

ROTTERDAM-THE HAGUE AIRPORT

Een onderzoek naar de economische betekenis van Rotterdam-The Hague Airport



Datum: 14-11-2016

Auteur: Ronald Kramer

Studierichting: Master Economische Geografie, Rijksuniversiteit Groningen

Studentnummer: 2241099

Begeleider: P.J.M. Van Steen



rijksuniversiteit
groningen

Colofon

Titel: Rotterdam-The Hague Airport

Subtitel: Een onderzoek naar de economische betekenis van Rotterdam-The Hague Airport

Pagina's: 64 (92 inclusief bijlagen)

Auteur: Ronald Kramer
r.s.kramer@student.rug.nl
studentnummer: 2241099

Opleiding: Rijksuniversiteit Groningen
Masterthesis Economische Geografie
Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen
Begeleider: P.J.M. Van Steen

Samenvatting

Het economisch landschap is de afgelopen decennia sterk aan verandering onderhevig. Technologische, institutionele en organisatorische veranderingen hebben een grote vlucht genomen. Deze ontwikkelingen hebben ertoe bijgedragen dat wereldwijd netwerken zijn ontstaan die als katalysator fungeren voor het stimuleren van economische activiteiten. Het is van belang dat stedelijke economische concentratiegebieden zich manifesteren binnen dergelijke netwerken. Concentratiegebieden zorgen ervoor dat het potentieel aan bedrijven zich kan versterken, enerzijds door agglomeratievoordelen, anderzijds door gebruik te maken van elkaars kennis en netwerken. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag vormt een dergelijk concentratiegebied. 23 gemeenten in Zuid-Holland hebben hun krachten gebundeld met als belangrijkste doelstelling het verbeteren van de economische concurrentiepositie en het bevorderen van het vestigingsklimaat.

Het optimaliseren van de fysieke infrastructuur betreft een belangrijk thema binnen deze doelstelling en specifieke aandacht gaat uit naar de bereikbaarheid door de lucht. Deze aandacht sluit aan bij een onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving (Raspe, 2012). Hieruit blijkt dat internationale connectiviteit een belangrijke concurrentiefactor is voor een stedelijke regio.

In de directe omgeving van de twee hoofdkernen Rotterdam en Den Haag is Rotterdam The Hague Airport gesitueerd. Zowel het Rijk als de participanten in de Metropoolregio zijn van mening dat de potenties van de luchthaven in de nabije toekomst beter benut kunnen worden voor de economische kracht van de Zuidelijke Randstad. Het is van belang dat geanticipeerd wordt op snel veranderende economische ontwikkelingen en dat er voortdurend aandacht is voor infrastructurele verbeteringen. Het bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag is zich terdege bewust van dit vraagstuk en heeft om die reden opdracht gegeven tot de uitvoering van een onderzoek naar de economische betekenis van de luchthaven Rotterdam The Hague Airport. Binnen de wetenschap is dit onderzoek relevant omdat de thema's globalisering en stedelijke agglomeraties binnen het vakgebied Economische Geografie aan bod komen.

Op basis van bovenstaande vloeit de volgende onderzoeksvraagstelling voort:

'Wat is de betekenis van de luchthaven Rotterdam The Hague Airport voor de regionale economie van Metropoolregio Rotterdam Den Haag?'

Om deze onderzoeksvraag te beantwoorden zijn de onderstaande deelvragen beantwoord.

1. a. Wat is de betekenis van een regionale luchthaven voor een regionale economie?
b. Wat is er bekend over de betekenis van vergelijkbare luchthavens elders in de wereld?
2. a. Welke sectoren hebben baat bij de luchthaven Rotterdam The Hague Airport? Waarom?
b. Voor welke sectoren is de aanwezigheid van de luchthaven de luchthaven Rotterdam The Hague Airport minder relevant? Waarom?
3. Wat is de betekenis van de luchthaven Rotterdam The Hague Airport voor het vestigingsklimaat van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag?
4. Wat levert de luchthaven Rotterdam The Hague al met al op?

Het onderzoek heeft plaatsgevonden op basis van secundaire en primaire, kwalitatieve dataverzameling. Aan de hand van secundaire dataverzameling heeft een literatuurstudie plaatsgevonden. Binnen de literatuurstudie is onderzoek gedaan naar de economische impact van een luchthaven op een regionale economie. Verder is onderzoek gedaan naar een beperkt aantal

vergelijkbare cases als Rotterdam The Hague Airport en zijn de cases Rotterdam The Hague Airport en de regionale economie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag beschreven. Uit de literatuurstudie zijn verschillende hypothesen voortgekomen, deze hypothesen zijn door middel van interviews getoetst. Interviews hebben plaatsgevonden met stakeholders, beleidsmedewerkers en experts met een luchtvaart achtergrond, en die betrokken zijn bij de luchthaven Rotterdam The Hague Airport. Het gaat hier om semigestructureerde interviews, interviews met een open karakter.

Gebleken is dat internationale en/of kennisintensieve sectoren belang hebben bij luchthaven Rotterdam The Hague Airport in de buurt. Met name de sectoren Den Haag als internationale stad van Vrede en Recht, de Zuid-Hollandse kennis-as en World Port Rotterdam hebben vanwege hun internationale karakter belang bij internationale verbindingen binnen Europa vanaf Rotterdam The Hague Airport.

Sectoren die minder belang hebben bij de luchthaven Rotterdam The Hague Airport zijn clusters die goederen gerelateerd zijn. Ze opereren weliswaar binnen een mondiale economie, maar maken geen gebruik van RTHA als cargo-luchthaven om te exporteren naar andere landen. Geïdentificeerde sectoren zijn Greenport en World Port. RTHA biedt geen cargo-functie aan en heeft ook niet de ambitie om in de toekomst een cargo-functie te vervullen.

Ten aanzien van de internationale connectiviteit door de lucht scoort de MRDH minder goed dan zijn concurrenten. Aangezien de regio hier minder goed op scoort, kan worden vastgesteld dat het vliegveld RTHA zelf beperkt van invloed is op het vestigingsklimaat van de MRDH. De combinatie van RTHA in de regio en Schiphol nabij wordt echter als een positieve vestigingsfactor ervaren door bedrijven.

In de huidige situatie heeft Rotterdam The Hague Airport een beperkte economische betekenis voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Voor een deel vanwege het feit dat voornamelijk op toeristische bestemmingen wordt gevlogen. Met betrekking tot de zakelijk relevante bestemmingen die worden aangeboden zien internationaal georiënteerde en/of kennisintensieve economische sectoren het vliegveld als een extra 'asset' voor de regio, aangezien op het vliegveld zelf een flinke tijdsparing kan worden geboekt ten opzichte van Schiphol en het vliegveld over de weg uitstekend en snel te bereiken is. Voor bestemmingen die niet worden aangeboden op RTHA, maar die wel relevant zijn, kunnen bedrijven uit deze sectoren terecht op Schiphol.

Om de internationale connectiviteit te vergroten, en daarmee de regionale economie te stimuleren, is het belangrijk dat bestemmingen worden toegevoegd waar de regio economische relaties mee heeft. Verder is het belangrijk dat er frequenter vluchten naar bestemmingen worden uitgevoerd en dat er meer 'feeder' vluchten naar hub-vliegvelden worden aangeboden. Om deze bestemmingen toe te kunnen voegen is het wel noodzakelijk dat er een nieuw luchthavenbesluit, met een verhoogde geluidsnorm, komt. Wat betreft de luchthavenbereikbaarheid dient het openbaar vervoervraagstuk te worden aangepakt. Concreet betekent dit dat het vliegveld vanuit bepaalde gebieden in de MRDH sneller per openbaar vervoer moet kunnen worden bereikt. Het moet verder duidelijker zijn hoe het vliegveld te bereiken is per openbaar vervoer en het moet comfortabeler zijn om per openbaar vervoer naar het vliegveld te reizen. Tenslotte moeten passagiers op de metrohalte Meijersplein al het gevoel krijgen dat ze op het vliegveld zelf zijn.

Inhoudsopgave

Colofon	2
Samenvatting	3
1. Inleiding	7
1.1. <i>Stedelijke agglomeraties in een veranderend economisch landschap</i>	7
1.2. <i>Economische betekenis van een luchthaven</i>	7
1.3. <i>Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de regionale economie</i>	7
1.4. <i>Positie van Rotterdam The Hague Airport</i>	8
1.5. <i>Probleem-, doel- en vraagstelling</i>	9
1.6. <i>Data-verzamelingsinstrumenten</i>	9
1.7. <i>Leeswijzer</i>	9
2. Theorie	10
2.1. <i>Inleiding</i>	10
2.2. <i>Luchthavens in een globaliserende economie</i>	10
2.2.1. <i>Achtergrond globalisering</i>	10
2.2.2. <i>Globalisering en de luchtvaart</i>	11
2.2.3. <i>Bepalende factoren groei luchtvaart</i>	12
2.3. <i>Stedelijke agglomeraties en het belang van luchthavens</i>	12
2.3.1. <i>Belang van locatie en de rol van stedelijke agglomeraties</i>	12
2.3.2. <i>Connectiviteit van luchthavens en economische groei van stedelijke agglomeraties</i>	13
2.3.3. <i>Economische effecten (regionale) luchthaven</i>	15
2.3.4. <i>Kanttekening</i>	17
2.4. <i>Governance, infrastructuur en regionale economie</i>	18
2.4.1. <i>Governance</i>	18
2.4.2. <i>Infrastructuur</i>	18
2.5. <i>Samenvatting; betekenis luchthaven voor regionale economie</i>	19
3. Case: Regionale economie van Metropoolregio Rotterdam Den Haag en het regionale vliegveld Rotterdam The Hague Airport	21
3.1. <i>Metropoolregio Rotterdam Den Haag</i>	21
3.1.1. <i>Kenmerken Metropoolregio Rotterdam Den Haag</i>	21
3.1.2. <i>Organisatie Metropoolregio Rotterdam Den Haag</i>	22
3.1.3. <i>Economische situatie Metropoolregio Rotterdam Den Haag</i>	22
3.2. <i>Rotterdam The Hague Airport</i>	23
3.2.1. <i>Regionale luchthavens Nederland</i>	23
3.2.2. <i>Beschrijving Rotterdam The Hague Airport</i>	23
3.3. <i>Rotterdam The Hague Airport en de regionale economie van Metropoolregio Rotterdam Den Haag</i>	27
3.4. <i>Regionale vliegvelden elders</i>	27
3.4.1. <i>Criteria regionale vliegvelden</i>	27
3.4.2. <i>Cork Airport, Ierland</i>	28
3.4.3. <i>Malmö Airport, Zweden</i>	29
3.4.4. <i>Bremen Airport, Duitsland</i>	29
3.4.5. <i>Vergelijking met Rotterdam The Hague Airport</i>	30
4. Conceptueel model, hypothesen en methodologie	32
4.1. <i>Conceptueel model en hypothesen</i>	32
4.1.1. <i>Conceptueel model</i>	32
4.1.2. <i>Hypothesen</i>	33
4.2. <i>Methodologie</i>	36
4.2.1. <i>Data-verzamelingsinstrumenten</i>	36

4.2.2. Interviews	36
4.2.3. Respondenten	37
4.2.4. Gesprekspunten	38
4.2.5. Verwerking/analyse interviews	38
4.2.6. Ethische verantwoording	38
5. Uitkomst interviews	39
5.1. Inleiding	39
5.2. Resultaat toetsing hypothesen	39
6. Belanghebbenden	46
6.1. Inleiding	46
6.2. Economische sectoren	46
6.2.1. Belanghebbende economische sectoren	46
6.2.2. Minder belanghebbende sectoren	47
6.3. Maatschappelijke stakeholders	48
7. Regionale economie Metropoolregio Rotterdam Den Haag	50
7.1. Inleiding	50
7.2. Economische impact	50
7.2.1. Katalytische functie Rotterdam The Hague Airport	50
7.2.2. Rotterdam The Hague Airport als vakantieluchthaven	50
7.3. Vestigingsklimaat	51
7.4. Potentieel belang Rotterdam The Hague Airport	51
8. Conclusies en aanbevelingen	54
8.1. Inleiding	54
8.2. Conclusies	54
8.3. Discussie	55
8.4. Aanbevelingen	56
8.4.1. Aanbeveling 1: verbetering internationale connectiviteit.	56
8.4.2. Aanbeveling 2: luchthavenbereikbaarheid per openbaar vervoer.	56
8.4.3. Aanbeveling 3: Vervolgonderzoek	57
8.5. Reflectie	58
Literatuur	59
Bijlagen	64
Bijlage 1. Interviewgide	64
Bijlage 1.1. Hypothese toetsing per vraag	64
Bijlage 1.2. Vragenlijst	65
Bijlage 2. Uitgewerkte interviews	67

1. Inleiding

1.1. Stedelijke agglomeraties in een veranderend economisch landschap

De afgelopen decennia is de wereld door technologische, institutionele en organisatorische veranderingen sterk geglobaliseerd (Iammarino & McCann, 2013). Door intensivering van kennis, schaalvergroting en specialisatie zijn economische activiteiten steeds meer met elkaar verbonden geraakt en heeft de wereld zich ontwikkeld tot een mondiale netwerkeconomie (Raspe, 2012). Deze zogenaamde economische globalisering kan worden gekenmerkt door twee ontwikkelingen: toegenomen beweeglijkheid van de totale economische groei en toegenomen inter-connecties tussen verschillende delen van de wereld. Deze ontwikkelingen hebben er bijvoorbeeld voor gezorgd dat de internationale handel en directe buitenlandse investeringen zijn toegenomen (Dicken, 2011). Verder is het speelveld van bedrijven internationaal geworden. Bedrijven hebben zich ontwikkeld tot 'global firms' of 'multinational enterprises' (Iammarino & McCann, 2013).

Globalisering heeft er daarnaast voor gezorgd dat regio's onder druk zijn komen te staan, door de toegenomen internationale concurrentie tussen regio's. Voor stedelijke agglomeraties is hier een belangrijke rol weggelegd. Bedrijven en mensen clusteren zich namelijk steeds meer in stedelijke regio's of agglomeraties. Vandaag de dag zijn stedelijke regio's en agglomeraties de aanjagers van de economie en het belang van steden wordt alleen maar groter (Raspe, 2012). Er is dus sprake van een global-local paradox. Porter (2000) concludeert dat ondanks het feit dat de economie zich mondiaal afspeelt, het belang van stedelijke regio's en agglomeraties hierbinnen toeneemt.

Stedelijke agglomeraties zijn van belang voor economische ontwikkeling omdat bedrijven voordeel kunnen halen uit een locatie in de stad. Het zijn voordelen die bedrijven hebben doordat zij bij elkaar zijn gevestigd. Deze zogenaamde agglomeratievoordelen zorgen voor positieve externe effecten, die ten goede komen aan een lokale groep. Kortom, bedrijven profiteren van elkaars nabijheid, voordelen die te behalen zijn in steden en agglomeraties (Iammarino & McCann, 2013; Raspe, 2012). Bedrijven maken daarnaast ook deel uit van zowel nationale- en internationale netwerken. Het regionale vestigingsklimaat, inclusief de sterkte en aard van de agglomeratievoordelen, is van belang in een internationale netwerkeconomie (Van Oort et al., 2006).

1.2. Economische betekenis van een luchthaven

Om internationaal de concurrentie aan te gaan, en gebruik te maken van de potentiële agglomeratiekracht, is connectiviteit belangrijk. Het Planbureau voor de Leefomgeving stelt dat internationale connectiviteit door de lucht een belangrijk kenmerk is van een competitieve regio (Raspe, 2012). Voor clusters is fysieke infrastructuur belangrijk. Met een fysiek netwerk wordt de infrastructuur bedoeld; middelen voor transport van mensen, geld en goederen. Met name een luchthaven heeft als fysieke infrastructuur een voorkeurspositie binnen de 'global economy', omdat een vliegveld toegang biedt tot de internationale stroom van mensen en goederen (Bowen, 2002). Ook voor een regionale economie kan de aanwezigheid van een luchthaven gunstig zijn. Naast een betere verbondenheid van clusters zorgt een luchthaven voor een beter vestigingsklimaat en groei van de werkgelegenheid (Florida et al., 2015).

1.3. Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de regionale economie

Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is een grootstedelijk gebied in de provincie Zuid-Holland. Het gebied vormt een samenwerkingsverband tussen 23 gemeenten dat zich richt op de infrastructuur in de regio en de economische structuurversterking van de regio. Zowel infrastructureel als economisch is Metropoolregio Rotterdam Den Haag een erg internationaal georiënteerd gebied. Zo is de regio met de mainport Rotterdam, Hogesnelheidslijn (HSL), Rotterdam The Hague Airport in de regio en Schiphol in de buurt in infrastructuur opzicht internationaal verbonden. Verder is de economie van Metropoolregio Rotterdam Den Haag erg internationaal georiënteerd. De regio is

verantwoordelijk voor 25% van de totale Nederlandse export en voor 20% van de totale Nederlandse exportverdiensten. De economische structuur van de MRDH laat bovendien zien erg divers en internationaal te zijn. Hierbinnen heeft de Metropoolregio Rotterdam Den Haag vier belangrijke, internationale sectoren geïdentificeerd: World Port Rotterdam (haven Rotterdam); Greenport (tuinbouw); Zuid-Hollandse kennis-as en Den Haag stad van Vrede en Veiligheid. Verder is een groot aantal internationale en nationale hoofdkantoren van bedrijven gevestigd in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH, 2014).

Ondanks dat de regionale economie van de MRDH zo divers en internationaal georiënteerd is, blijft de economische groei in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag enigszins achter. Het heeft een relatief hoog werkloosheidspercentage van 12% en naar verwachting zal het aantal banen de komende jaren afnemen met 3,6%. Een oorzaak voor de achterblijvende economische prestaties is gelegen in het feit dat verbindingen tussen verwante sectoren onvoldoende tot stand komen. Hierdoor is het innovatieve vermogen van de Metropoolregio minder groot. Om de kracht van de economische diversiteit beter te benutten, zijn binnen de grootstedelijke Metropoolregio Rotterdam Den Haag de 23 gemeenten gaan samenwerken (MRDH, 2014).

In februari 2016 is een onderzoek naar de MRDH, uitgevoerd door de Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD), gepresenteerd. In het rapport wordt het belang van globalisering voor regio's onderschreven. Voor regio's brengt globalisering zowel kansen, alsook bedreigingen. Voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag een reden om de handen ineen te slaan, om op deze manier voor meer economische daadkracht te zorgen. Dit is ook een aanbeveling van de OECD; een langdurige samenwerking om een duurzame economie neer te zetten.

Parallel aan het onderzoek van de OECD is een start gemaakt met de "Roadmap Next Economy". Deze Roadmap, onder leiding van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, brengt in kaart op welke wijze de regio klaargemaakt kan worden voor de kansen van de Next Economy; een toekomstbestendige en duurzame economie. Grote investeringen worden gedaan om de regionale economie van Metropoolregio Rotterdam Den Haag op een duurzame manier te versterken.

1.4. Positie van Rotterdam The Hague Airport

Volgens de OECD is de Metropoolregio Rotterdam Den Haag door de lucht goed bereikbaar door de aanwezigheid van Rotterdam The Hague Airport (RTHA) en Schiphol Airport (OECD, 2016). De Rijksoverheid is zich bewust van de potentie van de luchthaven Rotterdam The Hague Airport voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en wil voor de toekomst dat de potentie van RTHA beter wordt benut voor de economische kracht van de Zuidelijke Randstad, zowel recreatief als zakelijk (Rijksoverheid, 2013). Metropoolregio Rotterdam Den Haag laat het belang van Rotterdam The Hague Airport terugkomen in een opgestelde investeringsstrategie. Eén van de vier kernopgaven waar de investeringen zich op richten betreft 'Metropolitane verbindingen', meer in het bijzonder: verbetering van de interne en internationale verbindingen (MRDH, 2015). Metropoolregio Rotterdam Den Haag investeert dan ook in de fysieke infrastructuur van Rotterdam The Hague Airport: de investering in een nieuwe terminal, renovatie van het platform en verbetering van de parkeervoorzieningen. Hiermee is een project van 35 miljoen euro gemoeid (MRDH, 2016). Verder wordt gekeken naar de verbetering van de regionale connectiviteit van de luchthaven Rotterdam The Hague Airport (MRDH, 2013).

1.5. Probleem-, doel- en vraagstelling

Tegen bovenstaande achtergronden is het van belang om vast te stellen wat de betekenis is van het vliegveld Rotterdam The Hague Airport voor de regionale economie van Metropoolregio Rotterdam Den Haag en hoe dit belang zo mogelijk versterkt kan worden. Een thema dat voor de Metropoolregio zelf ook interessant is, gegeven de ambitie om de economie in de regio te herstructureren naar een duurzame, internationaal daadkrachtige economie.

Hieruit vloeit de volgende onderzoeksvraagstelling voort:

‘Wat is de betekenis van de luchthaven Rotterdam The Hague Airport voor de regionale economie van Metropoolregio Rotterdam Den Haag?’

Om deze onderzoeksvraag te beantwoorden zijn de onderstaande deelvragen beantwoord.

1. a. Wat is de betekenis van een regionale luchthaven voor een regionale economie?
b. Wat is er bekend over de betekenis van vergelijkbare luchthavens elders in de wereld?
2. a. Welke sectoren hebben baat bij de luchthaven Rotterdam The Hague Airport? Waarom?
b. Voor welke sectoren is de aanwezigheid van de luchthaven de luchthaven Rotterdam The Hague Airport minder relevant? Waarom?
3. Wat is de betekenis van de luchthaven Rotterdam The Hague Airport voor het vestigingsklimaat van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag?
4. Wat levert de luchthaven Rotterdam The Hague al met al op?

1.6. Data-verzamelingsinstrumenten

Het onderzoek is gebaseerd op een literatuurstudie en een empirisch onderzoek, de dataverzameling borduurt voort op de literatuurstudie. Binnen de literatuurstudie wordt onderzoek gedaan naar de economische impact van een luchthaven op een regionale economie. Verder zal de case Rotterdam The Hague Airport en de regionale economie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag uitgebreid worden beschreven. Daarnaast wordt onderzoek gedaan naar een beperkt aantal vergelijkbare cases als Rotterdam The Hague Airport. Voortvloeiend uit de literatuurstudie komt een aantal hypothesen over het huidige en toekomstige functioneren van Rotterdam The Hague Airport in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag naar voren. Deze hypothesen zullen worden getoetst door middel van interviews bij stakeholders en beleidsmedewerkers.

1.7. Leeswijzer

Deze thesis is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 worden de bevindingen van het literatuuronderzoek weergegeven. Aan de hand van een theoretisch kader wordt de relevante theorie beschreven. Deze theorie dient als uitgangspunt voor het verdere onderzoek. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op de case van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de case van het vliegveld Rotterdam The Hague Airport. Ook wordt in dit hoofdstuk Rotterdam The Hague Airport vergeleken met een drietal soortgelijke vliegvelden. Hoofdstuk 4 is opgedeeld in drie onderdelen. Eerst wordt het conceptueel model gepresenteerd en toegelicht, voorts worden de hypothesen weergegeven die uit de literatuurstudie zijn voortgekomen. Bovendien komt in hoofdstuk 4 de methode aan bod. In hoofdstuk 5 wordt de toetsing van de hypothesen behandeld. De resultaten van deze toetsing is systematisch per hypothese weergegeven. De hoofdstukken 6 en 7 vormen resultatenhoofdstukken. In hoofdstuk 6 wordt antwoord gegeven op de tweede deelvraag, waarbij ook wordt ingegaan op andere belanghebbende stakeholders. In hoofdstuk 7 wordt antwoord gegeven op de derde deelvraag. Tenslotte komen in hoofdstuk 8 de eindconclusies en aanbevelingen aan de orde.

2. Theorie

2.1. Inleiding

In dit hoofdstuk worden de bevindingen van het literatuuronderzoek beschreven. Er wordt ingezoomd op de rol van luchthavens in een globaliserende economie. Verder wordt de betekenis van luchthavens voor stedelijke agglomeraties behandeld. Het derde onderwerp dat in het literatuuronderzoek aan bod komt is de rol van een governance organisatie bij het realiseren van infrastructuur om een regionale economie te versterken. Ten slotte volgt een samenvatting van de belangrijkste bevindingen van het literatuuronderzoek.

2.2. Luchthavens in een globaliserende economie

2.2.1. Achtergrond globalisering

Globalisering is een woord dat om ons heen vaak wordt gebruikt, in zowel een economische als sociale context. Maar vaak is niet duidelijk welke definitie van globalisering wordt gebruikt. Diverse interpretaties zijn mogelijk omdat er verschillende opvattingen zijn over wat globalisering inhoudt. Scholte (2008) en Dicken (2011) erkennen dat globalisering een veel gebruikt begrip is, maar dat het een begrip is dat in de praktijk moeilijk valt te definiëren. De meest gebruikte definitie van globalisering is: een niet te stoppen proces van globale integratie (Gregory et al., 2009). Een andere veelgebruikte definitie van globalisering komt van Giddens (1990): *'The intensification of world-wide social relations which link distant localities in such a way that local happenings are shaped by events occurring many miles away and vice versa'*. Iammarino en McCann (2013) concluderen dat globalisering kan worden gezien als een hoge mate van onderlinge afhankelijkheid in onderlinge relaties tussen verschillende en geografisch verspreide actoren en plaatsen.

