.843.456	5.025.514	-1.182.058	-1.002.385
2005	4.392.516	5.319.002	-926.486	-752.518
2006	4.979.075	5.811.202	-832.127	-627.939
2007	5.146.770	6.176.669	-1.029.899	-742.960
2008	5.776.492	6.642.983	-866.491	-469.294
2009	5.804.276	6.609.680	-805.404	-504.616
2010	5.999.339	6.612.250	-612.911	-439.679
2011	5.433.384	6.149.773	-716.389	-521.811
2012	6.216.120	6.881.715	-665.595	-421.646

Tabel 4.1 Financiële situatie GAE 2004-2012 in Euro's.



Figuur 4.1 Financiële situatie GAE 2004-2012.

De opbrengsten zijn in de periode 2004-2012 gestegen met 61,7% en de kosten zijn in de periode 2004-2012 gestegen met 36,9%. Het totale tekort in de periode 2004-2012 is €5.482.848. De aandeelhouders stortten tot en met 2012 jaarlijks een bedrag van 1 miljoen Euro op de rekening van GAE. De jaarlijkse tekorten zijn hieruit gefinancierd. Het saldo liquide middelen bedraagt, mede door deze overheidsbijdragen, per eind 2013 circa 8 miljoen Euro.

Volgens het businessplan van GAE uit 2003 zou de luchthaven kostendekkend zijn in 2015, indien de baanverlenging in 2004 gerealiseerd zou worden (BCI, 2009; Noordelijke Rekenkamer, 2012b). Toen de huidige aandeelhouders de aandelen in 2004 overnamen van het Rijk, werd rekening gehouden met toekomstige winstprognoses. Dat de baanverlenging pas in 2013 gerealiseerd is heeft vanzelfsprekend invloed gehad op de financiële prestaties van de luchthaven. Tot op heden is er een tekort. Daarnaast hebben de aandeelhouders de inspanningsverplichting om de luchthaven in stand te houden overgenomen van het Rijk. Deze verplichting geldt voor onbepaalde tijd. Het is niet duidelijk of de aandeelhouders contractueel verplicht zijn om de luchthaven financieel te ondersteunen. De huidige verwachting van de Noordelijke Rekenkamer (2013) is dat GAE rond 2030 break-even zal draaien. Afgaande op de convergerende trend van de opbrengsten en kosten zou je kunnen concluderen dat dit break-even punt er wel te gaan komen, maar het verschil is jaarlijks toch nog meer dan een half miljoen Euro. De luchthaven heeft te maken met een relatief hoog vast kostenniveau (in de vorm van vaste personeelskosten voor onder andere de brandweer en luchtverkeersleiding) en een laag variabel inkomstenniveau (Noordelijke Rekenkamer 2013). Het rapport van Helios (2009) stelt dat een regionale luchthaven met voornamelijk low cost carriers minimaal 1 miljoen passagiers per jaar moet vervoeren om zwarte cijfers te kunnen schrijven. In dat geval zou het passagiersaantal moeten verviervoudigen.

Aantal vluchten en bestemmingen

Het succes van een luchthaven hangt in grote mate af van het aantal connecties (bestemmingen) dat het aan kan bieden. Als we GAE vergelijken met de concurrerende luchthavens Eindhoven en Bremen zien we een opvallend verschil: GAE biedt veel minder bestemmingen aan en er zijn dus ook veel minder vluchten per dag. GAE biedt in de winterperiode 4 bestemmingen aan. In de zomerperiode zijn dit er 8 (figuur 4.2). In april 2014 werd bekendgemaakt dat er per 5 juni een nieuwe verbinding met Londen Southend komt en per november wordt Lanzarote toegevoegd. Ter vergelijking; Bremen biedt 50 bestemmingen aan en Eindhoven heeft 70 mogelijke bestemmingen. Als we iets verder kijken komen we erachter dat Airport Weeze Niederrhein 41 bestemmingen heeft, en Münster-Osnabrück biedt 25 bestemmingen aan. Een wezenlijk verschil. Naast het aantal bestemmingen is het ook van belang wáár die bestemmingen zijn. GAE zou zich kunnen onderscheiden door het aanbieden van bestemmingen die de concurrentie niet aanbiedt. Een vergelijking via de internetsites van luchthavens en luchtvaartmaatschappijen wordt snel duidelijk dat de bestemmingen die GAE aanbiedt ook te boeken zijn via concurrerende luchthavens. Vaak is het zo dat een vertrekkend vliegtuig vanaf GAE een tussenstop maakt op Eindhoven of Maastricht.

Tabel 4.2 laat zien dat zowel Eindhoven als Bremen rond de 30 vertrekkende vluchten per dag afhandelen, terwijl GAE 0-3 vertrekkende vluchten per dag afhandelt. Kanttekening hierbij is dat dit in het winterseizoen is. In het zomerseizoen zijn er meer vluchten naar vakantiebestemmingen. Toch, Bremen en Eindhoven lijken geen last van de seizoenen te hebben.

23.3.2014 – 29.3.2014	Zondag	Maandag	Dinsdag	Woensdag	Donderdag	Vrijdag	Zaterdag
GAE	1	-	-	1	-	3	2
Bremen	29	31	33	35	36	34	25
Eindhoven	28	31	32	31	25	33	40

Tabel 4.2 Vertrekkende vluchten per dag van GAE, Bremen en Eindhoven.



Groningen Airport Eelde
8 bestemmingen



Bremen Airport
50 bestemmingen



Eindhoven Airport
70 bestemmingen

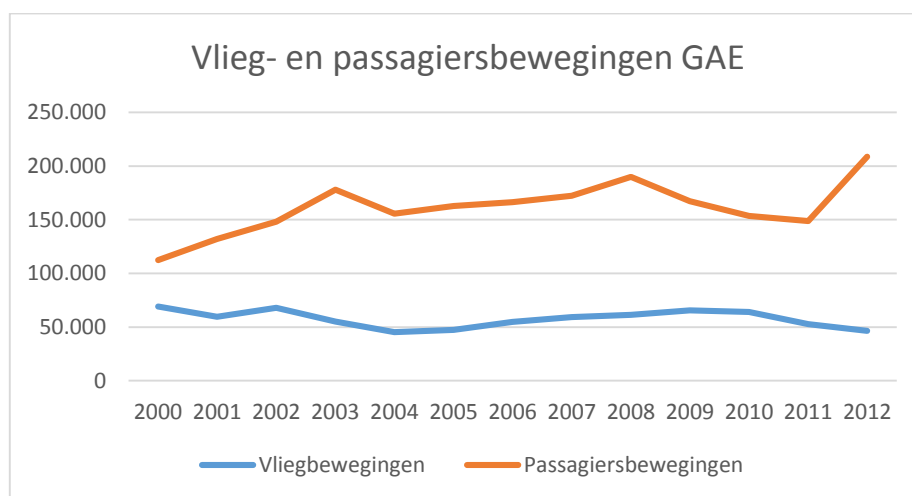
Figuur 4.2 Bestemmingen vanaf Eelde, Bremen en Eindhoven (GAE 2013, Airport Bremen 2013, Eindhoven Airport 2013).

Landingsbaan

De verschillen in het aantal bestemmingen en dagelijkse hoeveelheid vluchten is groot. Volgens de jaarverslagen van Groningen Airport Eelde is een baanverlenging noodzakelijk voor verdere ontwikkeling van de luchthaven. De verklaring die zij geven voor het geringe aantal bestemmingen en vluchten is dat de start- en landingsbaan te kort is. Voor de uitgevoerde verlenging was de baan 1800 meter. Na verlenging (april 2013) is de baan 2500 meter, waardoor het mogelijk is om grotere/zwaardere toestellen te ontvangen. Dit maakt het mogelijk om zonder tussenstop op verdere bestemmingen te vliegen. Of dit een sterk argument is valt nog te bezien. Maastricht Aachen Airport heeft een baan van 2500 meter, maar er is geen groot verschil in bestemmingen (10) en passagiersaantallen (2011: 363.000) vergeleken met GAE (Maastricht Aachen Airport, 2014). Is het hebben van een baan van 2500 meter dan zo belangrijk? Veel maatschappijen zoals Ryanair vliegen met een gestandaardiseerde vloot om efficiëntie redenen. Bijvoorbeeld zodat elke piloot dan in elk vliegtuig kan vliegen. Het soort vliegtuig dat zij gebruiken is, net als veel andere LCC's, de Boeing 737-800. De minimale lengte van de startbaan die deze vliegtuigen nodig hebben, mits volledig beladen, is 2100 meter (Helios, 2009). Voor GAE is het dus wel degelijk van belang om een baan van minimaal deze lengte te hebben om LCC's te kunnen ontvangen. De argumentatie dat tussenstops niet meer noodzakelijk zijn is in theorie misschien correct, maar in de praktijk blijkt dat op veel bestemmingen (oa Gran Canaria en Salzburg) nog altijd een tussenstop wordt gemaakt in Eindhoven of Maastricht. Saillant detail is dat door de baanverlenging de aanrijdtijd van de hulpdiensten op de luchthaven niet meer gegarandeerd kunnen worden. In feite betekent dat dat de luchthaven minder veilig is na de baanverlenging. Dit betekent dat een nieuwe investering noodzakelijk is.

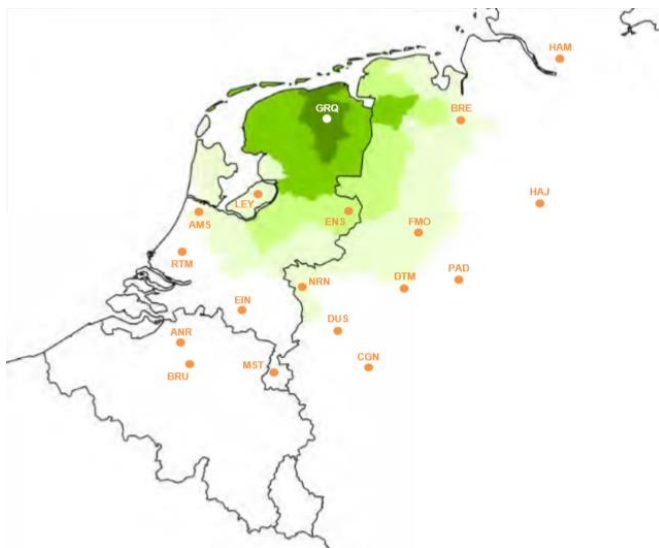
Passagiers GAE

De jaarverslagen geven informatie over het aantal vliegbewegingen en passagiersbewegingen op jaarbasis. Onderstaande figuur 4.3 geeft voor beide onderwerpen het verloop over de periode 2000-2012 weer. Wat opvalt is dat het aantal vliegbewegingen afneemt, terwijl het aantal passagiers in de loop der jaren is gestegen. Een verklaring hiervoor is dat het aantal vliegbewegingen niet enkel bestaat uit de chartervluchten, maar ook lesvluchten betreft. Sterker, het aantal vliegbewegingen bestaat voor het grootste deel uit lesvluchten. In 2012 waren 32.557 van de 46.418 vliegbewegingen lesvluchten, dat is ongeveer 70%. Interessanter is om te kijken naar het aantal passagiersbewegingen. In het jaar 2011-2012 is een grote groei te zien. De verklaring hiervoor is dat in 2011 het aantal bestemmingen werd uitgebreid met onder andere vluchten op Antalya (Turkije) en Palma de Mallorca (Spanje). Vergeleken met andere regionale luchthavens in Nederland blijft GAE achter wat betreft groei (zie figuur 1, bladzijde 3). Het aandeel passagiers bestaat voor het overgrote deel uit toeristische reizigers. Het aandeel zakelijke reizigers is zeer gering, mede door het soort bestemmingen. Vrachtverkeer speelt geen rol op GAE.

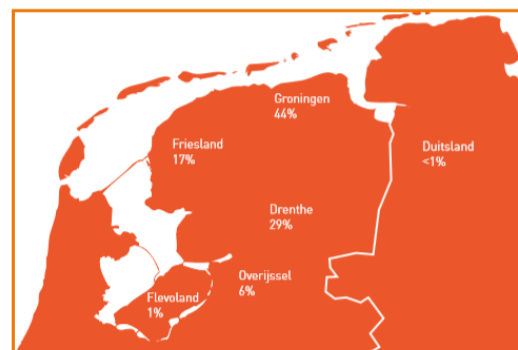


Figuur 4.3 Vlieg- en passagiersbewegingen GAE.

De *catchment area*, het gebied met potentiële klanten, is van groot belang voor elke onderneming. Het is van invloed op de groeimogelijkheden (Helios, 2009). De *catchment area* van GAE kan gedefinieerd worden aan de hand van het aantal inwoners binnen een gebied met redelijke reistijden naar het vliegveld toe. Marktanalyses hebben uitgewezen dat passagiers voor een goedkoop vliegticket bereid zijn twee uur te reizen naar een luchthaven (Gordijn et al. 2005). Het primaire verzorgingsgebied van luchthavens ligt binnen 1 uur reistijd, en het secundaire verzorgingsgebied binnen 2 uur (Noordelijke Rekenkamer, 2013). In het primaire gebied wonen 2.215.000 mensen, en in het secundaire gebied 4.620.000 mensen. Figuur 4.4 laat zien dat het verzorgingsgebied van GAE vooral de noordelijke drie provincies omvat. In het kaartje zijn ook de luchthavens met een overlappend verzorgingsgebied opgenomen. Opvallend is dat de geografische locatie niet eens zo heel ongunstig is, vergeleken met andere commerciële luchthavens ligt Groningen redelijk geïsoleerd. Dat zou dus kansen kunnen opleveren omdat GAE een soort van monopolie positie bekleedt in Noord-Nederland. Figuur 4.5 laat zien dat de klanten van GAE voornamelijk uit de noordelijke provincies komen. De reden dat Friesland slechts 17% van de herkomst van de reizigers herbergt kan worden verklaard dat voor veel Friezen Schiphol goed bereikbaar is. Via de A6 of de afsluitdijk zijn zij er zo, bovendien hebben ze de keuze uit veel meer bestemmingen. Uit het secundaire verzorgingsgebied trekt GAE maar weinig bezoekers aan, dit komt doordat het relatieve reistijdvoordeel veel kleiner is dan voor mensen uit het primaire verzorgingsgebied (SEO, 2013). Het secundaire verzorgingsgebied bevindt zich immers dicht in de buurt van andere concurrerende luchthavens.



Figuur 4.4 Verzorgingsgebied GAE in reistijd (SEO, 2006).



Figuur 4.5 Herkomst reizigers GAE (GAE, 2010).

Naast de reistijd zegt de *propensity to fly* (PTF) van de mensen in dat gebied iets over het klantpotentieel. De PTF wordt beïnvloed door welvaart. Volgens de Noordelijke Rekenkamer is de propensity to fly voor Nederland als geheel 1,2. Dat betekent: per persoon worden er gemiddeld 1,2 retourreizen per jaar gemaakt. 'De propensity-to-fly is niet voor elke regio in Nederland gelijk. Over het algemeen kan worden gesteld dat 'in regio's die verder van luchthavens af liggen minder wordt gevlogen' (Noordelijke Rekenkamer, 2013). Daarnaast speelt welvaart een rol. Het Noorden wordt ook wel een 'ijle economie' genoemd met een kleine en minder koopkrachtige bevolking en dus een kleinere eigen afzetmarkt (Boneschanser & Hospers, 2007). De PTF in het verzorgingsgebied van GAE komt uit op 0,66 (Noordelijke Rekenkamer, 2013). Het potentieel aantal vluchten voor Noord Nederland is het totaal aantal inwoners maal de PTF. Noord Nederland telt ongeveer 1,7 miljoen inwoners. Het vluchtpotentieel van Noord Nederland voor GAE is dus ongeveer 1,1 miljoen vluchten. Voor het primaire verzorgingsgebied gaat het om 1,46 miljoen vluchten. Dit aantal vluchten is niet reëel, omdat reizigers ook vanaf andere luchthavens vliegen. Daarnaast is het aanbod van bestemmingen te gering, voor intercontinentale vluchten zijn de reizigers afhankelijk van bijvoorbeeld Schiphol. Zoals eerder vermeld zijn er volgens het rapport van Helios ongeveer 600.000 - 1 miljoen passagiers nodig om GAE rendabel te laten draaien. Met een vluchtpotentieel van 1,1 vluchten is dat onwaarschijnlijk, een potentieel getal hoeft geen werkelijkheid

te worden. Wat dat betreft is de geografische locatie dus minder gunstig. Onderstaand kaartje laat Europese luchthavens zien en het totaal aantal mensen dat binnen 2 uur de luchthaven kan bereiken via de weg (Gordijn et al., 2005). Voor Groningen Airport Eelde komt dat dus neer op om en nabij de 2 miljoen personen. Vergeleken met andere Europese luchthavens is dat zeer gering, want de meesten kunnen rekenen op een klantpotentieel van tientallen miljoenen. Volgens M. Boumans hoeft het geringe klantpotentieel geen probleem te zijn.

M. Boumans: 'Southend had in 2011 ongeveer 40.000 passagiers, ze zitten nu op 1 miljoen, en zijn bezig door te groeien naar 5 miljoen. Dat laat zien dat het dus kan. En ze zitten in een hoog competitief gebied, met 3 nationale luchthavens bij Londen. Het gaat erom hoe je je positioneert. Eindhoven was eerst ook niks. Daar zijn meer mensen, maar ook meer opties. Er zijn veel verschillen.'

In het citaat van M. Boumans komt het belangrijkste verschil naar voren: het aantal inwoners. Zonder toereikende afzetmarkt is het enorm lastig de vliegtuigen vol te krijgen.

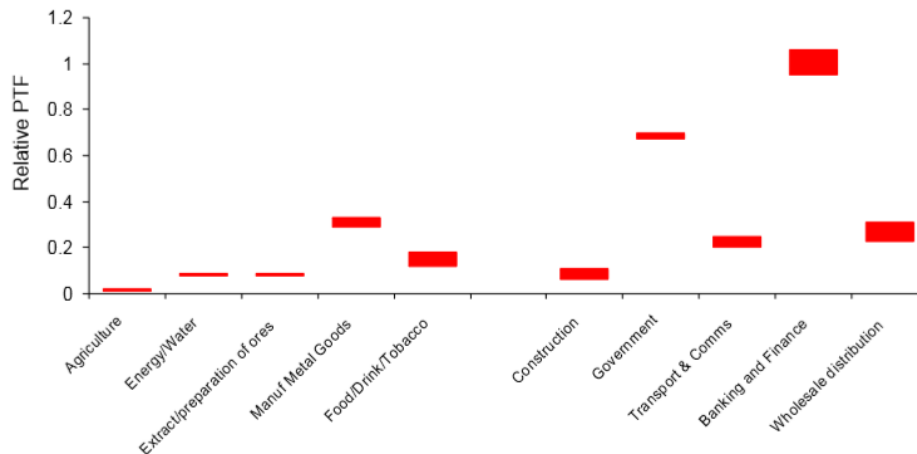


Figuur 4.6 Luchthavens en hun klantpotentieel binnen 2 uur reistijd (Gordijn et al. 2005).

De bestemmingen waarop vanaf GAE gevlogen kan worden zijn vooral interessant voor het toerisme. Het precieze aandeel van zakelijke passagiers is onbekend, maar speelt geen grote rol. De toekomstige verbinding naar Londen Southend kan wellicht zorgen voor meer zakelijke reizigers vanaf GAE. Volgens E. Douma is dat niet erg reëel.

E. Douma: 'GAE vliegt weliswaar vanaf 5 juni op Londen, maar zakenmensen zijn totaal niet gebaat bij aankomsten op regionale vliegvelden. Natransport kost extra geld, om nog maar niet te spreken over de tijd die het in beslag neemt.'

Er is onderzoek gedaan naar welke sectoren het meeste geneigd zijn om te reizen met vliegverkeer. Figuur 4.7 laat zien dat vliegverkeer niet interessant is voor landbouw gerelateerde bedrijven. De financiële sector heeft wel een hoge PTF. Energy, een belangrijke sector voor de provincie en gemeente Groningen, heeft een lage PTF. Vanaf 2004 was er een verbinding tussen GAE en Aberdeen. Een verbinding die vooral werd gebruikt door reizigers werkzaam in de petrochemische industrie. In de beginjaren werd er veel gebruik gemaakt van de verbinding, maar de laatste paar jaren zaten de vliegtuigen steeds minder vol en was het niet rendabel meer. Eind 2012 stopte de verbinding.



Figuur 4.7 Propensity to fly per sector (Helios, 2009).

Noord-Nederland zet in op vijf economische clusters; energie, sensortechnologie, watertechnologie, agribusiness en healthy ageing (SNN, 2014). Opvallend is dat deze sectoren een lage PTF hebben. Sectoren met een hoge PTF zijn de overheid en het bankwezen. Sectoren die zich vooral in andere delen van het land bevinden. Het afhandelen van zakelijk vliegverkeer vanaf GAE is een basisvoorwaarde voor het verbeteren van het vestigingsklimaat voor bedrijven in het Noorden (Noordelijke Rekenkamer, 2013). Het aandeel zakelijk verkeer vanaf GAE is, zoals eerder vermeld, zeer gering. Toch is een veelgehoord argument dat GAE een belangrijke rol speelt voor het regionale bedrijfsleven.

M. Boumans: 'Het gaat ook om de uitstraling, de luchthaven als vestigingsfactor. Die benadering is ook in de MKBA [Ecorys, 2014] terug te vinden. De gedachte is wel dat de regio aantrekkelijker is voor internationale bedrijven. En het kan extra werkgelegenheid genereren. Of dat wel of niet zo is kan ik niet zeggen. Ik denk wel dat de luchthaven een interessante vestigingsfactor is.' [...] 'Een verbinding met München of Kopenhagen als hub is net zo interessant, want dan maak je ook de koppeling van een zakelijke en toeristisch interessante bestemming. Het noordelijk bedrijfsleven heeft aangegeven om tot een hard commitment te willen komen, bijvoorbeeld een vast aantal tickets. Ik denk dat er wel een bodem onder te leggen is.'

C. Kaagman: 'Het handig zou zijn als er een soort van brugfunctie zou zijn via Amsterdam. Buitenlandse studenten zouden dan gebruik kunnen maken van zo'n vlucht om hier te komen studeren of af en toe naar huis te gaan'. Het zijn geen grote massa's die vliegen, dus dat zou gecombineerd moeten worden met zakenreizen.'

Werkgelegenheid

Bij het bepalen van de economische waarde speelt werkgelegenheid een belangrijke rol. De werkgelegenheidseffecten zijn onderverdeeld in 3 categorieën. De directe effecten (i) zijn rechtstreeks gerelateerd aan de luchthaven; alle banen als gevolg van de exploitatie. Daarvan bestaat een deel uit passagiers- en vracht gerelateerde activiteiten, een deel uit vliegtuig gebonden activiteiten en een deel uit overige activiteiten (SEO, 2006). De indirecte achterwaartse effecten (ii) zijn de bedrijven en banen die bestaan door leveranties aan de luchthaven (ibid.). Indirecte voorwaartse effecten (iii) worden omschreven als de bedrijvigheid en banen die ontstaan door afname van de diensten die door de luchtvaartsector worden geproduceerd. Dit worden ook wel uitstralingseffecten genoemd. Deze effecten hebben veel te maken met de luchthaven als vestigingsplaatsfactor. In de literatuur worden de voorwaartse effecten vaak niet meegenomen in de berekening van werkgelegenheid in verband met dubbel telling en omdat dergelijke werkgelegenheid moeilijk te achterhalen is (Noordelijke Rekenkamer 2013). 'In de praktijk is het moeilijk om deze definities een eenduidige invulling te geven en sommige luchthavens rekenen bedrijventerreinen in de directe omgeving van de luchthaven ook tot het directe economische belang. Er zijn veel studies (Ecorys 2014, Elhorst 2013, Rietveld 1989) uitgevoerd naar het effect van een luchthaven op de werkgelegenheid en de macro-economische waarde voor de samenleving,

maar er heerst op dit gebied een gebrek aan consensus, waardoor schattingen over werkgelegenheid nogal uiteenlopen' (Veldman et al. 2004).

De directe effecten zijn meestal eenvoudig te achterhalen. Over het algemeen geven de luchthavens een te positief beeld van de werkgelegenheidseffecten door een ruime definitie van directe werkgelegenheid te hanteren en/of geen onderscheid te maken tussen parttime arbeidsplaatsen en voltijds arbeidsplaatsen (Veldman, 2004). De jaarverslagen van GAE geven informatie over het aantal mensen die in dienst zijn. In 2012 waren er 58 mensen in dienst van GAE, met een full time equivalent van ongeveer 38 fte (jaarverslag 2012). In totaal komt het aantal luchthaven gerelateerde banen op 300 volgens een personeelstelling van GAE in september 2013 (Elhorst, 2013). Het verschil tussen 58 en 300 is groot, en het is niet geheel duidelijk hoe dat verschil te verklaren is. Mogelijk zijn er bij de telling door GAE banen meegenomen die wel gerelateerd zijn aan de luchthaven, maar niet afhankelijk van de luchthaven zijn. Bijvoorbeeld de leverancier van eten en drinken voor het restaurant. Een veelgebruikte methode uit de literatuur om de directe werkgelegenheid te berekenen is door dit te relateren aan het aantal passagiers op de luchthaven (Veldman, 2004). Per miljoen passagiers wordt een waarde gehanteerd voor het aantal directe arbeidsplaatsen dat hierdoor wordt gegenereerd. Dit is voor te stellen als een lineaire functie. De meest realistische bandbreedte voor de regionale luchthavens ligt tussen de 750 en 1100 arbeidsplaatsen per miljoen passagiers (NEI, 2001; in Veldman et al, 2004). Als er wordt uitgegaan van deze lineaire methode, kan er worden aangenomen dat sommige luchthavens een werkgelegenheid creëren die boven de lineaire functie liggen, en anderen onder de lineaire functie. GAE, met circa 200.000 passagiers per jaar, zou dus tussen de 150 en 220 banen opleveren. Met zekerheid is het niet te zeggen, maar het is mogelijk dat GAE minder dan 150 tot 220 directe banen oplevert. GAE handelt namelijk slechts een vijfde van het aantal passagiers af waarop de schatting is gebaseerd. Aan de uiteinden van de lineaire functie kunnen dus nogal wat uitschieters zijn. Vergeleken met de andere ramingen is de schatting van 150 tot 220 banen van NEI (2001) een redelijk conservatieve schatting met raakvlakken met het onderzoek van de Noordelijke Rekenkamer en Buck. 150 tot 220 banen is een behoorlijk verschil vergeleken met de opgegeven 300 banen. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat het om een schatting gaat. Een aantal recent verschenen rapporten probeert een antwoord te geven op de vraag hoeveel banen GAE genereert, zie tabel 4.3.

	Werkgelegenheid in banen	Direct/indirect achterwaarts	Opmerking
Ecorys, 2014	165 + 145 = 310	Direct + indirect	240 fte
GAE, 2012	300	Alleen direct	Uit het jaarverslag 2012
Elhorst, 2013	300 + 160 = 460	Direct + indirect (multiplier van 0,53)	Gebaseerd op personeelstelling door GAE in 2013. Er is geen onderscheid gemaakt tussen parttime en fulltime.
Noordelijke Rekenkamer 2013	180	Totaal direct en indirect	
Buck, 2009	120 + 60	Direct + indirect	
NEI, 2001	150 tot 220 + 76 tot 117 = 226 tot 337	Direct + indirect (multiplier van 0,53)	De indirecte effecten zijn een eigen berekening waarbij gebruik is gemaakt van eerder onderzochte multiplier)

Figuur 4.3 Overzicht aantal banen dankzij GAE volgens onderzoeksbureau (eigen bewerking)

Ook de politiek moet werken met deze verschillende rapporten, op welke manier daarmee is omgegaan vertelt M. Boumans.

M. Boumans: 'Daar zijn twee documenten van belang; het businessplan van GAE en het rapport van de Noordelijke Rekenkamer. Die liggen niet in elkaars verlengde. De vraag is: hoe ga je daar mee om? Daar is al een lange discussie over gevoerd. Dus we hebben zelf als aandeelhouder onderzoek laten doen door Ecorys en EY. Daarvan hebben wij gezegd dat wij ervan uitgaan dat die gegevens kloppen.'

Dit is een opvallende uitspraak. Het onderzoek van Ecorys concludeerde dat GAE ongelijk heeft bij de vaststelling van het aantal banen. Het aantal banen was volgens het onderzoek niet 300, maar 165.