Thomas Friedman (1999) stelt in het boek *The Lexus and the Olive Tree* dat de hierboven genoemde globale integratie een integratie is van markten, natiestaten en technologie die ervoor zorgt dat individuen, bedrijven en natiestaten elkaar sneller en goedkoper kunnen bereiken. De drijvende kracht achter globalisering is het vrijemarktkapitalisme, een open economie die voor meer vrije handel en meer concurrentie zorgt. Volgens Scholte (2008) gaat het uiteindelijk om het 'transplanetary' karakter van verbindingen tussen personen; het wordt voor mensen makkelijker om met elkaar in contact te treden, waar ook ter wereld.

Economische globalisering is een proces dat al eeuwen gaande is, maar heeft vanaf de Tweede Wereldoorlog pas echt een vlucht genomen. Globalisering na de Tweede Wereldoorlog wordt gekenmerkt door twee ontwikkelingen: de toegenomen beweeglijkheid van de totale economische groei en groeiende interconnecties tussen verschillende delen van de wereld. Kenmerk van de toegenomen beweeglijkheid van de totale economische groei zijn de fluctuerende, mondiale trends in economische groei. Een kenmerk van groeiende interconnecties is onder andere de toegenomen groei van handel. Door groeiende interconnecties raken landen op politiek en cultureel vlak steeds meer met elkaar verbonden. Daarnaast zijn toenemende directe buitenlandse investeringen een indicator van groeiende interconnecties tussen landen (Dicken, 2011).

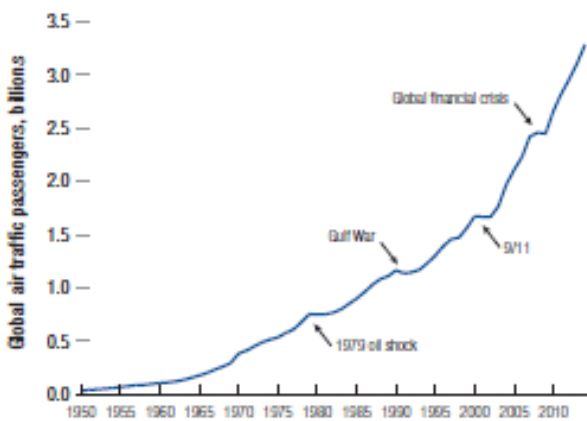
Iammarino en McCann (2013) benoemen drie oorzaken die ten grondslag liggen aan de toegenomen globalisering. Door technologische veranderingen zijn landen en regio's nauwer met elkaar verbonden geraakt. Veranderingen binnen de transportsector hebben er bijvoorbeeld voor gezorgd dat relatieve afstanden zijn gereduceerd. De tweede ontwikkeling, institutionele veranderingen, heeft door middel van een groeiend aantal bilaterale investeringen en verdere liberalisatie gezorgd voor verdere economische integratie. Op deze manier is het voor mensen makkelijker geworden om zich mondiaal te verplaatsen en is er een globale arbeidsmarkt ontstaan. Institutionele veranderingen hebben verder gezorgd voor meer vrije handel en het ontstaan van gemeenschappelijke markten. Bekende voorbeelden zijn de EU en de NAFTA. De derde ontwikkeling is organisatorische veranderingen,

waardoor globalisering een vlucht heeft genomen. Deze ontwikkeling heeft ervoor gezorgd dat bedrijven de afgelopen jaren een groter speelveld hebben gekregen. Voorheen waren bedrijven vooral nationaal georiënteerd, tegenwoordig is het speelveld internationaal; bedrijven zijn zogenaamde 'global firms' of 'multinational enterprises' geworden. Bedrijven hebben deze mogelijkheden gekregen door toenemende openheid van de economie en de interconnectiviteit van plaatsen (Iammarino & McCann, 2013).

2.2.2. Globalisering en de luchtvaart

Door bovenstaande ontwikkelingen wordt de economie steeds internationaler. Voor de luchtvaart betekenen de toegenomen bewegelijkheid van de totale economische groei en toegenomen

Figure 1: Global air passenger traffic trend, 1950-2014 (IATA Forecast for 2014)



Figuur 1: Mondiale passagiersgroei luchtvaart, 1950 – 2014 (IATA, 2014)

interconnecties tussen landen dat de luchtvaart is gegroeid. Verder heeft de toegenomen mobiliteit en communicatie, die gezorgd heeft voor toename van het mondiale verkeer van mensen, goederen, kapitaal en informatie, ook gezorgd voor een toename van het aantal vliegbewegingen. (Ghemawat & Altman, 2014; Bowen, 2002). Groei van de luchtvaart is een van de uitingsvormen van globalisering.

Bovenstaande heeft ervoor gezorgd dat de luchtvaart letterlijk een vlucht heeft genomen en zich heeft ontwikkeld tot een 'global airline industry' (Bowen, 2002). Bij de mobiliteit van luchtvaart gaat het om connectiviteit door de lucht, de mate van verbindingen met punten (bestemmingen) in het netwerk waarin de luchthaven zich bevindt (Gordijn et al, 2005). Al sinds de Tweede Wereldoorlog groeit de luchtvaart gemiddeld met 7,5% per jaar (IATA, 2014).

De 'Global connectedness index' laat in de context van Nederland zien dat het verkeer van handel, kapitaal, informatie en mensen is toegenomen, Nederland is zelfs het meest 'global connected' land ter wereld. Zo exporteert Nederland relatief veel en zijn de uitgaande directe buitenlandse investeringen erg hoog. Verder scoort Nederland op het verkeer van mensen en informatie hoog (Ghemawat & Altman, 2014). Voor de luchtvaart van Nederland heeft dit gezorgd voor een enorme groei, in zowel aantal passagiers alsook vervoerde vracht. In eerste instantie is Schiphol sterk gegroeid, van 5 miljoen passagiers in 1970 naar 53 miljoen passagiers in 2013. De luchtvracht is toegenomen van 0,2 miljoen ton in 1970 naar 1,5 miljoen ton in 2013. Door de ontwikkeling van liberalisatie en deregulatie is het belang van regionale luchthavens ook toegenomen. Tussen 2000 en 2013 is het aantal passagiers met gemiddeld 10% per jaar gestegen tot 5,5 miljoen passagiers in 2013. De regionale luchthavens in Nederland zijn Eindhoven Airport, Groningen-Eelde Airport, Maastricht Airport en Rotterdam The Hague Airport. Het vervoer van vracht speelt, afgezien van Maastricht Airport, een beperkte rol voor regionale luchthavens in Nederland (CPB, 2016).

2.2.3. Bepalende factoren groei luchtvaart

Naast economische groei en toename van de wereldhandel hebben deregulering/liberalisering van de luchtvaart, en daarmee gemoeide kostendaling, ook gezorgd voor een toename van de luchtvaart en een verandering van de luchtvaartindustrie (Gordijn, 2009; IATA, 2014). Hieronder een korte toelichting van de bepalende factoren voor de groei van de luchtvaart.

Economische groei en toename van de wereldhandel

Volgens Gordijn (2009) zorgt economische groei ervoor dat het besteedbaar inkomen van mensen wordt verhoogd. In combinatie met de ontwikkeling in de luchtvaart en de kostendaling van de luchtvaart, is de luchtvaart betaalbaar geworden en zijn er meer mogelijkheden voor mensen om gebruik te maken van het vliegtuig. Waren het vroeger de 'happy few' die de privileges hadden om te vliegen, tegenwoordig zijn 'all inclusive' vakanties ook te betalen voor mensen met minder geld (Gordijn, 2009).

Door de toename van de wereldhandel is ook de luchtvracht sterk toegenomen. De luchtvracht bestaat voornamelijk uit hoogwaardige goederen en bederfelijk waar. Verder zijn goederen die bezorgd moeten worden binnen een bepaalde tijd onderdeel van de luchtvracht, zoals post en pakketten. Luchtvracht kende tussen 1975 en 2005 een gemiddelde jaarlijkse groei van ongeveer 7% (Gordijn, 2009).

Deregulering en liberalisatie van de luchtvaart

Deregulering en liberalisatie van de luchtvaart heeft gezorgd voor een flinke kostendaling en een meer efficiënt systeem. Voorheen was de luchtvaart gebaseerd op bilaterale verdragen tussen landen. Er werd afgestemd welke vliegtuigmaatschappijen op welke bestemmingen mochten vliegen. In de praktijk betekende dit dat werd afgesproken dat staatsluchtvaartmaatschappijen van het ene land op bepaalde luchthavens mocht vliegen in het andere land. Op deze manier was er sprake van een duopolie op elke lijn. Het gevolg was dat de betreffende maatschappijen tariefafspraken hanteerden en de luchtvaart inefficiënt maakten. Door middel van deregulerende maatregelen heeft de EU de luchtvaartindustrie geliberaliseerd. Deze liberalisatie heeft het mogelijk gemaakt dat alle Europese luchtvaartmaatschappijen mogen vliegen op alle Europese luchthavens. Het werd verder mogelijk om makkelijker nieuwe luchtvaartmaatschappijen op te richten, bovendien gingen een aantal inefficiënte staatsmaatschappijen failliet. Door vliegtuigen efficiënter in te zetten en de kosten relatief laag te houden werd het voor de nieuwe maatschappijen mogelijk om op bestaande routes te concurreren (Bowen, 2002; Gordijn, 2009).

2.3. Stedelijke agglomeraties en het belang van luchthavens

2.3.1. Belang van locatie en de rol van stedelijke agglomeraties

Waar in de jaren tachtig en negentig nog werd gesuggereerd dat vestigingslocaties er niet meer toe deden, is de afgelopen jaren duidelijk geworden dat locaties wel degelijk van belang zijn (Cairncross, 2001; McCann, 2008). Onder invloed van globalisering is een mondiale economie ontstaan, is het internationale speelveld groter geworden en is internationale concurrentie sterk toegenomen. Landen en locaties zijn sterk met elkaar verbonden geraakt en onderling afhankelijk. Deze omstandigheden dragen ertoe bij dat vestigingsfactoren wijzigen en dat regio's steeds meer onder druk komen te staan. In het mondiale speelveld moeten regio's namelijk met elkaar concurreren (Raspe, 2012). De vraag naar efficiënte vestigingslocaties is tegen deze achtergrond sterk toegenomen, waarbij wordt opgemerkt dat lage transport- en communicatiekosten een extra stimulans vormen voor vestiging op een efficiënte locatie.

Bovenstaande maakt het belang van locaties duidelijk en derhalve kunnen wij constateren dat de suggesties uit de jaren tachtig en negentig niet uitgekomen zijn. McCann (2008) constateert dat locaties er zeker nog toe doen en dat de wereld 'spiky' is in plaats van 'flat'. In de praktijk komt het erop neer dat het vooral stedelijke regio's en agglomeraties zijn die een belangrijke vestigingslocatie vormen. Steeds meer mensen en bedrijven vestigen zich in stedelijke regio's (Raspe, 2012; Glaeser, 2011). Porter (2000) spreekt in dit verband van een global-local paradox; ondanks dat de economie zich mondiaal afspeelt neemt het belang van locatie toe en vestigen mensen en bedrijven zich vaker in stedelijke regio's/agglomeraties en clusters. Dit vormt een van de verklaringen waardoor op dit moment een sterke urbanisatie plaatsvindt, het aantal bewoners dat zich vestigt in stedelijke agglomeraties neemt jaarlijks toe. Op dit moment woont meer dan de helft van de wereldbevolking in steden en verwacht wordt dat in 2050 70% van de wereldbevolking in steden woont (OECD, 2013).

Stedelijke agglomeraties vormen in toenemende mate de motor voor de economische ontwikkeling. Bedrijven zien een voordeel in een locatie in of nabij de stad. Hier komt kennis en arbeidspotentieel bij elkaar en dat leidt tot een zodanig aantrekkelijk vestigingsklimaat dat in stedelijke agglomeraties clustering aan de orde is; bedrijven gaan in elkaars nabijheid zitten. Agglomeratievoordelen zijn voordelen die ontstaan wanneer mensen (kennis) en bedrijven zich in elkaars nabijheid gaan vestigen, men versterkt elkaar en er treden synergievoordelen op. Als gevolg hiervan wordt onderlinge interactie, gericht op uitwisseling van informatie binnen clusters, gestimuleerd (Bathelt, 2004). Dergelijke interacties worden ook wel aangeduid met de term 'local buzz'.

2.3.2. Connectiviteit van luchthavens en economische groei van stedelijke agglomeraties

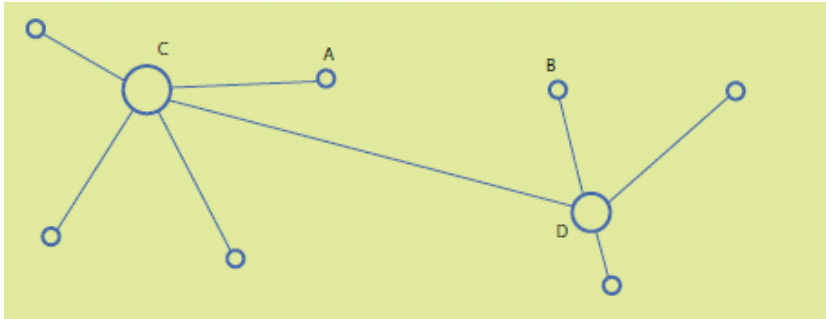
Het is van belang dat stedelijke agglomeraties binnen een netwerkeconomie goed met elkaar verbonden zijn. Verschillende onderzoeken tonen het belang aan van infrastructuur voor de economie. Om internationaal de concurrentie aan te gaan, en dus gebruik te maken van de potentiële agglomeratiekracht, is connectiviteit belangrijk. Internationale connectiviteit door de lucht en over de weg zijn belangrijke kenmerken van een competitieve regio (Raspe, 2012). Volgens Rienstra & Visser (2010) heeft infrastructuur een positieve uitwerking op de economie. Verbetering in de infrastructuur betekent dat de reiskosten (gemeten in tijd en geld) worden gereduceerd, verder wordt de productiviteit verhoogd (KiM, 2008). Agglomeraties worden beter met elkaar verbonden door ontwikkelingen in de fysieke infrastructuur (ACI, 2015). Lambooy (2004) stelt ook dat infrastructuur belangrijk is voor stedelijke agglomeraties. Wat betreft de regionale economie zorgt infrastructuur voor het faciliteren van communicatie en versterking van aanwezige clusters. De 'local buzz' van clusters wordt namelijk door 'global pipelines' (fysieke infrastructuur) verbonden met bedrijven/clusters elders in de wereld (Bathelt, 2004).

Naast positieve invloed op stedelijke agglomeraties, kan luchtvaart, door de transitie naar een mondiale economie, ook zorgen voor economische groei in het algemeen (ACI, 2015). Tenslotte heeft de transitie naar een mondiale economie ook gezorgd voor een groei van de luchtvaartindustrie zelf (Bowen, 2002).

Investeren in infrastructuur heeft vooral als doel een besparingseffect te creëren voor het vervoeren van mensen en goederen (Oosterhaven & Knaap, 2003). Ontwikkelingen in zowel de fysieke als niet-fysieke infrastructuur zorgen ervoor dat plaatsen steeds beter bereikbaar met elkaar worden (ACI, 2015). Het gaat hier om de bereikbaarheid over zowel de weg als door de lucht. Met betrekking tot een luchthaven gaat het dus om de verbindingen door de lucht, alsook de verbindingen over de weg naar het vliegveld toe. Bij connectiviteit door de lucht gaat het voor een luchthaven om de mate van verbindingen met punten (bestemmingen) in het netwerk waarin de luchthaven zich bevindt (Gordijn et al, 2005). Bij verbindingen over de weg, gaat het niet alleen om de wegen zelf, ook openbaar vervoer kan hiertoe worden gerekend (Aschauer, 2009).

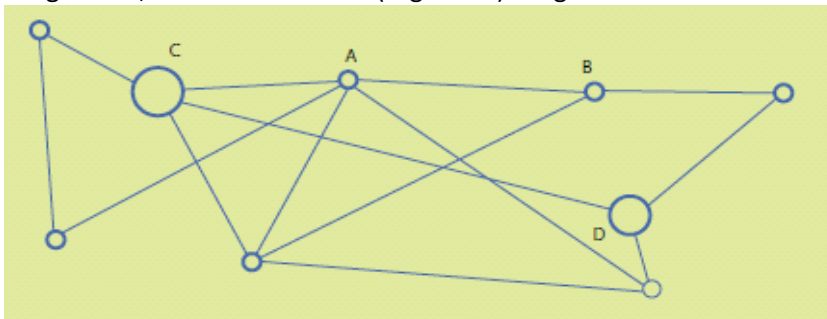
Connectiviteit luchthaven door de lucht

De connectiviteit van een luchthaven heeft te maken met het soort netwerk waarin een luchthaven zich bevindt. De commerciële luchtvaart is in twee soorten netwerken te verdelen: een zogenaamd hub-and-spoke systeem en een point-to-point systeem. Over het algemeen zijn het de grote (inter)nationale luchthavens die een hub-and-spoke systeem onderhouden, de kleinere (regionale) luchthavens hebben vaak een point-to-point systeem. Onderstaand figuur illustreert het hub-and-spoke systeem.



Figuur 2: Hub-and-spoke netwerk. (Gordijn, 2005)

Bovenstaand hub-and-spoke systeem kan als volgt worden geïnterpreteerd: wil men van A naar B reizen, dan dient men via de hub C en D te reizen. C en D zijn in dit geval de grote (inter)nationale vliegvelden, A en B de kleinere (regionale) vliegvelden.



Figuur 3: Point-to-Point netwerk (Gordijn, 2005)

Kleinere (regionale) vliegvelden onderhouden vaak een point-to-point netwerk. Deze luchthavens dienen vaak als voortransport voor het vervoeren van mensen naar de grotere hubs. Verder zijn het vaak vakantiecharters en low-cost carriers die gebruik maken van deze luchthavens. Vakantiecharters vliegen vaak heen en weer naar een bepaald aantal bestemmingen, low-cost carriers maken vaak gebruik van een kleiner (regionaal) vliegveld vanwege de lage kosten die een dergelijk vliegveld heeft. Kenmerkend voor low-cost carriers is dat ze goedkoop vliegen op een beperkt aantal bestemmingen vanaf een bepaald vliegveld.

Het verschil tussen de hubs, de grote (inter)nationale luchthavens en de point-to-point, kleinere (regionale) luchthavens is de mate van connectiviteit. De grote (inter)nationale luchthavens die een hub vormen binnen een hub-en-spoke netwerk hebben een grotere keuze uit bestemmingen en bieden een hogere frequentie naar die bestemmingen aan. De regionale luchthavens die in een point-to-point netwerk zitten bieden een kleiner aantal bestemmingen aan waar ook minder vaak op wordt gevlogen (Gordijn, 2005).

Het hebben van een hub vliegveld in de regio kan zorgen voor economische ontwikkeling van een agglomeratie, zowel op de tijdelijke, als op de permanente termijn. Economische voordelen die een hub vliegveld kunnen opleveren kunnen zowel worden gerelateerd aan het vliegveld zelf (direct) als

aan de regio (indirect). Direct en op korte termijn zorgt de bouw of uitbreiding van een vliegveld voor economische voordelen. Direct en op de lange termijn gaat het om de exploitatie van het vliegveld. Daarnaast kan een hub vliegveld indirect ook zorgen voor economische groei op de lange termijn. Zo is een hub vliegveld vooral gunstig voor het vestigingsklimaat van een regio. Hoge kwaliteit van een vliegveld (bestemmingen, mate van connectiviteit) blijkt ook belangrijk in een moderne, kennisintensieve economie, waarin face-to-face contact belangrijk is (Gordijn, 2005). Een vliegveld met veel verbindingen en bestemmingen in het bereik, zoals een hub vliegveld, maakt dit gemakkelijker (Wei & Yanji, 2006).

Een groot voordeel van een point-to-point netwerk is dat reizigers minder tijd kwijt zijn aan reizen, omdat men niet hoeft over te stappen. Verder worden tickets over het algemeen goedkoper aangeboden, iets waar zowel zakelijke passagiers als toeristen naar op zoek zijn. Bovendien zijn regionale luchthavens goedkoper doordat er geen dure overstapvoorzieningen zijn en hebben zij geen congestie, doordat minder vliegtuigen gebruik maken van het vliegveld, en dus ook minder vertragingen (Gordijn, 2005). Regionale luchthavens zullen dezelfde economische effecten hebben als hub vliegvelden, de impact zal alleen kleiner zijn omdat het afhankelijk is van het aantal verbindingen en de aangeboden bestemmingen.

Luchthavenbereikbaarheid als locatiefactor

Uit een groot onderzoek naar de relatie tussen een (regionaal) vliegveld en locatiefactoren is naar voren gekomen dat bedrijven een goede bereikbaarheid naar de luchthaven als belangrijk beschouwen (Cabus & Vanhaverbeke, 2004). Belangrijke bevindingen zijn dat bedrijven goede bereikbaarheid over de weg van belang vinden en verder dat er voldoende parkeergelegenheid is en voldoende laad- en losmogelijkheden. Ook Gordijn (2009) stelt dat vortransport belangrijk is voor de zakelijke markt. Het gaat hier om bedrijven en/of organisaties die internationaal georiënteerd zijn en/of vestigingen in het buitenland hebben (Cabus & Vanhaverbeke, 2004). Verder gaat het hier vaak om grotere bedrijven (meer dan 50 mensen in dienst). Volgens Raspe (2012) is zowel bereikbaarheid over de weg als door de lucht een belangrijke factor voor het vestigingsklimaat van een regio (Raspe, 2012). Consumenten vinden luchtvaartbereikbaarheid in algemene zin erg belangrijk (Gordijn, 2009).

2.3.3. Economische effecten (regionale) luchthaven

Goede verbindingen worden dus als belangrijk gezien voor de versterking van een regionale/nationale economie. Kijkend naar de ontwikkeling van de connectiviteit, blijkt dat de connectiviteit van kleinere, regionale luchthavens het snelst groeit. Dit is te verklaren door de opkomst van low-cost carriers en de toename van vluchten van regionale luchthavens naar hub-vliegvelden, de zogenaamde 'feeder' vluchten (ACI, 2014). In de context van Rotterdam The Hague Airport gaat het om een regionale luchthaven. Het blijkt in de praktijk lastig om een eenduidige definitie te geven van een regionale luchthaven. Volgens Graham & Guyer (2000) komt dit doordat elke regionale luchthaven zijn eigen regio bedient. Volgens Gordijn (2005) is sprake van een regionale luchthaven als deze luchthaven minder dan 2 miljoen passagiers vervoert. Verder hebben regionale luchthavens vaak een point-to-point netwerk (Gordijn, 2005) en zijn het vooral low-cost carriers en chartermaatschappijen die van een regionale luchthaven gebruik maken (Gordijn, 2009).

Naast goede connectiviteit is de infrastructuur ook belangrijk voor economische groei en de ontwikkeling van landen en regio's. In de context van globalisering worden vliegvelden als strategische infrastructuur gezien omdat vliegvelden belangrijk zijn voor de connecties met andere landen en regio's. Naast een rol als serviceverlener speelt luchtvaart ook een belangrijke rol in economische en sociale groei en welvaart (Baker et al., 2015) In het onderzoeksrapport *Economic impact of European Airports* van de Airport Council International (ACI) wordt een onderzoek naar het katalysatoreffect van Europese vliegvelden op economische groei gepresenteerd (ACI, 2015). Uit het onderzoek komt naar voren dat vliegvelden op vier verschillende schalen economische impact hebben: directe economische impact, indirecte economische impact, afgeleide economische impact en katalytische impact.

1. *Directe economische impact:* Bij directe economische impact gaat het om impact die direct kan worden gerelateerd aan het vliegveld: arbeidsplaatsen, inkomen en het bruto binnenlands product gerelateerd aan de operationele en managementactiviteiten van een vliegveld.
2. *Indirecte economische impact:* Bij indirecte economische impact gaat het om arbeidsplaatsen, inkomen en het bruto binnenlands product van bedrijven die voor het vliegveld een toeleverende of ondersteunende functie heeft zoals cateraars reisbureaus en oliebedrijven.
3. *Afgeleide economische impact:* Bij afgeleide economische impact gaat het om economische activiteiten die gegenereerd worden door personeel van bedrijven die direct of indirect gerelateerd zijn aan een vliegveld. Het gaat hier om uitgaven van ontvangen loon die effect hebben op de nationale/regionale economie zoals het spenderen van inkomen door het doen van boodschappen, het bezoek aan restaurants en kinderopvang.
4. *Katalytische impact:* Bij katalytische impact gaat het uiteindelijk om bredere economische voordelen die van invloed zijn op de economische ontwikkeling van een land of regio. Hierbij gaat het om stimulering van andere sectoren van de economie die niet direct of indirect gerelateerd hoeven te zijn aan het vliegveld.