Het economisch belang van een luchthaven voor de regio is direct gerelateerd aan de economische activiteiten op en rondom de luchthaven ten opzichte van de economische activiteiten in de totale regio (Veldman, 2004). Volgens LISA (Landelijk informatie systeem arbeidsorganisaties) is de totale werkgelegenheid van Noord-Nederland 773.060. Groningen Airport Eelde, met 58 mensen in dienst, valt onder het middenbedrijf. Met een zeer klein aandeel in de totale werkgelegenheid is het economisch belang gering. Het overgrote deel van die werknemers is laagopgeleid; horeca, beveiliging en bagageafhandeling.

Provincie	Sector	Jaar	Banen totaal
Drenthe	Totaal	2013	217.590
Friesland	Totaal	2013	283.520
Groningen	Totaal	2013	271.950
Totaal			773.060

Tabel 4.4 Totaal aantal banen per provincie (LISA, 2014)

De drie noordelijke provincies kennen een relatief grote nadruk op landbouw en industrie. Toch is de dienstensector de grootste sector, ongeveer driekwart van de bedrijvigheid valt onder de noemer dienstensector (CBS, 2014). Het Noorden kent relatief weinig grote bedrijven. De grootste werkgever in de regio is veelal de zorgsector (Boneschansker & Hospers, 2007). Ten opzichte van de rest van Nederland heeft Noord Nederland een achterstand. Boneschansker & Hospers (2007) geven hiervoor een aantal oorzaken. Onder andere de beperkte aanwezigheid van grotere bedrijven met R&D en kennisinstututen, de perifere ligging en slechte aansluiting op internationale knooppunten, en weinig aantrekkelijke banen voor hoger opgeleiden liggen hieraan ten grondslag. 'Ook zijn noordelijke ondernemers minder 'outward looking', wat ook blijkt uit de lagere exportintensiteit' (Boneschansker & Hospers, 2007).

Reistijdwinst

Elhorst (2013) stelt dat een inwoner uit Noord-Nederland circa 2 tot 3 uur tijdswinst boekt indien hij of zij kan vertrekken van GAE i.p.v. Schiphol. 'Hieruit resulteert een doorsnee reistijd van 100,6 minuten naar Schiphol en 29,8 minuten naar GAE, ofwel een reistijdwinst van 70,8 minuten voor een enkele reis en 141,6 minuten op een retour. Per retourvlucht komt hier één uur bij vanwege de noodzaak eerder op Schiphol te zijn, dan wel de noodzaak eerder af te reizen om toch op tijd te zijn mocht zich vertraging voordoen. Per passagiersbeweging (een retourvlucht bestaat uit twee passagiersbewegingen) bedraagt de reistijdwinst via GAE voor de doorsnee Noord-Nederlander daarmee 100,8 minuten, ofwel $100,8/60=1,68$ uur' (Elhorst 2013). Voor zakelijke reizigers betekent dit een besparing van 1,68 maal €26,25 (reistijdwaardering) is €44,10 per vliegbeweging. Voor toeristisch verkeer betekent dat 1,68 maal €7,50 is €12,60 per vliegbeweging. De verhouding zakelijk-toeristisch verkeer is volgens Ecorys (2014) geschat op 20-80%. Dit lijkt overdreven, de verhouding 10-90% lijkt reëler. Officiële gegevens zijn hier helaas niet over bekend. Bij een huidig aantal van 200.000 passagiersbewegingen per jaar betekent dit een reistijdwinst voor zakelijk verkeer van (40.000 maal €44,10 is) €1.764.000. Voor toeristisch verkeer betekent dit (160.000 maal 12,60) €2.016.000. Naast de reistijdwinst levert dit dus automatisch ook een besparing in reiskosten op. In het onderzoek van Elhorst (2013) is naar voren gekomen dat de maatschappelijke reistijdbaten het verwachte negatieve bedrijfsresultaat in 2013 overtreffen. In 2015 is dat niet het geval. In de

jaren daarna tot aan 2020, als GAE het aantal passagiersbewegingen pas goed weet op te voeren, zijn de maatschappelijke reistijdskosten dermate groot dat ze het negatieve bedrijfsresultaat in ruime mate overtreffen.

Hierbij moet worden opgemerkt dat de kosten van GAE betaald moeten worden met publiek geld, terwijl de baten niet in de portefeuille van de betaler komt. De baten zijn voor de maatschappij, maar dan wel alleen voor de mensen die gebruik maken van GAE. Dit zijn lang niet alle mensen in Noord Nederland, dus je zou kunnen discussiëren of dit een eerlijke manier van rekenen is.

E. Douma vind de bereikbaarheid van GAE en reistijdwinst voor de zakelijke reiziger tegenvallen:

E. Douma: 'Een ander argument om niet vanaf GAE te vliegen is het transport van Drachten/Winschoten/Emmen naar GAE toe. Via het OV is dit slecht geregeld en kost veel tijd. Daarnaast zijn de time slots vaak ongunstig en beperkt in aantal.'

EU richtlijnen staatsteun vliegvelden

In februari 2014 heeft de Europese Commissie nieuwe richtlijnen voor staatsteun aan luchthavens aangenomen. De richtlijnen gelden vanaf september 2014 en zijn erop gericht om regio's en inwoners van Europa te verbinden, terwijl oneerlijke concurrentie en marktfalen moet worden geminimaliseerd. Daarnaast moeten de richtlijnen een verantwoord gebruik van publieke gelden promoten (EC, 2014). Ook moet het de overcapaciteit aan vliegvelden aanpakken. Overcapaciteit geeft luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid om luchthavens tegen elkaar uit te spelen, en kortingen te bedingen. Wat er in feite gebeurd is dat de subsidie rechtstreeks in de zakken van luchthavens verdwijnt, aldus Eurocommissaris Joaquin Almunia (Businessweek, 2013). In de richtlijnen voor staatsteun wordt onderscheid gemaakt tussen vliegvelden op basis van passagiersaantallen per jaar. Vliegvelden met meer dan 5 miljoen passagiers per jaar mogen geen staatssteun meer ontvangen. Steun voor operationele kosten is toegestaan (onder voorwaarden) op vliegvelden met minder dan 3 miljoen passagiers per jaar voor een periode van tien jaar. Daarna is staatsteun niet meer toegestaan. De betreffende vliegvelden moeten dan een business plan opstellen die laat zien hoe zij toewerken naar een dekkende exploitatie. Voor luchthavens met minder dan 700.000 passagiers zijn er extra voorwaarden, omdat er geen reële kans op een dekkende exploitatie is (EC, 2014). Ze mogen nog wel 10 jaar lang subsidie ontvangen, maar hoe het er daarna aan toegaat is onduidelijk. Er zijn uitzonderingen van toepassing op vliegvelden die slecht bereikbare gebieden verbinden. In het geval van GAE is dit slecht nieuws. Met een jaarlijks passagiersaantal van ruim onder de 700.000 is het, volgens de Europese Commissie, uiterst moeilijk om een dekkende exploitatie te realiseren. Zonder steun is het voor GAE lastig om een kostendekkende exploitatie te realiseren. Het zou dus zo kunnen zijn dat GAE over een aantal jaren wel móet sluiten.

Bredere betekenis van Groningen Airport Eelde

De luchthaven heeft naast de mogelijke economische betekenis voor de regio ook een bredere regionale betekenis. De luchthaven wordt af en toe gebruikt door defensie. En ook bij speciale evenementen zoals de huldiging van de Olympische equipe in Assen, waarbij de sporters landden op Groningen Airport Eelde. Daarnaast zijn er serieuze plannen om de traumahelikopter die nu op het UMCG gestationeerd is te verplaatsen naar GAE. Daar zijn twee redenen voor. Ten eerste is het efficiënter om het verzorgingsgebied Noord-Nederland te bedienen. Door de helikopter te verplaatsen naar het zuidelijker gelegen Eelde wordt de helikopter centraler in het verzorgingsgebied gestationeerd. De algehele dekking van het verzorgingsgebied wordt op die manier verbeterd. Dat is van grote maatschappelijke waarde. Daarnaast is er een belang voor de omwonenden, omdat het geluidsoverlast voor de omgeving beperkt. De helikopter moet nu over de stad vliegen tijdens het uitrukken. Dat zorgt voor geluidsoverlast, waarbij de kanttekening moet worden gemaakt dat het geluid gezien kan worden als 'onderdeel van het leven in de stad'. Door het verplaatsen van de helikopter naar Eelde zal de overlast verminderen. Voor de inwoners nabij GAE betekent dit een achteruitgang, zij hebben meer last van geluidsoverlast. De perceptie van die overlast is waarschijnlijk ook anders, omdat zij leven in een rustigere omgeving. Het is een misvatting om te denken dat elke vlucht van de traumahelikopter als eindbestemming het ziekenhuis heeft. In slechts 30% van de gevallen is de situatie dermate ernstig dat de helikopter naar het UMCG

moet. In de meeste gevallen rukt de helikopter uit om ter plaatse van dienst te zijn. Vervolgens gaat de patiënt per ambulance naar het (dichtstbijzijnde) ziekenhuis.

C. Kaagman: 'De maatschappelijke waarde van het verplaatsen naar het zuiden is groot. Daarnaast is er een grote toename van het gebruik van de heli, dus dat veroorzaakt veel overlast. Dus dat wordt voor de omgeving een stuk aantrekkelijker. Dus de betere bereikbaarheid van het gebied is puur eigenbelang. En belang voor omgeving door minder overlast.'

Het UMCG is niet afhankelijk van de luchthaven. Wat er ook gebeurt, een eventuele sluiting zal geen gevolgen hebben voor het UMCG. Dus stel dat de traumahelikopter is verplaatst naar GAE, en GAE moet sluiten, dan kan de traumahelikopter met haar voorzieningen gewoon blijven voortbestaan.

C. Kaagman: 'Wij willen het zo inrichten dat we niet afhankelijk zijn van de luchthaven. Mocht de commerciële luchtvaart sluiten heeft dat geen consequenties voor het UMCG. We willen praten met andere partijen om nog meer samen te werken, zodat je een nog groter maatschappelijk belang creëert. Dat zou ook een reden kunnen zijn om meer te investeren, zodat je meerdere functies hebt en een bredere toepasbaarheid.'

§4.2 MULTI CRITERIA ANALYSE

Investeringskosten

Toekomstige publieke investeringen - De luchthaven vraagt een bijdrage van de overheid om in te kunnen spelen op de toekomstplannen. Op korte termijn gaat het om een investering in het Routeontwikkelingsfonds van €1 miljoen en op de langere termijn voor investeringen in een upgrade van de terminal en nieuwbouw van de brandweerkazerne/traumaheli van €7,5 miljoen. Om groei te realiseren is volgens GAE een investering nodig. Het gaat hierbij om de publieke bijdragen, die de helft bedragen van de totale investeringen. GAE betaalt de andere helft. Het Routeontwikkelingsfonds moet ervoor zorgen dat er meer bestemmingen aangeboden worden op GAE. De investeringen in de nieuwbouw zijn volgens GAE noodzakelijk omdat de huidige gebouwen verouderd zijn. Door de langere startbaan is de maximale aanrijdtijd van de brandweer niet meer gegarandeerd, en daarom moet er vernieuwd worden.

	Kwantitatieve criteriascore	Geschaalde criteriascore
Sluiting	€0	0
Business as usual	€-1 miljoen	12
Lichte groei	€-8,5 miljoen	100
Sterke groei	€-8,5 miljoen	100

Tabel 4.5 Standaardiseren publieke investeringen

Economie

Passagiers - Het huidig aantal passagiers is 200.000 per jaar. Bij sluiting van de luchthaven daalt het aantal passagiers met 200.000 naar 0. Als de luchthaven zich blijft ontwikkelen zoals het tot nu toe heeft gedaan, zal het aantal passagiers rond de 200.000 passagiers blijven schommelen. Bij economische groei neemt het aantal passagiers normaal gesproken toe, terwijl ten tijde van een crisis de passagiersaantallen teruglopen. Ervan uitgaande dat de crisis voorbij is, kan worden aangenomen dat het aantal passagiers jaarlijks licht zal groeien. In het scenario Lichte groei wordt uitgegaan van een stabiele jaarlijkse groei van 2%. Na een periode van 20 jaar met een minimale groei van 2% zullen er ongeveer 297.000 passagiers vanaf GAE vliegen. Voor dezelfde periode met sterke groei van minimaal 3,5% per jaar is een aanname van bijna 398.000 passagiers gerechtvaardigd. Let wel: dit is alsnog onder de door GAE voorspelde 600.000 passagiers per jaar vanaf 2020. Dit aantal is niet in de MCA opgenomen, omdat dit als onrealistisch wordt geacht.

	Kwantitatieve indicatorscore	Geschaalde indicatorscore
Sluiting	0	0

Business as usual	200.000	50
Lichte groei*	297.189	75
Sterke groei**	397.957	100

Na 20 jaar met groei 2%: 297.189, met 3,5%: 397.957***

Tabel 4.6 Standaardiseren passagiersaantallen

Directe Werkgelegenheid - De werkgelegenheid hangt samen met het aantal passagiers. Hoe meer passagiers, hoe meer banen. Bij de berekening van de directe werkgelegenheid is uitgegaan van de in §4.1 gebruikte berekening: 750-1100 arbeidsplaatsen bij een passagiersaantal van 1 miljoen per jaar (NEI, 2001). Directe werkgelegenheid houdt in alle banen die het gevolg zijn van exploitatie (SEO, 2006). Hieronder vallen onder andere beveiliging, brandweer en air traffic control. Bij een sluiting zijn er geen passagiers, dus is het aantal banen ook minimaal: 0. Dat betekent dat er zo'n 150 tot 220 banen (38 fte) verloren gaan. Het business-as-usual scenario zorgt niet voor extra banen, maar voor behoud van de huidige: minimaal 150 banen en maximaal 220. Bij het scenario Lichte Groei gaat het om minimaal 223 banen tot maximaal 327. Het scenario Sterke Groei voorspelt ongeveer 298 tot 438 banen. Om tot een geschaalde score te komen is telkens het middelste getal genomen.

	Kwantitatieve criteriascore	Geschaalde criteriascore
Sluiting	0 (-150-220)	0
Business as usual	150-220 (185)	50
Lichte groei	223-327 (275)	75
Sterke groei	298-438 (368)	100

Tabel 4.7 Standaardiseren directe werkgelegenheid

Indirecte achterwaartse werkgelegenheid - De indirecte werkgelegenheid is berekend met een multiplier van 0,53. Dat betekent dat elke (directe) baan die luchthaven gebonden is, 0,53 extra baan oplevert in de gehele noordelijke regio. Dit getal is berekend door de sectie Ruimtelijke Economie van de Rijksuniversiteit Groningen, en wordt voor aannemelijk aangenomen. Onder indirecte werkgelegenheid vallen onder andere de bedrijven en banen die bestaan door leveranties aan de luchthaven (SEO, 2006). De indirecte werkgelegenheid is dus een afgeleide van de directe werkgelegenheid. Het is dan ook niet verwonderlijk dat hier hetzelfde patroon te zien is in de geschaalde score.

	Kwantitatieve criteriascore	Geschaalde criteriascore
Sluiting	0 (-79,5)	0
Business as usual	79,5-117	50
Lichte groei	118-173	75
Sterke groei	158-232	100

Tabel 4.8 Standaardiseren indirecte werkgelegenheid

Reistijdwinst - De gegevens voor reistijdwinst komen uit het onderzoek van Elhorst (2013). In het rapport wordt de reistijdwinst per passagier berekend als hij/zij vanaf GAE zou vliegen in plaats van Schiphol. De reistijdwinst is 1,68 uur per vliegbeweging. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft kengetallen opgesteld voor de waarde van zakelijk en toeristisch verkeer. Respectievelijk 26,25 en 7,50 per uur. Het aandeel zakelijk en toeristische passagiers is geschat op respectievelijk 20% en 80%. De gewogen waarde van reistijd is dan €11,25, het totaal voor 1,68 uur is €18,90. Het aantal passagiers maal €18,60 geeft dan de reistijdwinst. Bij het sluiten van de luchthaven gaat de reistijdwinst van 1,68 verloren. Indien de luchthaven niet gesloten wordt verandert er niks aan de reistijdwinst. Ook hier is het aantal passagiers leidend.

	Kwantitatieve criteriascore	Geschaalde criteriascore
Sluiting	-1,68 uur/€-3.780.000	0
Business as usual	1,68 uur/€3.780.000	50
Lichte groei	1,68 uur/€5.616.880	75
Sterke groei	1,68 uur/€7.521.387,3	100

Tabel 4.9 Standaardiseren reistijdwinst

Milieu

Geluid

‘Over het algemeen kan worden gezegd dat bij het niet hebben van een luchthaven, dit een positief effect heeft op de externe effecten en dat bij het doen van de gevraagde investering en dus een verdere groei van GAE, dit een negatief effect heeft op de externe effecten’ (Ecorys, 2014). Op basis van de MKBA van Ecorys kunnen de nominale waarden voor geluid en luchtkwaliteit ingevuld worden. Om ook de monetaire waardes van geluid te bepalen is gebruik gemaakt van de WOZ-waarde van de huizen in de omgeving van GAE. Aangenomen wordt 0,8 procent daling van de woningwaarde per 1 dB toename van de geluidshinder (CPB, 2006).

In de 48dB contour liggen 632 woningen (Haren 408, Noordenveld 1 en Tynaarlo 223). In de 56dB contour liggen 24 woningen (Tynaarlo 24). De gemiddelde WOZ-waardes zijn als volgt:

Haren	€295.000,- (1-1-2012) (http://woz-waarde.info/woz/haren.html)
Noordenveld:	€228.000,- (1-1-2012) (dewozmeester.nl , 2014)
Tynaarlo:	€247.000,- (1-1-2012) (dewozmeester.nl , 2014)

De drempelwaarde voor geluid ligt bij 45dB (CPB, 2006). Bij Sluiting treedt er voor 632 woningen een verbetering van 3dB op. De WOZ-waarde stijgt met 2,4% oftewel een gemiddelde woningwaarde van €302.080 (Haren) €233.472 (Noordenveld) en €252.928 (Tynaarlo). Het aantal woningen maal het verschil in waarde resulteert in een verbetering met een totaalbedrag van €4.216.056,-. Voor 24 woningen treedt er een verbetering van 11dB op. Dat betekent een waardestijging van 0,8 maal 11 is 8,8% oftewel een gemiddelde woningwaarde van €268.736 (€21.736 per woning). Totaal dus €521.664,-. Voor beide contouren totaal resulteert dit in een bedrag van €4.737.729. Dat is bijna €5 miljoen maatschappelijke winst, tegenover €7,5 miljoen aan investeringen om de luchthaven open te houden. Er moet dus €12,5 miljoen worden goedgeemaakt!

	Kwantitatieve criteriascore	Geschaalde criteriascore
Sluiting	€4.737.729 (eigen berekening/€3,3 miljoen (ecorys)/+++	100
Business as usual	€0,- (niks veranderd)/0	50
Lichte groei	€-0,1 miljoen (ecorys)/-	34
Sterke groei	---	17

Tabel 4.10 Standaardiseren geluid

Luchtkwaliteit

Net als bij geluid kan ook hier worden gesteld dat sluiting een positief effect heeft op de luchtkwaliteit. Bij het doen van investeringen en een groei van GAE zal dat een negatief effect hebben op de luchtkwaliteit. In de huidige situatie zal er geen grote verslechtering optreden. Lichte groei van het vliegverkeer zal ook kleine verslechtering van de luchtkwaliteit veroorzaken. Sterke groei zal een grotere verslechtering betekenen voor het milieu. De luchtvervuiling komt grotendeels van vliegtuigen. De vervuiling treedt dus niet lokaal op, maar internationaal. Over exacte cijfers is geen beschikking, maar gezien de geringe omvang van de luchthaven kan

beredeneerd worden dat sluiting dan wel sterke groei geen grote effecten heeft op de luchtkwaliteit. Er is een verschil in gradatie zodat duidelijk wordt dat sluiting een positief effect en groei een negatief effect heeft.

	Kwantitatieve criteriascore	Geschaalde criteriascore
Sluiting	+	67
Business as usual	0/-	42
Lichte groei	-	34
Sterke groei	--	17

Tabel 4.11 Standaardiseren luchtkwaliteit

Natuur/Flora en fauna

Het sluiten van de luchthaven zal een positief effect hebben op de flora en fauna in het gebied. Vooral vogels krijgen dan meer de ruimte, omdat ze letterlijk en figuurlijk het luchtruim weer kunnen en mogen betreden. Ook andere dieren profiteren van de beschikbare ruimte en rust die de sluiting met zich mee brengt. Het business as usual scenario zorgt niet voor een grote verandering in de huidige situatie, hoewel lichte groei van het aantal vluchten een kleine verslechtering kan betekenen. In het scenario Lichte groei en Sterke groei hebben de investeringen en groei een negatief effect op de natuur. Vooral de groei in het aantal vluchten zorgt voor een verslechtering van de natuur. Niet alleen door extra geluid en luchtvervuiling, maar ook door bijvoorbeeld extra veiligheidsmaatregelen. Het starten en landen van kleine burgerluchtvaart kruist het Natura 2000-gebied Drentsche Aa en gaat verder vooral over landbouwgebieden met enkele beschermde soorten. Een afname van de geluidsbelasting betekent een afname van de verstoring (Ecorys, 2014).

	Kwantitatieve criteriascore	Geschaalde criteriascore
Sluiting	+	67
Business as usual	0/-	42
Lichte groei	-	34
Sterke groei	--	17

Tabel 4.12 Standaardiseren natuur/flora en fauna

Externe veiligheid

Sluiting sluit het risico van luchtvaart gebonden ongevallen compleet uit. Het huidige risico is minimaal, in de grenswaarden voor veiligheid liggen slecht een handvol huizen (6 woningen in Tynaarlo). Wat betreft het groepsrisico liggen de waarden onder de oriëntatiewaarden die als aanvaardbaar worden beschouwd (Ecorys, 2014). Het externe veiligheidseffect is dan ook minimaal in de overige 2 scenario's. Een groot verschil tussen de vier scenario's is er dan ook niet, al betekent Sluiting logischerwijs een verbetering en Sterke groei een verslechtering.

	Kwantitatieve criteriascore	Geschaalde criteriascore
Sluiting	+	67
Business as usual	0	50
Lichte groei	0/-	42
Sterke groei	-	34

Tabel 4.13 Standaardiseren externe veiligheid

Multi criteria analyse

Nu alle criteria zijn besproken, gewaardeerd en gestandaardiseerd kunnen de getallen worden ingevuld in de MCA. Tabel 4.14 geeft een overzicht van alle gewaardeerde criteria en tabel 4.15 geeft de geaggregeerde waarde per scenario. Tabel 4.16 geeft een zelfde overzicht als tabel 4.14 maar dan voor alle gestandaardiseerde criteria. Figuur 4.23 geeft alle scenario's weer in een grafiek, waaruit is af te leiden hoe de verschillende scenario's scoren ten opzichte van elkaar.

		Sluiting	Business-as-usual <2%	Lichte groei 2%	Sterke groei 3,5%
Investeringskosten	Toekomstige publieke investeringen op korte termijn (2016)	0	€1 miljoen (Routefonds)	€8,5 miljoen (Routefonds + uitbreiding en nieuwbouw)	€8,5 miljoen (Routefonds + uitbreiding en nieuwbouw)
Economie					
	Passagiers	0	200.000	297.189	397.957
	Directe werkgelegenheid (uitgaande van 750-1100 MPPA)	0	150-220	223-327	298-438
	Indirecte werkgelegenheid (multiplier van 0,53)	0	79,5-117	118-173	158-232
	Reistijdwinst t.o.v. Schiphol per vliegbeweging	0 uur twv €0,0	1,68 uur twv €3.780.000	1,68 uur twv €5.616.880	1,68 uur twv €7.521.387,3
Milieu					
	Geluid (zie tabel geluid hierboven)	€3,3 miljoen	0	€-0,1 miljoen	---
	Luchtkwaliteit	+	0/-	-	--
	Natuur/Flora en fauna	+	0/-	-	--
	Externe veiligheid	+	0	0/-	-

Tabel 4.14 Multi Criteria Analyse van Groningen Airport Eelde

Als de kosten en baten tegen elkaar opgewogen worden zien we in tabel 4.23 dat Sluiting een positief saldo heeft van €3,3 miljoen en BAU €2,7 miljoen, Lichte groei een negatief saldo van €2,98 miljoen en Sterke groei een negatief saldo van €900.000. Deze gegevens kunnen later gebruikt worden om een oordeel te vellen over welk scenario het gunstigst uitpakt voor de maatschappij.

		Sluiting	Business-as-Usual <2%	Lichte groei 2%	Sterke groei 3,5%
Geaggregeerde waarde*		€3,3 miljoen	€2.780.000	€-2.983120	€-978.612,70

Tabel 4.15 Geaggregeerde waarde per scenario. *bestaande uit investeringskosten, reistijdwinst en geluid

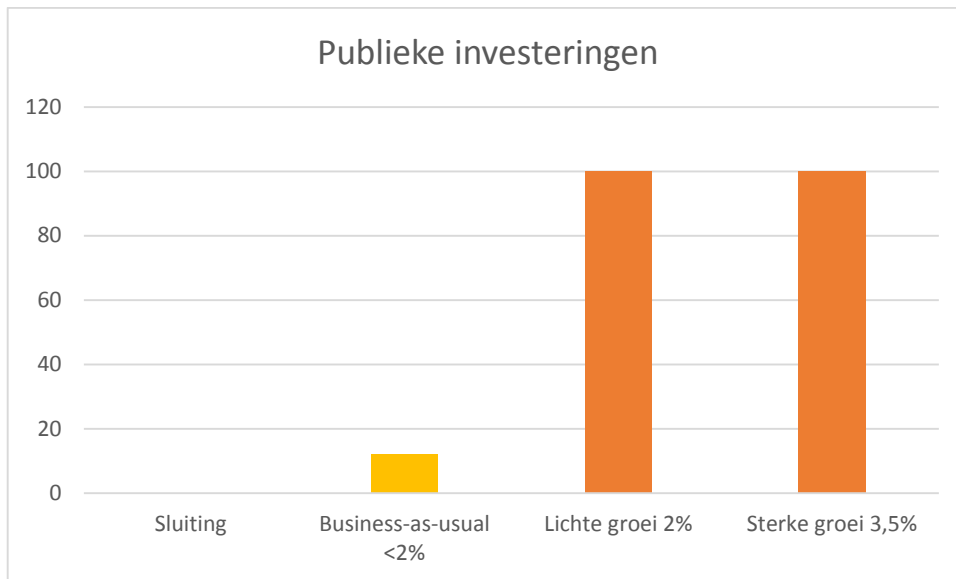
		Sluiting	Business-as-usual <2%	Lichte groei 2%	Sterke groei 3,5%
Investeringskosten	Toekomstige publieke investeringen op korte termijn (2016-2018)	0	12	100	100
Economie					
	Passagiers	0	50	75	100
	Directe werkgelegenheid (uitgaande van 750-1100 MPPA)	0	50	75	100
	Indirecte werkgelegenheid (multiplier van 0,53)	0	50	75	100
	Reistijdwinst t.o.v. Schiphol per vliegbeweging	0	50	75	100
Milieu					
	Geluid (hoeveel mensen/oppervlakte)	100	50	34	17
	Luchtkwaliteit	67	42	34	17
	Natuur/Flora en fauna	67	42	34	17
	Externe veiligheid	67	50	42	34

Tabel 4.16 Gestandaardiseerde multi criteria analyse van Groningen Airport Eelde

Interpretatie en conclusie Multi Criteria Analyse

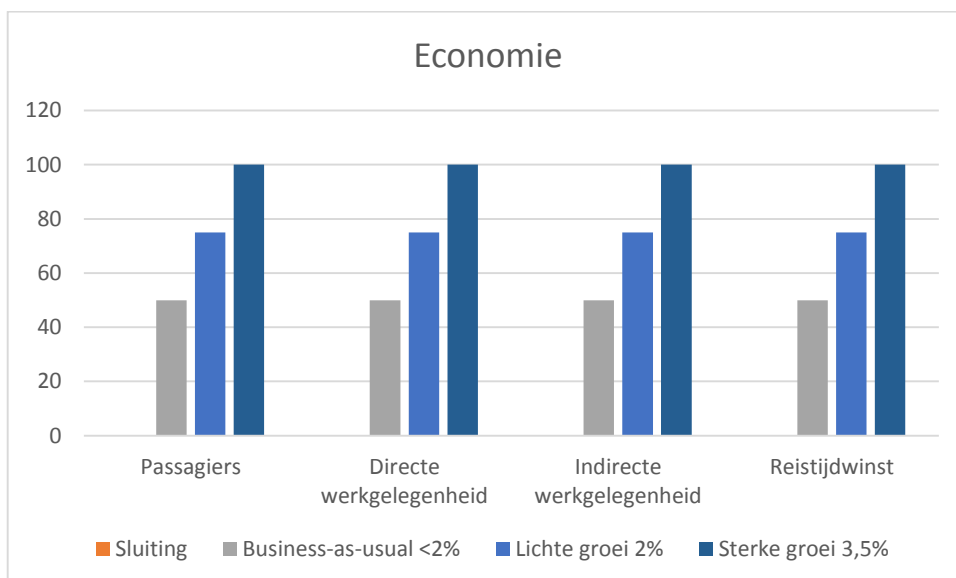
Het gebruik van een multi criteria analyse helpt om een weloverwogen keuze te maken over de toekomst van Groningen Airport Eelde. Echter, de uitkomsten van de multi criteria analyse leren ons dat het moeilijk is een expliciete keuze te maken voor één scenario. Elk scenario heeft zo zijn voor- of nadelen. De criteria zijn onderverdeeld in twee clusters; Economie en Milieu. Deze twee clusters dienen verschillende belangen en komen nogal eens met elkaar in conflict. Infrastructuur gaat vaak ten koste van milieu, maar kan wel voor economische groei zorgen. Met de huidige moeilijke situatie op de noordelijke banenmarkt lijkt het een oneerlijke strijd tussen de twee clusters. Economische voordelen en het behoud van banen is belangrijk voor de politiek en maatschappij.

Wanneer er een keuze wordt gemaakt voor een scenario betekent dit nog niet dat dat werkelijkheid zal worden. De scenario's zijn hypothetisch. Daarnaast, de groeiprognozes zijn geschat in een tijdsframe van 20 jaar. Toekomstige ontwikkelingen zoals regulering of maatschappelijke veranderingen kunnen groei doen stagneren of versnellen. Ook moet worden bedacht dat het openen van een nieuwe verbinding een snelle groei kan veroorzaken als het gaat om passagiersaantallen. Mocht een dergelijke verbinding niet rendabel zijn, dan is zulke snelle groei maar zeer tijdelijk. Het wegvallen van een verbinding kan dan ook voor een snelle daling van passagiersaantallen veroorzaken.



Figuur 4.8 MCA vergelijking van publieke investeringen

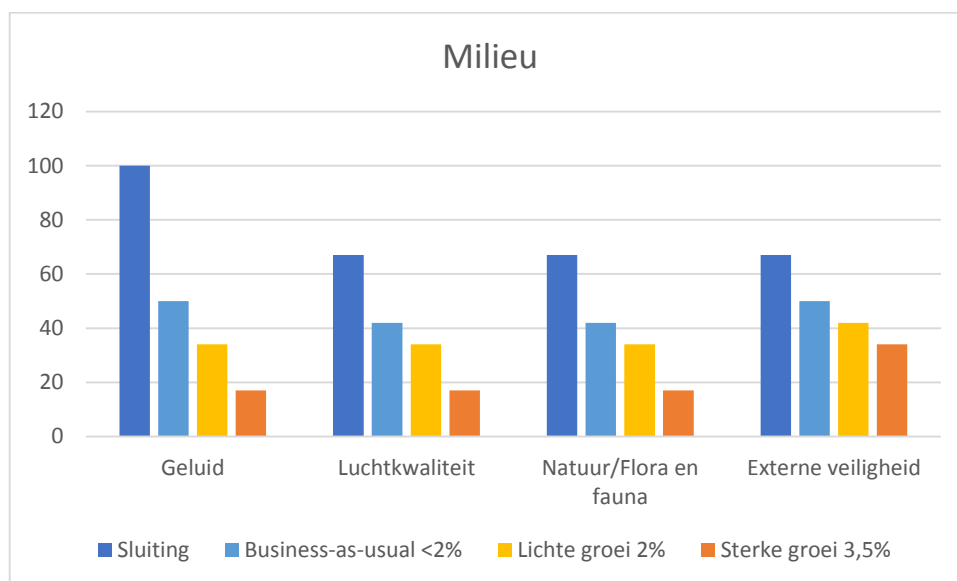
Gekeken naar de publieke investeringen die gedaan moeten worden kan er een keuze gemaakt worden tussen wel of niet investeren. Bij het scenario Sluiting is te zien dat er geen belastinggeld wordt uitgegeven aan het open houden en vernieuwen van de luchthaven. Sluiting betekent ook dat reeds gedane investeringen voor altijd verloren zijn. De baanverlenging is dan een misstap geweest die de samenleving vele miljoenen heeft gekost, iets wat moeilijk uit te leggen is in de maatschappij. Ook verdwijnen er banen, wat een nieuwe tegenvaller is voor de noordelijke banenmarkt en economie. Het scenario Business as usual scoort sterk wat betreft publieke investeringen: gedane investeringen gaan niet verloren, en er wordt relatief weinig uitgegeven om de luchthaven open te houden. Er wordt een bijdrage van €1 miljoen (verdeeld over 5 aandeelhouders over een periode van 4 jaar) in het Routeontwikkelingsfonds geïnvesteerd. De twee scenario's die zich op groei richten brengen een publieke investering van €8,5 miljoen met zich mee. Een hoop geld voor een luchthaven die vooral geld kost.



Figuur 4.9 MCA vergelijking van impact op de economie

Voor de economische criteria blijkt het genereren van voldoende passagiers cruciaal te zijn, omdat dat in grote mate de werkgelegenheid en maatschappelijke waarde bepaald. Bij het gebruiken van deze analyse zal daarom altijd de vraag moeten worden gesteld in hoeverre het verwachte aantal passagiers reëel is. Zoals te zien is in de

MCA zijn de waarden voor de scenario's gelijk bij de criteria passagiers, werkgelegenheid en reistijdwinst. Dit komt omdat de uitkomsten een afgeleide zijn van de passagiersaantallen. Zoals eerder vermeld staat niet vast dat dergelijke passagiersaantallen daadwerkelijk werkelijkheid zullen worden. Het gebruik van deze uitkomsten moet dan ook met voorzichtigheid gebeuren. Wel kan geconcludeerd worden dat deze effecten werkelijkheid *kunnen* worden als de passagiersaantallen stijgen. Er moet dan wel goed worden bedacht hoe de passagiersaantallen gestimuleerd moeten worden. Sluiting betekent automatisch het wegvallen van alle voordelen. Geen passagiers, dus geen werkgelegenheid. Het zorgt echter wel voor een toename van de woningwaarde. Voor het business as usual scenario verandert er niet veel bij de gestelde criteria/de huidige situatie. Er treedt geen verbetering op wat betreft werkgelegenheid. Om het negatieve bedrijfsresultaat te verbeteren moet er wellicht efficiënter omgegaan worden met personeel, wat kan betekenen dat er ontslagen vallen. Het aantal passagiers zal net als voorgaande jaren rond de 200.000 liggen. Dit is realistisch gezien de ontwikkeling over de jaren heen. GAE vervoert een stabiel passagiers dat schommelt rond de 190.000-200.000. Het ene jaar misschien wat meer, het andere wat minder.



Figuur 4.10 MCA vergelijking van impact op milieu

Het scenario Sluiting scoort goed op de criteria in de cluster Milieu. Geluid, Luchtkwaliteit, Natuur en Externe veiligheid scoren logischerwijs beter dan de overige scenario's. Hoewel lastig te kwantificeren in monetaire eenheden, zijn dit grote baten voor de directe omgeving. Vergelijken met de scenario's gebaseerd op groei scoort ook het business as usual scenario positief op milieu. Dit komt omdat er in principe geen verslechtering optreedt (maar ook geen verbetering).

Belangrijke vraag is nu; wat is het beste scenario? Duidelijk is dat het milieu 'wint' bij sluiting, de baten voor de omgeving zijn een zekerheid. De economie 'wint' bij voortzetting van de luchthaven. De economische baten zijn onzeker door de afhankelijkheid van de passagiersaantallen. De multi criteria analyse gaat bij twee scenario's uit van groei, dus de vraag is hoe GAE die groei wil bereiken. Dit vraagt om een realistische aanpak. Een verdubbeling van passagiers zit er voorlopig niet in. Het scenario Sterke groei lijkt dan ook uitgesloten. Ook het scenario Sluiting lijkt niet aan de orde. De recente aanleg van de langere baan sluit deze optie uit, want dit zou een enorme kapitaalvernietiging betekenen. Een reële optie is het Business as usual scenario, omdat de huidige baten behouden blijven zonder grote investeringen te hoeven doen. Verder hoeven er geen al te grote concessies te worden gedaan wat betreft milieu. Lichte groei is ook een reële optie. Met een kleine investering kan wellicht een groei in het aantal passagiers worden gerealiseerd, wat de opmaat kan zijn voor verdere groei. Een behoudende opstelling van de politiek die de knip enigszins op de portemonnee houdt kan waarschijnlijk ook op begrip van de maatschappij rekenen.

Het interview met M. Boumans heeft duidelijk gemaakt dat de keuze van de politiek een middenweg is van de scenario's Business as usual en Lichte groei:

M. Boumans: 'Nu met de baanverlenging is aan een belangrijke voorwaarde [voor groei] voldaan. En daar heb ik vertrouwen in, maar het is aan GAE om te laten zien dat het kan. Wij spelen daar ook een rol in, door middel van besprekingen met bedrijfsleven. Er zijn inspanningen van beide kanten nodig.' [...] 'Nu hebben we de blik vooruit en we hebben er vertrouwen in. Over 4 jaar gaan we kijken hoe het ervoor staat.'

Deze MCA is gebaseerd op eerder verschenen rapporten. De criteria vallen onder economie of milieu. Maar er zijn bredere, maatschappelijke redenen te bedenken waarom de luchthaven een belangrijke reden speelt voor de regio. Een voorbeeld is de verplaatsing van de traumahelikopter naar GAE, om zo een betere zorg te kunnen garanderen. Na het ten einde lopen van de overheidsbijdrage en als de ontwikkeling van GAE wordt geëvalueerd kunnen die redenen een rol gaan spelen.

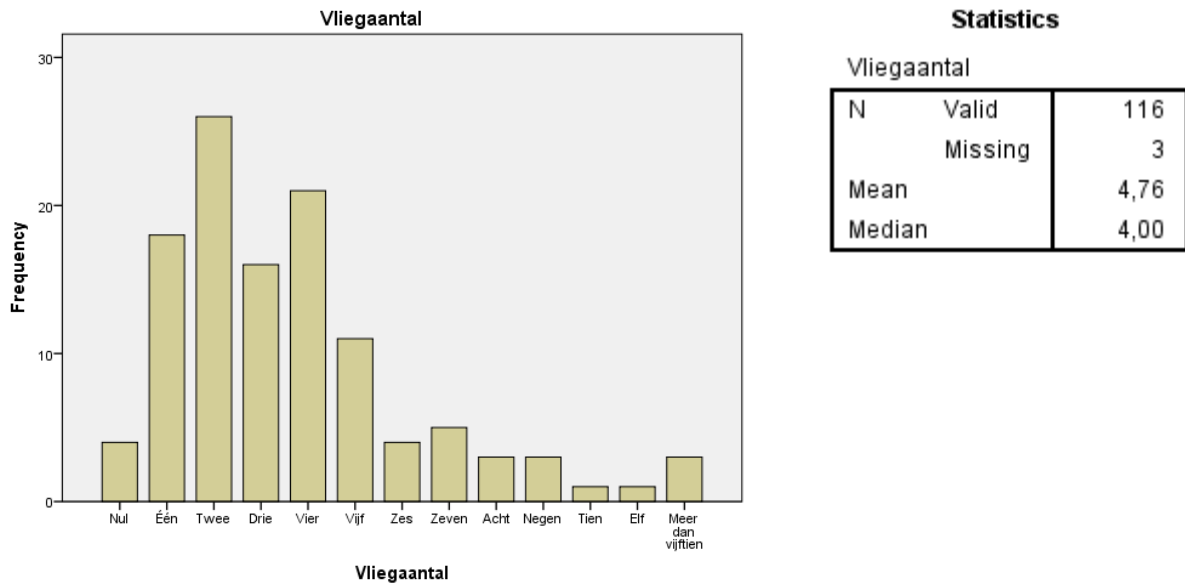
M. Boumans: 'Misschien is dat over 4 jaar aan de orde. We gaan ervan uit dat dit nu gaat werken. Die overige argumenten hebben geen invloed gehad in deze besluitvorming.'

De les die we kunnen trekken uit de MCA zijn dat het aantal passagiers in sterke mate de economische effecten bepalen. Qua passagiers zal GAE zich vooral op de binnenlandse passagiers moeten richten, en dan met name op de toeristische markt. Het is interessant om te verkennen of er in dat segment mogelijkheden zijn. Door middel van een enquête kan worden onderzocht of er groeimogelijkheden zijn in de doelgroep jongvolwassenen.

§4.3 ENQUETE Vlieggedrag EN REISBEREIDHEID VAN JONGVOLWASSENEN IN NOORD-NEDERLAND

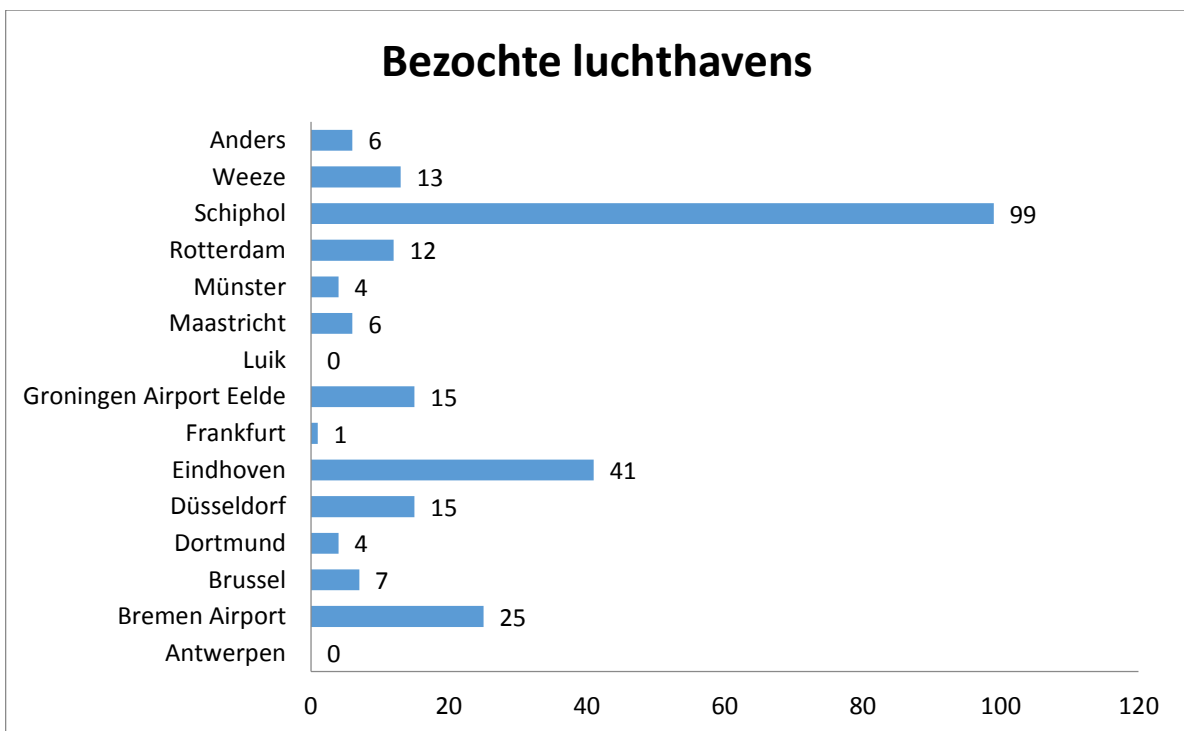
In deze paragraaf worden de resultaten van de enquête 'Vlieggedrag en reisbereidheid van Jongvolwassenen in Noord-Nederland' besproken. De vragen en resultaten zijn te vinden in bijlage 2. In totaal hebben 138 (N=138) personen de enquête ingevuld. De geldige respons is 119 (Valid N=119), waarbij een paar vragenlijsten niet volledig zijn ingevuld. Dit resulteert in een lagere Valid N bij een aantal vragen. Van alle respondenten is 57,6% man en 42,4% vrouw. 53,8% geeft aan een WO studie te doen of te hebben afgerond. Voor het HBO en MBO resulteren in percentages van respectievelijk 38,7% en 7,6%. De doelgroep is jongvolwassenen, waarmee bedoelt werd jongeren in de leeftijd 20-30 jaar. Deze groep is goed bereikt. 67,2% van de respondenten is 19-24 jaar oud. 30,3% is 25-30 jaar oud. 0,8% is jonger dan 19 jaar, en 1,7% is ouder dan 30 jaar.

Ten eerste is het interessant om te zien hoe vaak de populatie in de afgelopen 3 jaar heeft gevlogen. Figuur 4.11 geeft gemiddeld 4,76 aantal vluchten. De meeste mensen hebben 1 tot 5 vlieguren gemaakt in de afgelopen 3 jaar. Er zijn een aantal uitschieters die vaker hebben gevlogen. De redenen hiervoor waren voornamelijk studie en zaken. Vooral de zakelijke reizigers in de populatie reisden veel: meer dan 15 keer. Per jaar is dat dus gemiddeld 1,58. Dat is dus meer dan het dubbele van de PTF van Noord-Nederland (0,66). Blijkbaar hebben we hier te maken met een groep die vaker vliegt dan de gemiddelde inwoner van Noord-Nederland.



Figuur 3.11 Aantal vliegereizen in de afgelopen 3 jaar

Daarna is gevraagd welke luchthavens de populatie in de afgelopen 3 jaar gebruik heeft gemaakt. Figuur 4.12 laat zien welke luchthavens zijn bezocht.



Figuur 4.12 Door de populatie gebruikte luchthavens in de afgelopen 3 jaar N=119

Respondenten konden bij deze vraag meerdere antwoorden invullen. Opvallend is dat bijna alle respondenten minstens 1 keer in de afgelopen 3 jaar vanaf Schiphol zijn vertrokken. Andere populaire vertrekvluchthavens zijn Eindhoven en Bremen. Deze resultaten zijn niet verrassend, omdat Schiphol veel internationale en intercontinentale vluchten aanbiedt en Eindhoven/Bremen bieden veel goedkope vluchten aan. Slechts 12,6% heeft aangegeven van Groningen Airport Eelde gebruik te hebben gemaakt. Van die respondenten kom 80% uit de provincie Groningen, 13,3% uit Drenthe en 6,7% uit Friesland.

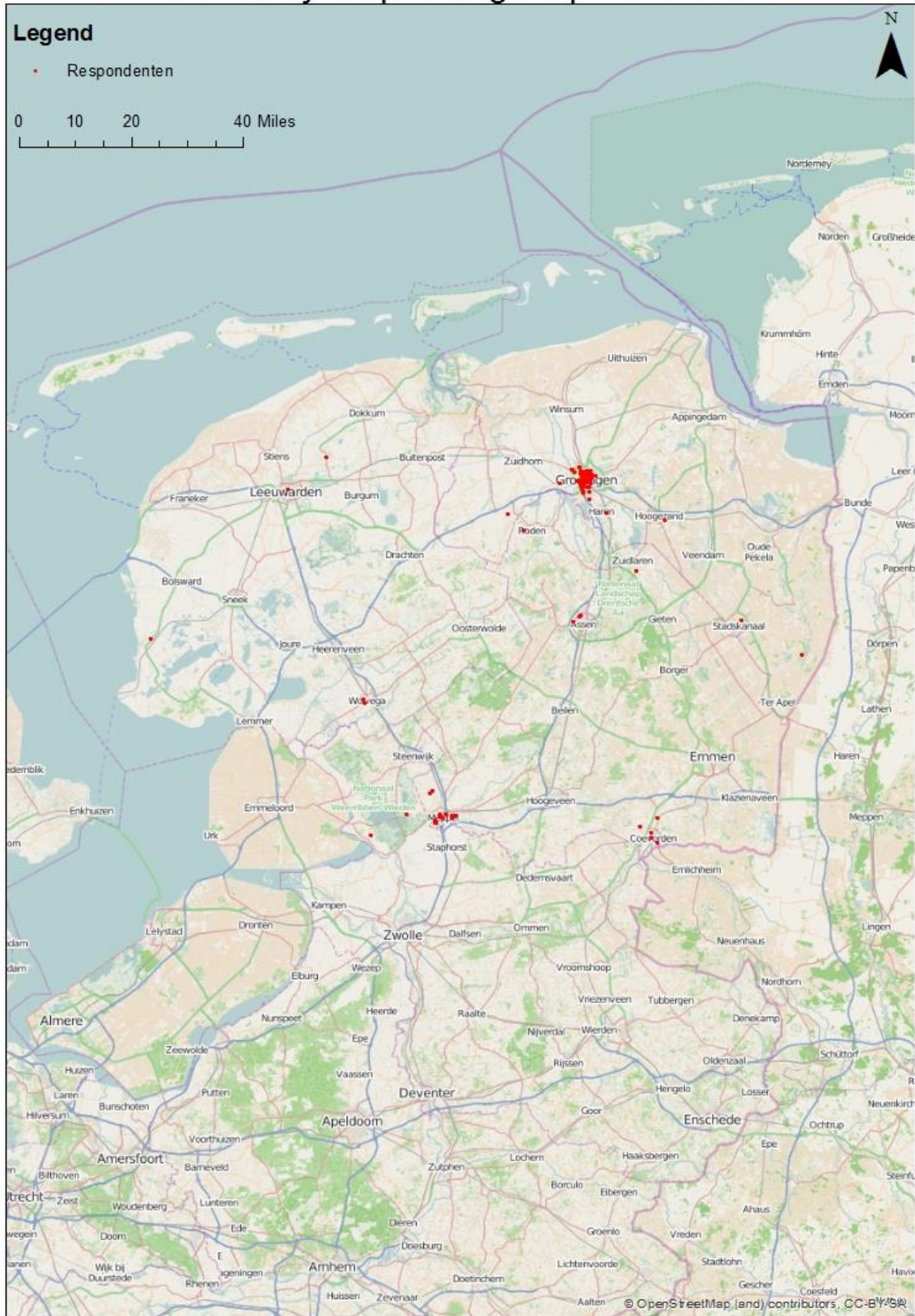
Groningen	Drenthe	Friesland	Totaal
10	3	2	15

Tabel 4.17 Herkomst van de respondenten die gebruik hebben gemaakt van GAE

Opvallend is dat slechts 1 respondent uit die groep vanuit het zuiden naar het noordelijker gelegen GAE is gereisd. Blijkbaar zijn mensen die ten zuiden van GAE wonen niet echt bereid om naar GAE te reizen, omdat andere luchthavens ook dichtbij zijn. De gemiddelde reisafstand die de respondenten naar GAE hebben afgelegd is 22,3 kilometer, met een gemiddelde reistijd van 22 minuten. De respondenten kwamen vooral uit Stad, wat te verklaren valt omdat veel respondenten student zijn en die wonen nu eenmaal in de stad.

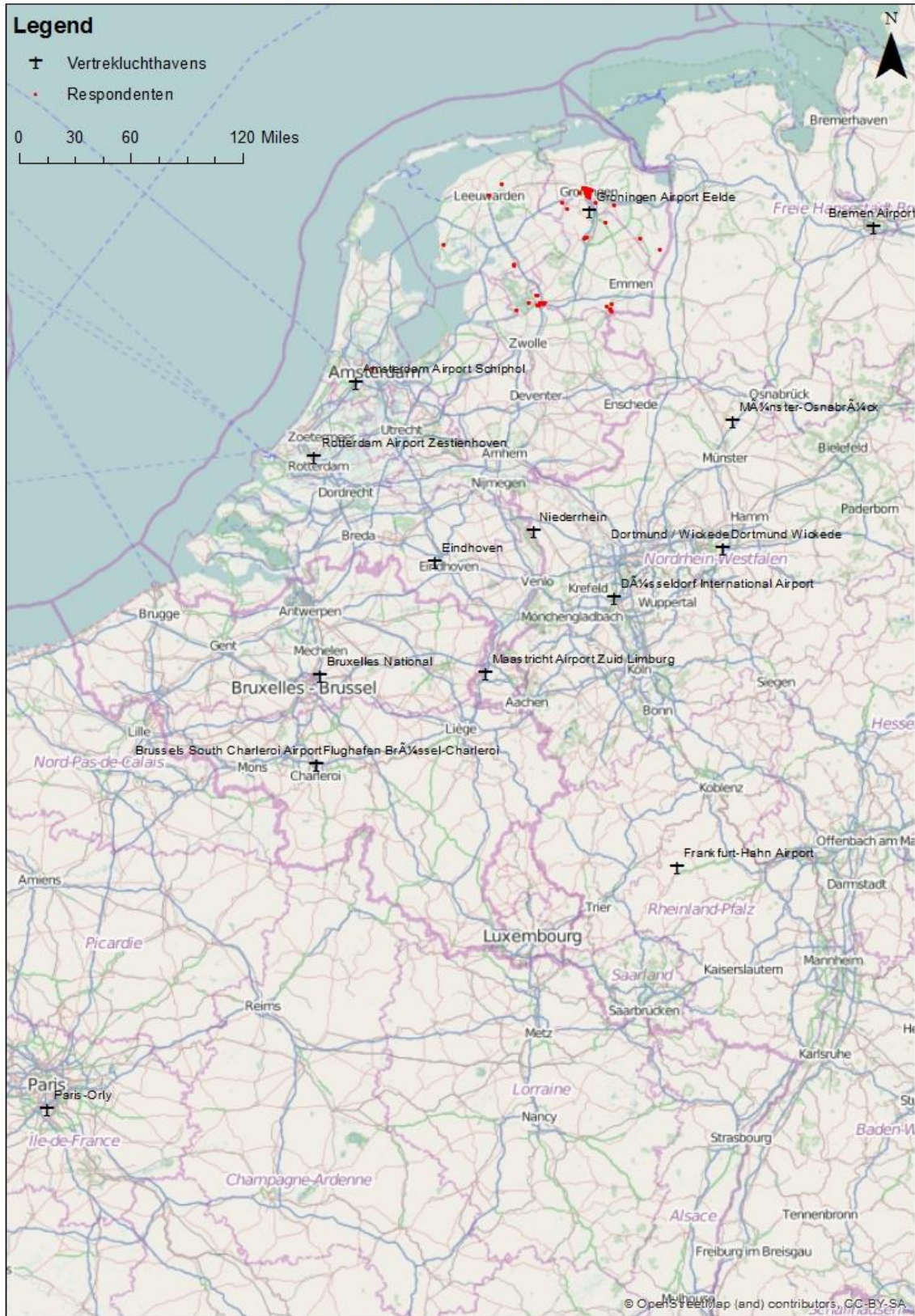
De hierna volgende kaartenreeks laat de ruimtelijke spreiding van respondenten zien, welke luchthavens zij hebben gebruikt en naar welke bestemmingen is gevlogen. Figuur 4.13 laat de ruimtelijke spreiding van de respondenten zien. Een groot aantal respondenten komt uit de stad Groningen. De gebruikte methode van de verspreiding van de enquête is hier de oorzaak van. Het via Facebook verspreiden van de enquête zorgt voor een groot bereik, maar zorgt er ook voor dat voornamelijk 'vrienden' en 'vrienden van vrienden' van de onderzoeker de enquête onder ogen krijgen. Figuur 4.14 tot en met 4.17 zullen kaarten over de respondent, de vertrekluchthavens en bestemmingen bevatten.