Bij economische impact op katalytische schaal gaat het om economische impact op regionaal en nationaal niveau (ACI, 2015; Baker et al., 2015). Volgens ACI (2015) zorgen vliegvelden voor werkgelegenheid en economische groei door verschillende mechanismen: handel, investeringen en zakelijke activiteiten, toerisme en productiviteit. Bij handel gaat het om connecties naar exportmarkten, met betrekking tot de handel van goederen en diensten. Bij investeringen gaat het om beslissingen van bedrijven om kantoren en fabrieken te vestigen in de regio. Luchtvaart faciliteert verder de aankomst van personen in een land, onder te verdelen in zakelijke reizigers en toeristen. Deze passagiers hebben onder andere effect op hotels, restaurants, entertainment en recreatie en autoverhuurbedrijven. Verder gaat het bij productiviteit om de toegang tot nieuwe markten, dit kan zorgen voor schaalvoordelen. Tenslotte zorgt luchtvaart ervoor dat hoger opgeleide mensen kunnen worden aangetrokken en behouden (ACI, 2015).

Uit statistisch onderzoek van Green (2007) blijkt dat er een relatie is tussen luchtvaartpassagiers en economische groei. Volgens Green (2007) is het lastig om te zeggen hoe de economische ontwikkeling tot stand komt. Wel staat vast dat er een sterke correlatie is tussen vluchtverkeer en economische groei. Vliegvelden kunnen zorgen voor economische groei en economische groei kan zorgen voor toename van het vluchtverkeer. Dit komt overeen met wat Rietveld stelt; dat infrastructuur kan worden ontwikkeld om de privésector te laten groeien, of dat nieuwe infrastructuur moet worden ontwikkeld omdat de privésector groeit (Rietveld, 1989).

Uit datzelfde statistisch onderzoek van Green (2007) komt uiteindelijk de volgende relatie naar voren; het aantal passagiers per hoofd van de bevolking en het aantal bestemmingen dat per hoofd wordt aangeboden kan populatie en economische groei voorspellen (Green, 2007). Ook Brueckner (2003) stelt dat er een relatie is tussen hoeveelheid passagiers en toename van zowel inwoners als werkgelegenheid. Voorwaarden zijn wel dat vluchten regelmatig worden uitgevoerd en dat er voldoende variatie is aan bestemmingen. Deze twee voorwaarden kunnen zorgen voor verhoogd face-to-face contact met bedrijven uit andere stedelijke agglomeraties, het aantrekken van nieuwe bedrijven naar stedelijke regio's en het stimuleren van het aantal arbeidsplaatsen bij gevestigde bedrijven. Aan de hand van een regressieanalyse blijkt uit onderzoek van Brueckner (2003), dat er een positieve relatie is tussen luchtverkeer en werkgelegenheid in Amerikaanse metropoolregio's. Een passagiersgroei van 10% zorgt voor 1% toename van arbeidsplaatsen in service-gerelateerde sectoren. Hier moet wel onderscheid gemaakt worden tussen economische sectoren aangezien luchtverkeer geen effect heeft op productiebedrijven en andere goederen-gerelateerde bedrijven (Brueckner, 2003). Volgens Kasarda & Lindsay (2011) is een vliegveld belangrijk voor een agglomeratie die internationaal georiënteerd is, omdat deze een belangrijkere functie vervult in de 'global economy' door het verbinden van verschillende plekken (Kasarda & Lindsay, 2011). Wel speelt hier een hub

vliegveld een belangrijkere rol dan regionale vliegvelden (Neal, 2010). Wat betreft handel; een regio met een vliegveld heeft een voorkeurspositie in de 'global economy', een vliegveld biedt toegang tot de internationale stroom van mensen en goederen. Een vliegtuig is bij uitstek geschikt om dure 'low-bulk' goederen te vervoeren (Bowen, 2002).

Voorts heeft een vliegveld positieve invloed op de locatiekeuze van bedrijven (Bel & Fageda, 2008; Lovely et al., 2005). Bel & Fageda (2008) hebben onderzocht wat de positie is van grote, internationale bedrijven in een wereld die aan het globaliseren is. Zij zien een concentratie (clustering) van kennisintensieve bedrijven in grootstedelijke gebieden, dit omdat grootstedelijke agglomeraties zogenaamde agglomeratievoordelen met zich meebrengen; een diversiteit aan bedrijven die de efficiëntie van het eigen bedrijf kunnen vergroten. Verder zijn vaak soortgelijke bedrijven in de buurt, hiermee kan makkelijk informatie worden uitgewisseld. Gesteld wordt dat informatie-uitwisseling tussen steden van cruciaal belang is om te kunnen opereren op mondiale schaal. Luchtvaart kan een rol spelen om agglomeraties met elkaar te verbinden om op deze manier informatie-uitwisseling te bevorderen en face-to-face contact te laten plaatsvinden. Op deze manier zorgt dit voor meer mogelijkheden voor bedrijven en kunnen zij door lagere communicatiekosten efficiënter werken. Het is daarom belangrijk voor (grote) internationale bedrijven om in de buurt te zitten van een vliegveld. Gesteld wordt wel dat bedrijven liever in de buurt zitten van vliegvelden die intercontinentale vluchten aanbieden (Bel & Fageda, 2008).

Een (regionale) luchthaven kan ook worden gebruikt als middel om op korte termijn agglomeratiekracht te ontwikkelen. Hiervoor is het belangrijk dat een luchthaven goede verbindingen aanbiedt naar nabije burens. Om op korte termijn agglomeratiekracht te ontwikkelen is het namelijk van belang om de kracht van de burens te gebruiken, deze strategie wordt 'borrowed size' genoemd. Verknoping van internationale agglomeraties is belangrijk vanuit internationaal concurrentieperspectief. Door goede verbindingen door de lucht kunnen stedelijke agglomeraties de internationale competitie met andere regio's aangaan (Raspe, 2012). Een regionale luchthaven is verder voor een regionale economie een belangrijke infrastructurele voorziening omdat dit bijdraagt aan de keuze van bedrijven om zich in de regio te vestigen (Florida, 2014; Veldman et al, 2004). Deze vestigingsplaatsfactor, de nabijheid van een regionale luchthaven, is met name van belang voor internationaal georiënteerde bedrijven. De wisselwerking tussen luchthaven en vestigingsklimaat heeft verder invloed op clustering van bedrijven, waarbij bedrijven een aantrekkingskracht hebben op gerelateerde bedrijven om zich ook in de regio te vestigen (Lambooy, 2004; Veldman, 2004).

2.3.4. Kanttekening

Ondanks dat er een positieve relatie lijkt te zijn, blijkt dat de economische groei die infrastructuur kan opleveren beperkt is. Uitkomsten kunnen per periode en per land verschillen. Verder is de relatie tussen infrastructuur en economische ontwikkeling erg complex, waarbij de uitkomsten van investeringen in infrastructuur lastig te achterhalen zijn (Aschauer, 1989). Een bekend voorbeeld in Nederland is de Betuweroute, waarbij discussie is over de economische voordelen die het oplevert. Naast een economische kanttekening, moet ook rekening worden gehouden met niet-economische effecten: de externe of milieueffecten (Veldman et al., 2004). Vandaar dat in Nederland altijd een onderzoek plaatsvindt naar de milieugevolgen bij voorgenomen investeringen in infrastructuur. Deze worden gepubliceerd in een milieueffectenrapport (MER) (Rijksoverheid, 2016). Veldman et al. (2004) onderscheidt in de context van een (regionale) luchthaven de volgende externe of milieueffecten: luchtverontreiniging, geluid, externe veiligheid en gezondheid. Bij luchtverontreiniging gaat het om de uitstoot van een vliegbeweging, bij geluidsoverlast gaat het om het geluid dat een vliegbeweging produceert. Bij luchtverontreiniging en geluid is sprake van directe effecten. Bij externe veiligheid gaat het om veiligheid van bewoners rond de luchthaven en bij gezondheidseffecten om gezondheidsrisico's.

2.4. Governance, infrastructuur en regionale economie

2.4.1. Governance

Overheden vinden investeringen in infrastructuur van belang om de capaciteit van een regionale economie te versterken. Als men de capaciteit wil vergroten door investeringen in de infrastructuur, om daarmee concurrentiekracht te behalen, kan het voor verschillende overheden belangrijk zijn om hier afspraken over te maken. Daarom is het voor overheden van belang om strategieën te ontwikkelen om competitieve, duurzame en geïntegreerde (groot)stedelijke regio's te bouwen (OECD, 2016). Volgens de OECD (2016) zijn de regionale overheden het meest effectief in het stimuleren van de eigen regionale economie, niet de centrale overheid. Een manier om samenwerking tussen verschillende overheden te creëren, is door middel van 'governance'. Gregory et al. (2009) definieert 'governance' als het coördineren en managen van het economische en sociale proces door de samenwerking van lokale overheden (Gregory et al, 2009). Het gaat om een vorm van interorganisatorische coördinatie gebaseerd op netwerken en deze netwerken worden op eigen initiatief georganiseerd. Rhodes (1997) definieert dit als 'self-organization' of 'inter-organizational networks'. De verandering van een op hiërarchie gebaseerde overheid (government) naar een op netwerk gebaseerde overheid (governance) wordt duidelijk door de volgende kenmerken:

- Continue interactie tussen leden van het netwerk;
- 'game-like' interactie, gebaseerd op vertrouwen en door afgesproken spelregels;
- Een mate van autonome macht, geaccepteerd door de nationale overheid.

Naast een netwerk van overheden kunnen bedrijven, NGO's, vrijwilligersorganisaties en maatschappelijke organisaties deelnemen in een 'governance' netwerk. Uit empirisch onderzoek van de OECD (2014) blijkt dat 'governance' voor meer economische productiviteit kan zorgen. Over het algemeen geldt: de economische productiviteit is afhankelijk van de grootte van de stad; de productiviteit is groter wanneer de stad groter is. Om de economie van een grootstedelijk gebied te stimuleren is het van belang dat overheden samenwerken. Uit onderzoek van Cheshire & Gordon (1996) blijkt namelijk dat in stedelijke gebieden die functioneel en administratief zijn ingedeeld in verschillende overheden, beleid gericht op groei vaak niet goed wordt geïmplementeerd en dat economische groei hierdoor niet wordt gerealiseerd. Om deze groei te realiseren is het belangrijk dat een regio functioneel goed is ingericht. Dit betekent in de praktijk een kleine groep overheden. Door binnen een 'governance' netwerk samen te werken dalen de transactiekosten en hierdoor kan er efficiënter worden gewerkt. Ook kan er een gemeenschappelijk economisch beleid worden gevoerd en kan groeibeleid succesvol worden geïmplementeerd (Cheshire & Gordon, 1996). Uit het onderzoek van de OECD (2014) blijkt dat steden productiever zijn naarmate ze groter zijn. De rol van 'governance' is dus belangrijk. Gefragmenteerde stedelijke gebieden zijn minder productief dan steden die administratief door middel van 'governance' zijn georganiseerd, de OECD spreekt hier van een 'Functional Urban Area'; een gebied dat is gebaseerd op de stedelijke economische functie en niet op administratieve grenzen.

2.4.2. Infrastructuur

Overheden zelf vinden de relatie tussen infrastructuur en (regionale) economische ontwikkeling belangrijk. Infrastructuur is een van de belangrijkste pijlers van de Europese Unie (EU) om territoriale cohesie tot stand te brengen, economische ongelijkheid te reduceren en economische ontwikkeling te stimuleren. De EU is van mening dat infrastructuur een belangrijke rol speelt om economische groei te bewerkstelligen (Crescenzi & Rodriguez-Pose, 2012). Ook op nationaal niveau zijn overheden van mening dat hoge kwaliteit van infrastructuur belangrijk is voor de economie; *'High-quality infrastructure boosts productivity and competitiveness, allowing businesses to grow and enabling them to reach suppliers, deepen labour and product markets, collaborate and innovate and attract inward investment'* (HM Treasury, 2014). Uit het artikel van Rietveld (1989) komen meerdere belanghebbenden naar voren (private en publieke partijen). In combinatie met de kosten die infrastructurele projecten met zich meebrengen is afstemming tussen meerdere partijen gewenst.

Voor regio's kan daarom infrastructuur een onderdeel zijn van 'governance'. Bij 'infrastructure governance' gaat het om het proces, de middelen, interactie en beslissingen gemaakt door verschillende overheden en andere belanghebbenden, om een afgesproken infrastructuur te realiseren. Vaak gebeurt dit in samenspraak met bedrijven, gebruikers en bewoners. Het doel is om met een efficiënte, afgesproken infrastructuur de economie van een regio te versterken (OECD, 2015). Met name voor stedelijke agglomeraties kan 'infrastructure governance' een belangrijke rol spelen. Steden hebben namelijk te maken met complexe netwerken van infrastructuur die met elkaar verbonden zijn. In een tijd waarin steden een belangrijke economische functie vervullen, in combinatie met uitdagingen als bevolkingsgroei en milieu gerelateerde problemen, is afstemming tussen meerdere partijen op het gebied van infrastructuur gewenst. Op deze manier kunnen goed ontworpen en efficiënte systemen ontstaan (UNEP, 2013).

In het geval van een luchthaven, onderdeel van de infrastructuur, zijn er ook meerdere partijen die belang hebben bij goede faciliteiten en die baat hebben bij wederzijdse afstemming. Zo hebben luchthavens zelf commerciële belangen. Verder hebben overheden en regio's belangen die luchthaven overstijgend zijn, zoals economische waarde voor de regio. Afgelopen decennia heeft een transitie plaatsgevonden in de eigendom van vliegvelden. Waren luchthavens voorheen vaak eigendom van de overheid, tegenwoordig worden luchthavens steeds vaker (deels) geprivatiseerd. Deze ontwikkeling heeft ervoor gezorgd dat vliegvelden vooral commerciële bedrijven zijn geworden (Gillen, 2011). Het is daarom de vraag of beide partijen (luchthaven en overheid) wederzijds afstemming kunnen bereiken door middel van 'governance', omdat beide partijen andere belangen hebben.

2.5. Samenvatting; betekenis luchthaven voor regionale economie

De afgelopen decennia is de wereld door technologische, institutionele en organisatorische veranderingen sterk geglobaliseerd. Deze ontwikkelingen hebben er onder andere voor gezorgd dat relatieve afstanden zijn gereduceerd. Verder zijn bedrijven tegenwoordig erg internationaal georiënteerd. Kortom, door globalisering is de wereld vandaag de dag sterk met elkaar verbonden geraakt; het heeft zich ontwikkeld tot een mondiale netwerkeconomie.

Voor een mondiale netwerkeconomie is een goede fysieke infrastructuur belangrijk. Deze infrastructuur zorgt ervoor dat mensen beter bereikbaar worden en dat goederen en diensten sneller en makkelijker toegankelijk worden. Hierbinnen kan een luchthaven een belangrijke rol vervullen. Een regio met een vliegveld heeft een voorkeurspositie binnen de 'global economy', een vliegveld biedt namelijk toegang tot de internationale stroom van mensen en goederen. Globalisering heeft er ook voor gezorgd dat het mondiale verkeer van mensen, goederen, kapitaal en informatie is toegenomen. Door deze toename is het aantal vliegbewegingen enorm toegenomen en heeft de luchtvaart zich ontwikkeld tot een 'global airline industry'. Bij de mobiliteit door de lucht gaat het voor een luchthaven om het aantal bestemmingen dat een luchthaven heeft en het type en de grootte van het netwerk. Naast globalisering (inclusief toename van de wereldhandel) hebben economische groei, deregulering/liberalisering en dalende kosten van de luchtvaart gezorgd voor verdere toename van de luchtvaart. Economische groei heeft gezorgd voor toename van het besteedbaar inkomen van mensen, mensen hebben meer geld beschikbaar en kunnen, in combinatie met de kostendaling van de luchtvaart, zich vlieguren veroorloven. Toename van de wereldhandel heeft gezorgd voor een sterke toename van de luchtvracht. Deregulering en liberalisatie van de luchtvaart (institutionele ontwikkelingen) hebben gezorgd voor een flinke kostendaling en een meer efficiënt systeem.

Toegenomen globalisering heeft er verder voor gezorgd dat regio's onder druk zijn komen te staan, zij moeten onderling de internationale concurrentie met elkaar aangaan. Met name stedelijke regio's en agglomeraties zijn belangrijk, zij zijn de aanjager van de internationale economie. Agglomeraties beschikken namelijk over zogenaamde agglomeratievoordelen; voordelen die mensen en bedrijven hebben als ze bij elkaar zitten. Om internationaal de concurrentie aan te gaan, en dus gebruik te maken van de potentiële agglomeratiekracht, is internationale connectiviteit belangrijk. Een luchthaven kan

in deze connectiviteit voorzien. Bij connectiviteit door lucht gaat het om het aantal en de frequentie van verbindingen van een vliegveld, het type netwerk en de grootte van het netwerk. In het geval van een regionaal vliegveld gaat het om een point-to-point systeem. Maatschappijen die vooral gebruik maken van regionale vliegvelden zijn low-cost carriers en vakantiecharters. Verder worden 'feeder' vluchten uitgevoerd naar grotere hubs. Voordelen van regionale luchthavens zijn: goedkoper, minder vertragingen en kleiner. Nadelen zijn: geen overstapmogelijkheden en minder keuze qua bestemmingen. Naast de verbindingen door de lucht is ook de bereikbaarheid van de luchthavens op de grond belangrijk. Economische voordelen waar regionale luchthavens voor kunnen zorgen zijn: versterking agglomeratiekracht, versterking clusters, groei van het toerisme en versterking van het vestigingsklimaat. Het is echter erg lastig om de relatie te meten tussen economische groei en het hebben van een luchthaven. Verder kunnen regionale luchthavens zorgen voor negatieve externe of milieueffecten zoals geluidsoverlast en verhoogde CO₂-uitstoot.

Over het algemeen geldt: de economische productiviteit is afhankelijk van de grootte van de stad; de productiviteit is groter wanneer de stad groter is. Om de concurrentiekracht te behalen, en daarmee de agglomeratiekracht van stedelijke agglomeraties te versterken, kan het belangrijk zijn voor overheden om afspraken te maken over infrastructuur. Het ontwikkelen van strategieën door betrokken overheden kan helpen om competitieve, duurzame en geïntegreerde (groot)stedelijke regio's te bouwen. Bij afspraken tussen verschillende overheden, vaak samen met private partijen, gaat het om een 'governance' samenwerking. Vaak heeft dit als doel om het economische en sociale proces van een regio te coördineren en te managen. Door binnen een 'governance' samen te werken dalen de transactiekosten en hierdoor kan efficiënter worden gewerkt. Het investeren in de infrastructuur kan de capaciteit van een regionale economie versterken. Voor regio's kan infrastructuur daarom een onderdeel zijn van 'governance'. Bij 'infrastructure governance' gaat het om het proces, de middelen, interactie en beslissingen die door verschillende overheden en andere belanghebbenden gemaakt worden om een afgesproken infrastructuur te realiseren. Een luchthaven kan in dit geval zorgen voor de internationale stroom van mensen en goederen. Op deze manier kan een stedelijke agglomeratie mondiaal de concurrentie aangaan en maakt het onderdeel uit van de mondiale netwerkeconomie. Wederzijdse afstemming tussen overheden en private partijen, in de vorm van een governance samenwerking, kan zorgen voor een goede benutting van een regionale luchthaven. Hier moet echter een kanttekening bij worden gemaakt. Aangezien luchthavens vandaag de dag vaak als commerciële bedrijven fungeren, kan er een situatie ontstaan waarin partijen verschillende belangen hebben. Overheden kunnen belang hebben bij een kwalitatieve toevoeging aan de regio, terwijl luchthavens een toename van het aantal passagiers nastreven (kwaliteit vs kwantiteit).

3. Case: Regionale economie van Metropoolregio Rotterdam Den Haag en het regionale vliegveld Rotterdam The Hague Airport

3.1. Metropoolregio Rotterdam Den Haag

3.1.1. Kenmerken Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Zuid-Holland is een sterk verstedelijkte regio, gekenmerkt door een grote diversiteit aan economische sectoren. De economie van Zuid-Holland concentreert zich vooral in de grootstedelijke regio Rotterdam Den Haag, een van de meest stedelijke regio's van Nederland. Er is hier sprake van een Metropoolregio; een algemene term voor een regio waar verschillende steden en omliggende sub-urbane gebieden als een (administratieve) regio worden beschouwd (Gregory et al., 2009). In het geval van Rotterdam en Den Haag gaat het om een Metropoolregio met in totaal 23 gemeenten, met Rotterdam en Den Haag als stedelijke kernen. In de Metropoolregio Rotterdam Den Haag wonen 2,3 miljoen mensen, het gaat hier om 60% van het totale inwoneraantal van Zuid-Holland. Qua inwoneraantal is de Metropoolregio Rotterdam Den Haag te vergelijken met de Metropoolregio Amsterdam. In de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag wordt 16% van het totale Nederlandse inkomen verdiend. De arbeidsproductiviteit in het gebied is hoog en de regio kent een erg diverse economie. Samen met de grootstedelijke regio's Amsterdam, Eindhoven, Antwerpen en het Ruhrgebied vormt Metropoolregio Rotterdam Den Haag een belangrijk economisch gebied in de westerse wereld (MRDH, 2014; OECD, 2016).



Figuur 4: Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH, 2014)

Metropoolregio Rotterdam Den Haag is bovendien een erg internationaal georiënteerd gebied. Naast de 170 verschillende nationaliteiten die in de Metropoolregio wonen, is de Metropoolregio infrastructuur met de mainport, HSL, luchthaven Rotterdam The Hague Airport centraal in het gebied en met de luchthaven Schiphol in de nabije omgeving, internationaal goed verbonden. Verder is de economie van Metropoolregio Rotterdam Den Haag internationaal georiënteerd. De regio is verantwoordelijk voor 25% van de totale Nederlandse export en voor 20% van de totale Nederlandse exportverdiensten. Een deel hiervan is hightech export; Metropoolregio Rotterdam Den Haag is na de regio Eindhoven de belangrijkste exporteur voor hightech producten en diensten. De Metropoolregio is qua onderwijs ook internationaal georiënteerd. Vier goede universiteiten in de regio herbergen veel internationale studenten (MRDH, 2014).

Volgens de OECD beschikt de Metropoolregio Rotterdam Den Haag over een goed infrastructuursysteem en zijn zowel de interne als externe markt goed te bereiken. Gecombineerd met een sterk transportnetwerk is de Metropoolregio Rotterdam Den Haag een goed bereikbare regio in Europa. De goede, internationale infrastructuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en het sterke transportnetwerk geeft de hub port van Rotterdam de potentie om internationaal de concurrentie aan te gaan (OECD, 2016).

3.1.2. Organisatie Metropoolregio Rotterdam Den Haag

MRDH is ontstaan door het samengaan van de voormalige regio's stadsgewest Haaglanden en de stadsregio Rotterdam-Rijnmond, gelegen in de provincie Zuid-Holland. Door het samengaan is een (grote) stedelijke agglomeratie ontstaan, waarvan 23 gemeenten deel uit maken (MRDH, 2015). Er is in dit verband sprake van een 'governance' samenwerking.

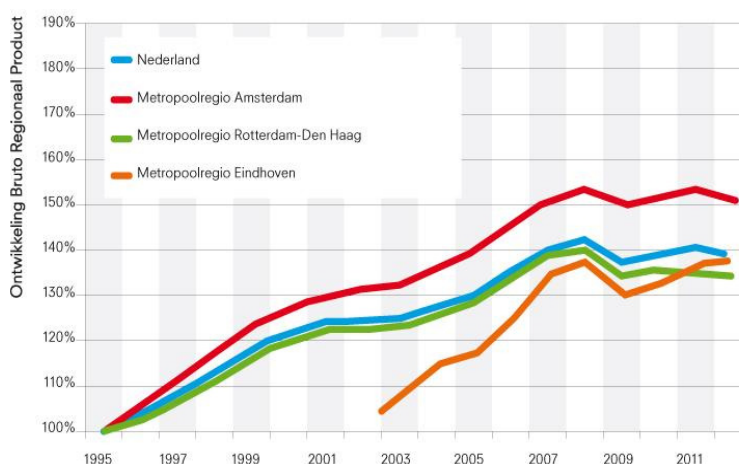
Het Algemeen Bestuur vormt het hoogste besluitvormende orgaan van MRDH. Het Algemeen Bestuur bestaat uit 23 leden, welke zijn voorgedragen door de aangesloten gemeenten. Het dagelijks Bestuur tenslotte bestaat uit vijf leden en deze zijn gekozen door het Algemeen Bestuur.

Twee agenda's geven nadrukkelijk richting aan de werkzaamheden van MRDH. Het gaat hierbij om: *De strategische Bereikbaarheidsagenda Vervoersautoriteit en de Agenda Economisch Vestigingsklimaat*. De Vervoersautoriteit richt zich op de regionale infrastructuur en het openbaar vervoer. De Vervoersautoriteit richt zich samen met het Economisch Vestigingsklimaat op het beter bereikbaar maken en het versterken van het economisch vestigingsklimaat. De agenda's zijn coherent aan elkaar omdat ze gecombineerd willen zorgen voor een economische toplocatie die goed bereikbaar is (MRDH, 2013).

3.1.3. Economische situatie Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Zoals hierboven al is aangestipt, is in nationaal opzicht de Metropoolregio Rotterdam Den Haag een belangrijke economische regio. In vergelijking met de noordelijke Randstad, en grote delen van de rest van Nederland, blijft de economische groei in de zuidelijke Randstad (Metropoolregio Rotterdam Den Haag) echter achter. Met een werkloosheidpercentage van rond de 12% ligt het percentage in de zuidelijke Randstad boven het werkloosheidpercentage van de noordelijke Randstad (7%) (MRDH, 2014). De verwachting is verder dat de werkgelegenheid in de zuidelijke Randstad gaat dalen met 3,6%. Een oorzaak voor de achterblijvende economische prestatie is gelegen in het feit dat verbindingen tussen verwante sectoren onvoldoende tot stand komen. Ze maken te weinig gebruik van elkaars kennis en kunde. Hierdoor is het innovatieve vermogen van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag minder groot (MRDH, 2014).

Begin februari 2016 is een onderzoek naar de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, uitgevoerd door de OECD, gepresenteerd. In het rapport wordt het belang van globalisering voor regio's onderschreven. Voor regio's brengt globalisering zowel kansen als bedreigingen. Voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag een reden om de handen ineen te slaan, om op deze manier voor meer economische daadkracht te zorgen.



Figuur 5: Ontwikkeling Bruto Regionaal Product in de Nederlandse Metropolen, 1995 – 2012 (MRDH, 2014)

Het OECD-rapport noemt het ook van belang dat de regio's Rotterdam en Den Haag, samen met de provincie Zuid-Holland en omliggende gemeenten, samenwerken om de regionale economie te stimuleren. Een bevinding van het OECD-rapport is, dat er voorheen onvoldoende gebruik is gemaakt van de voordelen die een stedelijke agglomeratie met zich mee kan brengen, dit omdat er onvoldoende samenwerking plaatsvond. Een aanbeveling van de OECD is een langdurige samenwerking van de regio om een duurzame economie neer te zetten (OECD, 2016).

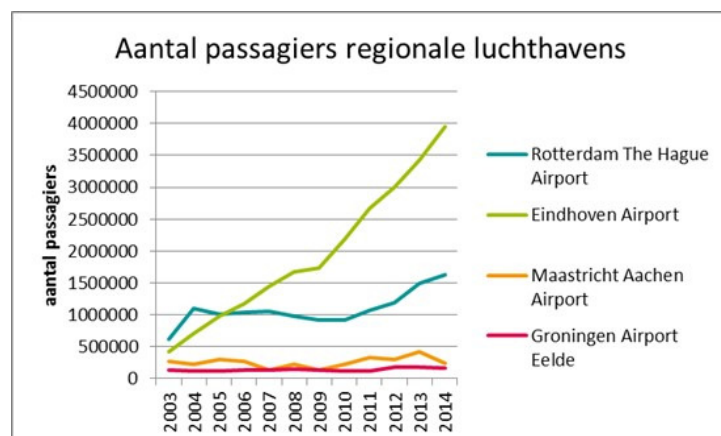
Parallel aan het onderzoek van de OECD is een start gemaakt met de 'Roadmap Next Economy'. Deze 'Roadmap Next Economy' brengt in kaart op welke wijze de regio klaargemaakt kan worden voor de kansen van de 'Next Economy', een toekomstbestendige en duurzame economie. De opgaven uit de 'Roadmap Next Economy' leveren een bijdrage aan de regionale investeringsstrategie. Grote investeringen worden gedaan om de regionale economie van Metropoolregio Rotterdam Den Haag op een duurzame manier te versterken. De vier kernopgaven waar de investeringen zich op richten zijn: Metropolitane verbindingen, verbetering van interne en internationale verbindingen, economische vernieuwing en een transitie naar toonaangevende duurzaamheid en attractiviteit (MRDH, 2015).

3.2. Rotterdam The Hague Airport

3.2.1 Regionale luchthavens Nederland

Rotterdam The Hague Airport is een van de vijf vliegvelden in Nederland die als regionale luchthaven kan worden beschouwd. Naast RTHA zijn dit Maastricht-Aachen Airport, Groningen-Eelde Airport, Eindhoven Airport en Vliegveld Twente. Eindhoven Airport kan inmiddels als secundair vliegveld worden beschouwd, ondersteunend aan Schiphol, gedefinieerd als een vliegveld met minder dan 20 miljoen passagiers. Rotterdam The Hague Airport als regionale luchthaven, een vliegveld met minder dan 2 miljoen passagiers (Gordijn, 2005). Eindhoven Airport en Rotterdam The Hague Airport zijn als kleinere, regionale luchthavens qua passagiersaantal enorm gestegen sinds 2003 (RTHA, 2016). De ontwikkeling van globalisering van de economie in combinatie met het ontstaan van een netwerkeconomie heeft ervoor gezorgd dat de regionale luchthavens in Nederland zijn gegroeid (Gordijn, 2009).

De huidige ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland laat zien dat RTHA in de groei wordt afgeremd (zie paragraaf 3.2.2.). Naast de nationale luchthaven Schiphol en de secundaire luchthaven Eindhoven Airport, is RTHA het vliegveld met de grootste groeipotentie. De regionale luchthavens Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde laten weinig tot geen groei zien. In verhouding tot de algemene ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland, heeft RTHA een zeer bescheiden groei meegemaakt (RTHA, 2016).



Figuur 6: Ontwikkeling regionale luchthavens (RTHA, 2016).

3.2.2. Beschrijving Rotterdam The Hague Airport

Rotterdam The Hague Airport is in 1956 geopend door de gemeente Rotterdam (toenmalig exploitant) als vliegveld Zestienhoven aan de noordkant van de stad Rotterdam. In 1990 is de exploitatie van de luchthaven overgegaan van de gemeente Rotterdam naar de Schiphol Group. Na jarenlange discussie over het wel of niet verplaatsen van de luchthaven is in 1998 door de gemeente Rotterdam en de

Schiphol Group besloten om Rotterdam The Hague Airport niet te verplaatsen en dus verder te gaan op de huidige locatie. Sinds 1998 is de luchthaven gegroeid met ongeveer 60.000 passagiers per jaar (4% groei per jaar) en heeft het de grens bereikt van de toegestane milieucapaciteit. Deze wordt bepaald door de gestelde geluidsruimte. Om deze reden is het voor RTHA niet mogelijk om nieuwe routes te kunnen introduceren, ondanks dat er veel vraag is van luchtvaartmaatschappijen om op RTHA te vliegen. Nieuwe routes kunnen alleen worden geïntroduceerd als bestaande routes worden gestaakt. Een nieuw Luchtvaartbesluit is voor RTHA daarom interessant, aangezien de geluidsrestrictie hierin wordt aangepast. Het luchtvaartbesluit kan de restrictie van de gestelde geluidsruimte verhogen en daarmee de capaciteit van RTHA verhogen. Op deze manier ontstaat er weer ruimte voor groei. Vooral met betrekking tot de zakelijke markt, kan het interessant zijn om de capaciteit te vergroten, hierdoor ontstaat ruimte om naar economische relevante bestemmingen te vliegen. Dit is ook onderdeel van de visie die de luchthaven voor 2025 voor ogen heeft: het primair aanbieden van Europese zakelijke bestemmingen. (RTHA, 2016).

Gebruikers RTHA

Rotterdam The Hague Airport wordt door verschillende soorten gebruikers gebruikt, die zullen hieronder worden toegelicht (RTHA, 2016).

Business Aviation	Zakenvliegtuigen en ander commercieel verkeer (bijv. foto- en milieu-inspectievluchten).
Spoedeisende hulpverlening en politietaken	Maatschappelijk relevante vluchten die noodzakelijk zijn voor spoedeisende hulpverlening en politietaken (bijv. traumahelikopter).
Overheidsvluchten	Gebruik RTHA door regeringscentrum in Den Haag voor het vervoeren van leden van de regering en uitvoeren van militaire vluchten.
Uitwijkvluchten	RTHA is 24 uur per dag beschikbaar als uitwijkvluchthaven voor Schiphol Airport.
Vakantievluchten	RTHA wordt voornamelijk gebruikt voor het uitvoeren van vakantievluchten.
Vrachtvervoer	In uitzonderlijke situaties wordt RTHA gebruikt voor vrachtvervoer.
General Aviation	Het gebruik van RTHA door particulieren, vliegclubs en kleine luchtvaartbedrijven.

Bestemmingsaanbod RTHA

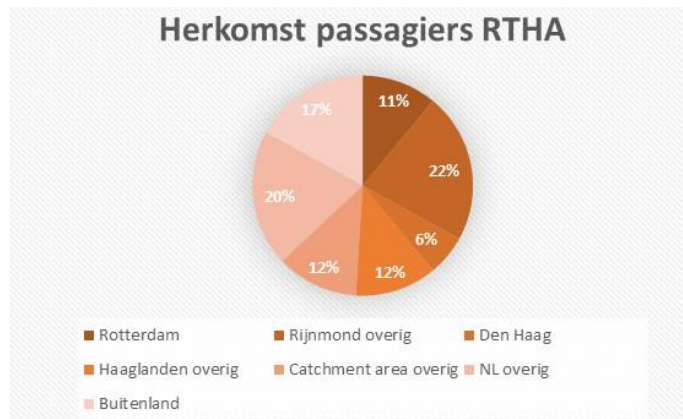
Rotterdam The Hague Airport biedt als regionale luchthaven rechtstreekse verbindingen aan voor (zaken-)reizigers naar economische centra en regio's binnen en aan de randen van Europa. Voorts biedt de luchthaven vooral toeristische bestemmingen aan en speelt zij een rol voor inkomend toerisme. In totaal gaat het om een netwerk van ongeveer 50 bestemmingen dat wordt aangeboden (zie figuur). De bestemmingen worden aangevlogen door traditionele netwerkmaatschappijen, low-cost carriers en chartermaatschappijen (Ecorys, 2015).



Figuur 7: bestemmingsaanbod RTHA (Ecorys, 2015).

Herkomst passagiers

Luchthaven Rotterdam The Hague Airport verwerkt vooral passagiers uit Nederland zelf, slechts een klein percentage is uit het buitenland afkomstig. In 2012 kwam 83% uit Nederland, 17% van de passagiers was in het buitenland woonachtig. Twee derde van de verwerkte passagiers in 2012 was woonachtig binnen het gebied van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (zie figuur) (Rebel, 2014).



Figuur 8: Herkomst passagiers RTHA (Rebel, 2014)

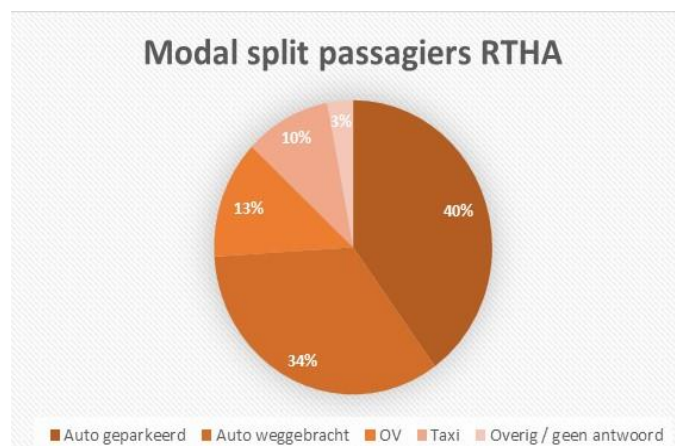
Connectiviteit

Zoals eerder is gesteld gaat het bij de connectiviteit van een luchthaven om de connectiviteit door de lucht, maar ook om de luchthavenbereikbaarheid zelf. Bij connectiviteit door de lucht gaat het om het netwerk van de luchthaven, bij luchthavenbereikbaarheid gaat het om de bereikbaarheid van de luchthaven over de weg en met het openbaar vervoer.

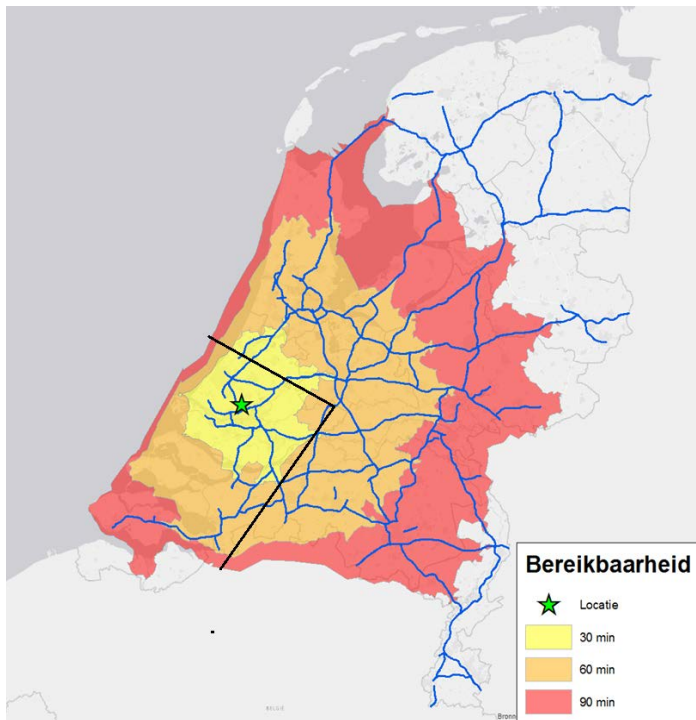
Het netwerk van Rotterdam The Hague Airport kenmerkt zich door directe point-to-point vluchten, het zogenaamde point-to-point netwerk. Het gaat hier voornamelijk om directe vluchten naar bestemmingen; Rotterdam The Hague Airport heeft dus geen netwerkfunctie. Vluchten worden mede verzorgd door netwerkmaatschappijen, die een zogenaamde 'feeder' functie hebben, maar ook door low-cost carriers en chartermaatschappijen, die voornamelijk op vakantiebestemmingen vliegen (RTHA, 2016).

Luchthavenbereikbaarheid

Luchthavenbereikbaarheid van de luchthaven Rotterdam The Hague valt in twee delen uiteen. Ten eerste gaat het hier om de bereikbaarheid over de weg. Ten tweede gaat het bij luchthavenbereikbaarheid om de bereikbaarheid per openbaar vervoer. De bereikbaarheid kan het beste worden geanalyseerd aan de hand van relatieve afstanden, de reistijd per tijdseenheid en het aantal mensen dat kan worden bereikt binnen een bepaalde reistijd. Bijgevoegd figuur laat zien hoe de passagiers van RTHA naar het vliegveld komen (Rebel, 2014).

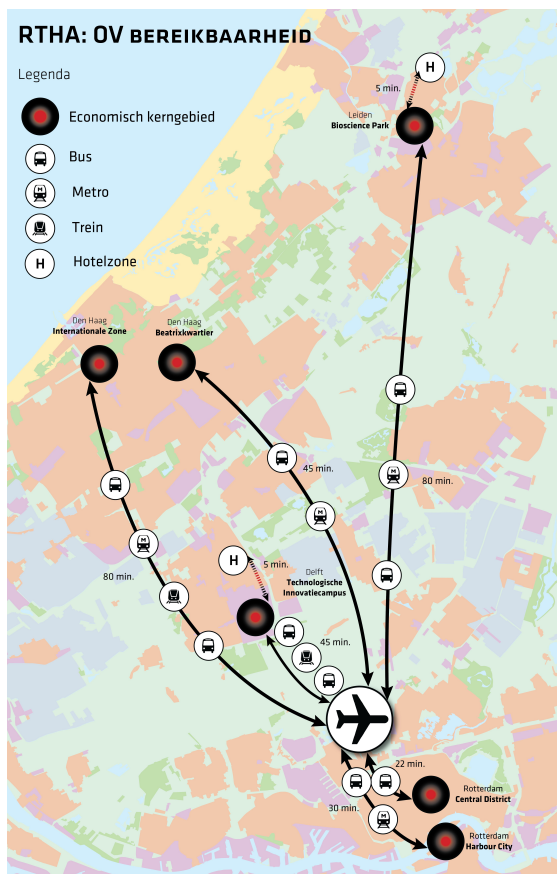


Figuur 9: Transportgebruik passagiers RTHA (Rebel, 2014)



Figuur 10: Catchment area RTHA (Rebel, 2014)

Luchthavenbereikbaarheid over de weg
 Rotterdam The Hague Airport is per (snel)weg goed ontsloten. Binnen 30 minuten wordt een verzorgingsgebied van 3,5 miljoen inwoners bereikt, files daargelaten. Het gaat hier met name om de inwoners van de provincie Zuid-Holland die kunnen worden bereikt. Binnen 60 minuten kunnen 9,5 miljoen inwoners bereikt worden en binnen 90 minuten 14 miljoen inwoners. Het gaat hier om inwoners van Nederland. Het figuur hiernaast geeft het verzorgingsgebied van Rotterdam The Hague Airport aan. Zoals eerder aangegeven, de meeste passagiers zijn afkomstig uit de Metropoolregio Rotterdam Den Haag zelf (Ecorys, 2015)



Figuur 11: OV bereikbaarheid RTHA (MRDH, 2014)

Bereikbaarheid per openbaar vervoer

Het figuur hiernaast maakt duidelijk dat de luchtvaartbereikbaarheid per openbaar vervoer naar RTHA een knelpunt vormt. De reistijd van en naar steden in het omliggende gebied van Metropoolregio Rotterdam Den Haag is relatief lang, verder zijn er vaak meerdere overstapmomenten noodzakelijk om de bestemming te bereiken. Zo duurt het ongeveer 50 minuten om met het openbaar vervoer in het centrum van Delft te komen, een stad die op een afstand van 10 kilometer van RTHA ligt (Rebel, 2014). De Randstadrail kent daarnaast geen aftakking naar het vliegveld, waardoor het laatste stuk van 3 kilometer moet worden afgelegd met de bus en een overstap noodzakelijk is (Rebel, 2014).

Concurrentie van andere vliegvelden

Een verzorgingsgebied van 60 tot 90 minuten reistijd betekent voor Rotterdam The Hague Airport dat er overlap is met de verzorgingsgebieden van de vliegvelden Schiphol en Eindhoven. Vooral de nabijheid van de nationale luchthaven Schiphol betekent voor RTHA dat er concurrentie is op het gebied van passagiers, bestemmingen en luchtvaartmaatschappijen. Luchthaven Schiphol kent een uitgebreid bestemmingsaanbod, veel vakantiebestemmingen en biedt ook ruimte voor low-cost carriers. Eindhoven kan daarnaast ook als

concurrent van RTHA worden beschouwd. Zij concurreert vooral als vliegveld waarvan veel low-cost carriers gebruik maken en biedt bovendien ook veel vakantiebestemmingen aan (Ecorys, 2015).

Externe effecten

Externe effecten zijn de effecten op de omgeving: uitstoot van emissies, veiligheid en geluid. Uit onderzoek blijkt dat de veiligheidsrisico's van RTHA nihil zijn. Wat betreft emissies; het verkeer over de weg en het verkeer door de lucht zorgt voor CO₂-uitstoot en een verminderende luchtkwaliteit. Dit wordt erger als het verkeer over de weg en door de lucht toeneemt (Ecorys, 2015). Gezien het feit dat RTHA is gevestigd nabij woonwijken, vormt geluidshinder het grootste probleem. Veel protest is er daarom ook vanuit de directe omgeving die van zich laat horen door middel van de bewonersvereniging 'Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast' (BTV, 2016).

3.3. Rotterdam The Hague Airport en de regionale economie van Metropoolregio Rotterdam Den Haag

De economische structuur van Metropoolregio Rotterdam Den Haag is erg divers en internationaal. Vrijwel alle topsectoren uit het nationaal economisch beleid zijn vertegenwoordigd. Belangrijke, internationale, sectoren die zijn geïdentificeerd zijn: haven-gerelateerde bedrijvigheid, greenport en kennisintensieve sectoren (life sciences & health, ICT, security en hightech instrumentatie). Verder worden de clusters internationale instellingen op het gebied van vrede, recht en veiligheid in Den Haag, samen met de universiteiten en andere kennisinstellingen in de regio als belangrijk beschouwd. Een groot aantal internationale en nationale hoofdkantoren van bedrijven is gevestigd in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Binnen Nederland ontvangt de Metropoolregio Rotterdam Den Haag op de Metropoolregio Amsterdam na de meeste internationale bezoekers. Om de regionale economie van Metropoolregio Rotterdam Den Haag te stimuleren is het van belang dat internationaal de concurrentie wordt aangegaan (MRDH, 2014).

Eerder is al gebleken dat een goede infrastructuur van belang is om een regionale economie te stimuleren en om internationaal de concurrentie aan te gaan. De OECD stelt dat de Metropoolregio Rotterdam Den Haag infrastructureel gezien goed bereikbaar is voor de nationale en internationale markt. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag is onder andere door de lucht goed bereikbaar door de aanwezigheid van Rotterdam The Hague Airport en Schiphol Airport in de nabije omgeving (OECD, 2016). De Rijksoverheid is zich bewust van de potentie van de regionale luchthaven Rotterdam The Hague Airport voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en wil voor de toekomst dat de potentie van Rotterdam The Hague Airport beter wordt benut voor de economische kracht van de Zuidelijke Randstad, zowel recreatief als zakelijk (Rijksoverheid, 2013). Metropoolregio Rotterdam Den Haag laat het belang van Rotterdam The Hague Airport terugkomen in de opgestelde investeringsstrategie. Immers, een van de vier kernopgaven waar de investeringen zich op richten betreft "Metropolitane verbindingen", meer in het bijzonder: verbetering interne en internationale verbindingen (MRDH, 2015). Metropoolregio Rotterdam Den Haag investeert in de fysieke infrastructuur van Rotterdam The Hague Airport. Van belang hierbij zijn de investeringen in een nieuwe terminal, de renovatie van het platform en de verbetering van de parkeervoorzieningen. Hiermee is een project van 35 miljoen euro gemoeid (MRDH, 2016). Verder wordt gekeken naar duurzame vervoersoplossingen met betrekking tot het openbaar vervoer, om de luchthavenbereikbaarheid van Rotterdam The Hague Airport te verbeteren, bijvoorbeeld door middel van zelfrijdend vervoer. (MRDH, 2013).

3.4. Regionale vliegvelden elders

3.4.1. Criteria regionale vliegvelden

Bij regionale vliegvelden gaat het om vliegvelden die minder dan 2 miljoen passagiers verwerken. Verder kenmerken deze luchthavens zich vooral door een point-to-point netwerk. Low-cost carriers en chartermaatschappijen maken vooral gebruik van regionale luchthavens, deze zijn daarnaast vaak ook de grootste gebruikers van een regionale luchthaven. Regionale luchthavens nabij stedelijke agglomeraties hebben vaak ook enkele vliegroutes naar hub vliegvelden, het gaat hier om zogenaamde

'feeder' routes, routes naar hub vliegvelden met een overstapfunctie. Regionale luchthavens kennen vaak geen intercontinentale vluchten. Per regionaal vliegveld kan de rol van luchtvracht verschillen. Soortgelijke Europese vliegvelden als Rotterdam The Hague Airport zijn bijvoorbeeld Cork Airport in Ierland, Malmö Airport in Zweden en Bremen Airport in Duitsland. Bovendien zijn de drie vliegvelden net zoals RTHA niet de grootste in hun thuisland.

3.4.2. Cork Airport, Ierland

Cork Airport is het tweede grootste vliegveld van Ierland in aantal passagiers. Het ligt 8 km van de stad Cork, dat ongeveer 400.000 mensen in de agglomeratie heeft wonen. De luchthaven wordt gezien als een belangrijke poort naar Zuidwest Ierland. Met ongeveer 2 miljoen passagiers (41.056 vliegbewegingen) kan het als het een regionale luchthaven worden beschouwd (Gordijn, 2005). Verder vinden de uitgevoerde vluchten binnen Europa plaats; 54% van deze vluchten komt van of gaat naar het Verenigd Koninkrijk, de rest komt van of gaat naar het Europese vasteland. Tussen 1995 en 2008 is het aantal passagiers gegroeid naar 3,3 miljoen, daarna afgenomen naar 2,14 miljoen in 2014. Naast passagiers vervoert Cork Airport ook vracht: 729 ton in 2014. Cork Airport heeft ongeveer 40 non-stop bestemmingen in het netwerk, waarvan 25 vluchten dagelijks plaatsvinden. Er werd in 2014 op 11 verschillende landen gevlogen. De vliegtuigmaatschappijen die de vluchten uitvoeren zijn te verdelen in low-cost carriers en netwerkmaatschappijen. De soorten bestemmingen vallen uiteen in vluchten naar plaatsen met een zakelijk centrum (London, Amsterdam en Parijs) en toeristische bestemmingen in Zuid-Europa (Cork Airport, 2016).