Ruimtelijke spreiding respondenten



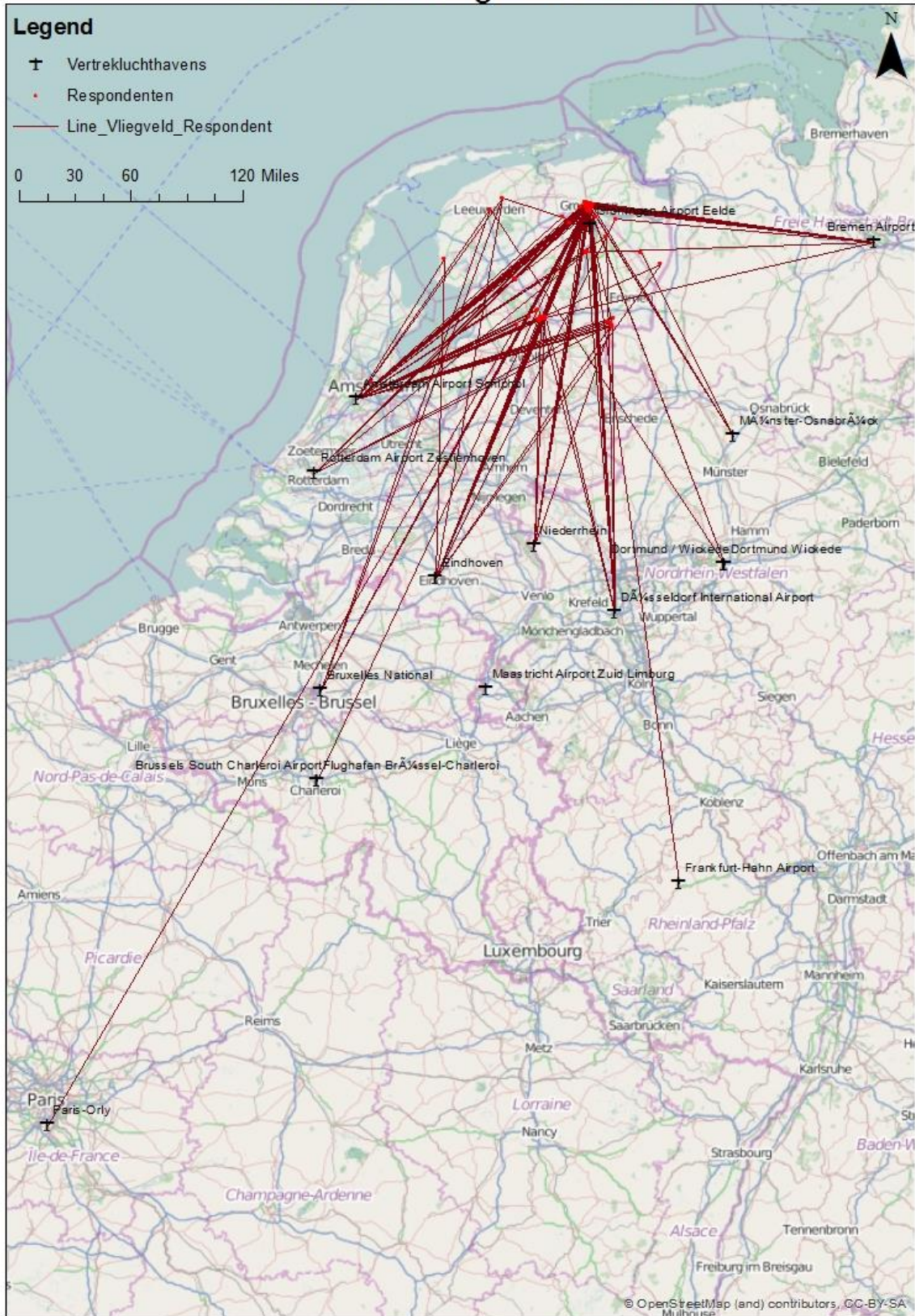
Figuur 4.13 Ruimtelijke spreiding respondenten op postcode niveau

Gebruikte vertrekluchthavens



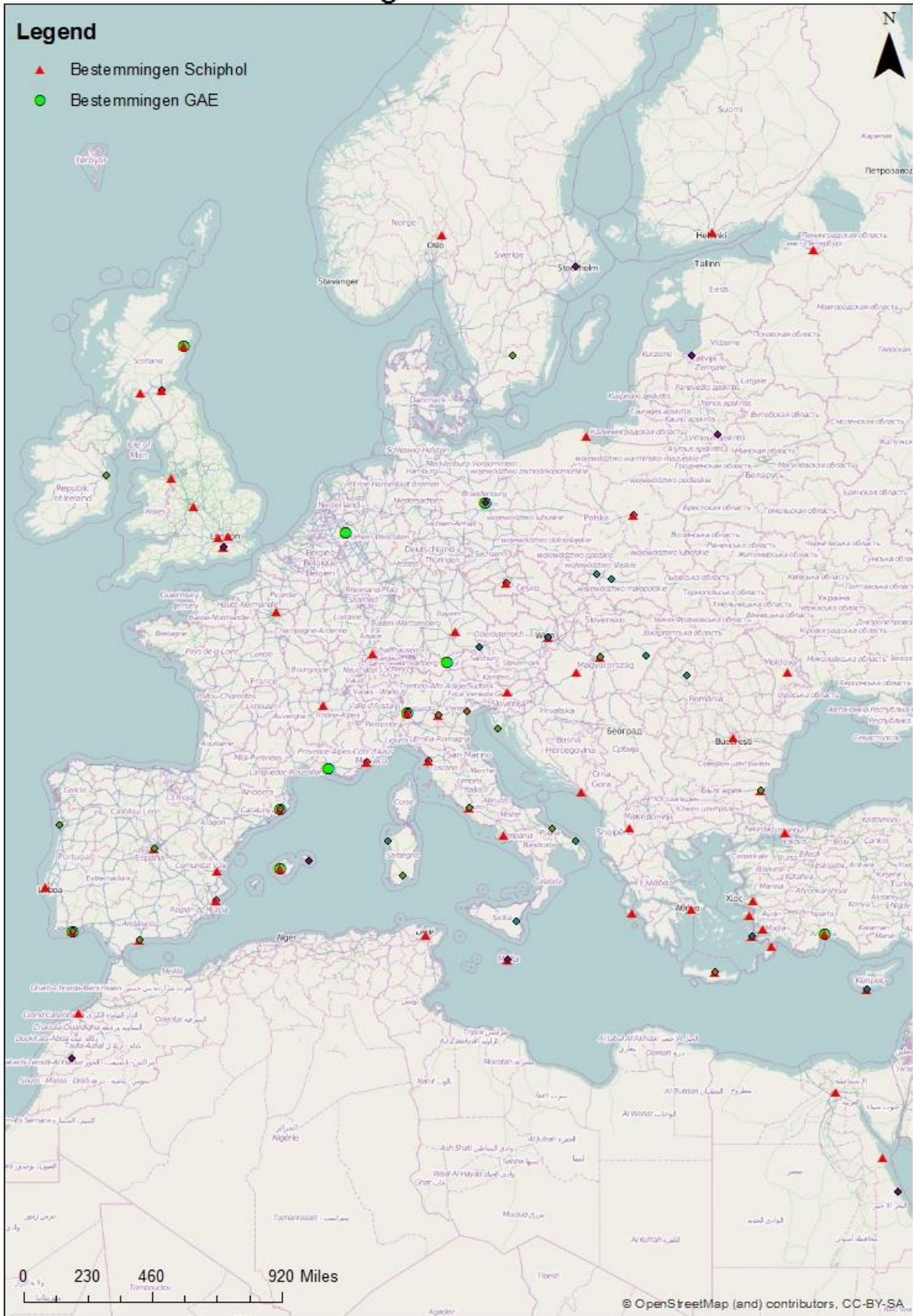
Figuur 4.14 Gebruikte vertrekluchthavens door respondenten

Vanaf waar vliegen mensen?



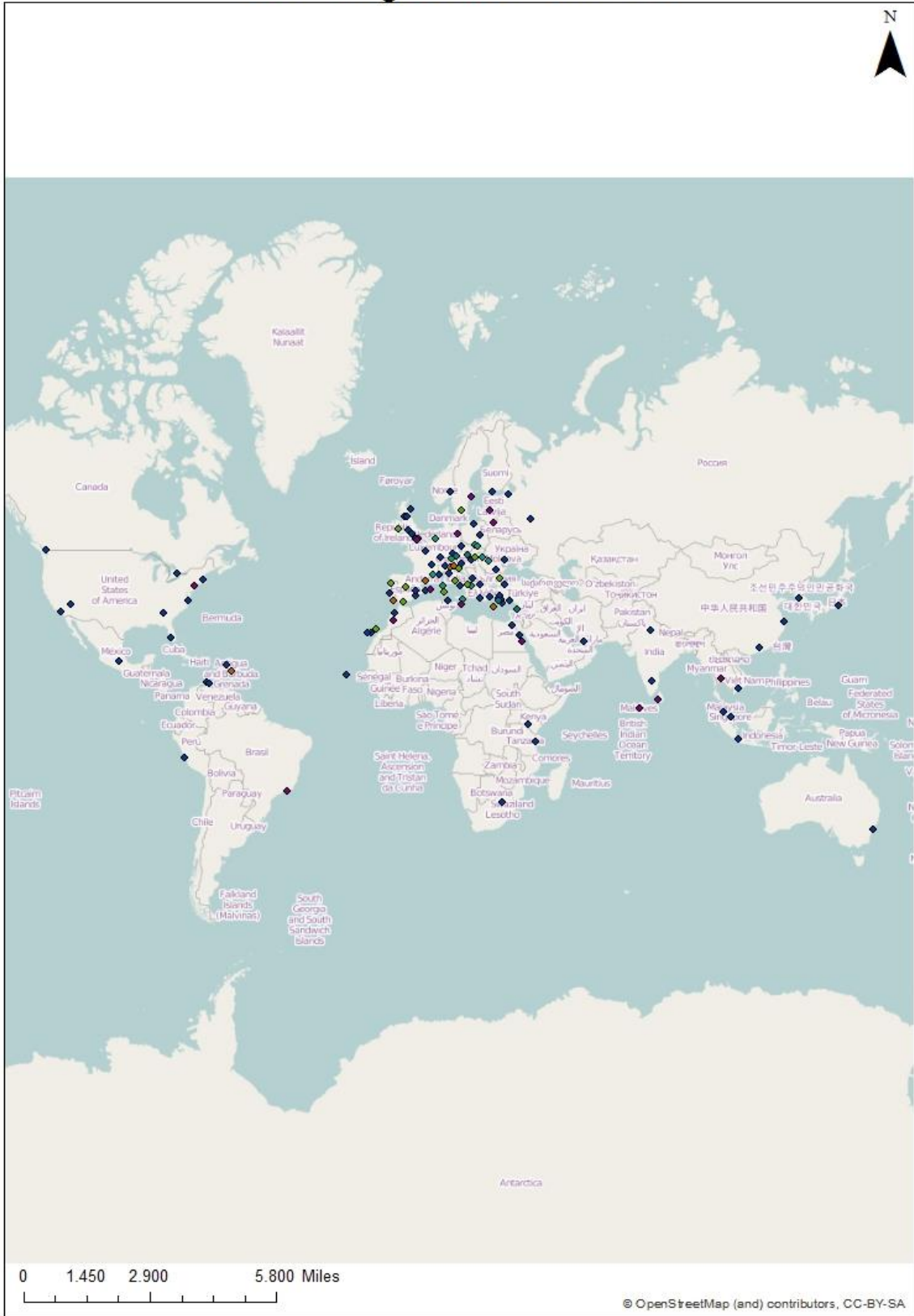
Figuur 4.15 Vertrekluchthavens van respondenten

Waar vliegen mensen heen?



Figur 4.16 Bestemmingen in Europa

Waar vliegen mensen heen?

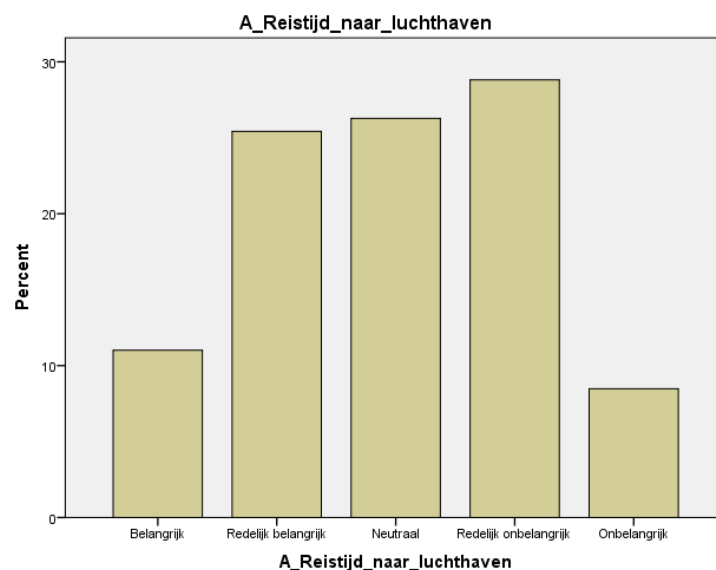


Figuur 4.17 Bestemmingen wereldwijd

Figuur 4.17 laat zien dat de respondenten vooral binnen Europa vliegen. Dat doet denken aan de eerste les van de geografie van Tobler (1970): 'Everything is related to everything else, but near things are more related than distant things'. Zowel op wereld als Europees niveau heeft Schiphol een groot aandeel. Schiphol heeft de reis naar veel verschillende soorten bestemmingen verzorgd, en de regionale luchthavens vooral vakantiebestemmingen of de grotere Europese steden.

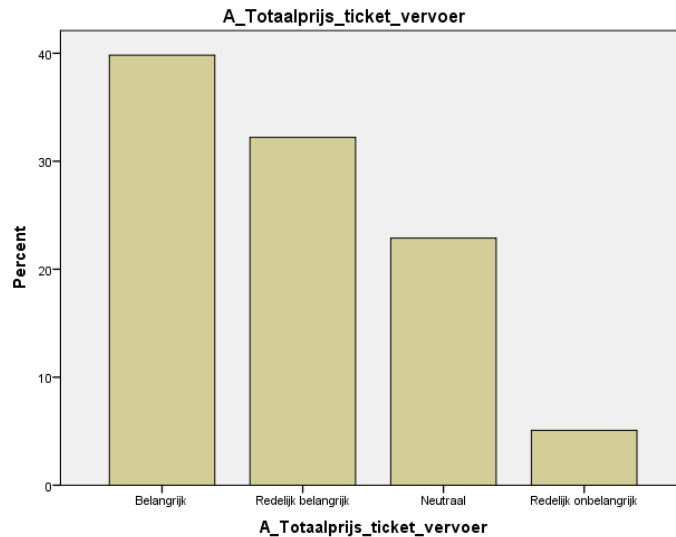
Keuze vliegticket

Bij het kiezen van een vliegticket zijn een aantal factoren van belang. In dit onderzoek is gevraagd naar de mate van importantie van de volgende factoren: bestemming, prijs vliegticket, reistijd naar de luchthaven, totaalprijs vliegticket en vervoer, en vertrek- en aankomsttijden. Het mag geen verrassing zijn dat de prijs en bestemming als heel belangrijk worden gevonden. Respectievelijk 86,3% en 68,4% geven aan dat dit heel belangrijk is bij het kiezen van een reis. Erg interessant voor dit onderzoek is dat mensen verschillend denken over de reistijd naar een luchthaven. Blijkbaar zijn mensen best bereid (of gewend?) om te moeten reizen naar de vertrekluchthaven. Iets meer dan 10% geeft aan dat de reistijd naar de luchthaven een belangrijke rol speelt in de overweging om voor die luchthaven te kiezen, en ongeveer 25% vindt dat redelijk belangrijk. De rest van de respondenten vindt de reistijd niet zo belangrijk. Een verklaring hiervoor kan zijn dat er veel studenten in de populatie zitten. Een uur meer of minder, dat maakt niet uit als het Euro's scheelt. Dat het studenten zijn betekent ook dat zij goedkoop kunnen reizen. Het is ook mogelijk dat ze worden gebracht door hun ouders.



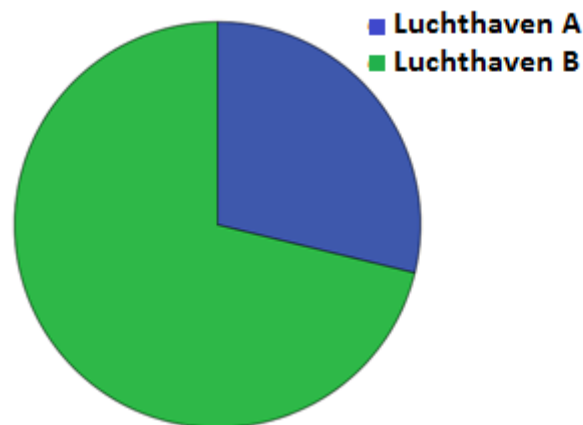
Figuur 4.18 Importantie van reistijd naar vertrekluchthaven

Als er vervolgens gekeken wordt naar de totaalprijs van het vliegticket en het vervoer naar de luchthaven toe zien we een andere verdeling. De prijzen gezamenlijk worden overwegend belangrijk gevonden. De verklaring die hiervoor zou kunnen zijn is dat mensen eerst een goedkoop ticket uitzoeken en vervolgens bekijken hoe duur de prijs in totaal zal zijn. Wat hierbij ook een verklarende rol kan spelen is dat de populatie bestaat uit veel studerende mensen die beschikken over een student OV waarmee gratis/goedkoop gereisd kan worden.



Figuur 4.19 Importantie van totaalprijs vliegticket en vervoer naar vertrekluchthaven

Om te achterhalen of mensen bereid zijn om lang te reizen voor een goedkoop vliegticket is een ‘stel dat’ vraag voorgelegd. De populatie kon kiezen uit 2 opties. Vliegen vanaf luchthaven A op 1 uur reisafstand met een ticketprijs van €100,- of vliegen vanaf luchthaven B op 3 uur reisafstand met een ticketprijs van €50,-. Figuur 4.32 laat de uitkomst zien. 71,2% kiest voor vertrekken vanaf luchthaven B. Een verschil van €50,- maakt een groot verschil in de reisbereidheid van de populatie.



Figuur 4.20 Keuze: besparen op ticketprijs of op reistijd?

Vervolgens werd een andere keuze voorgelegd, waarbij – in het geval van een intercontinentale vlucht – gekozen moet worden tussen vliegen vanaf GAE met tussenstop of vliegen vanaf Schiphol zonder tussenstop. De prijs van beide opties is hierbij gelijk. 75,4% van de respondenten koos voor de directe vlucht vanaf Schiphol. Daarna werd dezelfde keuze nogmaals voorgelegd, maar nu was de reis vanaf GAE €100,- goedkoper. Nu gaf 81,4% aan wel vanaf GAE te willen vliegen (figuur 4.21 & 4.22). Geld is dus een belangrijke motivatie in het maken van een keuze voor een vliegticket.



Figuur 4.21 Vliegen met of zonder tussenstop?



Figuur 4.22 Vliegen met of zonder tussenstop als vliegen vanaf GAE €100,- goedkoper is?

De onderzochte populatie lijkt zich dus weinig aan te trekken van de geldende opvatting dat reizigers maximaal 2 uur willen reizen. Het overgrote deel reist zonder problemen meer dan 2 uur. Jongeren zijn dus bereid om te reizen. Reistijdwinst is vanuit dit oogpunt dus geen sterk argument. De 'winst' lijkt er niet te zijn. Wat wel erg belangrijk is, is de prijs van het vliegticket. Dit bevestigt dat de luchtvaartindustrie een sector is waar hevig op prijs geconcentreerd kan worden. Met de gegeven concurrentie moet Groningen Airport Eelde dus concurreren op prijs. Dat levert druk op de werkgelegenheid op. Hoe efficiënter hoe beter. Dus een luchthaven is er niet bij gebaat om veel werknemers te hebben. Net als elk ander bedrijf proberen ze zo veel mogelijk toegevoegde waarde te creëren met zo min mogelijk kosten.

HOOFDSTUK 5. DE CONCURRENTIE VAN GAE

In dit hoofdstuk komen de voornaamste concurrenten van GAE naar voren. Onder meer feiten en cijfers, investeringsplannen en hun beschikbare achterland. Daarmee is het mogelijk om de kansen van GAE beter te kunnen inschatten, met name op het gebied van toekomstige groei. De geanalyseerde luchthavens zijn Bremen, Eindhoven, en Niederrhein/Niederrhein/Weeze, te zien in figuur 4.14. Deze luchthavens zitten in hetzelfde segment. Ook wordt er stilgestaan bij de mogelijke toekomstige ontwikkeling van Lelystad Airport.

§5.1 BREMEN

In het jaar 2013 werden 2,6 miljoen passagiers vervoerd vanaf luchthaven Bremen en dat aantal groeit nog elk jaar. In de omgeving van de luchthaven is veel industrie, onder andere met ruimte- en luchtvaart gerelateerde bedrijven (Airport Bremen, 2014). Vanaf Bremen vliegen 15 maatschappijen naar 50 non-stop bestemmingen. Dit zijn vooral Europese vluchten, vooral naar de grotere steden of (bad)plaatsen die interessant zijn voor toeristen.

Bremen, gelegen in het noorden van Duitsland, beschikt over 2,5 miljoen potentiële vliegers binnen een uur rijden. Op 2 uur rij afstand wonen 15 miljoen mensen (www.therouteshop.com/profiles/bremen-city-airport/). Ook delen van Groningen en Drenthe horen bij dat gebied. Zoals ook naar voren kwam in de enquête is Bremen een populaire vertrekluchthaven.

De luchthaven zelf maakt nog geen melding van grootschalige investeringen. Er zijn wel plannen om een treinverbinding tussen Groningen en Bremen te realiseren. Die wens lijkt vooral te komen vanuit de Groningse politiek. De verbinding, die €85 miljoen kost, moet de reistijd tussen beide steden met 45 minuten verkorten tot 2 uur. De verbinding zou de werkgelegenheid moeten stimuleren en contacten tussen beide regio's intensiveren.



Figuur 5.1 Catchment area Bremen Airport

§5.2 EINDHOVEN

In 2013 hebben in totaal 3.396.853 passagiers vanaf Eindhoven Airport gevlogen, voornamelijk uitgevoerd door lijndiensten. In totaal worden 65 bestemmingen aangeboden, voornamelijk bestaand uit de grotere Europese steden en populaire vakantiebestemmingen. Dit zijn lang niet alleen vertrekkende reizigers, maar ook veel inkomende reizigers. Eindhoven heeft veel internationale bedrijven gericht op innovatie. Dit trekt veel zakelijk verkeer aan (Eindhoven Airport, 2013).

Eindhoven heeft een gunstige ligging in Europa, te midden van een aantal dichtbevolkte gebieden in Nederland, België en Duitsland. Op een uur rij afstand wonen 7,6 miljoen mensen. Op 2 uur rijden wonen zelfs 38,5 miljoen mensen (www.therouteshop.com/profiles/eindhoven-airport/). Dit grote aantal mensen op relatief korte afstand is een van de grote drijvers achter het succes van de luchthaven.

Eindhoven heeft zeer recent een grote investeringsronde gerealiseerd. Er is €25 miljoen in de nieuwbouw van de terminal en een hotel geïnvesteerd, die de luchthaven moderner en efficiënter maken. Hiermee is de groei tot en met 2020 gefaciliteerd. Het aantal



Figuur 5.2 Catchment area Eindhoven Airport

passagiers ligt dan rond de 5 miljoen, aldus de luchthaven zelf. Daarnaast blijft de luchthaven investeren in hinderbeperking en verduurzaming (Eindhoven Airport, 2014).

§5.3 NIEDERRHEIN-WEEZE

Airport Weeze heeft 2.488.956 passagiers vervoerd in het jaar 2013. Een topjaar voor de luchthaven, die nog elk jaar een groei laat zien. Een enquête uit 2012 laat zien dat 38,6% van de passagiers uit Nederland komt, de rest uit Duitsland. De terminal heeft een maximum capaciteit van 3,5 miljoen passagiers per jaar, dus er is ruimte voor verdere groei. Het zomeraanbod van de luchthaven is 41 bestemmingen, bestaande uit Europese steden en toeristische vakantiebestemmingen (Airport Weeze, 2014).

Flughafen Weeze ligt in een vergelijkbaar gebied als Eindhoven. Gunstig gelegen bij dichtbevolkte gebieden in Duitsland en Nederland. Het catchment area van Weeze omvat 10,2 miljoen inwoners binnen 60 autominuten. Dat zijn 6,3 miljoen Duitsers en 3,9 miljoen Nederlanders. Voor een deel vissen Eindhoven en Weeze dan ook in dezelfde vijver. Als we de reisafstand opschalen naar 120 autominuten dan wonen er 35 miljoen mensen in het catchment area (www.therouteshop.com/profiles/weeze-airport/). Dat gebied beslaat een groot deel van Nederland, behalve Noord-Nederland. Opvallend, want uit de eigen enquête kwam naar voren dat Weeze wel degelijk door Noord-Nederlanders wordt gebruikt als vertrekluchthaven.



Figuur 5.3 Catchment area Weeze Airport

In de afgelopen jaren heeft luchthaven Weeze veel geïnvesteerd in een zonne-energie park. Op de luchthaven is een gebied volgebouwd met zonnepanelen die 3.300 huishoudens van stroom kunnen voorzien. Weeze heeft dus naast inkomsten uit vliegen ook een andere manier van inkomsten weten te vinden.

§5.4 LELYSTAD

De mogelijke afschuiving van niet mainport gebonden vluchten van Schiphol naar Lelystad Airport zal Schiphol ontlasten en Lelystad doen groeien. Of dit daadwerkelijk gaat gebeuren is afhankelijk van het Luchthavenbesluit (verwacht eind 2014, op moment van schrijven nog niet bekend). In de komende decennia zou Lelystad zich kunnen ontwikkelen tot een luchthaven met 45.000 vliegbewegingen, wat neerkomt op het formaat GAE. Afhankelijk van de besluitvorming zou Lelystad in 2018 de eerste vluchten kunnen overnemen. Zo ver is het echter nog niet; overheden, organisaties en burgers kunnen zienswijzen indienen. De deadline daarvoor is inmiddels verstreken en de 260 ingediende zienswijzen worden behandeld. Volgens de directie van GAE is deze ontwikkeling geen bedreiging, omdat GAE de noordelijke markt bediend en tegen 2018 een stevige positie zal hebben

§5.5 WAT BETEKENT DAT VOOR GAE?

De concurrenten van GAE zitten niet stil. Ook zij hebben jaren van groei meegemaakt en zijn daarop ingesprongen door het moderniseren van voorzieningen. De groei prognoses die Groningen Airport Eelde doet zijn erg ambitieus. De concurrentiepositie van met name Bremen, Schiphol en Eindhoven is sterk, vooral door de vele bestemmingen die zij aanbieden. Deze luchthavens zijn nog niet aan hun maximale capaciteit en zullen dus nog doorgroeien. De concurrenten hebben bovendien de beschikking over een groter achterland. De ontwikkeling van Groningen Airport Eelde zal in grote mate afhangen van het binnenhalen van aantrekkelijke bestemmingen. Dat kunnen de bekende toeristenoorden zijn, bijvoorbeeld Griekenland of Turkije, maar ook steden zoals Lissabon of Rome. Vooral het aanbieden van een grote hub (zoals München) zou GAE vele malen interessanter en tevens onderscheidend maken ten opzichte van de concurrenten.

Trends

De belangrijkste trends die hebben geleid tot de opkomst van regionale luchthavens zijn het toegenomen inkomen, de deregulering van de luchtvaart, de gedaalde kosten, de globalisatie en toegenomen wereldhandel. De explosieve toename van het aantal vluchten die zijn uitgevoerd door low cost carriers sinds het begin van deze eeuw illustreren de opkomst van de luchtvaartindustrie. Daarnaast hebben regionale luchthavens een aantal voordelen ten opzichte van nationale luchthavens. Er is minder congestie op de luchthaven, de inchecktijden zijn korter en parkeren is goedkoper.

Rol van infrastructuur in de economie

Dit onderzoek begon met de vraag 'wat is het economische belang van Groningen Airport Eelde voor de regio'. Infrastructuur speelt een belangrijke rol in de regionale ontwikkeling. De transfer van mensen en goederen is de crux voor het functioneren van een economie. Een regio voorzien van de juiste infrastructuur wordt gezien als een overheidstaak. Daarbij zijn 2 benaderingen te onderscheiden. Enerzijds is er de demand driven approach, waarbij de overheid besluit tot het aanleggen van infrastructuur als er sprake is van ondercapaciteit. Anderzijds is er de supply driven approach, waarbij de overheid het aanleggen van infrastructuur gebruikt als middel om tot regionale economische ontwikkeling te komen. De baanverlenging van Groningen Airport Eelde is hier een voorbeeld van: een langere baan leidt tot meer passagiers en werkgelegenheid.