Connectiviteit

Ondanks het hebben van een point-to-point netwerk, dat vaak als nadelig wordt gezien voor locatiekeuze van bedrijven door gebrek aan bestemmingen en intercontinentale vluchten, scoort Cork Airport op het gebied van connectiviteit relatief hoog. De reden dat de luchthaven zo hoog scoort komt doordat Cork Airport relatief veel 'feeder' vluchten uitvoert naar hub vliegvelden met een overstapfunctie. Verder heeft Cork Airport connecties met veel zakelijke centra. Daarnaast worden relatief weinig vluchten naar toeristische bestemmingen uitgevoerd (DAA, 2015). Ten aanzien van de luchthavenbereikbaarheid over de weg is de situatie te vergelijken met RTHA. Bereikbaarheid met de auto is het makkelijkst. Verder zijn er mogelijkheden om de bus, trein en de taxi te nemen. Bij het nemen van de trein dient men eerst de bus naar een verderop gelegen station te nemen, of naar dit station te lopen (Corkairport, 2016).

Impact op economie

Door InterVistas (DAA, 2015) is onderzoek gedaan naar de katalytische impact van Cork Airport op de regionale economie van Cork. De katalytische impact van Cork Airport op de regio heeft zich gericht op de impact op de volgende sectoren: toerisme, handel, investeringen en productiviteit. Volgens de onderzoekers is het hebben van een regionale luchthaven van groot belang voor de regionale economie van Cork aangezien de open economie van Ierland erg afhankelijk is van luchtverbindingen en internationale handel. De analyse is gebaseerd op de relatie tussen connectiviteit van Cork Airport en economische kernindicatoren. Twee economische indicatoren die zijn gebruikt zijn: inkomend toerisme naar Zuidwest Ierland en het regionale bruto binnenlands product van Zuidwest Ierland. Er is aangetoond dat er een positieve relatie is tussen connectiviteit en inkomend toerisme. Wel moet gezegd worden dat dit ook afhankelijk is van andere factoren zoals marketing van het gebied. Verder is er ook een positieve relatie tussen de connectiviteit van Cork Airport en de groei van het regionale bruto binnenlands product.

Uit onderzoek naar de relatie tussen de connectiviteit van Cork Airport en de locatiekeuze van bedrijven, blijkt dat bedrijven directe vluchten naar specifieke bestemmingen erg belangrijk vinden. Bovendien is de frequentie van vluchten en het tijdstip van deze vluchten naar deze bestemmingen van belang.

In de context van Cork Airport moet rekening worden gehouden met andere factoren die aan de economische groei van Zuidwest Ierland hebben bijgedragen: overheidsbeleid, belastingen, onderwijsniveau van de lokale populatie en de geografische locatie (DAA, 2015).

3.4.3. Malmö Airport, Zweden

Malmö Airport is na Gothenburg Landvetter en Stockholm Arlanda de derde luchthaven van Zweden in termen van aantal passagiers. Met betrekking tot Rotterdam The Hague Airport zijn er veel overeenkomsten tussen Malmö Airport en RTHA. Malmö Airport ligt 30 kilometer van de stad Malmö en 55 kilometer van de stad Kopenhagen, en bedient een verzorgingsgebied van 3,6 miljoen mensen (Malmö Airport, 2016). Samen met het vliegveld van Kopenhagen biedt Malmö internationale verbindingen aan. In 2014 handelde Malmö Airport 2,09 miljoen passagiers af (21.773 vluchtbewegingen). Hierdoor kan de luchthaven als een regionale luchthaven worden beschouwd (Transportstyrelsen, 2015; Gordijn, 2005). De bestemmingen waarop wordt gevlogen kunnen worden ingedeeld in twee types: nationale bestemmingen (binnen Zweden) en internationale bestemmingen. De internationale bestemmingen vallen vrijwel allemaal binnen Europa. Er worden geen intercontinentale bestemmingen aangeboden (Malmö Airport, 2016). Tussen 1997 en 2014 heeft Malmö Airport een gestage groei meegemaakt, van ongeveer 1,5 miljoen passagiers naar 2,09 passagiers (Transportstyrelsen, 2016). Net zoals Cork Airport biedt Malmö Airport vluchten aan naar zo'n 40 bestemmingen, zowel lijndiensten als chartervluchten. Anno 2016 wordt op ongeveer 20 landen gevlogen. Wat betreft vliegtuigmaatschappijen: low-cost carriers, netwerkmaatschappijen en chartermaatschappijen onderhouden de vluchten. De meeste bestemmingen kunnen worden gekenmerkt als toeristische bestemmingen en bevinden zich in Zuid-Europa. Verder worden er vooral vluchten uitgevoerd naar Oost-Europa en naar de hoofdstad Stockholm (zakelijk centrum).

Connectiviteit en economische impact

Uit het netwerk van Malmö Airport blijkt dat het om een point-to-point netwerk gaat, het netwerk dat een regionale luchthaven kenmerkt. Uit onderzoek naar de luchtvaart in Zweden blijkt dat de luchtvaart een positieve invloed heeft op de economie van Zweden. Onder andere in locatiekeuze van bedrijven is een luchthaven belangrijk. Belangrijk is dat er verbindingen worden aangeboden met hub-vliegvelden. In het geval van Malmö Airport worden deze relatief weinig aangeboden. De aangeboden bestemmingen zijn, zoals gezegd, vooral toeristische bestemmingen. Bijkomend nadeel hiervan is dat vooral inwoners van Zweden zelf gebruik maken van het vliegveld, en er relatief weinig buitenlanders worden verwerkt. Het zijn juist mensen van buiten Zweden die voor groei zouden kunnen zorgen (IATA, 2009). Wat ook een nadeel is voor Malmö Airport is, is de nabijheid van Copenhagen Airport. Copenhagen Airport onderhoudt een hub netwerk, biedt meer bestemmingen aan en de vluchten worden vaak frequenter uitgevoerd (Air Transport Group, 2002).

3.4.4. Bremen Airport, Duitsland

Bremen Airport is een regionale luchthaven gelegen in Bremen, Duitsland. Het ligt nabij het centrum van Bremen, een stad met ongeveer 550.000 inwoners. Het vliegveld kan met ongeveer 2,5 miljoen passagiers als een regionale luchthaven worden beschouwd (Gordijn, 2005). Bremen Airport biedt net zoals RTHA rond de 50 bestemmingen aan die via directe vluchten te bereiken zijn. Verder worden er dagelijks zo'n 100 vluchten afgehandeld. De vluchten worden veelal binnen Europa uitgevoerd, uitgezonderd enkele vakantiebestemmingen in Turkije en Egypte. Ook wordt een aantal bestemmingen binnen Duitsland zelf aangeboden. In totaal wordt naar 20 landen vluchten aangeboden. De vliegtuigmaatschappijen die de vluchten uitvoeren zijn te verdelen in low-cost carriers, netwerkmaatschappijen en chartermaatschappijen. De soorten bestemmingen vallen uiteen in vluchten naar plaatsen met een zakelijk centrum (e.g. London en Parijs), hub vliegvelden (e.g. Frankfurt en Kopenhagen), en vakantiebestemmingen (Bremen Airport, 2016).

Connectiviteit

Uit het netwerk van Bremen Airport blijkt dat het een point-to-point netwerk heeft, het vliegveld wordt normaal gesproken niet als overstapfunctie gebruikt. De connectiviteit van Bremen Airport is echter wel hoog. Bremen Airport biedt namelijk veel 'feeder' vluchten aan naar hub vliegvelden en vluchten naar veel zakelijke centra (City Airport Bremen, 2016). Betreffende de luchthavenbereikbaarheid is Bremen Airport vooral met de auto goed te bereiken. Verder kan per tram en bus het centraal station van Bremen worden bereikt en worden er veel particuliere bussen aangeboden naar steden buiten Bremen (Bremen Airport, 2016). Ander onderzoek bevestigt dat Bremen over een goede en duurzame connectiviteit beschikt. Uit dit onderzoek blijkt ook dat het goed verbonden is met het openbaar vervoer en dat Bremen Airport een groot verzorgingsgebied heeft (GSA, 2013).

Impact op economie

Door GSA (2013) is onderzoek gedaan naar de economische impact van, onder andere, Bremen Airport. Het gaat hier om zowel directe als indirecte economische impact. Uit het onderzoek blijkt dat Bremen Airport een significante bijdrage levert aan de regionale economie van Bremen. Zo schept het vliegveld veel indirecte banen en wordt het bruto binnenlands product van de regio gestimuleerd. Uit een regressieanalyse blijkt een positieve relatie tussen het aantal vervoerde passagiers en indirecte werkgelegenheid en het aantal vervoerde passagiers en het bruto binnenlands product. Verder trekt Bremen Airport veel buitenlandse bedrijven aan en zorgt het voor veel directe buitenlandse investeringen (GSA, 2013).

3.4.5. Vergelijking met Rotterdam The Hague Airport

Qua criteria zijn Cork Airport, Malmö Airport en Bremen Airport deels te vergelijken met Rotterdam The Hague Airport. Alle vliegvelden verwerken rond de 2 miljoen passagiers. Verder hebben de vliegvelden een point-to-point netwerk. Wat betreft gebruikers zijn het low-cost carriers en chartermaatschappijen die gebruik maken van de vliegvelden, bovendien worden vaak ook 'feeder' vluchten naar hub vliegvelden aangeboden. De vliegvelden bieden geen intercontinentale vluchten aan. Tenslotte zijn alle vliegvelden nabij een stedelijke agglomeratie gelegen.

Het grootste verschil tussen de vliegvelden is echter het soort bestemmingen dat wordt aangeboden. Dit verschil heeft waarschijnlijk ook invloed op de impact die de regionale luchthaven op de economie heeft. De volgende conclusies kunnen worden getrokken.

- 'Feeder' vluchten, vluchten naar hub vliegvelden zijn belangrijk om de regionale economie te stimuleren;
- De bestemmingen, frequentie van vluchten naar die bestemmingen en het tijdstip van deze vluchten zijn belangrijk voor de locatiekeuze van bedrijven;
- De nabijheid van een hub vliegveld kan nadelig zijn voor een regionaal vliegveld;
- Er kan een positieve relatie zijn tussen connectiviteit en de groei van het regionale bruto binnenlands product;
- Er kan een positieve relatie zijn tussen het aantal passagiers en regionale werkgelegenheid;
- Inkomende toeristen/buitenlandse passagiers zorgen voor economische groei.

In vergelijking met de andere vliegvelden biedt Rotterdam The Hague Airport weinig 'feeder' vluchten aan, deze zijn echter wel belangrijk om de regionale economie te stimuleren. Verder biedt Rotterdam The Hague Airport vooral vluchten aan naar vakantiebestemmingen, dit soort bestemmingen maakt het aannemelijk dat er weinig bedrijven uit andere landen worden aangetrokken. De nabijheid van Schiphol Airport maakt Rotterdam The Hague Airport waarschijnlijk per saldo minder aantrekkelijk voor passagiers. Schiphol Airport is namelijk een hub airport, biedt meer bestemmingen aan die ook frequenter worden aangevlogen. In vergelijking met de andere regionale vliegvelden is het voor Rotterdam The Hague Airport ook aannemelijk dat er een positieve relatie is tussen connectiviteit en

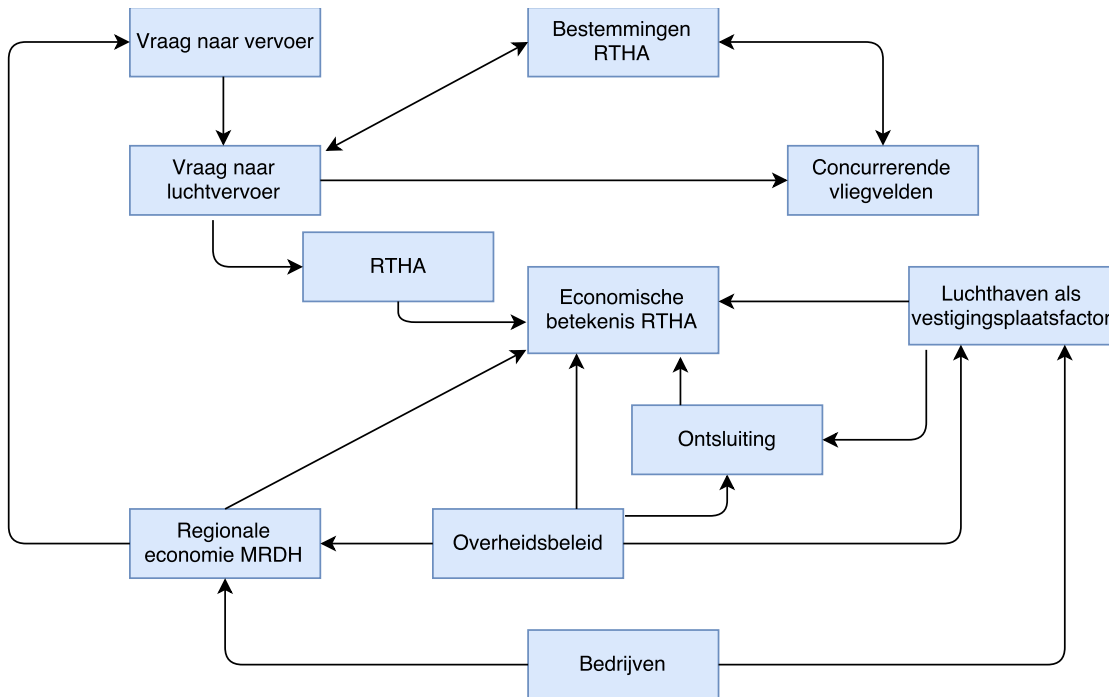
het aantal passagiers en de groei van het regionale bruto binnenlands product en de groei van de regionale werkgelegenheid. Hier moet echter wel een nuance worden gemaakt; aangezien Rotterdam The Hague Airport vooral Nederlandse (vakantie-) toeristen afhandelt, zal de impact minder groot zijn.

4. Conceptueel model, hypothesen en methodologie

4.1. Conceptueel model en hypothesen

4.1.1. Conceptueel model

Na bestudering van alle effecten die invloed hebben op het onderzoeksobject van deze studie, de economische betekenis van RTHA, kan onderstaand conceptueel model worden opgemaakt.



Figuur 12: Conceptueel model

Het model kan als volgt worden geïnterpreteerd. Internationaal georiënteerde en/of kennisintensieve bedrijven gevestigd in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag hebben behoefte aan internationale verbindingen door de lucht. Afhankelijk van de aangeboden bestemmingen maken deze bedrijven van Rotterdam The Hague Airport gebruik. Voor bestemmingen die niet worden aangeboden zijn de bedrijven aangewezen op andere vliegvelden. Zo zal gebruik gemaakt worden van Schiphol als er behoefte is aan intercontinentale vluchten, dit soort vluchten biedt Rotterdam The Hague Airport namelijk niet aan. Het gebruik van Rotterdam The Hague Airport heeft invloed op de mate van belang van Rotterdam The Hague Airport voor de regionale economie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag heeft belang bij een goede (internationale) ontsluiting van de regio, dit heeft effect op de regionale economie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Een samenwerking tussen RTHA en de MRDH, binnen een governancesamenwerking, kan de economische betekenis van RTHA verhogen. Voor bedrijven kan een regionale luchthaven een belangrijke vestigingsplaatsfactor zijn om zich te vestigen in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Dit kan ook gunstig zijn voor de economische betekenis van RTHA. Een luchthaven als vestigingsplaatsfactor voor bedrijven is voor de MRDH ook reden om hierop beleid te voeren, gezien het feit dat dit een positief effect kan hebben op de betekenis voor de regionale economie.

4.1.2. Hypothesen

Op basis van de literatuurstudie en het conceptueel model zijn onderstaande hypothesen geformuleerd.

1. *Het netwerk (point-to-point) van Rotterdam The Hague Airport is beperkt, waardoor de katalytische functie voor de MRDH gering is.*

Kleine (regionale) luchthavens, zoals Rotterdam The Hague Airport, hebben vaak een point-to-point netwerk. Deze luchthavens dienen vaak als voortransport voor het vervoeren van reizigers naar de grotere hubs. Verder zijn het vakantiecharters en low-cost carriers die gebruik maken van deze luchthavens. De regionale luchthavens die in een point-to-point netwerk zitten bieden een kleiner aantal bestemmingen aan waar ook minder vaak op wordt gevlogen, hierdoor is de connectiviteit beperkt (Gordijn, 2005). Hoge mate van connectiviteit, zoals bij hub-vliegvelden, is echter belangrijk voor een economie (Wei & Yanji, 2006). De katalytische functie voor de MRDH zal daarom gering zijn. Onder katalytische functie wordt de bredere economische impact op regionaal/nationaal niveau verstaan (ACI, 2014).

2. *De economische potentie van MRDH kan niet ten volle worden benut omdat de luchthavenbereikbaarheid per openbaar vervoer van en naar RTHA ontoereikend is.*

Een vliegveld kan een positieve invloed hebben op de locatiekeuze van bedrijven (Bel & Fageda, 2008; Lovely et al., 2005). Uit onderzoek naar de relatie tussen een (regionaal) vliegveld en locatiefactoren is naar voren gekomen dat bedrijven een goede bereikbaarheid naar de luchthaven als belangrijk beschouwen (Cabus & Vanhaverbeke, 2004; Gordijn, 2009). Verder vinden consumenten luchthavenbereikbaarheid in algemene zin erg belangrijk (Gordijn, 2009). Volgens Raspe (2012) is zowel bereikbaarheid over de weg als door de lucht een belangrijke factor voor het vestigingsklimaat van een regio. De relatieve afstanden die in de MRDH met openbaar vervoer moeten worden afgelegd om Rotterdam The Hague Airport te bereiken zorgen ervoor dat de economische potentie van de MRDH niet volledig wordt benut.

3. *Een gezamenlijke ontwikkelingsstrategie, ontwikkelt door een op samenwerking gerichte regionale 'governance', kan de positieve invloed van RTHA op de regionale economie versterken.*

'Infrastructure governance' kan zorgen voor een efficiënte, afgestemde infrastructuur om de economie van een regio te versterken. Deze afgestemde infrastructuur ontstaat door het proces, interactie en beslissingen gemaakt door verschillende overheden en andere belanghebbenden (OECD, 2015). In het geval van RTHA kan door middel van 'infrastructure governance' een gezamenlijke ontwikkelingsstrategie worden ontwikkeld. Een gezamenlijke ontwikkelingsstrategie kan een manier zijn om gemeenschappelijk economisch beleid te voeren en dit groeibeleid succesvol te implementeren (Cheshire & Gordon, 1996).

4. *Het point-to-point netwerk van RTHA beïnvloedt de aantrekkelijkheid van de MRDH als vestigingsplaats voor bedrijven beperkt.*

Een vliegveld kan een positieve invloed hebben op de locatiekeuze van bedrijven (Bel & Fageda, 2008; Lovely et al., 2005). Een hoge mate van connectiviteit, zoals bij hub-vliegvelden, is daarom belangrijk voor een economie (Wei & Yanji, 2006). Volgens Raspe (2012) is een goede connectiviteit door de lucht belangrijk voor een competitieve regio en voor het vestigingsklimaat. Een luchthaven met een point-to-point netwerk, zoals Rotterdam The Hague Airport, heeft echter een beperkte mate van connectiviteit (Gordijn, 2005). Het point-to-point netwerk van RTHA beïnvloedt daarom de aantrekkelijkheid van de MRDH als vestigingsplaats voor bedrijven negatief.

5. *De nabijheid van hub-vliegveld Schiphol Airport is ongunstig voor RTHA.*

Hub-vliegvelden, zoals Schiphol Airport, met veel verbindingen en bestemmingen in het bereik (een hoge mate van connectiviteit) zijn belangrijk voor een moderne, internationaal georiënteerde en kennisintensieve economie (Gordijn, 2005; Neal, 2010; Wei & Yanji, 2006). Daarnaast is goede luchthavenbereikbaarheid een belangrijke locatiefactor (Cabus & Vanhaverbeke, 2004; Gordijn, 2009). Schiphol Airport ligt in de nabijheid van RTHA en is vanuit het gebied van de MRDH vaak relatief sneller te bereiken dan RTHA. Gecombineerd met een hogere mate van connectiviteit is de nabijheid van Schiphol Airport ongunstig voor RTHA.

6. *Het huidige bestemmingsaanbod (voornamelijk vakantiebestemmingen) draagt in beperkte mate bij aan de economische betekenis voor de MRDH.*

Een hoge mate van internationale connectiviteit is belangrijk voor een moderne, kennisintensieve economie (Bel & Fageda, 2008; Gordijn, 2005; Wei & Yanji, 2006). Het zijn voornamelijk 'feeder' vluchten die zorgen voor een hoge mate van connectiviteit. Vakantiebestemmingen daarentegen hebben een negatieve invloed op de mate van connectiviteit (DAA, 2015). Het huidige bestemmingsaanbod van RTHA, dat voornamelijk uit vakantiebestemmingen bestaat, draagt in beperkte mate bij aan de economische betekenis voor de MRDH.

7. *Meer 'feeder' vluchten, vluchten naar hub vliegvelden, kunnen zorgen voor een grotere economische betekenis voor de MRDH.*

Hoge mate van internationale connectiviteit is belangrijk voor een moderne, kennisintensieve economie (Bel & Fageda, 2008; Gordijn, 2005; Wei & Yanji, 2006). Uit onderzoek van de DAA (2015) komt naar voren dat 'feeder' vluchten, vluchten naar hub vliegvelden, zorgen voor een hogere mate van connectiviteit. Meer 'feeder' vluchten kunnen in het geval van RTHA zorgen voor een grotere economische betekenis voor de MRDH.

8. *Economische groei en deregulering/liberalisatie liggen ten grondslag aan de groei van RTHA, niet zozeer de globalisering van de economie.*

Globalisering heeft door toegenomen beweeglijkheid van de totale economische groei en groeiende interconnecties tussen verschillende delen van de wereld gezorgd voor een toename van de luchtvaart (Ghemawat & Altman, 2014; Bowen, 2002). Verder is toegenomen wereldhandel een kenmerk (Gordijn, 2009). Rotterdam The Hague Airport is echter voornamelijk gegroeid door de groei van het aantal vakantievluchten, wat te maken heeft met de economische groei die heeft gezorgd voor de opkomst van een brede middenklasse, mensen met meer inkomen en meer vrije tijd. Bovendien heeft deregulering en liberalisatie van de luchtvaart gezorgd voor de groei van (regionale) luchthavens, zoals RTHA (Bowen, 2002; Gordijn, 2009; Europese Commissie, 2015). Het zijn deze twee ontwikkelingen, economische groei en deregulering/liberalisatie, die ten grondslag liggen aan de groei van RTHA, niet zozeer de globalisering van de economie.

9. *Gezien de toename van de luchtvracht heeft RTHA, met betrekking tot bepaalde economische sectoren, potentie om een cargofunctie te vervullen.*

Globalisering heeft gezorgd voor een toename van, onder andere, het mondiale verkeer van goederen/luchtvracht, wat gezorgd heeft voor toename van het aantal vliegbewegingen (Ghemawat & Altman, 2014; Bowen, 2002; Gordijn, 2009). De MRDH heeft met betrekking tot export van goederen twee clusters geïdentificeerd: haven gerelateerde bedrijvigheid en greenport (MRDH, 2014). Gezien de toename van de luchtvracht en de aanwezigheid van de twee clusters, is er potentie om een cargo functie te vervullen.

10. *Gelet op de nabijheid van Den Haag als stad van Vrede en Veiligheid en Delft als kennisstad ligt er groeipotentie voor RTHA.*

De MRDH beschouwt de clusters Vrede en Veiligheid (Den Haag) en de kennisintensieve sectoren Life Sciences, Health en ICT (onder andere in Delft) als belangrijke clusters voor de regio (MRDH, 2014). Voor een moderne, kennisintensieve economie, waarin face-to-face contact belangrijk is, kan een belangrijke rol zijn weggelegd voor een luchthaven (Baker et al, 2015; Bel & Fageda, 2008; Gordijn, 2009). Gelet op de nabijheid van deze twee clusters ligt er groeipotentie voor RTHA.

11. *Gezien de aard van RTHA (snelheid en reisgemak) is er potentie voor RTHA om als zakelijk vliegveld te groeien.*

Het voordeel van een point-to-point netwerk is dat men minder tijd kwijt is aan reizen, omdat men niet hoeft over te stappen. Verder worden tickets over het algemeen goedkoper aangeboden. Bovendien is er vaak minder congestie op de kleinere luchthavens en zijn er minder vertragingen. Redenen voor zakelijke passagiers om gebruik te maken van een kleiner, regionaal vliegveld (Gordijn, 2005). Gecombineerd met een internationaal georiënteerde economie is er potentie voor RTHA om als zakelijk vliegveld te groeien.

12. *Een nieuw luchthavenbesluit, met een verhoogde geluidsnorm, is wenselijk om de economie van MRDH een stimulans te geven.*

Rotterdam The Hague Airport wordt in de groei geremd door een geluidsrestrictie, hierdoor zijn niet meer vluchten toegestaan (RTHA, 2016). Er is echter wel vraag naar 'slots'. Gezien deze vraag en het gegeven dat meer verbindingen en bestemmingen in het bereik gunstig zijn voor de economie, kan een nieuw luchthavenbesluit de economie van de MRDH een stimulans geven (Wei & Yanji, 2006).