Uit de literatuur zijn drie redenen te onderscheiden waarom een luchthaven een rol kan spelen voor de regionale economie: het creëert werkgelegenheid, een betere bereikbaarheid van de regio en als vestigingsplaatsfactor. In de politieke en maatschappelijke discussie komen deze drie redenen ook duidelijk naar voren, waarvan die van werkgelegenheid de belangrijkste is. Over de juistheid van deze argumenten lopen de meningen uiteen.

Werkgelegenheid

Ten eerste het werkgelegenheidsargument, waarbij onderscheid gemaakt kan worden tussen directe en indirecte werkgelegenheid. Directe werkgelegenheid gaat over banen die luchthaven gerelateerd zijn, en indirecte banen gaat over banen die niet gerelateerd zijn aan de luchthaven. In 2012 waren er 58 mensen in dienst van GAE, met een full time equivalent van ongeveer 38 fte (GAE, 2012). Over het precieze aantal banen dat toegeschreven kan worden aan GAE bestaat veel onduidelijkheid. Volgens de luchthaven zelf gaat het in totaal om 300 banen. De Noordelijke Rekenkamer (2013) heeft het over een totaal van 180 banen. De vele verschillende getallen en berekeningen geven al aan dat het lastig is om iets met zekerheid te zeggen over het totaal aantal banen dat toe te schrijven is aan de luchthaven. In dit onderzoek is uitgegaan van het onderzoek uitgevoerd door NEI (2001), wat het aantal banen inschat op een aantal tussen de 750 en 1100 directe arbeidsplaatsen per miljoen passagiers per jaar. In het geval van GAE dus 150-220 directe banen. Tellen we daar de indirecte banen bij, die kan worden berekend met de multiplier van 0,53 (Elhorst, 2013; BCI 2009) dan komen daar 79,5 tot 117 banen bij. In totaal dus 229,5 tot 337 banen. Het werkgelegenheidsargument is een geldig argument. Duidelijk is dat er banen verloren gaan mocht de luchthaven sluiten. Werkgelegenheid is geen goed argument als dit het hoofdargument is om GAE open te houden en blijven steunen met overheidsgeld. Als ook het werkgelegenheidsargument geen sterk argument meer is, dan blijven er weinig positieve economische redenen over om de luchthaven te blijven ondersteunen.

Bereikbaarheid

Dat de luchthaven zorgt voor een betere bereikbaarheid van het noorden is geen sterk argument. Natuurlijk, Noord-Nederland is verbonden met onder andere Kreta, Londen, Gran Canaria en Girona Barcelona. Dat zijn echter vooral bestemmingen die interessant zijn voor toeristische reizigers. Daarbij komt dat GAE vooral een vertrekvluchthaven is. Een van de baten die dit voor de maatschappij oplevert is de reistijdwinst. Het aandeel buitenlandse toeristen dat Groningen bezoekt is gering. Vergeleken met directe concurrenten biedt GAE een

gering aantal bestemmingen aan. Een betere bereikbaarheid van de regio kan een rol spelen, maar de meerwaarde van die bereikbaarheid zit vooral in inkomend verkeer dan wel zakelijk interessante bestemmingen.

Vestigingslocatiefactor onzeker

De luchthaven als vestigingslocatiefactor is een argument dat gepaard gaat met veel onzekerheid. In theorie is het goed voor een internationaal imago. Echter, als gekeken wordt naar de hoeveelheid zakelijk verkeer, het soort bestemmingen en de geringe bedrijvigheid rondom GAE kan niet anders dan geconcludeerd worden dat dit effect overschat wordt. Wil GAE een rol spelen als vestigingsfactor dan zal er een goede verbinding met een hub moeten komen. Dat is ook de wens van de luchthaven zelf, als ook van een aantal noordelijke bedrijven. Er zijn namelijk wel degelijk bedrijven die gebruik zouden willen maken van een efficiënt opstappunt in de regio, het probleem is dat GAE die rol op het moment niet kan vervullen.

Afhankelijkheid van passagiers

De belangrijkste conclusie die uit de multi criteria analyse (tabel 6.1) valt te trekken is dat het aantal passagiers dat op jaarbasis via GAE vliegt cruciaal is voor het economisch belang van de luchthaven. Als GAE de rol wil vervullen die het zichzelf toeschrijft, dan zal er een flinke ontwikkeling in het aantal passagiers en bestemmingen moeten voordoen. De conclusie die na de MCA kan worden getrokken is dat het meest reële toekomstbeeld eruit ziet zoals in het Business as usual of Lichte groei scenario wordt geschetst. Daadwerkelijk op dezelfde voet betekent wel dat de discussie moet veranderen. De luchthaven puur en alleen open houden voor een veronderstelt belang voor de economie kan niet. Vooral nu blijkt dat het economische belang minimaal is. Aan de discussie zouden andere, sterkere argumenten aangedragen moeten worden, bijvoorbeeld het regionale belang van de luchthaven als veiligheidsfactor. Het scenario Lichte groei is reëler binnen de huidige discourse, omdat door middel van een relatief kleine investering er ingezet kan worden op groei. Mocht die groei er zijn, en nieuwe vluchten en bestemmingen succesvol zijn, kan daarna geëvalueerd worden wat de beste vervolgstap is.

		Sluiting	Business-as-usual <2%	Lichte groei 2%	Sterke groei 3,5%
Investeringskosten	Toekomstige publieke investeringen op korte termijn (2016)	0	€1 miljoen (Routefonds)	€8,5 miljoen (Routefonds + uitbreiding en nieuwbouw)	€8,5 miljoen (Routefonds + uitbreiding en nieuwbouw)
Economie					
	Passagiers	0	200.000	297.189	397.957
	Directe werkgelegenheid (uitgaande van 750-1100 MPPA)	0	150-220	223-327	298-438
	Indirecte werkgelegenheid (multiplier van 0,53)	0	79,5-117	118-173	158-232
	Reistijdwinst t.o.v. Schiphol per vliegbeweging	0 uur twv €0,0	1,68 uur twv €3.780.000	1,68 uur twv €5.616.880	1,68 uur twv €7.521.387,3

Milieu	Geluid (zie tabel geluid hierboven)	€3,3 miljoen	0	€-0,1 miljoen	---
	Luchtkwaliteit	+	0/-	-	--
	Natuur/Flora en fauna	+	0/-	-	--
	Externe veiligheid	+	0	0/-	-

Tabel 6.1 Multi Criteria Analyse van Groningen Airport Eelde

Traumahelikopter

Naast deze economische argumenten is het ook mogelijk om de luchthaven in een bredere, meer algemeen maatschappelijke context te zien. Als de traumahelikopter verplaatst wordt van het UMCG naar GAE levert dat een betere dekking van het verzorgingsgebied op. Dit is van groot maatschappelijk belang. Eventueel zouden andere hulpdiensten zich ook kunnen vestigen op de luchthaven. Dit argument, met de luchthaven als centrum voor hulpdiensten die gebruik maken van helikopters, is misschien we een sterker argument dan de economische argumenten.

Vlieggedrag en reisbereidheid jongvolwassenen


De conclusie dat het aantal passagiers een sleutelrol speelt in de ontwikkeling was aanleiding om te onderzoeken wat het reisgedrag van jongvolwassenen in Noord-Nederland is. Jongeren reizen veel, en moeten – vanuit Noord-Nederland – voor de meeste luchthavens langer dan 2 uur reizen. Aangenomen wordt dat mensen bereid zijn om 2 uur te willen reizen. Het is interessant om te zien dat jongeren vooral gebruik maken van Schiphol, Eindhoven en Bremen. Deze luchthavens liggen op meer dan 2 uur reisafstand. Jongeren zijn dus bereid om meer te reizen. Het belangrijkste argument bij het kopen van een vliegticket is de ticketprijs, gevolgd door de bestemming. Opvallend is dat de reistijd voor veel respondenten niet zoveel uitmaakt. De populatie beschikt mogelijk over het studentenreisproduct, dat reizen goedkoop maakt. Veel respondenten zijn dan ook bereid om 2 uur extra te reizen als dat €50.- zou besparen. Uit de enquête blijkt ook dat de respondenten liever een directe vlucht boeken dan een vlucht met tussenstop, tenzij – en dit is zeer relevante informatie voor GAE – dit tegen een scherpe prijs kan. De verbinding met een hub zou van grote meerwaarde zijn, en de luchthaven voor veel partijen een stuk interessanter maken. Uit de kaarten blijkt dat jongeren vooral binnen Europa reizen, waarbij grote Europese steden en toeristische vakantiebestemmingen erg populair zijn. Deze bestemmingen worden zowel via Schiphol als via diverse regionale luchthavens bereikt. Voor de intercontinentale reizen wordt Schiphol gebruikt.

Toekomst

Groningen Airport Eelde heeft de potentie om uit te groeien tot een kostendekkende luchthaven die de noordelijke markt bediend. De aansluiting op een hub wordt vaak genoemd als noodzakelijke ontwikkeling. Voor veel partijen is dat erg interessant, omdat via een hub de hele wereld binnen handbereik is. Als GAE een verbinding met een hub weet te bewerkstelligen, tegen een scherpe prijs, dan zou dat voor het noordelijk bedrijfsleven, de kennisinstellingen en consumenten enorm interessant zijn. Het is echter maar de vraag hoe realistisch een dergelijke hubverbinding is. Ook zou de luchthaven meer kunnen inspelen op de grote studentenpopulatie. Allereerst op de (Nederlandse) studenten, die graag stedentrips maken naar bestemmingen in Oost-Europa. Het aanbod op die markt is er niet. Daarnaast studeren er veel buitenlandse studenten in Groningen, waaronder grote groepen Spanjaarden en Duitsers. Een verbinding met de herkomstlanden van die studenten zou meer traffic van en naar die landen kunnen genereren.

Ontbreken van een visie

In de regionale ontwikkelingsplannen mist een algehele visie over hoe de luchthaven het best benut kan worden. In de Noordervisie 2040, dat gaat over kansen in de toekomst, wordt de luchthaven niet genoemd. De maatschappelijke discussie lijkt te zijn ontstaan door een mismatch van doelstellingen en prestaties van de luchthaven. Door het belang van GAE op te blazen verwachten mensen ook dat de luchthaven die belangen realiseert. Blijkt dat in de werkelijkheid tegen te vallen, dan is het logisch dat de maatschappij in het verzet komt. Het zou voor het imago van de luchthaven beter zijn als het beleid gericht wordt op kwaliteit in plaats van kwantiteit.



HOOFDSTUK 7. VERVOLGONDERZOEK

Groningen Airport Eelde is een hot issue. In dit hoofdstuk worden een aantal suggesties gedaan voor vervolgonderzoek. De discussie rondom het belang van Groningen Airport Eelde voor de regio is voorlopig nog niet ten einde. De politiek/aandeelhouders hebben de strategie voor komende jaren bepaald. Zoals aangegeven door M. Boumans zal over vier jaar geëvalueerd worden, en er een harde beslissing worden genomen over de toekomst van de luchthaven. In de tussentijd zou meer onderzoek nieuwe inzichten kunnen geven op het regionale belang van Groningen Airport Eelde.

§7.1 MARKTGEBIED VERGROTEN

De huidige gebruikers van Groningen Airport Eelde komen vooral uit de drie noordelijke provincies (Jaarverslag GAE, 2010). Uit dit onderzoek kwam naar voren dat veel respondenten gebruik maken van Bremen Airport. De luchthaven, met veel budget bestemmingen, is interessant voor studenten. Slechts 1% van de gebruikers van GAE komt uit Duitsland. Nieuw onderzoek zou kunnen onderzoeken waarom dit aandeel zo gering is, en hoe het aandeel Duitse reizigers vergroot zou kunnen worden. Daarnaast kan onderzocht worden waarom Nederlandse reizigers via Bremen Airport reizen, en waarnaartoe. Als er een markt is voor een bepaalde bestemming zou GAE kunnen proberen om dat marktaandeel over te nemen. Een ander segment waar winst op behaald kan worden is zakelijk reizen. Nieuw onderzoek kan zich richten op de wensen van het noordelijk bedrijfsleven wat betreft bestemmingen. Uit de interviews blijkt dat er wel animo is voor zakelijk reizen, maar dat er nu nog geen mogelijkheden toe zijn. Als er een aantal bestemmingen zijn waar veel bedrijven en kennisinstellingen gebruik van zouden willen maken kan dat de potentie van GAE vergroten.

§7.2 KANSEN EN BEDREIGINGEN LELYSTAD AIRPORT

Schiphol nadert de maximale capaciteit wat betreft vliegbewegingen. Om in de toekomst niet tegen problemen aan te lopen is gekozen voor Lelystad Airport als overloop luchthaven. Een volwaardige luchthaven kan negatief uitpakken voor Groningen Airport Eelde. Een aanzienlijk deel van het huidige catchment area zal afgesnoept kunnen worden. Volgens Marco van de Kreeke, vliegvelddirecteur GAE, vormt Lelystad geen bedreiging. Een onderzoek gericht op de bedreigingen en kansen die de mogelijke komst van Lelystad Airport biedt zou interessant kunnen zijn voor GAE.

§7.3 ANDERE VERDIENMOGELIJKHEDEN

Het bedrijfsresultaat van GAE is negatief. Een verkennend onderzoek naar nieuwe verdienmogelijkheden voor luchthavens in financiële nood is interessant. Een voorbeeld is vliegveld Weeze-Niederrhein waar 60.000 zonnepanelen zijn neergezet. De luchthaven is zelfvoorzienend in energie. GAE mikt op duurzaamheid en duurzame ontwikkeling. Een onderzoek naar de beste strategie of mogelijkheden voor samenwerking met het bedrijfsleven kan interessant zijn. Daarnaast is geopteerd om het label 'nationale luchthaven' van GAE af te halen. Dan kan veel bespaard worden op kosten voor de luchtverkeersleiding.

§7.4 IMPACT MANAGEMENT

Luchthavens hebben impact op het milieu, de economie en de maatschappij. De effecten daarvan moeten in toenemende mate gecommuniceerd worden met verschillende stakeholders. Om competitief te zijn en blijven is het belangrijk om aan de maatschappij te laten zien dat de luchthaven in kwestie van toegevoegde waarde is. Een goed voorbeeld is op het gebied van milieubewustzijn. 2% van de broeikasgassen is afkomstig van de luchtvaart, toch al 660 miljoen ton CO₂ op jaarbasis (Grant & Fitzherbert-Brockholes, 2014). Groningen Airport Eelde zou een onderzoek kunnen starten naar de mate waarin zij bijdraagt aan milieuvervuiling, hoe de uitstoot te beperken en controleren valt, en hoe dat vervolgens te communiceren naar de samenleving.

§7.5 ONZEKERHEID INDIRECTE WERKGELEGENHEID, KOSTEN GELUID EN LUCHTKWALITEIT

Er heerst onzekerheid over het precieze aantal indirecte banen als gevolg van de luchthaven. Een onderzoek gericht op die banen zou interessant kunnen zijn. Samenwerking met GAE is daarbij waarschijnlijk wel essentieel, omdat de leveranciers van GAE moeten worden onderzocht. Ook over de kosten van geluid en luchtvervuiling heerst onzekerheid. Deze aspecten zijn nog niet gedefinieerd in monetaire termen.

LITERATUUR

- Airport Bratislava Statistical Data (2012) Geraadpleegd op 26-04-2013 via <http://www.bts.aero/en/about-us/company-profile/statistical-data/>
- Airport Bremen (2014) Zahlen und Fakten [online] via <http://www.airport-bremen.de/unternehmen/flughafen-bremen/zahlen-und-fakten/>
- Airport Weeze (2014) Facts and Figures [online] via http://business.airport-weeze.com/de/facts__figures.html
- Aschauer, D.A. (1989) *Is public expenditure productive?* Journal of monetary economics vol.23 pp.177-200
- Atzema, O., Lambooy, J., Rietbergen, T. van, Wever, E. (2002) *Ruimtelijke economische dynamiek - Kijk op bedrijfslocatie en regionale ontwikkeling*. 2^e Editie Bussum: Coutinho
- Boarnet, M.G. (1996) *Direct and Indirect Effects of Public Infrastructure on Regional Economic Growth in Japan: An Application of the Covariance Structure Model by Geographical Classification Area* University of California, Irvine
- Boneschansker, E., en Hospers, G. (2007) Trots, trend en traditie in het noorden. *De samenhang tussen innovatie, cultuur en identiteit in de Noord-Nederlandse economie*
- Bråthen, S. (2001) *Do fixed links affect local industry? A Norwegian case study*. Journal of transport geography vol.9 pp.25-38
- Businessweek.com (2013) *EU takes aim at airport subsidies, and Ryanair*. [online] 1-5-2014 via <http://www.businessweek.com/articles/2013-07-05/eu-takes-aim-at-airport-subsidies-and-ryanair>
- Buck Consultants International (BCI) (2005), Economische betekenis Groningen Airport Eelde N.V.
- Chelimsky, E. (1997). The Coming Transformations in Evaluation. pp. 1-26. In: E. Chelimsky and W.R. Shadish (eds). *Evaluations for the 21st Century – A Handbook*. Thousand Oaks, CA, Sage
- Commissie MER (2002) Geactualiseerde notitie over multicriteria-analyse in milieueffectrapportage [Online] Geraadpleegd via <http://api.commissiemer.nl/docs/mer/diversen/mca-brochure.pdf>
- CPB (2006). Geluidsnormen voor Schiphol. Een welvaartseconomische benadering. CPB document 116
- Crockatt, M.A., Ogston, J. (2000) *Airport infrastructure as an instrument for regional economic development*. Prairie perspectives pp.62-83.
- DeBrucker, K., Macharis, C., Verbeke, A. (2011) *Multi-criteria analysis in transport project*. European Transport, vol.47 pp.3-24.
- Dicken, P. (2007). *Global Shift. Mapping the changing contours of the world economy*. 5e Editie. Londen: Sage.
- EC (2014) *State aid: Commission adopts new guidelines for state aid to airports and airlines* [online] 1-5-2014 via http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-172_en.htm
- Ecorys (2014) MKBA Groningen Airport Eelde
- Eindhoven Airport (2013) Jaarverslag 2013
- Eindhoven Airport (2014) Expansion. [Online] via <http://www.eindhovenairport.com/en/eindhoven-airport/Expansion/>
- Elhorst, J.P. (2013) De economische betekenis van Groningen Airport Eelde voor Noord-Nederland. Rijksuniversiteit Groningen, Groningen
- Florida, R., Mellander, C., Holgersson, T. (2012) *Up in the air: the role of airports for economic development*. Martin prosperity research. University of Toronto.
- Forkenbrock, D.J. and Foster, N.S.J. (1990) *Economic Benefits of a corridor highway investment*. Transportation research A 24A,4: 303-312

- Fu, X., Oum, T. H., & Zhang, A. (2010). Air transport liberalization and its impacts on airline competition and air passenger traffic. *Transportation journal*, 24-41.
- Graham, A. (2013) *Understanding the low cost carrier and airport relationship: A critical analysis of the salient issues*. *Tourism Management* 36 (2013) 66-76
- Grant, J. and Fitzherbert-Brockhole, S. (2014) Impact management: creating and sustaining value. PWC [online] Geraadpleegd op 5-8-2014 via http://www.pwc.com/en_GX/gx/capital-projects-infrastructure/pdf/the_new_normal_for_airport_investment_-_03_impact_management.pdf
- Groningen Airport Eelde (2004-2012) Jaarverslagen [online] via <http://www.groningenairport.nl/over-groningen-airport-eelde/de-organisatie/jaarverslagen/>
- Groningen Airport Eelde (2014) Bereikbaarheid [online] Geraadpleegd op 03-04-2014 via <http://www.groningenairport.nl/voor-reizigers/bereikbaarheid/>
- Gordijn, H., Van Hoorn, A., Schuur, J., Borsboom-van Beurden, J. (2005). *Verkenning regionale luchthavens*. Rotterdam: Nai Uitgevers.
- Gordijn, H., Hornis, W., Van Wissen, L. (2009) *Regionale luchthavens en economie*. Den Haag/Bilthoven: Planbureau voor de Leefomgeving (PBL).
- Helios (2009) *European Regional Airports Study. Final report*. Hampshire: Helios.
- IATA (2012). *Air transport market analysis January 2012*. IATA Economics. [online] Geraadpleegd op 25-2-2013 via http://www.iata.org/whatwedo/Documents/economics/MIS_Note_Jan12.pdf
- IATA (2014). The value of air cargo. [online] Geraadpleegd op 03-04-2014 via <https://www.iata.org/whatwedo/cargo/sustainability/Pages/benefits.aspx>
- IATA (2014) Facts and Figures - Industry facts [online] Geraadpleegd op 4-11-2014 via http://www.iata.org/pressroom/facts_figures/fact_sheets/Documents/industry-facts.pdf
- ICAO (2006), 'Annual Review of Civil Aviation 2005', *ICAO Journal*, 61 (5).
- Kipling, R. (1909) *With the night mail*. New York: Doubleday, Page and Company.
- Kunimitsu, Y. (2005) *Direct and Indirect Effects of Public Infrastructure on Regional Economic Growth in Japan: An Application of the Covariance Structure Model by Geographical Classification Area* National Institute for Rural Engineering pp.1-19
- LISA (2014)
- Maastricht Aachen Airport (2014) Over MAA – feiten en cijfers [online] geraadpleegd op 22-4-2014 via www.maa.nl
- McCann, P. (2001) *Urban and Regional Economics*. New York: Oxford University Press
- Mohring, H., and Harwitz, M. (1962) *Highway benefits: An analytical Framework* Evanston, Illinois: Northwestern university press
- Myrdal, G. (1957) *Economic theory and underdeveloped regions*. London: Duckworth.
- NEI (2001), Economische Effecten van CO2 plafonds op regionale luchthavens – Het economisch belang van regionale luchthavens, in Veldman, B., Graafland-Essers, I., Lierens, A., Van De Voort, M., (2004) *Regionale luchthavens in Nederland. Een raamwerk voor het bepalen van het maatschappelijke belang van regionale luchthavens in Nederland*. RAND Europe
- Noordelijke Rekenkamer (2012a), Onderzoeksprogramma Noordelijke Rekenkamer: 2012-2013 [online] geraadpleegd op 05-05-2013 via http://www.noordelijkerekenkamer.nl/component/docman/doc_download/145-onderzoeksprogramma-2012-2013.html
- Noordelijke Rekenkamer (2012b) *Onderzoeksvorstel Groningen Airport Eelde (GAE)* [online] Geraadpleegd op 07-05-2013 via http://www.noordelijkerekenkamer.nl/component/docman/doc_view/169-onderzoeksvorstel-groningen-airport-eelde.html
- Noordelijke Rekenkamer (2013) Provinciale betrokkenheid bij Groningen Airport Eelde.

- Oosterhaven, J., and Knaap, T. (2003) in A. Pearman, P. Mackie & J. Nellthorp (eds) *Transport Projects, Programmes and Policies: Evaluation Needs and Capabilities*, Ashgate, Aldershot, 2003, pp. 87-1
- Poort J.P., K. Sadiraj & C.M.C.M. van Woerkens (2000), *Hub of Spoke-stad?*, Breukelen: Nyfer
- Raad voor Verkeer en Waterstaat (2005). *Vluchten kan niet meer... Advies over de toekomst van luchtvaart in Nederland*. RVW
- Regiogroningenassen.nl (2014) Goed bereikbaar – Internationaal bereikbaar [online] Geraadpleegd op 3-11-14 via <http://www.regiogroningenassen.nl/nl/goed-bereikbaar/goed-bereikbaar-2/internationaal-bereikbaar/>
- Rietveld, P. (1989). *Infrastructure and regional development. A survey of multiregional economic models*. The Annals of Regional Science vol.23 pp.255-274.
- Rijkswaterstaat (2014) Economische evaluatie. [Online] Geraadpleegd op 12-05-2014 via http://www.rijkswaterstaat.nl/zakelijk/economische_evaluatie/steunpunt_economische_evaluatie/
- SEO (2006) *Economische Effecten Schiphol*. Amsterdam
- Sijtsma, F. J., Heide, C. M. v. d., & Hinsberg, A. v. (2011). Biodiversity and decision-support: integrating CBA and MCA. In A. Hull, E. Alexander, A. Khakee and J. Woltjer (Eds.), *Evaluation for participation and sustainability in planning*. London: Routledge.
- SNN (Samenwerkingsverband Noord Nederland) (2014) Feiten en cijfers [online] via <http://www.snn.eu/feiten-cijfers/regio-noord-nederland/>
- Tobler, W. (1970) A computer movie simulating urban growth in the Detroit region". *Economic Geography*, 46(2): 234-240
- Veldman, B., Graafland-Essers, I., Lierens, A., Van De Voort, M., (2004) *Regionale luchthavens in Nederland. Een raamwerk voor het bepalen van het maatschappelijke belang van regionale luchthavens in Nederland*. RAND Europe
- Vilnius Airport Traffic Report (2012) geraadpleegd op 26-04-2013 via http://www.vilnius-airport.lt/lt/oro-uostas/faktai-ir-skaiciai/oro-uosto-statistika/Traffic_report_2012-12.pdf
- WOZ-meester (2013) http://www.dewozmeester.nl/woz_per_gemeente/tynaarlo

Hieronder staan de interviewguides zoals die zijn gebruikt bij het afnemen van de interviews.

Interviewgide Elisabeth Douma – Philips Drachten

Inleiding – Groningen Airport Eelde (GAE) draait al jaren verlies. De overheid is aandeelhouder en steunt het voortbestaan van de luchthaven met overheidsgeld. De steun wordt gerechtvaardigd met de redenering dat de luchthaven een regionale economische betekenis heeft. Enkele redenen zijn de bereikbaarheid van Noord Nederland, het belang voor het bedrijfsleven en kennisinstituten, de ontwikkeling van het toerisme en het vrachtvervoer. Nu ook de baanverlenging gerealiseerd is, die voor extra ontwikkeling van de luchthaven zou kunnen zorgen, kan GAE een nog grotere rol in de regionale economie spelen. Het doel van dit interview is te onderzoeken of en hoe het noordelijke bedrijfsleven profiteert van de aanwezigheid van de luchthaven.

In de discussie die speelt rondom GAE wordt onder andere een groot belang gehecht aan de economische betekenis van GAE voor het noordelijke bedrijfsleven. GAE zou zorgen voor een internationaal imago, een positief vestigingsklimaat en een betere bereikbaarheid. Verder zou het voor bedrijven eenvoudiger zijn om internationale werknemers aan te trekken.

1. Is Groningen Airport Eelde van belang voor Philips Drachten? (Bijvoorbeeld: maken medewerkers of zakenrelaties gebruik van de luchthaven?, is de aanwezigheid van belang voor het aantrekken van nieuwe internationale werknemers?)
2. Geen rol: zou GAE een rol kunnen spelen als er een beter aanbod was? Waarheen? Zonder GAE te willen promoten, regionale luchthavens kunnen veel tijd besparen. Is vliegen vanaf GAE vanuit kosten en tijdperspectief niet gunstiger?
3. Vindt u dat GAE van essentieel belang is voor het creëren van een internationaal imago van het noorden? Waarom wel/niet?
4. Het huidige bestemmingenaanbod is vooral gericht op toeristen. Zou GAE zich interessanter kunnen/moeten maken voor het bedrijfsleven? (Bijvoorbeeld speciale zakelijke diensten of verbinding met een hub?)
5. Nu de baanverlenging is gerealiseerd verwacht GAE te gaan groeien qua bestemmingen en passagiersaantallen. Wat zou dat kunnen betekenen voor Philips Drachten? Maakt dat niet uit of creëert dat kansen?
6. Stel dat GAE zou sluiten. Zou dat een negatieve ontwikkeling zijn voor Philips Drachten?

Philips Drachten, Winschoten en Emmen maken geen gebruik van GAE, en is ook absoluut niet interessant. Het soort bestemmingen waar Philips veel op vliegt zijn vooral intercontinentaal: USA, Azië. De top 10 bestemmingen zijn allemaal buiten de EU. Ze vliegen ook naar aardig wat bestemmingen binnen de EU, maar niet op bestemmingen die vanaf GAE te bereiken zijn. Ze vliegen vooral naar andere Philips sites (bijv. Klagenfurt) of internationale hubs (Londen). GAE vliegt weliswaar vanaf 5 juni op Londen, maar zakenmensen zijn totaal niet gebaat bij aankomsten op regionale vliegvelden. Natransport kost extra geld, om nog maar niet te spreken over de tijd die het in beslag neemt. Het is dan veel efficiënter om direct naar het primaire vliegveld te vliegen.