13. *Gelet op de aanwezigheid van woonwijken in de directe omgeving zal een groei van het aantal vluchten van en naar RTHA moeilijk te realiseren zijn vanwege negatieve externe of milieueffecten.*

Groei van het aantal vluchten betekent meer geluidsoverlast. De door Veldman et al. (2004) onderscheiden externe en/of milieueffecten (luchtverontreiniging, geluidsoverlast, negatieve externe veiligheid, en gezondheidsrisico's) wegen daarom zwaarder dan het economisch belang. In het geval van RTHA wordt hinder, op basis van externe en/of milieueffecten, door omwonenden ondervonden (BTV, 2016). Vandaar dat een groei van het aantal vluchten door een verhoogde geluidsnorm moeilijk te realiseren is.

14. *De aanwezigheid van een regionale luchthaven zorgt voor clusterversterking van kennisintensieve sectoren.*

Voor een moderne, kennisintensieve economie, waarin face-to-face contact belangrijk is, kan een belangrijke rol zijn weggelegd voor een luchthaven. (Baker et al., 2015; Gordijn, 2009) De door de MRDH aangewezen clusters zijn kennisintensief (MRDH, 2014). Verder zijn verschillende topsectoren, die allen in de regio van de MRDH aanwezig zijn, kennisintensief (Rijksoverheid, 2016). Internationale connectiviteit is een belangrijke factor om de internationale concurrentie aan te gaan en te zorgen voor een competitieve regio, wat belangrijk is voor clusterontwikkeling (Raspe, 2012). RTHA kan hierin een rol spelen.

15. *De aanwezigheid van een regionale luchthaven is gunstig voor de internationale concurrentiepositie van internationaal georiënteerde clusters/sectoren.*

De MRDH heeft een internationaal georiënteerde economie. Een aantal door de MRDH aangewezen clusters zijn sterk op het buitenland gericht, daarnaast zijn de door de Rijksoverheid aangewezen topsectoren vaak ook internationaal georiënteerd (MRDH, 2014; Rijksoverheid, 2016). Om binnen de mondiale economie overeind te blijven is de internationale concurrentiepositie van belang. Dit is vooral van belang voor minder sterke agglomeraties, zoals in Nederland. Een goede concurrentiepositie wordt medebepaald door de mate van internationale connectiviteit, de

verbindingen met het buitenland (Raspe, 2012). Een luchthaven kan deze internationale verbindingen faciliteren en internationaal georiënteerde agglomeraties toegang bieden tot de 'global economy' (Kasarda & Lindsay, 2011). Het hebben van een vliegveld kan daarom gunstig zijn voor de internationale concurrentiepositie van internationaal georiënteerde clusters en sectoren.

4.2. Methodologie

4.2.1. Data-verzamelinstrumenten

Het onderzoek heeft plaatsgevonden op basis van secundaire en primaire kwalitatieve dataverzameling. De secundaire dataverzameling betreft een literatuurstudie. Binnen de literatuurstudie is onderzoek gedaan naar de economische impact van een luchthaven op een regionale economie. Verder is onderzoek gedaan naar een beperkt aantal vergelijkbare cases als Rotterdam The Hague Airport en zijn de cases Rotterdam The Hague Airport en de regionale economie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag beschreven. Voortvloeiend uit de literatuurstudie is hierboven een aantal hypothesen over de betekenis van Rotterdam The Hague Airport voor de regionale economie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag naar voren gekomen. Deze hypothesen zijn getoetst door middel van interviews bij stakeholders, beleidsmedewerkers en experts met een luchtvaarachtergrond.

4.2.2. Interviews

Het empirische gedeelte van dit onderzoek is gebaseerd op interviews met stakeholders, beleidsmedewerkers en experts met een luchtvaartachtergrond die betrokken zijn bij de luchthaven Rotterdam The Hague Airport. Het gaat hier om semigestructureerde interviews, interviews met een open karakter. De reden voor deze onderzoeksmethode is de toetsing van hypothesen die naar voren zijn gekomen uit de literatuurstudie. Op deze manier is een beeld geschetst van de relatie tussen de luchthaven Rotterdam The Hague Airport en de regionale economie van Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Bij het houden van interviews is er sprake van een kwalitatieve onderzoeksmethode. Bij deze methode van kwalitatief onderzoek wordt geen onderzoek gedaan naar cijfers, bij interviews wordt onderzoek gedaan naar het inzichtelijk maken van een bepaald thema of vraagstuk. In de context van dit onderzoek is gekeken naar de economische relatie tussen het vliegveld Rotterdam The Hague Airport en de economische impact op de metropoolregio Rotterdam Den Haag. Een interview zal informatie geven over dit vraagstuk (Baarda & de Goede, 2006).

Het interview zelf is een gesprek tussen een interviewer en geïnterviewde. Doel van het interview is het verzamelen van informatie om de hypothesen die voortkomen uit de literatuurstudie te toetsen. Uiteindelijk heeft dit als doel om de gestelde onderzoeksvraag te beantwoorden (Reulink & Lindeman, 2005).

Zoals eerder aangegeven zijn de interviews semigestructureerd. Dit zijn gesprekken met een open karakter. Bij semigestructureerde interviews liggen de vragen en mogelijke antwoorden open. Aan de hand van de gegeven hypothesen wordt een aantal onderwerpen vastgesteld. Binnen deze vaste onderwerpen is er voor de respondent veel ruimte om te reageren.

Het open karakter is een groot voordeel van een semigestructureerd interview omdat de interviewer/onderzoeker veel informatie kan krijgen over de verschillende onderwerpen. Verder is er voor de onderzoeker zelf ook veel ruimte, zo kan de onderzoeker tijdens het interview zelf het gesprek bijsturen als deze nog informatie mist.

Semigestructureerde interviews hebben ook nadelen. Een nadeel van semigestructureerde interviews is dat de interviews mogelijk minder betrouwbare informatie geven dan andere onderzoeksmethoden. Verder is het mogelijk dat de respondent rekening houdt met zijn omgeving en daardoor sociaal-maatschappelijk verantwoorde antwoorden geeft (Reulink & Lindeman, 2005).

4.2.3. Respondenten

Voor het onderzoek is het belangrijk om een mix van respondenten te hebben die vanuit verschillende invalshoeken, kennisachtergronden, belangen en schaalniveaus naar het onderwerp kijken. In de context van dit onderzoek zijn dit stakeholders, beleidsmedewerkers en experts met een luchtvaart achtergrond. Bij stakeholders kan worden gedacht aan organisaties als Rotterdam Partners, bij beleidsmedewerkers aan medewerkers op zowel gemeentelijk, provinciaal en rijksniveau met een achtergrond op het gebied van economisch beleid. Verder is het belangrijk om interviews te hebben met onderzoekers die op enige afstand van de regio en de luchthaven staan. Een overzicht van de interviews is terug te vinden in de tabel hieronder. Uit privacyoverwegingen worden de namen van de respondenten niet genoemd.

Respondent	Organisatie	Functie	Datum
	Kennisinstellingen		
Interview 1	Erasmus Universiteit	Senior Onderzoeker	08-09-2016
Interview 2	Planbureau voor de Leefomgeving	Senior Onderzoeker	08-09-2016
Interview 3	Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid	Senior Onderzoeker	08-09-2016
Interview 4	Universiteit Utrecht	Onderzoeker	09-09-2016
Interview 4	Universiteit Utrecht	Assistant Professor	09-09-2016
	Overheid		
Interview 5	Gemeente Rotterdam	Projectmanager	12-09-2016
Interview 6	Gemeente Den Haag	Senior Accountmanager	07-09-2016
Interview 7	Ministerie van Infrastructuur en Milieu	Senior Beleidsmedewerker	09-09-2016
Interview 8	Provincie Zuid-Holland	Senior Beleidsmedewerker	13-09-2016
Interview 8	Provincie Zuid-Holland	Programmamanager	13-09-2016
	Overige stakeholders		
Interview 9	Rotterdam-The Hague Airport	Directeur	12-09-2016
Interview 9	Rotterdam-The Hague Airport	Manager	12-09-2016
Interview 10	Economisch Programmaraad Zuidvleugel	Secretaris	07-09-2016
Interview 11	International Community platform	Directeur	12-09-2016
Interview 12	Rotterdam Partners	Projectmanager	19-09-2016

De respondenten zijn in eerste instantie via de e-mail benaderd, telefonisch is uiteindelijk een afspraak gemaakt.

4.2.4. Gesprekspunten

Onderstaande gesprekspunten zijn behandeld en zijn vertaald in een interviewlijst.

- Internationale connectiviteit/bestemmingen Rotterdam The Hague Airport
- Luchthavenbereikbaarheid Rotterdam The Hague Airport
- Regionale economie Metropoolregio Rotterdam Den Haag
- Regionaal vestigingsklimaat Metropoolregio Rotterdam Den Haag
- Clusterontwikkeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag
- Governancesamenwerking Rotterdam The Hague Airport en Metropoolregio Rotterdam Den Haag
- Externe en/of milieueffecten Rotterdam The Hague Airport
- Beleid rond Rotterdam The Hague Airport

Niet alle vragen uit de interviewlijst zijn aan alle respondenten gesteld. Per (type) respondent zijn vragen geselecteerd. Verder zijn per (type) respondent sommige vragen anders geformuleerd. Een uitgewerkte vragenlijst is als bijlage terug te vinden.

4.2.5. Verwerking/analyse interviews

De interviews zijn, na toestemming, opgenomen en na afloop samengevat. Hierna is de uitwerking en analyse van de interviews gedaan met behulp van het softwareprogramma MAXQDA. Dit is een programma waarmee ongestructureerde, kwalitatieve data uit onder meer interviews kan worden geanalyseerd. Het programma helpt om de ongestructureerde data te organiseren en te categoriseren aan de hand van een coderingsysteem en die onder te verdelen in verschillende groepen. Op deze manier komt een duidelijk overzicht van de verkregen informatie naar voren en kan relevante informatie aan elkaar worden gelinkt om relaties en verbanden te leggen. Uiteindelijk zijn op deze wijze de verschillende deelvragen en hypothesen bevestigd of weerlegd.

4.2.6. Ethische verantwoording

Wat betreft de ethische verantwoording voor het uitvoeren van interviews in het kader van dit onderzoek, is het van belang dat de respondent vrijwillig meewerkt, dat er geen valse voorstelling van zaken wordt gegeven en dat er geen nadelig effect voor de respondent is. Verder is het van belang dat de interviewer zich neutraal opstelt en vanuit deze rol geen sturende vragen stelt (Baarda en De Goede, 2006).

5. Uitkomst interviews

5.1. Inleiding

De gehouden interviews zijn gericht op het toetsen van de hypothesen. Aan de hand van deze toetsing worden de gestelde deelvragen en hoofdvraag beantwoord. Beantwoording van de deelvragen en hoofdvraag vindt plaats in de volgende hoofdstukken. In dit hoofdstuk worden de resultaten van de toetsing van de hypothesen behandeld.

5.2. Resultaat toetsing hypothesen

1. *Het netwerk (point-to-point) van Rotterdam The Hague Airport is beperkt, waardoor de katalytische functie voor de MRDH gering is.*

Uit de interviews blijkt dat Rotterdam The Hague Airport een katalytisch effect heeft op de regionale economie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Uit interview 9 blijkt dat de luchthaven zorgt voor afgeleide economische groei in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Ook uit interview 5 komt naar voren dat de luchthaven voor afgeleide groei zorgt. Wel merkt de respondent op dat het economische belang niet opweegt tegen de overlast die het veroorzaakt. Volgens de respondent van interview 1 was de maximale bijdrage voor de regio in 2013 1 miljard euro. Hierbij zijn alle effecten meegenomen (direct, indirect en afgeleid). Dit laat zien dat de luchthaven economisch van belang is.

De katalytische functie wordt echter wel beperkt door de huidige verbindingen door de lucht. De connectiviteit van Rotterdam The Hague Airport is namelijk door het point-to-point netwerk en het huidige bestemmingsaanbod beperkt. In het interview met het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid wordt dit bevestigd. Rotterdam The Hague Airport is een regionale luchthaven met een point-to-point netwerk. Ten opzichte van een hub-vliegveld, zoals Schiphol, biedt het minder bestemmingen aan, vliegt het minder frequent naar bestemmingen en is er geen aanbod van intercontinentale vluchten. Dit zorgt ervoor dat de connectiviteit beperkter is. Deze beperking zorgt ervoor dat de invloed op de regionale economie ook beperkt is. Ook uit interview 1 komt naar voren dat de invloed op de regionale economie afhankelijk is van hoe vaak naar een bepaalde bestemming wordt gevlogen en het tijdstip waarop naar deze bestemmingen wordt gevlogen. Verder komt uit verschillende interviews naar voren dat meer 'feeder' vluchten naar hub-vliegvelden zal zorgen voor verbeterde connectiviteit en een gunstiger effect op de economie hebben. De medewerker van de gemeente Den Haag merkt bijvoorbeeld op dat door de aanwezigheid van veel bedrijven die de oriëntatie buiten Europa hebben, er behoefte is aan 'feeder' vluchten naar hub-vliegvelden waar kan worden overgestapt op bestemmingen naar buiten Europa.

Op basis van bovenstaande kan de hypothese worden aangenomen.

2. *De economische potentie van MRDH kan niet ten volle worden benut omdat de luchthavenbereikbaarheid per openbaar vervoer van en naar RTHA ontoereikend is.*

Uit de interviews komt naar voren dat de luchthavenbereikbaarheid per openbaar vervoer naar RTHA niet goed is. De respondent uit interview 11 ziet vooral de overstap op metrohalte Meijersplein als struikelblok voor RTHA. Het is onduidelijk dat er op deze halte moet worden overgestapt op de bus. Als voorbeeld noemt geïnterviewde dat er zelfs personeel van de HTM (vervoersorganisatie) is dat niet weet dat op Meijersplein moet worden overgestapt voor RTHA. Voorts moeten mensen op de bus wachten op Meijersplein, en verliezen hierdoor effectieve arbeidstijd. Door deze onduidelijkheid nemen mensen eerder de taxi en neigen zij eerder om Schiphol te gebruiken in plaats van RTHA. De respondent van interview 3 noemt de overstap op Meijersplein ook als een struikelblok. Volgens de respondent komt een extra overstap op Meijersplein de bereikbaarheid niet ten goede. De betreffende respondent noemt verder de relatieve afstand als struikelblok. Vanuit veel gebieden in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, is Schiphol per openbaar vervoer makkelijker te bereiken dan Rotterdam The Hague Airport. Een kortere relatieve afstand naar RTHA per openbaar vervoer is echter

gunstig voor de economie, want tijd is geld. Elke minuut die kan worden bespaard is gunstig voor de stedelijke agglomeratie, het verlaagt de kosten en verhoogt de internationale concurrentiepositie. Dat de luchthaverbereikbaarheid per openbaar vervoer belangrijk is voor de economie, komt ook naar voren tijdens interview 7. Landzijdige bereikbaarheid van een luchthaven is een van de belangrijkste keuzefactoren om voor een bepaalde luchthaven te kiezen. Ook noemt de betreffende respondent uit interview 7 de overstap van metro op de bus op Meijersplein als een struikelblok. De respondenten uit interview 3, 7 en 11 pleiten er tenslotte voor om de naam van Meijersplein om te dopen in een naam gerelateerd aan het vliegveld. Overigens wordt door meerdere geïnterviewden (interview 5 en 11) met betrekking tot de slechte bereikbaarheid opgemerkt dat het vooral gaat om de perceptie; mensen denken dat het vliegveld niet goed per openbaar vervoer te bereiken is.

De gestelde hypothese kan worden aangenomen.

- 3. Een gezamenlijke ontwikkelingsstrategie, ontwikkelt door een op samenwerking gerichte regionale governance, kan de positieve invloed van RTHA op de regionale economie versterken.*

Uit interview 4 komt naar voren dat een governancesamenwerking kan zorgen voor versterking van de regionale economie. Een governancesamenwerking kan er namelijk voor zorgen dat door middel van afstemming de concurrentie met andere regio's beter kan worden aangegaan. Het economisch stimuleren van de regio door een intensieve samenwerking tussen MRDH en het vliegveld zal echter niet zo makkelijk gaan. De overheid moet zorgen voor meer ruimte voor economische activiteiten om het vliegveld te laten groeien, terwijl het aan het vliegveld ligt om de juiste bestemmingen toe te voegen. Alleen als beide partijen hier meerwaarde in zien, is het mogelijk om een gezamenlijk governancenetwerk aan te gaan en kan een gezamenlijke ontwikkelingsstrategie gestalte krijgen. Een dergelijke strategie kan een positieve uitwerking hebben op de regionale economie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Uit interview 8 blijkt dat in de huidige situatie een governancesamenwerking tussen het vliegveld en de MRDH niet mogelijk is. Allereerst moet er door de Bestuurlijke Regie Groep Rotterdam The Hague Airport, onder leiding van een onafhankelijke verkenner, een belangenafweging worden gedaan voor het nemen van een nieuw luchthavenbesluit. Totdat een nieuw luchthavenbesluit, met een verhoogde geluidsnorm, is genomen, is het niet mogelijk om een gezamenlijke ontwikkelingsstrategie te ontwikkelen.

Uit bovenstaande blijkt dat de hypothese kan worden aangenomen.

- 4. Het point-to-point netwerk van RTHA beïnvloedt de aantrekkelijkheid van de MRDH als vestigingsplaats voor bedrijven beperkt.*

Volgens de respondent uit interview 3 heeft het type netwerk effect op de MRDH. Echter zal het effect op het vestigingsklimaat van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag niet groot zijn. Wat betreft het vestigingsklimaat van de MRDH is het netwerk van Schiphol, dat dicht in de buurt ligt, belangrijk. Ook uit het interview 2 blijkt dat het vooral Schiphol is, dat belangrijk is voor de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Doordat Schiphol in de buurt ligt scoort de Metropoolregio Rotterdam Den Haag nog relatief hoog op internationale connectiviteit. Het hebben van een luchthaven in de regio is wel een belangrijke concurrentiefactor. Het is dan wel belangrijk dat de luchthaven veel bestemmingen aanbiedt en hier frequent op vliegt. Luchthaven Rotterdam The Hague Airport is echter te klein om echt van waarde te zijn voor de internationale concurrentiepositie (vestigingsklimaat) van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

De gestelde hypothese kan worden aangenomen.

5. De nabijheid van hub-vliegveld Schiphol Airport is ongunstig voor RTHA.

Uit de interviews komt naar voren dat de nabijheid van Schiphol niet ongunstig is voor Rotterdam The Hague Airport en dat de twee vliegvelden niet als concurrenten hoeven worden gezien. Volgens de respondent uit interview 10 weet RTHA zich te onderscheiden aan Schiphol. In interview 7 wordt dit bevestigd. De betreffende respondent is van mening dat Rotterdam The Hague Airport deels aanvullend is voor Schiphol, de vliegvelden zijn complementair aan elkaar. De bestemmingen moeten iets toevoegen ten opzichte van het netwerk van Schiphol, of er moet meer markt zijn om voor dezelfde bestemmingen meer vluchten aan te bieden. Volgens de respondent van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid kan de luchthaven RTHA worden gezien als een extra 'asset' voor de regio. De luchthaven weet zich te onderscheiden door de tijdwinst die kan worden geboekt op het vliegveld.

Op basis van bovenstaande moet de hypothese worden verworpen.

6. Het huidige bestemmingsaanbod (voornamelijk vakantiebestemmingen) draagt in beperkte mate bij aan de economische betekenis voor de MRDH.

Uit de interviews blijkt dat vakantievluchten ook worden gezien als vluchten die bijdragen aan de regionale economie. Volgens de respondent uit interview 6 maakt het soort bestemming niet uit. Vakantie of zakelijk, beide soort bestemmingen zijn goed voor de economie. Mensen die op vakantie gaan geven ook geld uit aan bijvoorbeeld eten en drinken op het vliegveld of hotelovernachtingen in de regio. Dit geld komt weer terecht in de regionale economie. Volgens de respondent uit interview 1 zorgen zakelijke passagiers naar verhouding wel voor een grotere bijdrage aan de regionale economie dan ander soort passagiers, zoals toeristen. Wat dat betreft zorgt het huidige bestemmingsaanbod (voornamelijk vakantiebestemmingen) voor een beperkte economische betekenis voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Op basis van bovenstaande kan de hypothese worden aangenomen.

7. Meer 'feeder' vluchten, vluchten naar hub vliegvelden, kunnen zorgen voor een grotere economische betekenis voor de MRDH.

Dat meer 'feeder' vluchten vanaf RTHA inderdaad kunnen zorgen voor een grotere economische betekenis voor de MRDH blijkt uit de interviews. Volgens de respondent uit interview 3 zullen meer verbindingen met hub-vliegvelden zorgen voor een verbeterde connectiviteit. Deze zogenaamde vervolg connectiviteit zorgt voor een grotere economische betekenis voor de MRDH. Het is daarbij wel belangrijk dat de frequenties van vluchten naar hub-vliegvelden groot is. Uit interview 1,5,6 en 12 wordt bevestigd dat meer 'feeder' vluchten zullen zorgen voor een grotere economische betekenis voor de MRDH. De respondent uit interview 12 geeft aan dat internationale bedrijven uit de sector World Port Rotterdam, behoefte hebben aan bestemmingen die kunnen dienen als overstaplocatie. Als voorbeeld noemt de respondent Frankfurt Airport en London Heathrow. Gelet op de vestiging van veel Chinese bedrijven in de regio Den Haag, kunnen volgens de medewerker van de Gemeente Den Haag meer 'feeder' vluchten interessant zijn voor RTHA en voor de economie van Den Haag. Mensen kunnen dan op een hub-vliegveld overstappen op een vlucht naar RTHA, of andersom.

Op basis van bovenstaande informatie kan de gestelde hypothese worden aangenomen.

8. *Economische groei en deregulering/liberalisatie liggen ten grondslag aan de groei van RTHA, niet zozeer de globalisering van de economie.*

Volgens de respondent uit interview 3 heeft het liberalisatiebeleid ervoor gezorgd dat Low Cost Carriers hun intrede hebben kunnen doen. Door de opkomst van Low Cost Carriers zijn regionale vliegvelden, zoals RTHA, ook gegroeid. Regionale vliegvelden zijn vervolgens van belang geworden door de ontwikkeling van globalisering. Uit interview 4 komt naar voren dat een luchthaven in een globaliserende economie belangrijk kan zijn voor internationale bedrijven die in de wereldwijde netwerkeconomie zitten. De aanwezigheid van een luchthaven kan ervoor zorgen dat er makkelijker face-to-face contact plaatsvindt met bedrijven in soortgelijke clusters, gevestigd in het buitenland. Uit interview 10 en 11 komt ook het toenemende belang van vliegvelden in een globaliserende wereld naar voren.

Op basis van bovenstaande kan de hypothese worden aangenomen.

9. *Gezien de toename van de luchtvracht heeft RTHA, met betrekking tot bepaalde economische sectoren, potentie om een cargo functie te vervullen.*

Uit de interviews komt duidelijk naar voren dat er, ondanks aanwezige goederensectoren in de MRDH, geen potentie is voor Rotterdam The Hague Airport om een cargofunctie te vervullen. Volgens de respondent uit interview 3 is dit gewoonweg niet rendabel. Voor cargo is een bepaald volume nodig om het rendabel te maken. Cargovluchten nemen daarnaast ook nadelen met zich mee, zo blijkt uit het interview 5. Cargovluchten worden vaak op, voor bewoners, ongunstige tijdstippen uitgevoerd. Bovendien worden cargovluchten vaak met oudere, meer lawaai makende vliegtuigen, uitgevoerd.

Volgens de respondent uit interview 10 moet er onderscheid worden gemaakt tussen het vervoer van mensen en goederen. Voor het verkeer van mensen is Rotterdam The Hague Airport interessant, voor het verkeer van goederen is het geen goed idee. Volgens de respondent uit interview 12 hebben internationale bedrijven in de goederen sector Rotterdam World Port wel aangegeven gebruik te willen maken van RTHA als cargoluchthaven, maar deze mogelijkheid is er dus niet en zal er ook niet komen in de toekomst. Volgens de respondent uit interview 3 worden de meeste exportproducten bovendien ook 'getruckt', met de vrachtwagen vervoerd. Luchtvracht vindt plaats via andere luchthavens, zoals Schiphol.

Uit bovenstaande blijkt dat de geformuleerde hypothese moet worden verworpen.

10. *Gelet op de nabijheid van Den Haag als stad van Vrede en Veiligheid en Delft als kennisstad ligt er groeipotentie voor RTHA.*

Uit verschillende interviews komt duidelijk naar voren dat Den Haag als stad van Vrede en Veiligheid en Delft als kennisstad belang hebben bij Rotterdam The Hague Airport. Hier liggen potentiële groeimogelijkheden voor RTHA.

Volgens de respondent uit interview 10 gaat het bij Den Haag als stad van Vrede en Veiligheid om een internationale markt. In de sector zitten veel internationale bedrijven die internationale moeders of dochters hebben in het buitenland. Het gaat hier zowel om bedrijven die binnen Europa contacten hebben, alsook daarbuiten (intercontinentaal). De respondent uit interview 6 bevestigt dat Den Haag een erg internationale stad is met veel internationale bedrijven. Daarnaast is het een internationaal regeringscentrum en heeft Den Haag een internationaal security cluster. Ook is er een cluster van internationale gas- en oliebedrijven gevestigd in de stad. Voor deze internationale clusters is RTHA van belang omdat het voor de zakelijke passagier tijd scheelt en het meer gemak oplevert.

Volgens de respondent uit interview 11 is het hebben van een luchthaven een voorwaarde voor alle internationaal georiënteerde bedrijven in de regio Den Haag. Voor bedrijven is dit belangrijk voor de bedrijfsvoering, daarnaast hebben ook werknemers behoefte aan luchtverbindingen naar het

buitenland. Voordelen van RTHA zijn de korte reistijd naar het vliegveld met de auto. Bovendien kan er tijdswinst geboekt worden op het vliegveld zelf, bijvoorbeeld door korte inchecktijden.

Daarnaast blijkt uit de interviews dat Delft als kennisstad, als onderdeel van de Zuid-Hollandse kennis-as, belang heeft bij het vliegveld. Volgens de respondent uit interview 10 zijn de drie aanwezige universiteiten in de regio internationaal georiënteerd, en vooral binnen Europa actief. De respondent uit interview 6 bevestigt dat de kennis-as belang heeft bij het vliegveld, de respondent trekt dit breder en zegt dat kennisintensieve sectoren baat hebben bij een vliegveld in de buurt. De respondent uit interview 10 heeft ook deze mening. De respondent noemt de kennisintensieve topsectoren 'high-tech' en 'life sciences' als sectoren die belang hebben bij een regio in de buurt. De respondent uit interview 3 bevestigt bovenstaande, maar maakt wel een nuance. Volgens de respondent hebben kennis-intensieve sectoren inderdaad belang bij een vliegveld in de buurt, maar hele vliegtuigen zullen er niet mee gevuld worden. Echter, gezien de vraag naar extra bestemmingen vanuit de regio, gecombineerd met het belang van internationale en/of kennisintensieve sectoren ligt er groeipotentie voor het vliegveld.

Op basis van bovenstaande kan de gestelde hypothese worden aangenomen.

11. Gezien de aard van RTHA (snelheid en reisgemak) is er potentie voor RTHA om als zakelijk vliegveld te groeien.

Dat Rotterdam The Hague Airport interessant is voor de zakelijke reiziger en dat er potentie is om als zakelijk vliegveld te groeien, blijkt uit vele interviews. Snelheid en gemak zijn hierbij de sleutelwoorden. Volgens de respondent uit interview 3 is het voordeel van het hebben van een eigen luchthaven in de regio, het kunnen aanbieden van een snelle afhandeling. Het gaat hier dan niet alleen om de reistijd naar de luchthaven, maar vooral ook over de zogenaamde 'in terminal time'. In het geval van Rotterdam The Hague Airport is de 'in terminal time' erg kort. Gemiddeld is een passagier 2 uur bezig op Schiphol, maar op RTHA slechts 30 minuten. Voor de zakelijke passagier is dit interessant, want tijd is geld. Dit blijkt ook uit het interview met de gemeente Rotterdam: de reistijdswinst die kan worden geboekt op het vliegveld heeft economische waarde die doorwerkt in de regionale economie. Uit interview 9 blijkt dat het vliegveld zich hier zelf ook van bewust is en men probeert hier ook op in te spelen. Zij vinden het van belang dat de reiziger zo snel mogelijk op het vliegveld is; hoe korter de reiziger onderweg is, hoe meer geld men bespaart. Uit het interview met de Erasmus Universiteit komt naar voren dat er potentie is voor RHTA om als zakelijk vliegveld te groeien, het is hiervoor wel belangrijk dat bepaalde bestemmingen worden toegevoegd. Met name het toevoegen van bestemmingen in Zwitserland, Groot-Brittannië, Duitsland en Scandinavië is interessant voor de zakelijke passagiers uit de MRDH. Wel moet gezegd worden dat deze bestemmingen ook interessant moeten zijn voor niet-zakelijke passagiers, aangezien vluchten over het algemeen gevuld zijn met niet-zakelijke passagiers. De respondent uit interview 12 merkt op dat bestemmingen in Turkije ook worden gewaardeerd door bedrijven uit de sector World Port Rotterdam.

Volgens de respondenten uit de interviews 3 en 6 kunnen 'feeder' vluchten, vluchten naar hub-vliegvelden, de potentie van RTHA ook zullen vergroten. Volgens de respondent uit interview 6 kunnen met name Chinese bedrijven die zijn gevestigd in de regio Den Haag, behoefte hebben aan 'feeder' vluchten.

Op basis van bovenstaande kan de hypothese worden aangenomen.

12. Een nieuw luchthavenbesluit, met een verhoogde geluidsnorm, is wenselijk om de economie van MRDH een stimulans te geven.

De respondenten uit interview 9 meldden tijdens het interview dat een nieuw luchthavenbesluit belangrijk is om de economie een stimulans te geven. Een nieuw luchthavenbesluit is belangrijk omdat er dan meer bestemmingen kunnen worden toegevoegd. Luchtvaartmaatschappijen en reizigers willen graag zakelijk relevante bestemmingen toevoegen, dit zal positief bijdragen aan de regionale economie van de MRDH. In de huidige situatie maken ook hulpdiensten gebruik van de luchthaven, deze nemen ook geluidsruimte in. Zodra deze meer gaan vliegen, komt het commerciële verkeer in het geding. In een toekomstig luchthavenbesluit kunnen hulpdiensten en het commerciële verkeer gesplitst worden. Volgens de respondent uit interview 3 zal de economische structuur niet worden versterkt, het zal een marginaal positief effect hebben. Het is niet te verwachten dat er meer bedrijven komen als de luchthaven groeit, dat heeft met attractiviteit van alle facetten te maken. De attractiviteit van alle facetten blijkt ook uit interview 2.

Op basis van bovenstaande kan de hypothese worden aangenomen.

13. Gelet op de aanwezigheid van woonwijken in de directe omgeving zal een groei van het aantal vluchten van en naar RTHA moeilijk te realiseren zijn vanwege negatieve externe- of milieueffecten.

Er is onvoldoende bewijs beschikbaar om betrouwbare uitspraken te doen over de hypothese, daarom moet deze worden verworpen.

14. De aanwezigheid van een regionale luchthaven zorgt voor clusterversterking van kennisintensieve sectoren.

Zoals eerder naar voren is gekomen, blijkt uit de interviews dat internationale en/of kennisintensieve sectoren/clusters belang hebben bij een regionale luchthaven in de buurt.

Er is echter geen bewijs gekomen dat een regionale luchthaven zorgt voor verdere clusterontwikkeling van kennisintensieve sectoren/clusters. Uit interviews 4 en 10 blijkt dat luchthavens face-to-face contact met bedrijven in soortgelijke clusters in het buitenland kunnen faciliteren. Volgens de respondent uit interview 10 zorgt een luchthaven er echter niet voor dat er verdere clusterontwikkeling binnen clusters plaatsvindt. Dit komt ook naar voren in interview 12. Clusterontwikkeling staat op zichzelf. Een al aanwezig sterke clusterontwikkeling trekt andere bedrijven binnen dezelfde sector aan, een luchthaven is hierbij belangrijk voor het vestigingsklimaat van de regio. Bovenstaande is aannemelijk, aangezien clusterontwikkeling voornamelijk binnen clusters zelf plaatsvindt. Een luchthaven speelt hierbij geen directe rol. Een luchthaven faciliteert alleen het contact met andere clusters in het buitenland door de zogenaamde 'global pipelines'.

Op basis van bovenstaande kan de hypothese worden verworpen.

15. De aanwezigheid van een regionale luchthaven is gunstig voor de internationale concurrentiepositie van internationaal georiënteerde clusters/sectoren.

Het blijkt uit de interviews inderdaad dat de aanwezigheid van een regionale luchthaven gunstig is voor de internationale concurrentiepositie van internationaal georiënteerde clusters/sectoren. Volgens de respondent uit interview 2 komt het belang van internationale connectiviteit naar voren. Internationale connectiviteit is een belangrijke factor voor het aantrekken van bedrijven. Een luchthaven faciliteert internationale connectiviteit door de lucht. Hierbij is het wel belangrijk dat er veel bestemmingen worden aangeboden en hier vaak op wordt gevlogen. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag scoort slechter op internationale connectiviteit dan concurrerende regio's. De MRDH scoort nog relatief goed door de aanwezigheid van Schiphol. RTHA zelf is eigenlijk te klein. Volgens de respondent uit interview 12 is de aanwezigheid van RTHA gunstig voor het vestigingsklimaat van internationaal georiënteerde clusters/sectoren. Een sterke clusterontwikkeling heeft baat bij een goed vestigingsklimaat, Rotterdam The Hague is als luchthaven een van de factoren

om een goed vestigingsklimaat te creëren. De respondent uit interview 6 bevestigt dit. De respondent zegt dat de internationale bedrijven die worden aangetrokken belang hebben bij Rotterdam The Hague Airport. Internationale bereikbaarheid wordt gezien als een randvoorwaarde voor het regionale vestigingsklimaat. Wel merkt de respondent op dat een luchthaven onderdeel uitmaakt van het hele pakket aan internationale bereikbaarheid. Uit interview 11 komt ook naar voren dat internationaal georiënteerde bedrijven uit de regio Den Haag behoefte hebben aan een luchthaven in de buurt. Volgens de respondent gaat het niet om specifieke sectoren, maar om de vraag in hoeverre bedrijven individueel verbonden zijn met het buitenland. De respondent ziet internationale connectiviteit door de lucht als een harde factor voor bedrijven. Voor zowel voor de bedrijfsvoering als voor werknemers privé is het hebben van een luchthaven belangrijk. De respondent uit interview 12 bevestigt dit en noemt specifiek de verzekeringssector in Rotterdam als sector die belang heeft bij RTHA. Volgens de respondent uit interview 5 hebben daarnaast bedrijven uit de petrochemische industrie, als onderdeel van World Port, belang bij een luchthaven in de buurt. De respondent uit interview 3 merkt daarnaast op dat bedrijven graag geassocieerd worden met een luchthaven in de buurt. Ze maken graag gebruik van de naam van het vliegveld, terwijl ze het vaak zelf niet eens gebruiken. De respondent uit interview 11 bevestigt dat internationale bedrijven graag worden geassocieerd met een vliegveld in de buurt.

Het belang moet wel genuanceerd worden. Uit interview 2 blijkt dat vooral Schiphol belangrijk is voor de internationale concurrentiepositie. Volgens de respondent uit interview 11 maakt het voor de reiziger verder ook niet uit of hij via Schiphol of RTHA vliegt, daarvoor zijn de relatieve afstanden te klein.

Op basis van bovenstaande kan de hypothese worden aangenomen.

6. Belanghebbenden

6.1. Inleiding

In dit resultatenhoofdstuk wordt antwoord gegeven op de tweede deelvraag: 'Welke sectoren hebben baat bij de luchthaven Rotterdam The Hague Airport, en voor welke sectoren is de aanwezigheid van de luchthaven minder relevant?'. Het antwoord is overeenkomstig met de resultaten van de hypothesetoetsing (zie hoofdstuk 5), aangevuld met additionele informatie uit de interviews. Het hoofdstuk valt in twee delen uiteen. In eerste instantie wordt ingezoomd op het belang van Rotterdam The Hague Airport voor economische sectoren. Voor welke economische sectoren, die zijn gevestigd in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, is RTHA van belang, en voor welke economische sectoren is RTHA minder van belang? In tweede instantie gaat het hoofdstuk in op het belang van maatschappelijke stakeholders en wordt gekeken naar het belang van RTHA voor deze verschillende stakeholders.

6.2. Economische sectoren

In deze paragraaf wordt ingezoomd op het mogelijke belang van RTHA voor de economische sectoren, gevestigd in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. De MRDH heeft zelf de volgende sectoren/clusters geïdentificeerd: World Port (Rotterdam); Greenport; Den Haag als internationale stad van Vrede en Recht en Zuid-Hollandse kennis-as (MRDH, 2014). Daarnaast zijn alle, door de Rijksoverheid aangewezen, topsectoren aanwezig in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (Rijksoverheid, 2016). Voor het gemak worden clusters en sectoren als hetzelfde beschouwd. Hieronder de resultaten.

6.2.1. Belanghebbende economische sectoren

De internationaal georiënteerde en kennisintensieve clusters/sectoren, gevestigd in de MRDH zijn sectoren die belang hebben bij Rotterdam The Hague Airport in de buurt. Omdat de meeste sectoren internationaal georiënteerd en/of kennisintensief zijn, is een luchthaven voor veel sectoren belangrijk. Het blijkt dat vooral Den Haag als internationale stad van Vrede en Recht, de Zuid-Hollandse kennis-as en World Port (Rotterdam) belangrijke sectoren zijn die belang hebben bij de luchthaven Rotterdam The Hague Airport.

Den Haag als internationale stad van Vrede en Recht heeft belang bij de luchthaven, aangezien het om een sterk internationaal georiënteerd cluster gaat. De in Den Haag gevestigde bedrijven hebben vaak internationale moeders of dochters, zowel binnen de grenzen van Europa, als buiten Europa. Verder vervult Den Haag als politieke hoofdstad/regeringsstad een belangrijke internationale functie. Uit interview 12 komt bijvoorbeeld naar voren dat er ambassades zijn die de voorkeur geven om via RTHA te vliegen. Zo maakt bijvoorbeeld de ambassadeur van het Verenigd Koninkrijk en zijn staf bij voorkeur gebruik van Rotterdam The Hague Airport. Wat betreft de politieke functie heeft het vliegveld bijvoorbeeld zijn functie bewezen tijdens de Nucleaire Top die in 2014 in Den Haag heeft plaatsgevonden, zoals blijkt uit het interview met de gemeente Den Haag. Naast het feit dat bedrijven door middel van zakelijke connecties met het buitenland behoefte hebben aan luchtverbindingen naar deze connecties, hebben de internationaal georiënteerde werknemers van de betreffende bedrijven ook belang bij luchtverbindingen naar het buitenland, zoals naar voren komt uit interview 11.

Verder heeft de Zuid-Hollandse kennis-as, met drie internationaal opererende universiteiten, belang bij een luchthaven in de buurt. Tot de kennis-as behoren ook de topsectoren 'High-tech Systemen' en 'Life Sciences and Health'. Volgens de respondent uit interview 10 hebben de drie aanwezige universiteiten, die behoren tot de top-25 beste universiteiten van Europa, behoefte aan verbindingen naar het buitenland. Deze universiteiten zitten in veel Europese programma's, bezoeken veel congressen in het buitenland en hebben veel contact met andere Europese universiteiten.

Voorts is World Port (gevestigd in Rotterdam) voor Rotterdam een belangrijke sector en heeft vanwege het internationale karakter belang bij een luchthaven. De petrochemische sector kent bijvoorbeeld veel internationale bedrijven. Ook de verzekeringssector wordt als belangrijke sector genoemd vanwege de sterke verwevenheid met de internationale financiële sector.

Een onderscheid dient te worden gemaakt tussen cargo-gerelateerd luchtvervoer enerzijds en het vervoer van personen anderzijds. Rotterdam The Hague Airport is een vliegveld dat zich richt op het vervoer van personen en geen cargofunctie vervult. Wat betreft de internationale sector van Den Haag en de Zuid-Hollandse kennis-as gaat het over het algemeen over het vervoer van personen. Andere sectoren, zoals World Port en de Greenport, zijn ook cargo-gerelateerd. Deze sectoren kunnen geen gebruik maken van RTHA als cargo-luchthaven, omdat RTHA deze functie niet aanbiedt.

Uit bovenstaande blijkt dat internationaal georiënteerde en kennisintensieve sectoren belang hebben bij de luchthaven Rotterdam The Hague Airport met betrekking tot het vervoer van personen. Een luchthaven biedt internationale verbindingen aan en verschaft een bedrijf hiermee toegang tot de 'global economy' (Kasarda and Lindsay, 2011). In het geval van Rotterdam The Hague Airport gaat het dan met name om verbindingen met bestemmingen binnen Europa. Deze verbindingen worden zowel aangeboden door middel van lijnvluchten, maar een aantal bedrijven heeft ook een eigen vloot op RTHA, zoals blijkt uit interview met 8. Wel moet worden gesteld dat de aanwezigheid van een luchthaven in de regio meer als een pré wordt gezien dan als een essentiële voorwaarde.

Wat betreft de Zuid-Hollandse kennis-as, waaronder ook een aantal topsectoren valt, zij maken gebruik van het vliegveld vanwege de contacten met andere universiteiten en voor het bezoek aan congressen. Wat uit de interviews kan worden opgemaakt, en wat ook blijkt uit de theorie, is dat face-to-face contact belangrijk is als het om kennisuitwisseling gaat (Bel en Fageda, 2008). Door middel van lijnvluchten kan de kennis-as gebruik maken van RTHA. Ondanks dat Rotterdam The Hague Airport face-to-face contact faciliteert door middel van het aanbieden van bepaalde verbindingen, is het niet aannemelijk dat dit zorgt voor clusterversterking binnen clusters zelf. Dit proces vindt plaats tussen aanwezige bedrijven zelf. Wel kan de aanwezigheid van een luchthaven gunstig zijn bij het aantrekken van gerelateerde bedrijven voor de aanwezige clusters, wat ook blijkt uit de literatuur (Lambooy, 2004; Veldman, 2004). De combinatie van sterke clusterontwikkeling en de aanwezigheid van een luchthaven is gunstig voor het vestigingsklimaat van de regio.

Reisgemak en snelheid worden gezien als de belangrijkste voordelen van RTHA. Het gaat hier om de zogenaamde 'in-terminal' voordelen, voordelen die in de terminal te behalen zijn. Het gaat hier om een tijdbesparing effect, de snelle afhandeling in de terminal. Verder zorgt de kleinschaligheid van het vliegveld voor het reisgemak als voordeel. Ook wordt de luchthavenbereikbaarheid over de weg naar het vliegveld als een voordeel ervaren. Het zijn voordelen die ook in de literatuur terugkomen. Volgens Gordijn (2009) is er op een kleine, regionale luchthaven, zoals RTHA, minder sprake van congestie en vertragingen. Verder zorgt een point-to-point netwerk ervoor dat men minder tijd kwijt is aan reizen, omdat men niet hoeft over te stappen. Dit is uiteraard wel afhankelijk van de bestemmingen die worden aangeboden en interessant zijn voor de economische sectoren.

6.2.2. Minder belanghebbende sectoren

Zoals eerder naar voren is gekomen moet er onderscheid worden gemaakt tussen goederen-gerelateerde (cargo) luchtvervoer en het vervoer van personen door de lucht. De goederenkant van goederen gerelateerde sectoren kunnen geen gebruik maken van RTHA omdat RTHA geen cargo functie aanbiedt.

Specifieke sectoren die worden genoemd, die geen gebruik maken van Rotterdam The Hague Airport als cargo-luchthaven, zijn de goederenkant van World Port (Rotterdam) en de Greenport. De producten die worden geëxporteerd gaan deels via de luchthaven Schiphol, mede vanwege intercontinentale mogelijkheden, of andere luchthavens. In het algemeen wordt er weinig gebruik gemaakt van een vliegveld met betrekking tot het vervoer van cargo, de meeste goederen worden 'getruckt', met de vrachtwagen vervoerd. De sector Greenport heeft zelf aangegeven op dit moment geen gebruik te maken van Rotterdam The Hague Airport als cargo-luchthaven en is ook niet van plan om hier in de toekomst gebruik van te maken. Bedrijven uit de World Port sector hebben wel aangegeven graag gebruik te willen maken van RTHA als cargo luchthaven. Dit is echter niet mogelijk omdat RTHA geen cargo functie aanbiedt op dit moment.

Uit de literatuur is naar voren gekomen dat globalisering heeft gezorgd voor een toename van het verkeer van luchtvracht (Bowen, 2002). Dit is niet het geval voor Rotterdam The Hague Airport, sterker nog, het aantal vracht-specifieke vluchten is in de loop van de tijd gedaald naar vrijwel nul. Echter heeft dit niet zozeer te maken met de vraag naar cargo vluchten, een aantal bedrijven geeft aan dat ze het vliegveld hier graag voor zouden willen gebruiken, maar dit heeft te maken met een bewuste keuze van het vliegveld zelf om deze functie niet aan te bieden. Het uitvoeren van cargo-vluchten heeft de volgende nadelen: er wordt gevlogen op, voor het vliegveld en de omwonenden, onaantrekkelijke tijden, er wordt vaak gevlogen met oudere vliegtuigen die meer lawaai maken. Bovendien is het financieel niet haalbaar, er is een bepaald volume nodig om het rendabel te maken. Bovenstaande argumenten vormt ook de onderbouwing om ook in de toekomst geen cargo-functie aan te bieden.

Andere sectoren, die in interview 5 zijn genoemd, die minder belang hebben bij het vliegveld, zijn de Cleantech en de medische sectoren. Deze sectoren maken een enkele keer gebruik van het vliegveld, maar het belang zal niet groot zijn. Verder hebben lokale sectoren, die gericht zijn op de lokale markt, geen belang bij het vliegveld.

6.3. Maatschappelijke stakeholders

Naast belanghebbende economische sectoren zijn er ook andere stakeholders die belang kunnen hebben bij een regionale luchthaven. Zo is het mogelijk dat de overheid, in deze met name de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, het vliegveld RTHA een belangrijke 'asset' kan vinden voor de regionale economie. Verder heeft de luchthaven als onderneming baat bij een rendabele luchthaven en is het aannemelijk dat zij inzetten op eventuele groei van de luchthaven om meer baten te genereren. Gezamenlijk kan er afstemming worden gezocht om de luchthaven te laten groeien en hierbij de juiste bestemmingen toe te voegen, bestemmingen met een meerwaarde voor de regionale economie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Ten aanzien van het belang voor de regionale economie kunnen de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en Rotterdam The Hague Airport als maatschappelijke stakeholders worden gezien. Daarnaast kunnen bewoners, verenigd in belangenvereniging 'Bewonersgroep tegen Vliegtuigoverlast Rotterdam Airport' (BTV), als een stakeholder worden gezien die geen belang heeft bij groei van de luchthaven.

Uit de literatuur blijkt dat '*infrastructure governance*' kan zorgen voor een efficiënte, afgestemde infrastructuur om de economie van een regio te versterken (OECD, 2015). Door middel van '*infrastructure governance*' kan een gezamenlijke ontwikkelingsstrategie worden ontwikkeld om gemeenschappelijk beleid te voeren en dit groeibeeld succesvol te implementeren (Cheshire & Gordon, 2016). Het economisch stimuleren van de regio, als gevolg van een samenwerking tussen de MRDH en het vliegveld zal echter niet zo makkelijk gaan. De overheid moet zorgen voor meer ruimte voor economische activiteiten door het vliegveld te laten groeien. Daarenboven is het aan het vliegveld om de juiste bestemmingen toe te voegen. Alleen als beide partijen hier meerwaarde in zien, is het mogelijk om gezamenlijk in een governance netwerk te zitten en kan een gezamenlijke ontwikkelingsstrategie positieve invloed hebben op de regionale economie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Opgemerkt wordt dat in een vrije markt het niet eenvoudig is om voor het

vliegveld te selecteren op bestemmingen, vliegmaatschappijen bepalen zelf wat aantrekkelijk is om op te vliegen.

Tenslotte, als beide partijen meerwaarde zien in een samenwerking kan een governance samenwerking uiteindelijk leiden tot een gezamenlijke strategie gericht op het creëren van draagvlak. Een gezamenlijke strategie en draagvlak zijn van belang voor het verkrijgen van een nieuw luchthavenbesluit.

Uit interview 8 blijkt dat het in de huidige situatie, ten aanzien van het proces van het nemen van een nieuw luchthavenbesluit, niet mogelijk is om gezamenlijk draagvlak te creëren naar de Rijksoverheid toe, omdat de Metropoolregio Rotterdam Den Haag zich in dit proces min of meer afzijdig moet houden. Voor het proces van het nieuwe luchthavenbesluit heeft de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam The Hague Airport (BRR) de taak om een belangenafweging te maken en op basis hiervan een voorstel te doen voor het wel of niet verhogen van de geluidsnorm in het nieuwe luchthavenbesluit. De door de BRR aangestelde onafhankelijke verkenner moet door middel van gesprekken met stakeholders tot een belangenafweging komen. Hierbij wordt vooral gekeken naar de belangen van de omliggende gemeenten Rotterdam, Lansingerland en Schiedam. Samenwerking tussen de MRDH en RTHA kan in dit proces een rol spelen door de BRR te informeren over het belang van Rotterdam The Hague Airport voor het regionale vestigingsklimaat en de regionale economie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Bijvoorbeeld door de BRR te informeren over de 'economische onderbouwing', een onderzoek waaruit blijkt dat meer verbindingen en bestemmingen wenselijk zijn om de economie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag te stimuleren. Totdat een nieuw luchthavenbesluit, met een verhoogde geluidsnorm, is genomen, is het niet mogelijk om een gezamenlijke ontwikkelingsstrategie te ontwikkelen.