Een ander argument om niet vanaf GAE te vliegen is het transport van Drachten/Winschoten/Emmen naar GAE toe. Via het OV is dit slecht geregeld en kost veel tijd. Daarnaast zijn de time slots vaak ongunstig en beperkt in aantal.

Op de vraag of internationale medewerkers gebruik maken van de luchthaven kon ze niet met zekerheid antwoorden. In Drachten werken veel Poolse werknemers uit de regio Cracow en Lodz. De werknemers zullen misschien een aantal keer per jaar terug gaan naar familie, maar niet via GAE, omdat die bestemmingen niet te bereiken zijn.

GAE zou wel een rol kunnen spelen voor Drachten, mits er een verbinding met een internationale hub tot stand zou komen. Dan moeten er ook meerdere slots per dag komen, en niet 2 per dag (retour). Douma geeft verder aan dat reizigers namens Philips Drachten niet frequent zijn. Soms een periode veel, dan weer weinig. En natuurlijk niet elke keer naar dezelfde bestemming. Op de vraag of Philips Drachten het soort bestemmingen met GAE of zou kunnen stemmen antwoord ze negatief. Philips bemoeit zich daar eigenlijk nooit mee. Wat GAE zou moeten doen, en de provincie moet daar ook een rol in spelen, is nadenken over welke bedrijven een markt zouden kunnen zien in Noord Nederland, om daar bestemmingen voor aan te bieden. Een verbinding met Schiphol zou een mogelijkheid kunnen zijn. Voor Philips zou dat interessant zijn als de tijden en frequenties goed zijn. De vluchten moeten dan aansluiten op intercontinentale vluchten. Douma was ervan bewust dat Schiphol hier waarschijnlijk niet aan zal meewerken, enerzijds door de congestie op Schiphol en anderzijds omdat het wil investeren in Lelystad.

Het advies dat Douma aan de luchthaven en de provincie wil meegeven is: denk na over wat je wilt bereiken met het in stand houden van de luchthaven. Het kan inderdaad goed zijn voor het vestigingsklimaat, maar ga dan wel na voor welke bedrijven. Voor welke bedrijven is in Noord Nederland een markt? Bedrijven die veel ruimte nodig hebben! Dus bijvoorbeeld production sites. Vervolgens moet er met de carriers gesproken worden die op bestemmingen vliegen die die bedrijven kunnen verbinden met hun andere vestigingen. Ook de bereikbaarheid speelt een rol. Ga dan na voor wie je bereikbaar wilt zijn.

Douma denkt dat GAE misschien wel een stap terug moet doen. Welke bedrijven maken er nou gebruik van de luchthaven? Bijna geen. Luchtvaartmaatschappijen moeten natuurlijk wel een markt zien om vluchten aan te bieden. Ze twijfelt dan ook sterk aan het voortbestaan van GAE in de toekomst. Douma snapt dat het ten koste zal gaan van de werkgelegenheid in de regio die ze een warm hart toedraagt, maar of het in stand houden een duurzaam besluit is weet ze niet.

Het onderzoek heeft veel te maken met een oorzaak-gevolg situatie. Als er geen vluchten zijn, zijn er ook geen zakelijke reizigers. En als er geen zakelijke reizigers zijn, is het ook niet interessant voor luchtvaartmaatschappijen om in bestemmingen te investeren die interessant zijn voor zakelijke reizigers. Omdat het een dunbevolkt gebied is wordt er weinig gevlogen, daarom is het ook niet interessant voor sommige bedrijven, waardoor er niet veel wordt gevlogen.

Interviewgide Carin Kaagman – Umcg

Inleiding – Er is een felle maatschappelijke en politieke discussie waarin de toegevoegde waarde van GAE ter discussie wordt gesteld. Daarom dit onderzoek dat probeert bij te dragen aan een gefundeerde discussie. Het doel van dit interview is te onderzoeken hoe belangrijke spelers c.q. gebruikers de rol van GAE voor de regionale economie zien en of zij een positief of negatief toekomstbeeld voor de luchthaven zien. Specifiek voor dit interview ben ik ook benieuwd naar een bredere rol van GAE, nu er plannen zijn om traumaheli's te stationeren op GAE.

Groningen Airport Eelde kan op twee manieren van belang zijn voor het UMCG. Ten eerste als reismogelijkheid voor studenten, medewerkers en misschien consumenten. Ten tweede als mogelijke vestigingslocatie voor de traumahelikopters.

In een rapport van Elhorst (2013) wordt gesproken over de rol die GAE speelt of zou kunnen spelen bij het aantrekken van internationale docenten en gastsprekers. Het UMCG, als een van de grootste werkgevers van Noord-Nederland met veel internationale werknemers, zou dus een van de organisaties kunnen zijn die op die manier baat kan hebben bij de luchthaven.

1. Zo'n 20% van de studenten en wetenschappers van het UMCG komt uit het buitenland. Heeft u een idee in hoeverre er gebruik wordt gemaakt van GAE als reisoptie?

2. Op de website van het UMCG staat 'De aanwezigheid van unieke biobanken en state-of-the-art onderzoeksfaciliteiten trekt wetenschappers uit de hele wereld.'. In hoeverre wordt Groningen Airport Eelde gebruikt? Reizen wetenschappers en docenten naar het UMCG via GAE? Toename in het gebruik van bijvoorbeeld video conferencing?
3. Zouden ze dat willen?
4. Hoe worden boekingen gedaan? Kan iedereen dat individueel boeken?
5. Denkt u dat GAE van belang is voor het versterken van de internationale positie/imago van Rijksuniversiteit Groningen? Zo ja, op welke manier? Hoe is dat merkbaar/zichtbaar?
6. Wat zou een groei van GAE kunnen betekenen voor het aantrekken van internationale studenten, onderzoekers en gastdocenten?
7. De aanwezigheid van een luchthaven kan bijdragen aan het internationale karakter en bereikbaarheid van een regio. Vindt u dat Groningen Airport Eelde een zelfde functie vervult? Is de aanwezigheid van een luchthaven van essentieel belang?
8. Op welke manier zou GAE het UMCG beter kunnen faciliteren?
9. Patiënten die een specialistische medische behandeling nodig hebben vliegen steeds vaker naar andere landen voor een behandeling. De KLM wil starten met het aanbieden van speciale medische vluchten. In hoeverre speelt het UMCG hier op in? En is de aanwezigheid van GAE dan een belangrijke schakel?

De minister van Volksgezondheid Welzijn en Sport heeft aangegeven dat een verplaatsing van de Mobiel Medisch Transport-heli standplaats wenselijk is om een betere landelijke spreiding van de MMT-helikopters en dekking van Nederland te realiseren. Vanaf Groningen Airport Eelde is het mogelijk meer mensen in Noord- en Oost-Nederland sneller gespecialiseerde traumazorg te bieden en aan die wens te voldoen. Daarnaast heeft Groningen Airport Eelde als voordeel dat het beschikt over de benodigde faciliteiten en infrastructuur.

10. Kan het UMCG zonder een regionale luchthaven? Indien ja; vraag 11.
11. Kan het zonder Noorden een regionale noordelijke luchthaven?
12. De financiële situatie is zorgelijk, de luchthaven maakt al jaren verlies. Daarnaast wordt de discussie gevoerd op basis van economische rapporten en argumenten. Is de bredere betekenis (traumaheli standplaats, imago) van groter belang dan de economische betekenis?
13. Wat als de luchthaven in de toekomst toch sluit. Heeft het UMCG dan een probleem?
14. Wat als gedane investeringen dan al gedaan zijn?

1. Ongeveer 20% van de studenten en werknemers is van buitenlandse origine. In hoeverre wordt er gebruik gemaakt van GAE als reisoptie?

Dat is niet mijn werkgebied, maar ik heb eens rondgevraagd bij werknemers en studenten. Men zou wel gebruik willen maken maar de bestemmingen zijn dusdanig weinig dat dat niet gebeurt. Wel voor weekendjes tussendoor, maar dan als vakantiebestemming. Men denkt er ook niet aan, het zit niet in het systeem.

2. Er zijn wel een aantal interessante bestemmingen; Londen, Barcelona.

Ja, dat wel. Maar dat is echt als vakantiebestemming. Er werd ook genoemd dat het handig zou zijn als er een soort van brugfunctie zou zijn via Amsterdam. Buitenlandse studenten zouden dan gebruik kunnen maken van zo'n vlucht om hier te komen studeren of af en toe naar huis te gaan. Het was moeilijk om een beetje goede reacties te krijgen op die vraag. Het zijn ook geen lijndiensten. Het zijn geen massa's die vliegen. Dus je zou dat moeten combineren met andere zakenreizen.

3. Is samenwerken met de RUG mogelijk?

Ja zeker, ik denk dat beide organisaties voldoende power in zich hebben om als er behoefte aan is om daar iets in te doen. Kritische punten zijn de massa en bestemmingen. De wil is er wel als er maar een hub aangeboden wordt.

4. Is de vraag naar reizen misschien ook af door ontwikkelingen zoals video conferencing?

Ja, wij zijn wel bezig met dingen zoals video conferencing. Maar ik weet niet of dat invloed heeft op reizen. Wetenschappers hebben nog steeds punten nodig, dus ze gaan nog steeds naar congressen

enzo. Maar dan heb ik het alleen over de mensen in dienst. Vroeger zat hier in het UMCG ook een vliegwinkel. Ik weet niet waarom die is weggegaan maar die was altijd wel heel druk. Ik weet niet of dat ook studenten waren maar in ieder geval mensen in dienst.

5. Veel mensen komen naar het UMCG toe voor onderzoeksfaciliteiten of onderzoek. Heeft u enig idee in hoeverre die gebruik zouden willen maken van GAE?

Amsterdam heeft een grote aantrekkingskracht. Mensen combineren tijdens de reis vaak zaken en plezier. Weet je, ik denk dat mensen nooit Groningen kiezen als bestemming op zich. Je kiest Groningen omdat je naar Groningen moet en dan bekijk je hoe je erheen moet. Maar dat is mijn persoonlijke mening. Het leeft niet. Ook omdat wij wel gewend zijn om naar Amsterdam te reizen maar andersom is vaak moeilijk.

6. Denkt u dat GAE bijdraagt aan het internationale imago?

Wat ik heb gehoord van de mensen die ik heb gesproken, dan valt dat wel mee. De ogen gaan niet sprankelen bij het horen van die luchthaven. Het is heel mager. Veel buitenlandse studenten blijven wel in de stad hangen, maar dat kan je nooit als trigger gebruiken. Het aantal buitenlandse studenten neemt wel toe. Misschien dat daar een mogelijkheid zit.

7. Concluderend, GAE zou het UMCG beter kunnen faciliteren door het aanbieden van een hub?

Ja, dat klopt.

8. Dan nu over uw werkgebied, de verplaatsing van de helikopters. Is die verplaatsing noodzakelijk?

Ja, om twee redenen. We zouden liever zuidelijker zitten voor een betere dekking. Liever nog zuidelijker, maar de provincie zegt maak maar gebruik van de luchthaven,

Komt de aanleiding van de provincie? Nou, nee de aanleiding komt van ons omdat wij zuidelijker dan nu willen zitten. Als je een cirkel trekt rondom de helistandplaats op het UMCG dan zit je veel in water. Daarom is het beter om aansluiting te vinden op de cirkel van Nijmegen. De maatschappelijke waarde van het verplaatsen naar het zuiden is groot. Daarnaast is er een grote toename van het gebruik van de heli, dus dat veroorzaakt veel overlast. Dus dat wordt voor de omgeving een stuk aantrekkelijker. Dus de betere bereikbaarheid van het gebied is puur eigenbelang. En belang voor omgeving door minder overlast.

9. Dus het UMCG kan niet zonder luchthaven?

Nee, in die zin zou het mooi zijn als we daar konden vestigen.

10. De financiële situatie is niet florissant. Wat als de luchthaven zou sluiten?

Nee, maar op zich hebben wij alleen de infrastructuur nodig. Niet de luchthaven als vliegveld. Wij maken alleen gebruik van de voorzieningen. Het past daar wat beter in de context.

11. Over vier jaar wil de politiek gaan evalueren hoe de luchthaven ervoor staat. Een mogelijkheid is dat GAE sluit.

Ja maar wij willen het zo inrichten dat we niet afhankelijk zijn van de luchthaven. Mocht de commerciële luchtvaart sluiten heeft dat geen consequenties voor het UMCG. Wij willen samen bouwen met de brandweer en daar haal je gezamenlijk winst uit. En we willen nog praten met andere partijen om nog meer samen te werken, zodat je een nog groter maatschappelijk belang creëert. Dat zou ook een reden kunnen zijn om meer te investeren, zodat je meerdere functies hebt en een bredere toepasbaarheid.

12. Er is dus veel discussie over de economische argumenten. En ik denk dat er ook zeker een breder belang is van de luchthaven. Maar vind u dat op deze manier geen misbruik maken van een argument?

Nou, misbruiken. De politiek zoekt natuurlijk naar een reden om te beargumenteren waarom ze geld uitgeven aan de luchthaven terwijl iedereen ziet dat het gebruik afneemt. Dit is een ontwikkeling waarvan je kan zeggen, dit is op een andere manier gebruik maken van geld en een manier zoeken om het nut te vergroten. Maar als je het mij vraagt, onze heli hoeft niet per se op GAE te staan. Een andere mogelijkheid is om de politiehelikopters die nu gestationeerd zijn in Amsterdam om die te verplaatsen naar GAE. Er zijn dus best nog wel andere mogelijkheden om het vliegveld beter te benutten. Dat is dus vooral voor de maatschappij wel beter.

Ook de helikopter voor de Waddeneilanden zou op GAE gestationeerd kunnen worden. Dat doet Defensie nu, maar die willen dat graag afstoten. Dat wordt de taak van zorgverzekeraars enzo. Er zijn

dus wel uitbreidingsmogelijkheden voor zorgvluchten. Dat is iets waar GAE zich uit zou kunnen richten. De regelgeving is wel afschuwelijk trouwens, met geluidsoverschrijdingen en blusregels. Ik denk dat GAE de functionaliteit kan vergroten, er is veel ruimte. De bouw start in oktober/november.

13. Gaat de organisatie VOLE geen roet in het eten gooien?

Wij hebben overlegd met alle betrokken organisaties, en die vinden het geen probleem. Probleem is wel dat wij zo snel mogelijk op de bestemming moeten zijn. Dus we vliegen ook over het gebied van VOLE. Maar als het niet nodig is, dan kunnen er goede afspraken gemaakt worden waar en wanneer wij vliegen. Belangrijkste is nu dat Eelde de financiering rond krijgt voor de nieuwe brandweerkazerne. En dat is waar wij mee samen gaan. Men aarzelt nog of men daar in wil investeren. Daarom zet de politiek zich nu in om meerdere functionaliteiten te creëren op GAE.

Interviewgide Mark Boumans – Gedeputeerde Staten

Inleiding – Groningen Airport Eelde heeft tot en met 2012 overheidsgelden gehad, met de redenering dat de luchthaven goed is voor de Noordelijke economie. Nu vraagt GAE opnieuw een bijdrage voor het routeontwikkelingsfonds en de nieuwbouw van het brandweercomplex. De maatschappelijke discussie is in wezen niet zoveel veranderd; wegen de baten op tegen de kosten? De 3 economische argumenten zijn te onderscheiden in 1) werkgelegenheid 2) bereikbaarheid en 3) vestigingslocatiefactor.

Allereerst heerst er veel onduidelijk over de **werkgelegenheid** die GAE oplevert. Volgens de luchthaven zelf zijn er in totaal 300 banen verbonden, Elhorst (2013) schat 460 door gebruik te maken van de multiplier waarbij elke baan een extra halve baan oplevert. Het rapport van BCI uit 2009 heeft het over 120 directe en 60 indirecte banen. (Ecorys 165+145, NRK 180). Daarbij is het niet duidelijk om hoeveel fte het gaat.

1. Met zoveel verschillende cijfers, hoe wordt er een gefundeerde discussie gehouden over het werkgelegenheidseffect?
2. Als er gekeken wordt naar het aandeel van GAE op de noordelijke arbeidsmarkt valt dat mee. Met ongeveer 50 werknemers, veelal laagopgeleid, valt GAE onder het middenbedrijf. Wordt het belang van GAE voor de werkgelegenheid dan niet overschat?

Wat betreft **bereikbaarheid** van het Noorden; vanaf GAE zijn er ongeveer 10 tot 12 bestemmingen te bereiken. Vergeleken met andere regionale luchthavens (Eindhoven 70, Bremen 36, Weeze 42) is dat beperkt.

3. Vindt u de internationale bereikbaarheid als economisch argument in dat opzicht een sterk argument?
4. Daarnaast is het vooral een vertrekluchthaven.
5. Vanuit zakelijk perspectief zijn het geen interessante bestemmingen. Ook Londen Southend niet. Waarom blijft de bewering dat GAE goed is voor het Noordelijke bedrijfsleven terugkomen?
6. Er wordt geschat dat 20% van het verkeer zakelijk is. Dat lijkt aan de hoge kant. Wat vind u daarvan?

De luchthaven speelt een rol als **vestigingslocatiefactor**. Echter, het Noorden heeft geen echt grote bedrijven die veel gebruik maken van luchtvaart.

7. Volgens de country travel manager van Philips is de luchthaven geen efficiënt opstappunt voor het bedrijfsleven. Het soort bestemmingen, het voor- en natraject qua reizen, de vliegtijden en frequentie zijn ongunstig. Ziet u mogelijkheden voor GAE om de zakelijke markt beter te bedienen?

Het noorden richt zich op 5 kernsectoren: energy, water- en sensortechnologie, healthy ageing, en agrifood. Dat zijn niet de sectoren waarin veel gebruik wordt gemaakt van luchtvaart. Het unique selling point van het noorden is ruimte.

De geografische locatie is, vergeleken met concurrerende luchthavens, minder gunstig te noemen. Noord-Nederland is een dunbevolkt gebied en de propensity to fly is lager dan in andere regio's. Dat komt naar voren in het rapport van de Noordelijke Rekenkamer.

8. Denkt u dat de afzetmarkt groot genoeg is om rendabel te worden?
9. De meeste passagiers komen uit de Noordelijke provincies. Noorderlingen lijken bereid om langer dan 2 uur naar een andere luchthaven te reizen. Andersom is dat niet nodig. Denkt u dat GAE de doelstelling van 500.000 passagiers gaat realiseren?
10. Is die doelstelling eigenlijk wel zinvol? Als je steeds moet voldoen aan doelstellingen die niet te realiseren zijn is dat heel frustrerend. Is het niet beter om een reële doelstelling te formuleren en dat goed te doen? Wat zijn segmenten waar de luchthaven wél op kan presteren?
11. Zou GAE zich moeten richten op kwaliteit in plaats van kwantiteit? En wat mag dat kosten?
12. Hoe ziet u de toekomst van GAE? In de Noordervisie 2040 komt de luchthaven bijvoorbeeld niet naar voren. Is de aanwezigheid van een luchthaven echt zo noodzakelijk voor Noord-Nederland?

1. Met zoveel verschillende cijfers, hoe wordt er een gefundeerde discussie gehouden over het werkgelegenheidseffect?

Daar zijn twee documenten van belang; het businessplan van GAE en het rapport van de Noordelijke Rekenkamer. Die liggen niet in elkaars verlengde. De vraag is: hoe ga je daar mee om? Daar is al een lange discussie over gevoerd. Dus we hebben zelf als aandeelhouder onderzoek laten doen door Ecorys en EY. Daarvan hebben wij gezegd dat wij ervan uitgaan dat die gegevens kloppen. Dus daar is geen discussie meer over. Directe werkgelegenheid is neuzen tellen. Naar indirecte werkgelegenheid kun je verschillend kijken, maar wij gaan ervan uit dat Ecorys daar de juiste methode voor gebruikt. Die gebruikt een vaste systematiek, doet veel vergelijkbaar onderzoek. Daarom is dit voor ons het handvat. Niet doorgaan met de luchthaven is overigens sowieso banenverlies; dus dat zijn ook maatschappelijke kosten.

2. De overheid moet daar wel voor investeren. Daarbij is het niet zeker dat de plannen van GAE werkelijkheid worden.

Het MKBA van Ecorys is gebaseerd op het businessplan, dus je gaat ervan uit dat die aannames kloppen. **Is dat niet gevaarlijk om dat zomaar over te nemen?**

Het MKBA zegt: het kost heel veel geld als je nu stopt met de luchthaven, zelfs als je beperkte financiële bijdrage doet. De overheid heeft gezegd, we gaan de uitbreidingsplannen niet ondersteunen. Het enige wat we doen is dat het route development fund uit eigen vermogen van GAE gefinancierd wordt plus een bijdrage van 1 miljoen van de 5 aandeelhouders over periode van 4 jaar. Daar willen we wel wat doen en vervolgens kijken of het uitkomt. Eerst willen we afwachten of er voldoende traffic wordt gegenereerd. Als dat zo is, dan valt er te praten over investeren in terminal. Dat is positieve insteek maar ook realistische benadering. Dat gaat over periode van 4 jaar. Daarna is het eigen vermogen van GAE op, dan moet je wel een hard besluit nemen: stoppen of doorgaan.

3. Als er gekeken wordt naar het aandeel van GAE op de noordelijke arbeidsmarkt valt dat mee. Met ongeveer 50 werknemers, veelal laagopgeleid, valt GAE onder het middenbedrijf. Wordt het belang van GAE voor de werkgelegenheid dan niet overschat?

Als je het zo benaderd is het wel heel beperkt. Het gaat ook om de uitstraling, de luchthaven als vestigingsfactor. Die benadering is ook in de MKBA terug te vinden. De gedachte is wel dat de regio aantrekkelijker is voor internationale bedrijven. En het kan extra werkgelegenheid genereren. Of dat wel of niet zo is kan ik niet zeggen. Ik denk wel dat de luchthaven een interessante vestigingsfactor is. Dat is verder niet meegenomen in de politieke beslissing.

4. **Nu we het over het belang van de luchthaven voor het noordelijke bedrijfsleven hebben; de soort bestemmingen zijn niet echt interessant voor zakelijk verkeer. Daarbij, het noorden heeft niet echt grote bedrijven die veel gebruik maken van luchtvaart.**

Ja het zijn nu voornamelijk toeristische bestemmingen. GAE wil daar dus ook een hub bij, Schiphol bijvoorbeeld. Deze week vind er een gesprek plaats tussen GAE, KLM en de aandeelhouders. Vroeger was die verbinding succesvol, maar wegens ruimtegebrek werd die opgeheven. München of Kopenhagen is net zo interessant, want dan maak je ook de koppeling van een zakelijke en toeristisch interessante bestemming. Het noordelijk bedrijfsleven heeft aangegeven om tot een hard commitment te willen komen, bijvoorbeeld een vast aantal tickets. Ik denk dat er wel een bodem onder te leggen is.

5. **Volgens de country travel manager van Philips is de luchthaven geen efficiënt opstappunt voor het bedrijfsleven. Het soort bestemmingen, het voor- en natraject qua reizen, de vliegtijden en frequentie zijn ongunstig. Ziet u mogelijkheden voor GAE om de zakelijke markt beter te bedienen?**

Ja, ik denk dat die kans er wel is. Op dit moment is GAE niet interessant genoeg. Zeker als je reizigers uit Friesland wilt halen moet je met een goed verhaal komen. En er is zeker wel tijdswinst te halen via GAE-Southend, daar ben ik van overtuigd. Nu is het maar 1x per dag, dat is niet echt gunstig. Dat is ook het idee achter route development fund; eerste verliezen moet je aftoppen en klandizie winnen. Drachten was altijd klant in de tijd van 5 maal per dag cityhoppers. Die klanten moet je weer terugwinnen. De RUG (Rijkuniversiteit Groningen) en Hanze (Hogeschool) medewerkers mogen zelf boeken. Die hebben nu nog geen interessante opties vanaf Eelde. Die hebben een hub nodig. Volgens S. Poppema (College van Bestuur Rijksuniversiteit Groningen) willen ze via Schiphol liever dan via buitenland, maar dat is ook psychologisch. Het klinkt dichterbij.

6. **De geografische locatie is, vergeleken met concurrerende luchthavens, minder gunstig te noemen. Noord-Nederland is een dunbevolkt gebied en de propensity to fly is lager dan in andere regio's. Dat komt naar voren in het rapport van de Noordelijke Rekenkamer. Denkt u dat de afzetmarkt groot genoeg is om rendabel te worden?**

Dat geloof ik niet echt wat je nu zegt. Ik denk dat op Nederlandse schaal er een dunne afzetmarkt is, maar als je het op Europese schaal beziet en waar luchthavens zijn is dat niet zo. De afzetmarkt is groot genoeg.

Ja, maar een luchthaven moet ongeveer 1 miljoen passagiers per jaar hebben op jaarbasis om rendabel te zijn. Regionale luchthavens misschien rond de 600.000 in verband met een ander businessplan.

Southend had in 2011 ongeveer 40.000 passagiers, ze zitten nu op 1 miljoen, en zijn bezig door te groeien naar 5 miljoen. Dat laat zien dat het dus kan. En ze zitten in een hoog competitief gebied, met 3 nationale luchthavens bij Londen. Het gaat erom hoe je je positioneert. Eindhoven was eerst ook niks. Daar zijn meer mensen, maar ook meer opties. Er zijn veel verschillen. Maar op Europese schaal komt GAE denk ik goed weg. Nu met de baanverlenging is aan een belangrijke voorwaarde voldaan. En daar heb ik vertrouwen in, maar het is aan GAE om te laten zien dat het kan. Wij spelen daar ook een rol in, door middel van besprekingen met bedrijfsleven. Er zijn inspanningen van beide kanten nodig. Dus groeien naar 600.000 is mooie ambitie. Dat is ook nodig om de kosten te dekken. Of we moeten als overheid zeggen 'de luchthaven is een essentiële randvoorwaarde en dat mag wat kosten'. Maar die keuze maken we nu niet.

7. **Is die ambitie niet te ambitieus? De ambities zijn tot op heden niet uitgekomen.**

Ik laat me niet leiden door het verleden. Achteraf is het makkelijk om de koe in de kont te kijken. We hebben de plannen getoetst en er goed naar gekeken. Nu hebben we de blik vooruit en we hebben er vertrouwen in. Over 4 jaargaan we kijken hoe het ervoor staat.

8. **De discussie is ontstaan door mismatch tussen de doelstellingen en de uitkomst. Is het niet beter om een reële doelstellingen te vormen en dat goed te doen? Dus richten op kwaliteit in plaats van kwaliteit?**

Ik snap je vraag, maar de afweging is niet op die manier gemaakt. Het businessplan is gebruikt als uitgangspunt. Daaraan hebben we randvoorwaarden gesteld. Over 4 jaar hebben we misschien wel deze discussie maar nu is dat niet aan de orde.

9. De discussie is vooral gericht op economie. Zijn andere argumenten niet veel sterker en belangrijker?

Lees onze collegebrief aan de Staten. Ook dingen als veiligheid en dergelijke staan daar genoemd. En de verplaatsing van de traumaheli is ook een punt.

10. Zouden die argumenten wel een reden zijn om te financieren?

Misschien is dat over 4 jaar aan de orde. We gaan ervan uit dat dit nu gaat werken. Die overige argumenten hebben geen invloed gehad in deze besluitvorming.

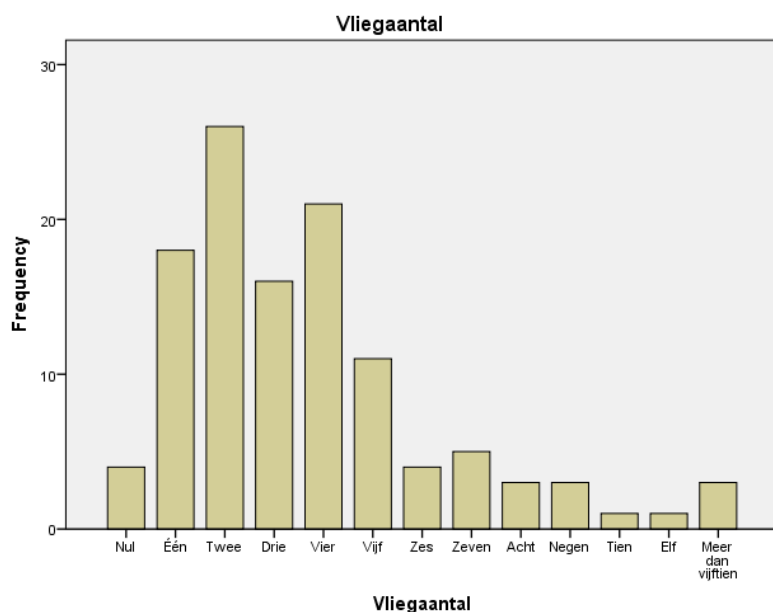
BIJLAGE 2 – ENQUÊTE EN RESULTATEN

Hieronder staat de enquête zoals die online is voorgelegd aan de doelgroep met daarbij de tabellen en grafieken met resultaten.

Resultaten enquête

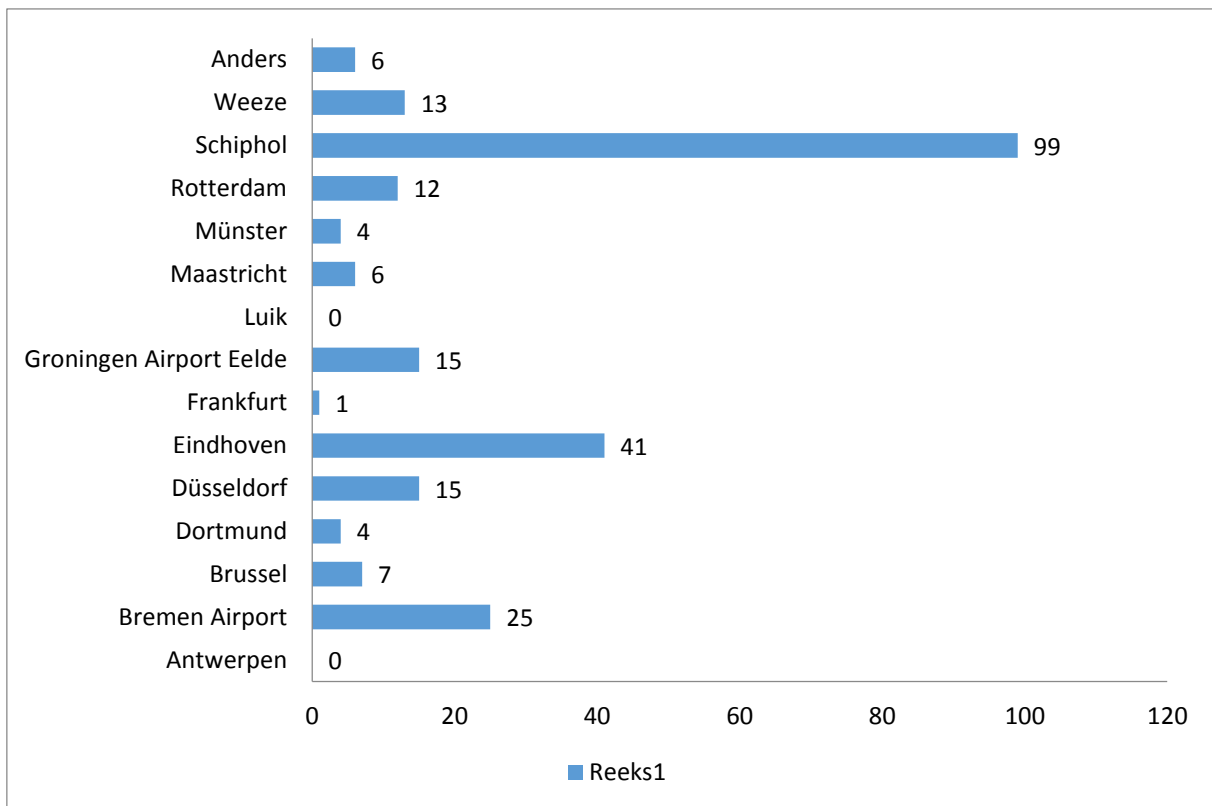
Vraag 1. Hoe vaak heb je de afgelopen 3 jaar met het vliegtuig gereisd? Een retour geldt als 1 reis.

Statistics			Vliegaantal			
Vliegaantal			Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
N	Valid	116				
	Missing	3				
Mean		4,76				
Median		4,00				
	Nul	4	3,4	3,4	3,4	
	Één	18	15,1	15,5	19,0	
	Twee	26	21,8	22,4	41,4	
	Drie	16	13,4	13,8	55,2	
	Vier	21	17,6	18,1	73,3	
	Vijf	11	9,2	9,5	82,8	
	Zes	4	3,4	3,4	86,2	
	Zeven	5	4,2	4,3	90,5	
	Acht	3	2,5	2,6	93,1	
	Negen	3	2,5	2,6	95,7	
	Tien	1	,8	,9	96,6	
	Elf	1	,8	,9	97,4	
	Meer dan vijftien	3	2,5	2,6	100,0	
	Total	116	97,5	100,0		
Missing	System	3	2,5			
Total		119	100,0			



Gemiddeld hebben de respondenten in de afgelopen 3 jaar 4,76 keer gevlogen. De meeste respondenten hebben de afgelopen 3 jaar één tot vier keer gevlogen (mediaan is vier). Enkele uitschieters (3 respondenten hebben aangegeven meer dan 15 keer te hebben gevlogen. De verklaring hiervoor is dat het zakenreizen waren. Zie ook vraag 3).

Vraag 2. Vanaf welke luchthaven(s) vertrok je op de heenreis? Meerdere antwoorden mogelijk.



Door de populatie gebruikte luchthavens in de afgelopen 3 jaar N=119

Top 5

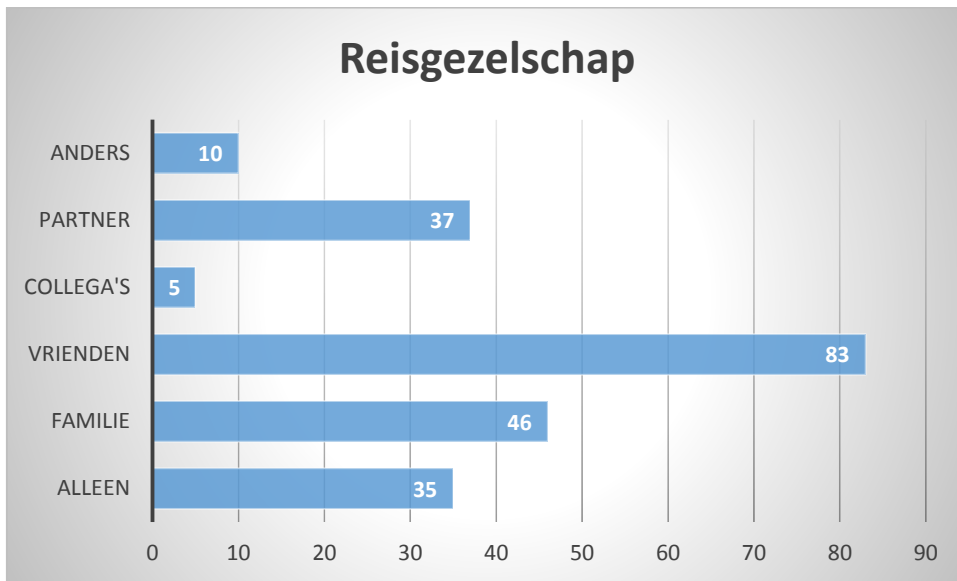
1. Amsterdam 83,2%
2. Eindhoven 34,5%
3. Bremen Airport 21,0%
4. Düsseldorf en GAE 12,6%
5. Weeze 10,9%

Niet geheel verrassend is de hoge score van Schiphol. Deze luchthaven biedt zowel Europese als intercontinentale vluchten aan naar veel verschillende bestemmingen. 'Best of the rest' is Eindhoven. Deze luchthaven biedt veel bestemmingen aan tegen lage prijzen.

De 6 respondenten die de optie 'Anders; namelijk..' hebben gebruikt hebben het volgende ingevuld: Parijs Orly, Charleroi, Praag, Sydney, Guangzhou, Madrid, Jakarta, Kuala Lumpur, Bangkok.

Voor de luchthavens Parijs Orly en Charleroi is het mogelijk dat de respondenten vanuit Nederland naar de luchthavens zijn gereisd. Voor de overige ingevulde luchthavens lijkt dat niet waarschijnlijk. Dit zijn waarschijnlijk vluchten gemaakt als onderdeel van een rondreis door Europa, Azië of Australië.

Vraag 3. Met wie reisde je? Meerdere antwoorden mogelijk.

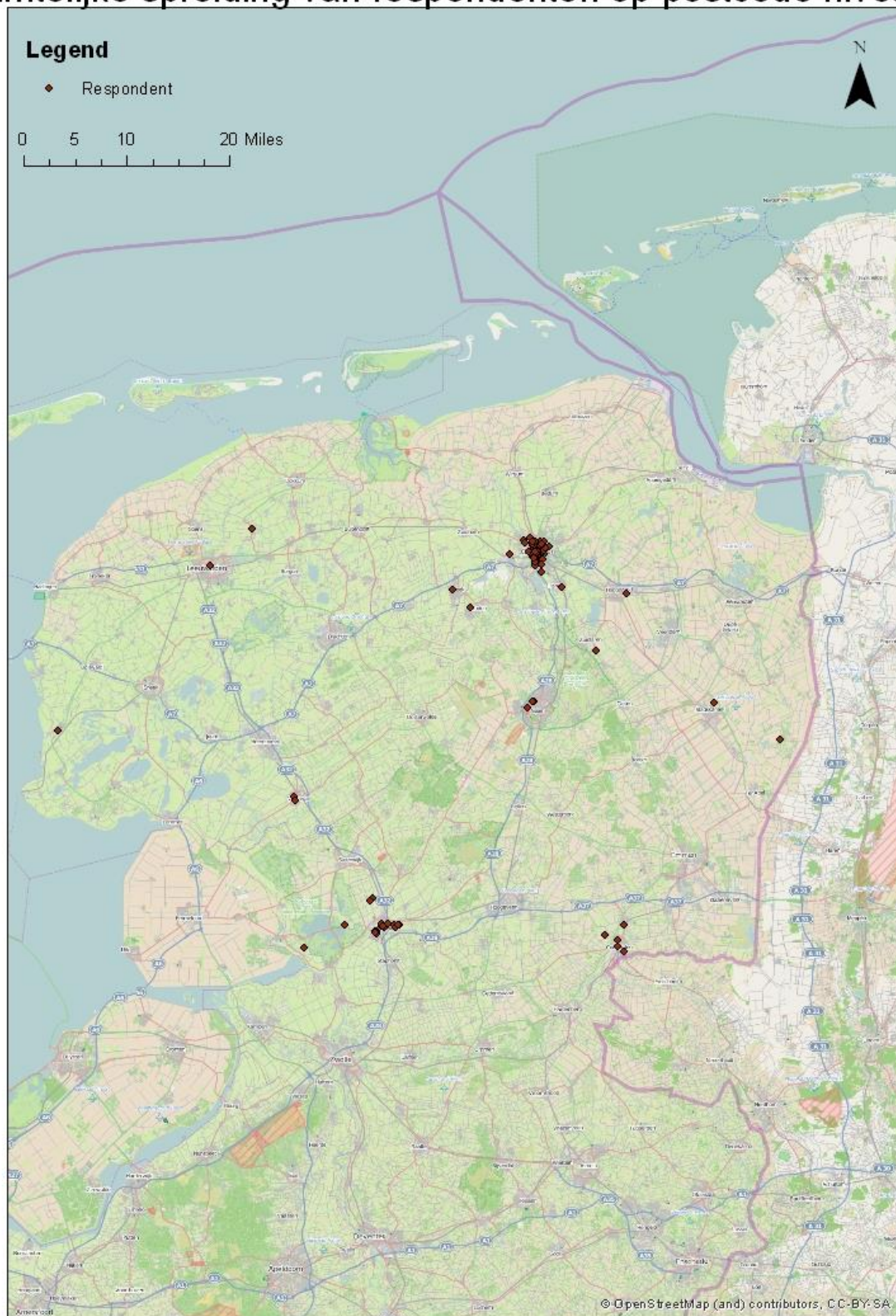


Het reisgezelschap van de doelgroep bij vliegvlagen in de afgelopen 3 jaar. N=119

De respondenten reizen vooral met vrienden. 69,7% geeft aan de afgelopen 3 jaar met vrienden te hebben gevlogen. 38,7% heeft aangegeven met familie te hebben gereisd. Opvallend is het relatief grote aandeel reizen die alleen gemaakt zijn. Een verklaring hiervoor kan zijn dat respondenten een periode in het buitenland hebben gestudeerd, iemand hebben opgezocht die in het buitenland heeft gestudeerd. Bij de antwoordmogelijkheid 'Anders; namelijk' werd studiereis veelal genoemd. Ook zijn er mensen met het voetbalteam op trainingskamp geweest.

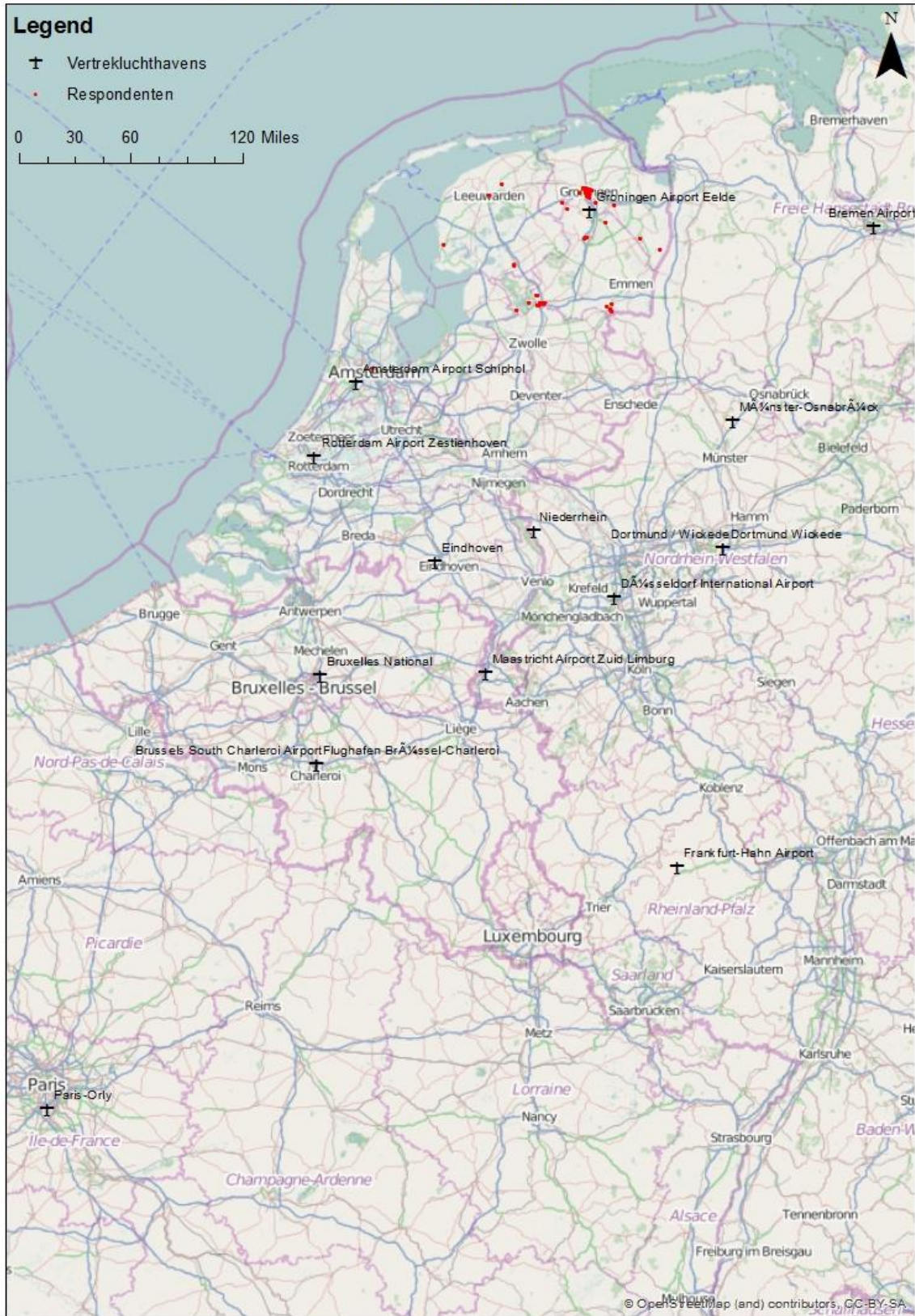
Vraag 4. In welk postcodegebied woon je?

Ruimtelijke spreiding van respondenten op postcode niveau



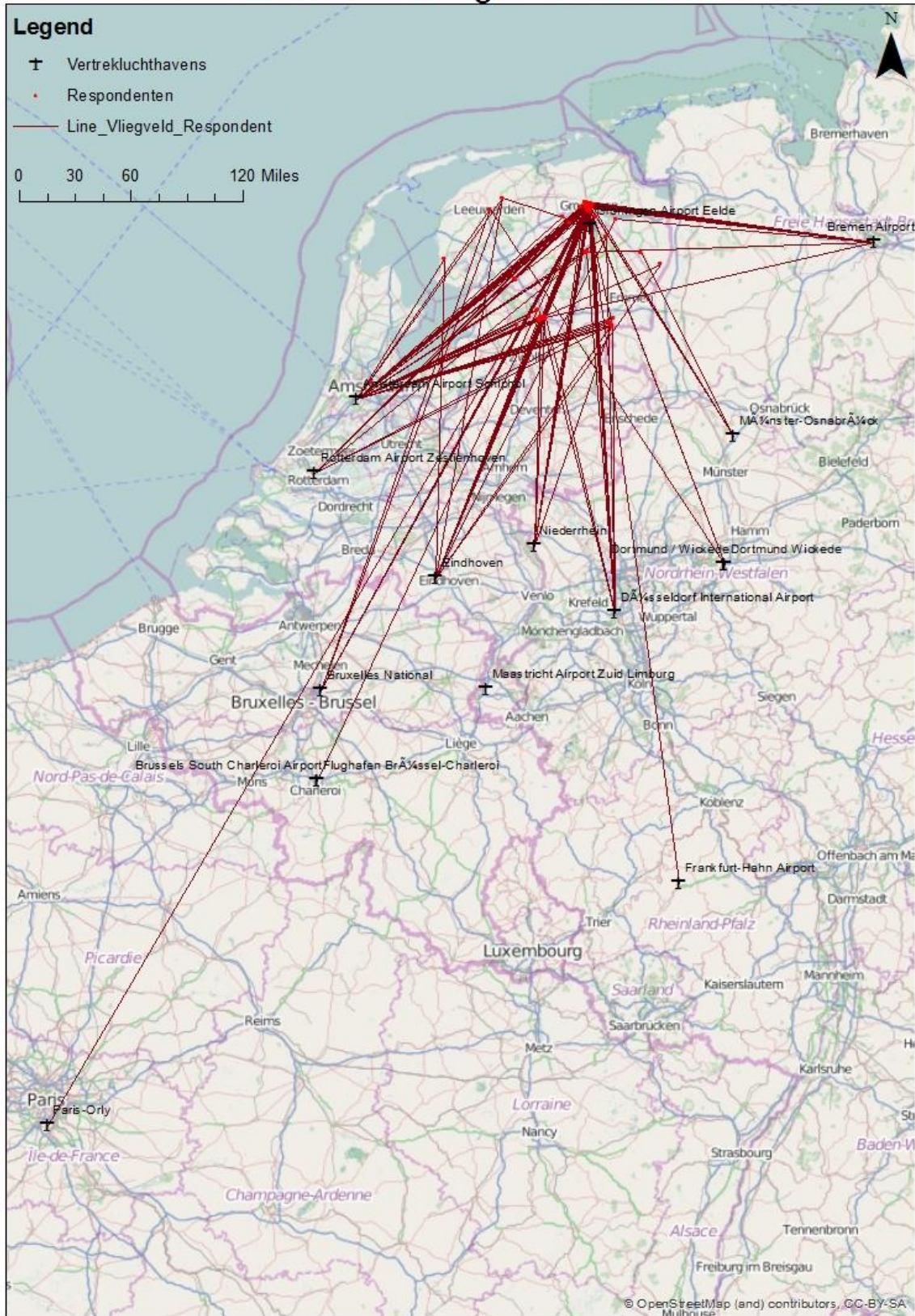
Kaart 1: GIS-kaart met spreiding van respondenten in Noord-Nederland.

Gebruikte vertrekluchthavens



Kaart 2: Postcodes en mogelijke luchthavens, zonder lijnen: Labels met namen..

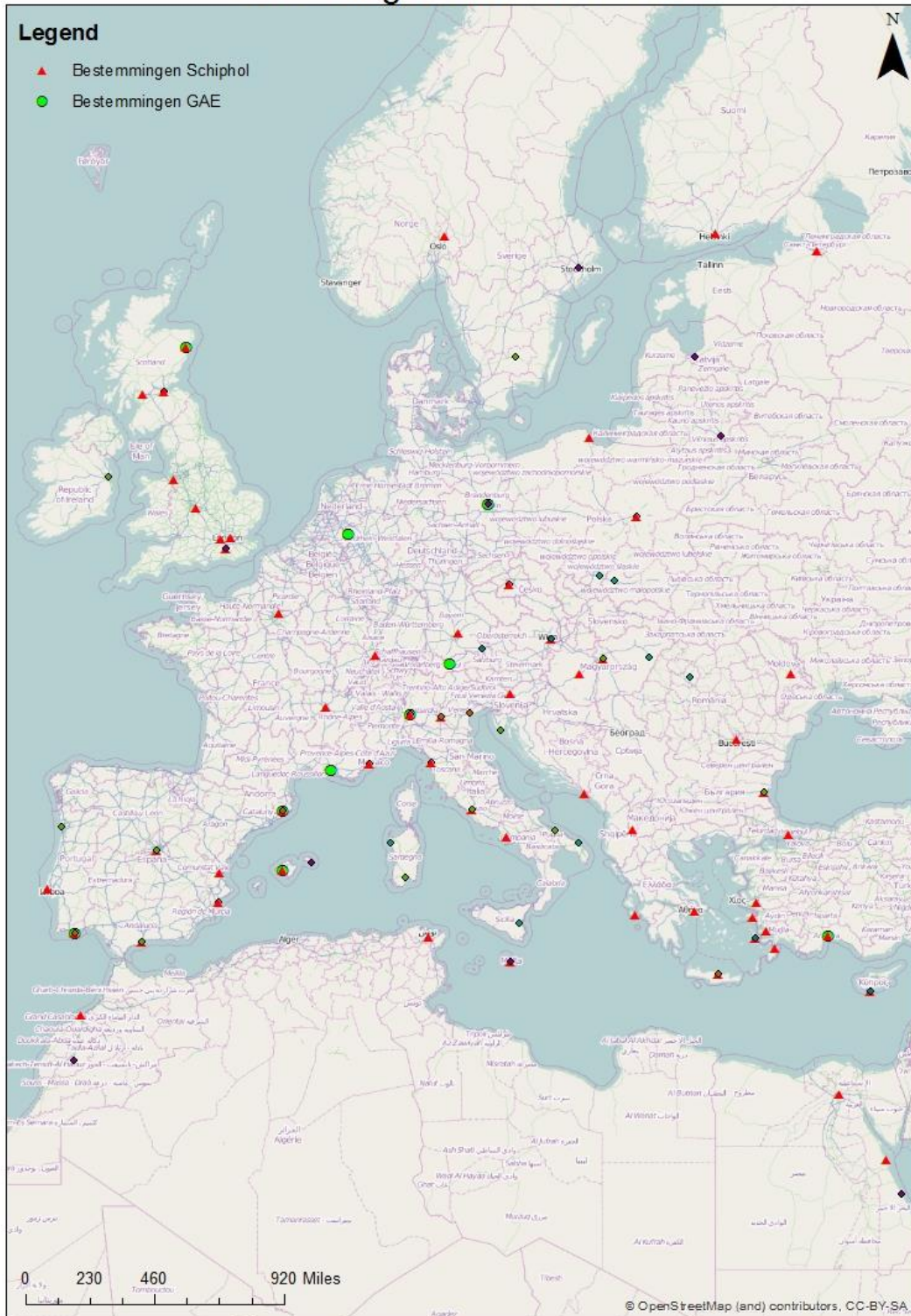
Vanaf waar vliegen mensen?



Kaart 3 Respondenten gelinkt aan vertrekluchthaven(s).

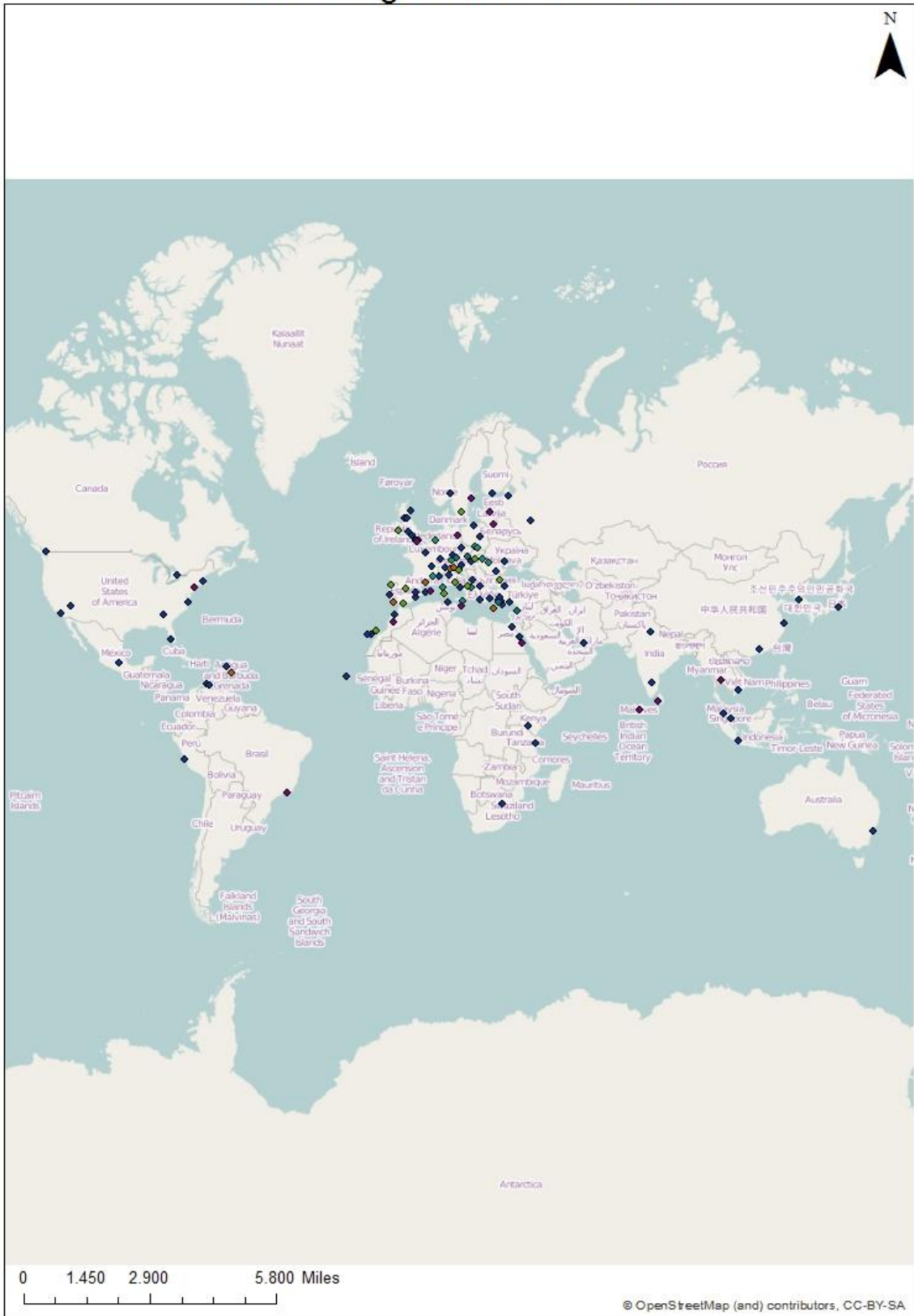
Vraag 5-10. Deze vraag gaat over de vluchten die je de afgelopen 3 jaar hebt gemaakt. In onderstaande tekstvakjes kun je invullen hoe je bent gevlogen en hoe je op de vertrekluchthaven kwam. Heb je de afgelopen 3 jaar niet gevlogen, dan kun je door naar vraag 11.

Waar vliegen mensen heen?



Kaart 4. Eindbestemmingen binnen Europa.

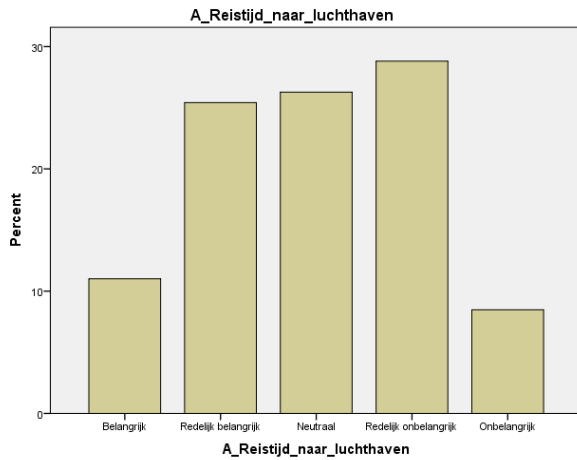
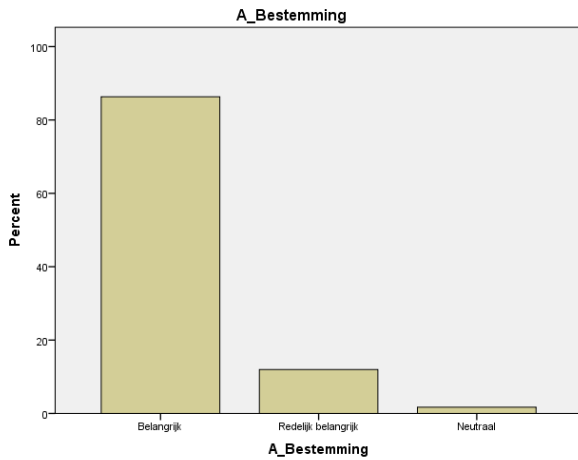
Waar vliegen mensen heen?



Kaart 5. Eindbestemmingen wereldwijd

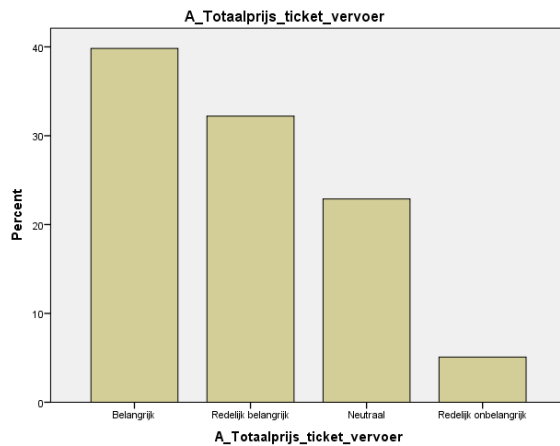
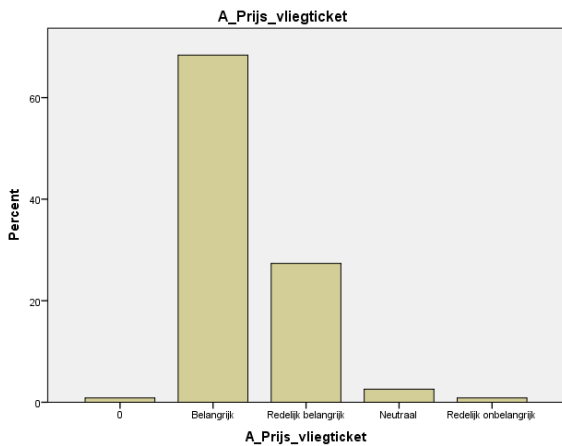
Vraag 11. Wat is voor jou belangrijk tijdens het kiezen van een vliegticket?

Schaalverdeling: Belangrijk – redelijk belangrijk – neutraal – redelijk onbelangrijk – onbelangrijk



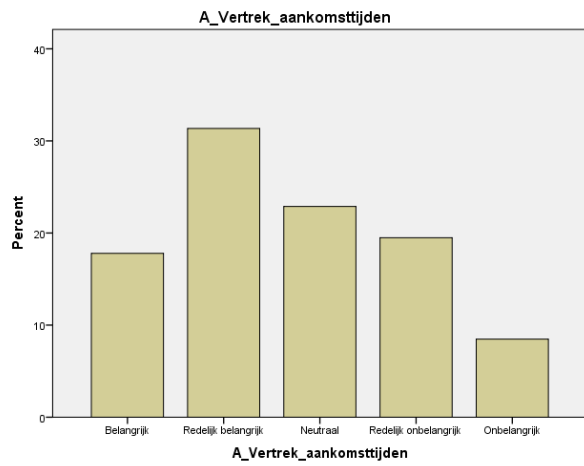
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Belangrijk	101	84,9	86,3	86,3
Redelijk belangrijk	14	11,8	12,0	98,3
Neutraal	2	1,7	1,7	100,0
Total	117	98,3	100,0	
Missing System	2	1,7		
Total	119	100,0		

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Belangrijk	13	10,9	11,0	11,0
Redelijk belangrijk	30	25,2	25,4	36,4
Neutraal	31	26,1	26,3	62,7
Redelijk onbelangrijk	34	28,6	28,8	91,5
Onbelangrijk	10	8,4	8,5	100,0
Total	118	99,2	100,0	
Missing System	1	,8		
Total	119	100,0		



	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 0	1	,8	,9	,9
Belangrijk	80	67,2	68,4	69,2
Redelijk belangrijk	32	26,9	27,4	96,6
Neutraal	3	2,5	2,6	99,1
Redelijk onbelangrijk	1	,8	,9	100,0
Total	117	98,3	100,0	
Missing System	2	1,7		
Total	119	100,0		

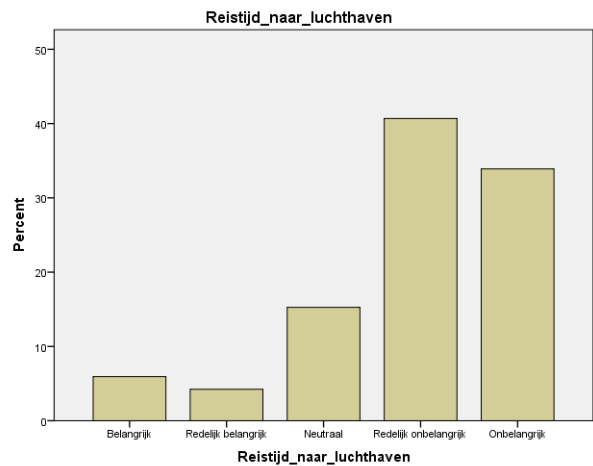
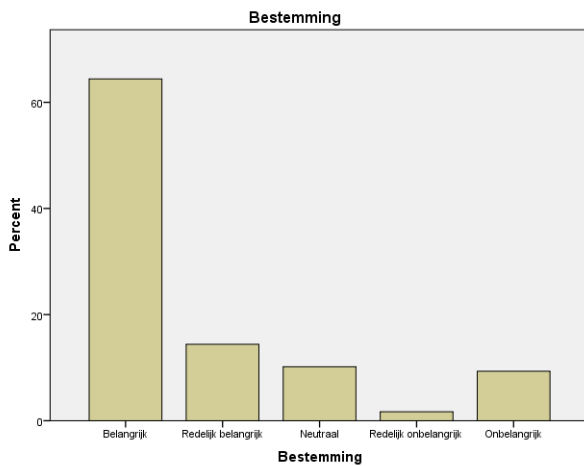
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Belangrijk	47	39,5	39,8	39,8
Redelijk belangrijk	38	31,9	32,2	72,0
Neutraal	27	22,7	22,9	94,9
Redelijk onbelangrijk	6	5,0	5,1	100,0
Total	118	99,2	100,0	
Missing System	1	,8		
Total	119	100,0		



A_Vertrek_aankomstijden

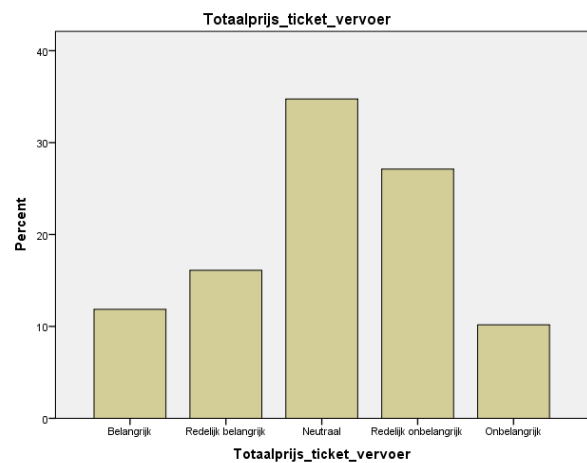
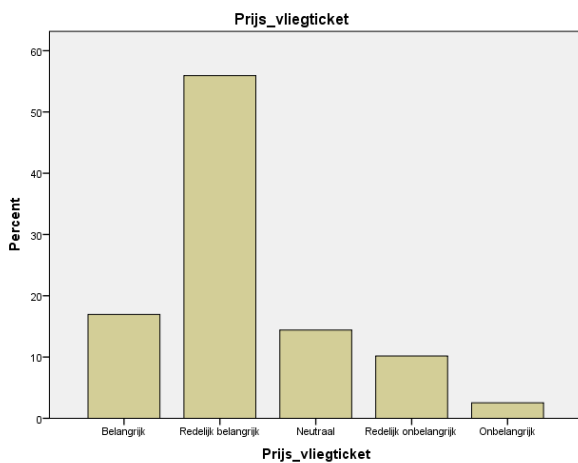
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Belangrijk	21	17,6	17,8	17,8
	Redelijk belangrijk	37	31,1	31,4	49,2
	Neutraal	27	22,7	22,9	72,0
	Redelijk onbelangrijk	23	19,3	19,5	91,5
	Onbelangrijk	10	8,4	8,5	100,0
	Total	118	99,2	100,0	
Missing	System	1	,8		
	Total	119	100,0		

Vraag 12. Wat is voor jou het belangrijkste bij het kiezen van een vliegticket? Kies op volgorde van importantie, waarbij 1 = belangrijkste en 5 = minst belangrijk. Gebruik elk nummer één keer.



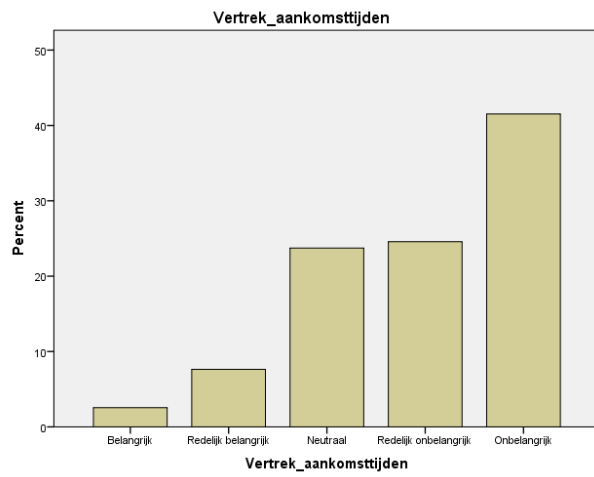
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Belangrijk	76	63,9	64,4	64,4
Valid Redelijk belangrijk	17	14,3	14,4	78,8
Valid Neutraal	12	10,1	10,2	89,0
Valid Redelijk onbelangrijk	2	1,7	1,7	90,7
Valid Onbelangrijk	11	9,2	9,3	100,0
Total	118	99,2	100,0	
Missing System	1	,8		
Total	119	100,0		

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Belangrijk	7	5,9	5,9	5,9
Valid Redelijk belangrijk	5	4,2	4,2	10,2
Valid Neutraal	18	15,1	15,3	25,4
Valid Redelijk onbelangrijk	48	40,3	40,7	66,1
Valid Onbelangrijk	40	33,6	33,9	100,0
Total	118	99,2	100,0	
Missing System	1	,8		
Total	119	100,0		



	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Belangrijk	20	16,8	16,9	16,9
Valid Redelijk belangrijk	66	55,5	55,9	72,9
Valid Neutraal	17	14,3	14,4	87,3
Valid Redelijk onbelangrijk	12	10,1	10,2	97,5
Valid Onbelangrijk	3	2,5	2,5	100,0
Total	118	99,2	100,0	
Missing System	1	,8		
Total	119	100,0		

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Belangrijk	14	11,8	11,9	11,9
Valid Redelijk belangrijk	19	16,0	16,1	28,0
Valid Neutraal	41	34,5	34,7	62,7
Valid Redelijk onbelangrijk	32	26,9	27,1	89,8
Valid Onbelangrijk	12	10,1	10,2	100,0
Total	118	99,2	100,0	
Missing System	1	,8		
Total	119	100,0		



Vertrek_aankomstijden

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Belangrijk	3	2,5	2,5	2,5
	Redelijk belangrijk	9	7,6	7,6	10,2
	Neutraal	28	23,5	23,7	33,9
	Redelijk onbelangrijk	29	24,4	24,6	58,5
	Onbelangrijk	49	41,2	41,5	100,0
Total		118	99,2	100,0	
Missing	System	1	,8		
Total		119	100,0		

Vraag 13. Stel, je wilt een ticket boeken voor een Europese vlucht. Je hebt 2 opties: luchthaven A op 1 uur reisafstand met een ticketprijs van €100,- of luchthaven B op 3 uur reisafstand met een ticketprijs van €50,-. Welke optie kies je?

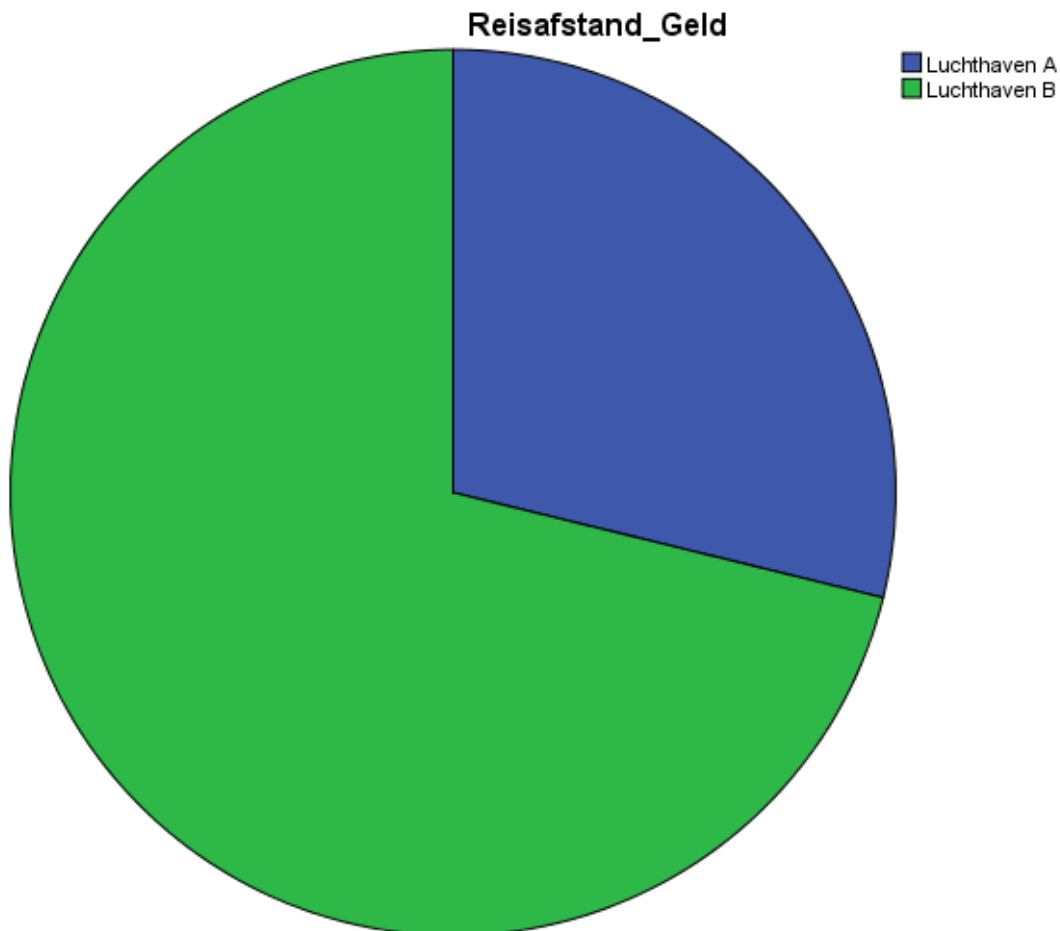
Statistics

Reisafstand_Geld

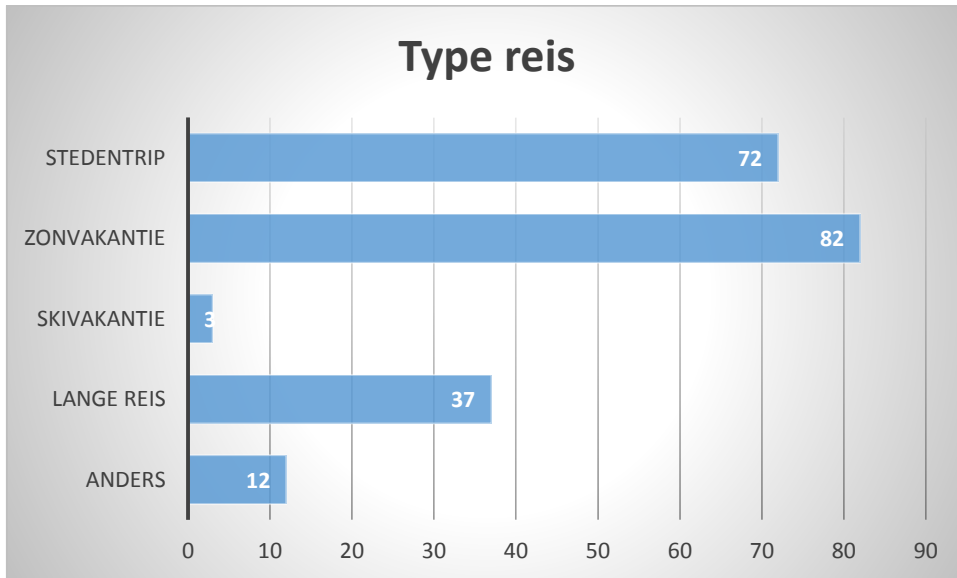
N	Valid	118
	Missing	1

Reisafstand_Geld

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Luchthaven A	34	28,6	28,8	28,8
	Luchthaven B	84	70,6	71,2	100,0
	Total	118	99,2	100,0	
Missing	System	1	,8		
Total		119	100,0		



Vraag 14. Wat voor soort reizen maak jij meestal met het vliegtuig? Meerdere antwoorden mogelijk.



Type reis gemaakt door de doelgroep. N=119

De uitkomsten van deze vraag zijn niet heel spannend. Het type 'zonvakantie' scoort zoals verwacht kan worden hoog. Goedkope vluchten hebben het eenvoudiger gemaakt om stedentrips te maken, vandaar het grote aandeel van het type 'stedentrip'. Bij het type 'anders' worden familie, werk en sport genoemd. Wellicht was het bij deze vraag interessanter geweest om de opties 'vakantie', 'zaken', 'familie' en 'studie' als antwoordmogelijkheden te vragen.

Vraag 15. Vanaf regionale luchthavens zijn een beperkt aantal bestemmingen te bereiken. Voor veel internationale en intercontinentale vluchten zijn consumenten aangewezen op internationale hubs zoals Schiphol en Londen. Stel, je wilt een intercontinentale vlucht maken. Wat heeft je voorkeur?

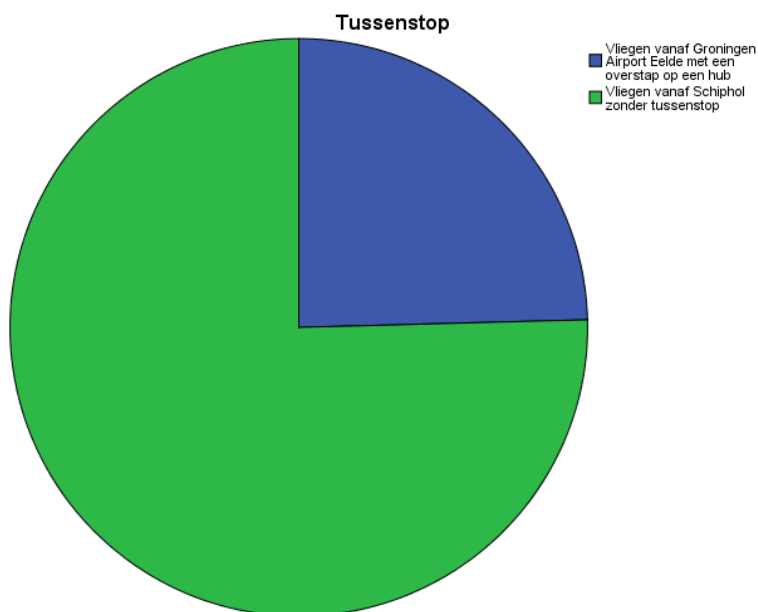
Statistics

Tussenstop

N	Valid	118
	Missing	1

Tussenstop

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Vliegen vanaf Groningen Airport Eelde met een overstap op een hub	29	24,4	24,6	24,6
	Vliegen vanaf Schiphol zonder tussenstop	89	74,8	75,4	100,0
	Total	118	99,2	100,0	
Missing	System	1	,8		
	Total	119	100,0		



Vraag 16. Vanaf regionale luchthavens zijn een beperkt aantal bestemmingen te bereiken. Voor veel internationale en intercontinentale vluchten zijn consumenten aangewezen op internationale hubs zoals Schiphol en Londen. Stel, je wilt een intercontinentale vlucht maken en reizen met tussenstop is €100,- goedkoper. Wat heeft je voorkeur?

Statistics

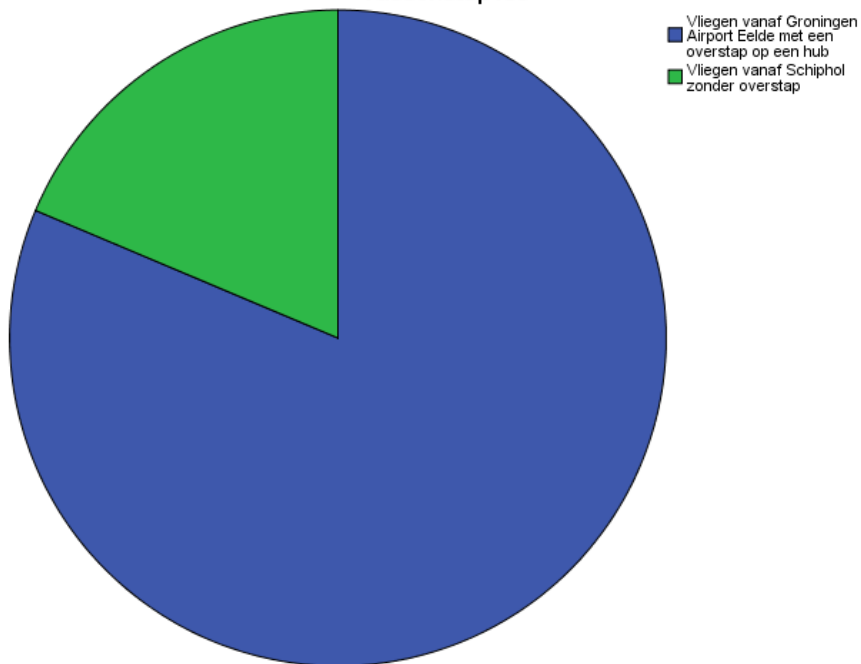
Tussenstop100

N	Valid	118
	Missing	1

Tussenstop100

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Vliegen vanaf Groningen Airport Eelde met een overstap op een hub	96	80,7	81,4	81,4
	Vliegen vanaf Schiphol zonder overstap	22	18,5	18,6	100,0
	Total	118	99,2	100,0	
Missing	System	1	,8		
Total		119	100,0		

Tussenstop100



Vraag 17. Wat is je geslacht?

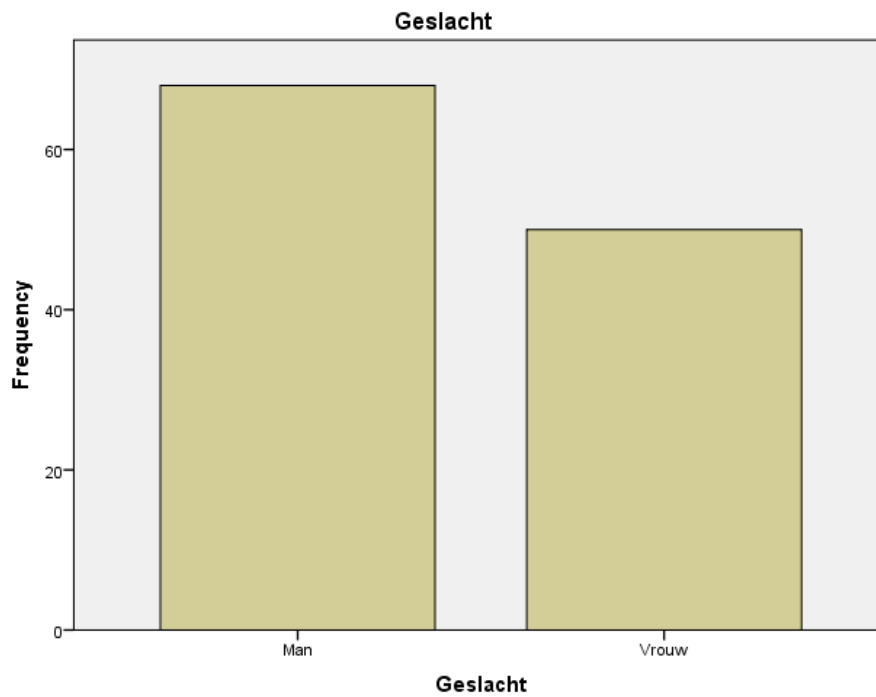
Statistics

Geslacht

N	Valid	118
	Missing	1

Geslacht

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Man	68	57,1	57,6	57,6
	Vrouw	50	42,0	42,4	100,0
	Total	118	99,2	100,0	
Missing	System	1	,8		
Total		119	100,0		



Vraag 18. Wat is je opleidingsniveau?

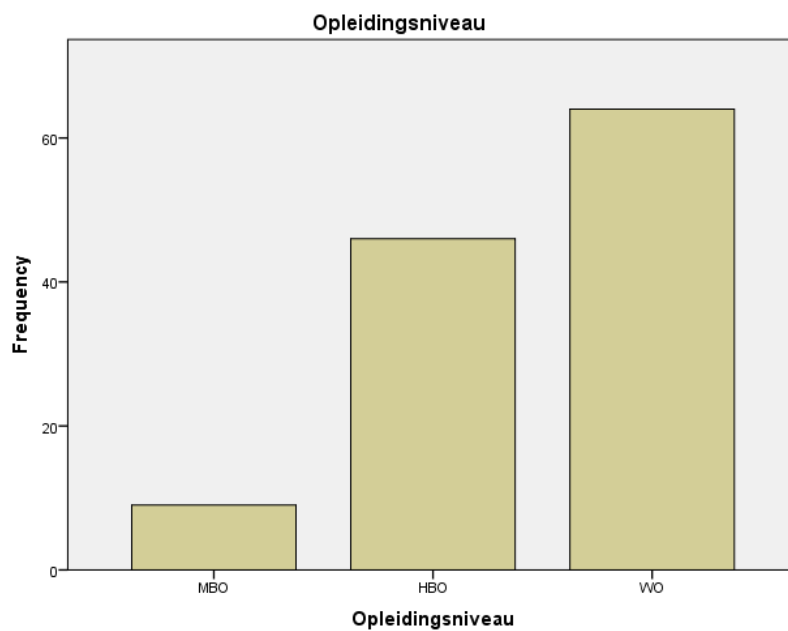
Statistics

Opleidingsniveau

N	Valid	119
	Missing	0

Opleidingsniveau

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid MBO	9	7,6	7,6	7,6
HBO	46	38,7	38,7	46,2
WO	64	53,8	53,8	100,0
Total	119	100,0	100,0	



Vraag 19. Wat is je leeftijd?

Statistics

Leeftijd

N	Valid	119
	Missing	0

Leeftijd

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid <19	1	,8	,8	,8
19-24	80	67,2	67,2	68,1
25-30	36	30,3	30,3	98,3
>30	2	1,7	1,7	100,0
Total	119	100,0	100,0	