De 'Bewonersgroep tegen Vliegtuigoverlast' kan als een maatschappelijke stakeholder worden gezien die geen belang heeft bij verdere groei van het vliegveld. Deze vereniging van omwonenden ziet het vliegveld liever niet groeien vanwege externe- en of milieueffecten. Zoals Veldman et al. (2004) heeft onderscheiden: luchtverontreiniging, geluidsoverlast, negatieve externe veiligheid en gezondheidsrisico's. Met name de extra geluidsoverlast, die een verhoogde geluidsnorm met zich meebrengt, is een groot bezwaar (BTV, 2016). Daarnaast valt het economisch belang te betwisten als bijvoorbeeld naar het aantal banen wordt gekeken die de luchthaven oplevert, dit aantal is beperkt (Otgaar & Nijdam, 2014).

7. Regionale economie Metropoolregio Rotterdam Den Haag

7.1. Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de economische impact van RTHA op de regionale economie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag behandeld. De derde deelvraag wordt beantwoord: *‘Wat is de betekenis van de luchthaven Rotterdam The Hague Airport voor het vestigingsklimaat van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag?’*. Het antwoord is overeenkomstig met de resultaten van de hypothesetoetsing (zie hoofdstuk 5), aangevuld met additionele informatie uit de interviews. Omdat het vestigingsklimaat een groot onderdeel vormt van dit hoofdstuk, wordt dit in een aparte paragraaf behandeld. Het hoofdstuk zal er dan als volgt uitzien. In 7.2 wordt gekeken naar de economische impact van RTHA op de regionale economie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, in 7.3 wordt ingezoomd op de invloed van Rotterdam The Hague Airport op het vestigingsklimaat van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. In 7.4 wordt gekeken naar de mogelijke versterking van het belang van RTHA voor de Metropoolregio. Dit heeft zowel betrekking op dit hoofdstuk, als op hoofdstuk 6.

7.2. Economische impact

7.2.1. Katalytische functie Rotterdam The Hague Airport

Rotterdam The Hague Airport is een regionale luchthaven met een point-to-point netwerk en verschilt hiermee van het nabij gelegen Schiphol, dat een hub-vliegveld is. RTHA biedt minder bestemmingen aan en vliegt ook minder frequent op de bestemmingen die het wel heeft. Verder biedt het geen intercontinentale vluchten aan. Kortom, de connectiviteit is beperkter. Hub-vliegvelden hebben over het algemeen een hoge mate van connectiviteit, wat goed is voor de economie (Wei & Yanji, 2006).

De katalytische functie, als onderdeel van de economische impact, van RTHA op de regionale economie zal dus beperkter zijn. De invloed op de economie is afhankelijk van welke verbindingen worden aangeboden, zoals hub-vliegvelden en zakelijke centra, wat ook blijkt uit het onderzoek naar de economische impact van het vliegveld van Cork (DAA, 2015). Zoals eerder gezegd kan deze mate van connectiviteit in het geval van Rotterdam The Hague Airport als redelijk worden beschouwd. De economische impact die RTHA heeft op de regionale economie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag komt dan ook niet zozeer tot stand door het netwerk aan bestemmingen, maar komt met name tot stand door het tijdsbesparingseffect dat het vliegveld oplevert. Reizigers die de voorkeur geven aan Rotterdam The Hague Airport vanwege het tijdsbesparing effect, besparen tijd en dus ook geld. In hoofdstuk 5 is naar voren gekomen dat de katalytische functie inderdaad wordt beperkt door de huidige verbindingen door de lucht en het point-to-point netwerk dat de luchthaven kenmerkt. Deze beperking zorgt ervoor dat de invloed op de economie ook beperkt is. Gebleken is dat de invloed afhankelijk is van hoe vaak naar een bepaalde bestemming wordt gevlogen en het tijdstip waarop naar deze bestemmingen wordt gevlogen.

7.2.2. Rotterdam The Hague Airport als vakantieluchthaven

Op dit moment voert RTHA voornamelijk vakantievluchten uit, en ook deze vluchten hebben invloed op de regionale economie, zo is gebleken in hoofdstuk 5. Vakantievluchten hebben invloed op de regionale economie omdat personen die op vakantie gaan ook geld uitgeven op het vliegveld, aan hotelovernachtingen en aan eten en drinken. Daarnaast zijn zogenaamde zakelijke bestemmingen afhankelijk van niet-zakelijke reizigers. Over het algemeen is een vliegtuig voor het grootste deel namelijk gevuld met niet-zakelijke passagiers. Onderzoek uit 2014 toont wel aan dat een zakelijke luchthaven naar verhouding meer oplevert dan een luchthaven die vooral vakantievluchten aanbiedt (Otgaar & Nijdam, 2014). Wat dat betreft draagt het huidige bestemmingsaanbod (voornamelijk vakantiebestemmingen) verhoudingsgewijs in mindere mate bij aan de economische betekenis voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Voorts bestaat het grootste deel van de inkomende passagiers uit terugkerende passagiers. Volgens de respondent uit interview 11 zullen meer inkomende passagiers met de regio als bestemming een grotere impact hebben op de regionale

economie dan uitgaande, Nederlandse, passagiers. Profilering van, bijvoorbeeld, de steden Den Haag en Rotterdam in het buitenland kan ervoor zorgen dat er meer inkomende toeristen komen.

7.3. Vestigingsklimaat

Ondanks dat de Metropoolregio Rotterdam Den Haag minder goed op internationale connectiviteit scoort dan zijn concurrenten, wordt Rotterdam The Hague Airport, als onderdeel van de internationale connectiviteit, wel als van belang gezien voor het regionale vestigingsklimaat. Het belang is echter niet groot. De regionale luchthaven maakt onderdeel uit van de algemene internationale connectiviteit in de regio en met de luchthaven Schiphol in de buurt beschikt de regio al over een goede connectiviteit door de lucht.

Wat betreft de internationale connectiviteit door de lucht is de internationale connectiviteit van Rotterdam The Hague Airport met betrekking tot het vestigingsklimaat van de MRDH beperkt. De regionale luchthaven biedt een beperkt aantal bestemmingen aan en een deel van deze bestemmingen betreffen vakantiebestemmingen. Bovendien wordt er op bestemmingen minder vaak gevlogen dan op dezelfde bestemmingen vanaf Schiphol en biedt de luchthaven geen intercontinentale bestemmingen aan. Kortom, de connectiviteit van RTHA is beperkt.

In hoofdstuk 5 is gebleken dat de aanwezigheid van Rotterdam The Hague Airport, als onderdeel van de algemene internationale connectiviteit, als van belang wordt gezien voor het vestigingsklimaat van internationaal georiënteerde economische sectoren die zijn gevestigd in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Het wordt van belang gezien om bedrijven te houden en binnen te halen. Voor de korte vluchten in Europa is de nabijheid van RTHA ideaal voor Europees georiënteerde bedrijven. Voor de intercontinentale vluchten kunnen bedrijven terecht op Schiphol. Verder worden hoofdkantoren graag geassocieerd met een luchthaven in de buurt, een regio met een luchthaven klinkt namelijk internationaler.

Volgens de respondent uit interview 11 heeft een goed vestigingsklimaat ook een positief effect op werknemers van bedrijven. Een regionale luchthaven is aantrekkelijk voor personen en trekt en behoudt werknemers. Een luchthaven is een randvoorwaarde en kan worden gezien als een behoefte die personen tegenwoordig hebben, aangezien steeds meer mensen internationaal zijn georiënteerd.

Het hebben van een vliegveld in de regio kan dus gunstig zijn voor de internationale concurrentiepositie van internationaal georiënteerde sectoren gevestigd in de MRDH. Met betrekking tot RTHA gaat het vooral om de tijdwinst die kan worden behaald op het vliegveld waardoor Rotterdam The Hague Airport als een extra 'asset' kan worden gezien voor de regio. Ondanks dat RTHA als van belang wordt gezien voor het regionale vestigingsklimaat, is er reden om vast te stellen dat het point-to-point netwerk met de huidige bestemmingen in beperkte mate bijdraagt aan het regionale vestigingsklimaat van de MRDH. Echter met Schiphol in de buurt scoort de MRDH relatief goed met betrekking tot de internationale connectiviteit en kan worden vastgesteld dat de combinatie Schiphol/RTHA zeker een positieve bijdrage levert aan het vestigingsklimaat.

7.4. Potentieel belang Rotterdam The Hague Airport

Afgezien van het feit dat het huidige luchthavenbesluit voor RTHA ervoor zorgt dat het vliegveld geen extra bestemmingen kan toevoegen aan het netwerk, heeft het gezien de vraag naar vluchten, het belang voor internationaal georiënteerde en/of kennisintensieve sectoren, en de aard van het vliegveld wel potentie om als zakelijk vliegveld te groeien. Ook is het voor de internationale concurrentiepositie van de MRDH belangrijk om goed internationaal verbonden te zijn, het is een belangrijke concurrentiefactor voor een regio. Op dit moment scoort de MRDH minder goed op internationale connectiviteit in vergelijking met concurrerende regio's. Naast het huidige luchthavenbesluit, vormen de luchthavenbereikbaarheid en de internationale connectiviteit (netwerk)

van de luchthaven obstakels. Het belang van RTHA kan worden vergroot als de luchthavenbereikbaarheid en de internationale connectiviteit worden verbeterd.

Luchthavenbereikbaarheid

Luchthavenbereikbaarheid kan worden onderscheiden in twee soorten: luchthavenbereikbaarheid over de weg en luchthavenbereikbaarheid per openbaar vervoer. Uit de interviews blijkt dat in het geval van Rotterdam The Hague Airport de luchthavenbereikbaarheid over de weg geen probleem vormt. Volgens de respondenten uit interview 8 is de bereikbaarheid over de weg door de uitbreiding van de Rijksweg A4 uitstekend geworden en is het vliegveld relatief snel te bereiken. De respondent uit interview 6 noemt de ruime parkeergelegenheid vlak naast de terminal als een voordeel van RTHA.

In het vorige hoofdstuk is gebleken dat de luchthavenbereikbaarheid per openbaar vervoer een obstakel vormt. Ten eerste heeft dit te maken met de grote relatieve afstanden. Vanaf veel plekken in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag ben je sneller op Schiphol dan op Rotterdam The Hague Airport. Ten tweede denken mensen vaak dat RTHA lastig te bereiken. Het gaat hier om een psychologische factor. Dit is een psychologische factor. Derde reden is dat het reizen op het huidige openbaar vervoertraject naar het vliegveld onduidelijk is. Tekenend voor de situatie van de luchthavenbereikbaarheid is bijvoorbeeld dat er personeel van de Randstad Rail is dat niet weet op welke metrohalte overgestapt moet worden op de bus naar het vliegveld. Ideeën die worden aangedragen om dit te verhelpen zijn bijvoorbeeld de naamwijziging van halte Meijersplein in een naam gerelateerd aan het vliegveld. Op deze manier wordt het gevoel gecreëerd dat personen al op het vliegveld zelf zijn.

Een vierde reden waarom het reizen per openbaar vervoer als een obstakel wordt beschouwd is dat het als onhandig wordt ervaren. De zakelijke passagier wil graag zoveel mogelijk tijdswinst boeken, bovendien wil deze reiziger graag zijn reistijd nuttig besteden. De overstap op de bus zorgt ervoor dat de zakenreiziger moet wachten en dat hij dus niet comfortabel kan door werken.

Internationale connectiviteit

Het blijkt dat de internationale connectiviteit van RTHA door de economische sectoren als redelijk wordt ervaren. Als mogelijke nieuwe bestemmingen worden bestemmingen naar Zwitserland, Scandinavië, Groot-Brittannië en Duitsland genoemd. Voorts is het voor de internationale connectiviteit gunstig om met 'feeder' vluchten naar hub-vliegvelden te vliegen, vliegvelden met een overstapfunctie.

Zakelijk vliegveld

Hoewel luchthavenbereikbaarheid en internationale connectiviteit als obstakels kunnen worden gezien, kan de luchthaven zelf als een groot voordeel worden gezien. De snelle en gemakkelijke afhandeling op Rotterdam The Hague Airport, door zijn kleinschaligheid, zorgt ervoor dat er een enorme tijdswinst kan worden behaald ten opzichte van luchthaven Schiphol. In vergelijking met Schiphol kan op RTHA een tijdswinst worden behaald van gemiddeld 1,5 uur per vlucht. Het gaat hier om de zogenaamde 'in-terminal' tijd.

Nabijheid Schiphol

Met Schiphol in de buurt is de Metropoolregio Rotterdam Den Haag door de lucht al goed internationaal verbonden. Schiphol is in vergelijking met RTHA een groot hub-vliegveld met veel verbindingen en bestemmingen in het bereik, het heeft dus een hoge mate van connectiviteit. Het blijkt dat Schiphol niet als concurrent van RTHA wordt gezien, maar dat RTHA complementair is aan Schiphol. Snelheid en gemak van afhandeling op het vliegveld zijn de onderscheidende voordelen in vergelijking met Schiphol. Door deze voordelen kan RTHA zich met name profileren als zakelijke luchthaven. Wat betreft de luchthavenbereikbaarheid per openbaar kan Schiphol wel als een concurrent worden gezien, vanuit sommige delen in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag is

Schiphol relatief (veel) sneller te bereiken dan RTHA. Bovendien biedt Schiphol veel meer verbindingen en bestemmingen aan. Ook voor intercontinentale vluchten moet er gebruik worden gemaakt van Schiphol. Aangezien de regio internationaal al goed verbonden is met Schiphol, is het hebben van de regionale luchthaven RTHA in de buurt niet noodzakelijk, maar zowel zakelijke passagiers als niet-zakelijke passagiers vinden het wel handig dat RTHA er is, het wordt als een extra 'asset' van de regio gezien. Dit blijkt ook wel uit de groeicijfers van de luchthaven en de potentiële vraag. De nabijheid van Schiphol is dus niet ongunstig voor Rotterdam The Hague Airport.

8. Conclusies en aanbevelingen

8.1. Inleiding

In dit hoofdstuk worden de conclusies van het onderzoek weergegeven en wordt de gestelde onderzoeksvraag beantwoord: *'wat is de betekenis van de luchthaven Rotterdam The Hague Airport voor de regionale economie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag?'.* Om deze vraag te beantwoorden worden conclusies getrokken op basis van de beantwoorde deelvragen en gestelde hypothesen, die uit de deelvragen voort zijn gevloeid. De conclusies worden in 8.2 behandeld. In 8.3 wordt een discussie op basis van de resultaten gegeven. Verder worden in dit hoofdstuk in 8.4, aanbevelingen gegeven en wordt in 8.5 gereflecteerd op het onderzoek.

8.2. Conclusies

In een wereld die aan globalisering onderhevig is, spelen stedelijke agglomeraties een belangrijke rol. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag vormt een speler binnen de geglobaliseerde wereldeconomie. De regio is sterk internationaal georiënteerd en derhalve gebaat bij goede internationale verbindingen. In dit onderzoek is de betekenis onderzocht van de luchthaven Rotterdam The Hague Airport voor de regionale economie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Als algemene conclusie kan worden geconcludeerd dat in de huidige situatie Rotterdam The Hague Airport een beperkte economische betekenis heeft voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Internationaal georiënteerde en/of kennisintensieve economische sectoren zien het vliegveld als een *'asset'* voor de regio, aangezien op het vliegveld zelf een flinke tijdbesparing kan worden geboekt ten opzichte van Schiphol en het vliegveld over de weg uitstekend en snel te bereiken is. De invloed van RTHA op het vestigingsklimaat van de MRDH is in de huidige situatie beperkt.

Gebleken is dat met name de sectoren Den Haag als internationale stad van Vrede en Recht, de Zuid-Hollandse kennis-as en World Port (Rotterdam) binnen een mondiale netwerkeconomie opereren. Deze sectoren hebben met name belang bij internationale verbindingen door middel van de regionale luchthaven Rotterdam The Hague Airport. Zo kent Den Haag als internationale stad van Vrede en Recht, veel bedrijven met internationale moeders of dochters en vervult het een belangrijk internationale, politieke functie. Werknemers van deze bedrijven hebben vaak een buitenlandse afkomst of zijn internationaal georiënteerd. De Zuid-Hollandse kennis-as kent drie universiteiten die in een internationaal netwerk participeren. Deze universiteiten nemen aan veel Europese programma's deel, bezoeken congressen in het buitenland en hebben veel contact met andere universiteiten in Europa. World Port (Rotterdam) is een sector die met zijn grote internationale havengebied van oudsher al een internationaal karakter heeft. De sector kent veel internationale bedrijven die vaak in het buitenland hun hoofdkantoor hebben zitten. Voor Rotterdam geldt verder dat de financiële sector door economische globalisering nauw verweven is geraakt met de rest van de wereld en belang heeft bij Rotterdam The Hague Airport voor verbindingen binnen Europa. Niet specifiek sector gerelateerd hebben een aantal internationale bedrijven baat bij de regionale luchthaven RTHA, aangezien zij een eigen vloot hebben op het vliegveld.

Sectoren die minder belang hebben bij de luchthaven Rotterdam The Hague Airport zijn clusters die goederen gerelateerd zijn. Ze opereren weliswaar binnen een mondiale economie, maar maken geen gebruik van RTHA als cargo-luchthaven om te exporteren naar andere landen. Geïdentificeerde sectoren zijn Greenport en World Port. RTHA biedt geen cargo-functie aan en heeft ook niet de ambitie om in de toekomst een cargo-functie te vervullen.

Op dit moment voert Rotterdam The Hague Airport voornamelijk vakantievluchten uit. Ook al zijn het verhoudingsgewijs zakelijke vluchten die voor een grotere bijdrage aan de regionale economie zorgen, ook vakantievluchten dragen bij aan de economie. Vakantievluchten hebben invloed op de regionale economie omdat mensen die op vakantie gaan ook geld uitgeven op het vliegveld, aan

hotelovernachtingen en aan eten en drinken. Aangezien vluchten voor een klein aandeel gevuld zijn met zakelijke passagiers, is het belangrijk dat er bestemmingen worden aangeboden die zowel zakelijk als niet-zakelijk relevant zijn. Tenslotte: meer inkomende toeristen kunnen zorgen voor een hogere bijdrage aan de economie.

Internationale connectiviteit door de lucht is een van de factoren die belangrijk is voor de internationale concurrentiepositie van stedelijke agglomeraties, en dus belangrijk is voor het regionale vestigingsklimaat. Wat betreft internationale connectiviteit door de lucht scoort de MRDH minder goed dan zijn concurrenten. Aangezien de regio hier minder goed op scoort, kan worden vastgesteld dat het vliegveld RTHA zelf, met het hebben van een point-to-point netwerk en de huidige bestemmingen, beperkt van invloed is op het vestigingsklimaat van de MRDH. De combinatie van RTHA in de regio en Schiphol nabij wordt echter als een positieve vestigingsfactor ervaren door bedrijven. Voor bepaalde Europese bestemmingen is RTHA, gezien de aard van het vliegveld, ideaal. RTHA zelf levert aanzienlijke tijdswinst op ten opzichte van Schiphol en het vliegveld is over de weg uitstekend te bereiken.

Kijkend naar de algemene situatie, met Schiphol in de buurt, kan worden gesteld dat de internationale connectiviteit door de lucht goed is. Voor bepaalde vluchten binnen Europa is Rotterdam The Hague Airport ideaal. Voor de overige vluchten binnen Europa en intercontinentale vluchten is Schiphol het aangewezen vliegveld. Metropoolregio Rotterdam Den Haag verkeert in een luxepositie door het hebben van twee vliegvelden in de nabijheid.

8.3. Discussie

Het merendeel van de gestelde hypothesen zijn in de interviews bevestigd. Toch zijn een aantal hypothesen verworpen. Hieronder volgt een discussie over de niet bevestigde hypothesen en wordt er getracht dit te verklaren.

Het blijkt dat de nabijheid Schiphol niet ongunstig is voor Rotterdam The Hague Airport. Uit de literatuur kwam naar voren dat hub vliegvelden belangrijk zijn voor een internationaal georiënteerde en/of kennisintensieve economie (Gordijn, 2005; Neal, 2010; Wei & Yanji, 2006). Daarnaast bleek dat goede luchthavenbereikbaarheid een belangrijke locatiefactor is (Cabus & Vanhaverbeke, 2004; Gordijn, 2009). Omdat Schiphol een hub-vliegveld is en vanuit veel gebieden in de MRDH relatief sneller te bereiken is dan RTHA, werd gesteld dat de nabijheid van Schiphol negatief zou zijn voor RTHA. Uit de interviews is gebleken dat dit niet waar is. Rotterdam The Hague Airport onderscheidt zich ten opzichte van Schiphol door een tijdsbesparing effect. Dit onderscheid zorgt ervoor dat beide vliegvelden niet als concurrenten kunnen worden beschouwd.

Verder werd in een hypothese gesteld dat gezien de toename van de luchtvracht, Rotterdam The Hague potentie zou hebben om als cargo-vliegveld te groeien. Het argument hierachter was dat globalisering gezorgd heeft voor een toename van het mondiale verkeer van goederen/luchtvracht en ook zorgde voor toename van het aantal vliegbewegingen (Ghemawat & Altman, 2014; Bowen, 2002; Gordijn, 2009). Aangezien in de MRDH een aantal goederen-gerelateerde clusters gevestigd zijn, zou er potentie voor RTHA zijn om als cargo-luchthaven te groeien. Deze potentie is er echter niet. De volgende verklaring kan hiervoor worden gegeven. Het realiseren van een cargo-functie is erg duur en er is een groot volume aan vracht nodig om dit rendabel te maken. Het vervoer van passagiers levert daarnaast ook veel meer op. Voorts vliegen cargomaatschappijen vooral met oudere vliegtuigen die veel lawaai produceren en bovendien veelal op ongunstige tijden vliegen. Met betrekking tot de omwonenden zal hier geen draagvlak voor zijn.

Daarnaast is het niet aannemelijk dat de aanwezigheid van een regionale luchthaven zorgt voor clusterversterking van kennisintensieve sectoren. Uit de literatuur bleek dat voor een moderne, kennisintensieve economie, waarin face-to-face contact belangrijk is, een luchthaven belangrijk is om dit te faciliteren (Baker et al, 2015; Gordijn, 2009). Daarnaast is internationale connectiviteit door de lucht belangrijk voor de internationale concurrentiepositie van regio's (Raspe, 2012). Omdat in de MRDH verschillende kennisintensieve sectoren zijn gevestigd, werd gesteld dat een luchthaven zorgt voor clusterversterking van deze verschillende clusters/sectoren. Dit is niet zo gebleken. Mogelijke verklaring hiervoor is dat, ondanks dat luchtvaart door middel van global pipelines, face-to-face contact faciliteert, clustervorming vooral binnen clusters zelf plaatsvindt.

8.4. Aanbevelingen

8.4.1. Aanbeveling 1: verbetering internationale connectiviteit.

De connectiviteit van RTHA is in de huidige situatie beperkt. Economische sectoren zien graag nog een aantal bestemmingen toegevoegd worden, verder is dit gunstig voor het vestigingsklimaat.

In het onderzoek is gebleken dat de huidige internationale connectiviteit door de lucht van RTHA door de economische sectoren als redelijk wordt ervaren. Economische sectoren missen nog een aantal bestemmingen in het netwerk. Het gaat hier om bestemmingen naar markten waarmee de Metropoolregio Rotterdam Den Haag nauwe economische relaties heeft. Als mogelijke nieuwe bestemmingen worden bestemmingen naar Zwitserland, Scandinavië, Groot-Brittannië en Duitsland genoemd. Bovendien is het voor de internationale connectiviteit gunstig om meer 'feeder' vluchten naar hub-vliegvelden te vliegen. Belangrijk is wel om te kijken naar het bestemmingsaanbod van Schiphol. Het meest gunstig is om 'feeder' vluchten naar hub-vliegvelden aan te bieden die bestemmingen in het pakket hebben die Schiphol niet aanbiedt. Ook bestemmingen naar zakelijke centra, zoals de huidige bestemmingen London en München, zijn potentiële bestemmingen. Een goed point-to-point netwerk zorgt ervoor dat er een tijdsbesparing effect voor, met name, de zakelijke reiziger ontstaat omdat deze niet over hoeft te stappen. Het is hiervoor wel noodzakelijk dat er een nieuw luchthavenbesluit, met een verhoogde geluidsnorm, komt.

8.4.2. Aanbeveling 2: luchthavenbereikbaarheid per openbaar vervoer.

Luchthavenbereikbaarheid per openbaar vervoer is beperkt. In de beeldvorming werkt dit sterk door bij de reiziger. Gerichte infrastructurele maatregelen zijn wenselijk om de luchthavenbereikbaarheid per openbaar vervoer te verbeteren, waardoor ook de psychologische barrières kunnen worden teruggedrongen.

In het onderzoek is duidelijk naar voren gekomen dat de luchthavenbereikbaarheid per openbaar vervoer van en naar het vliegveld een knelpunt vormt. Om de aantrekkelijkheid van het vliegveld te vergroten, is het belangrijk dat dit vraagstuk wordt aangepakt. Het doortrekken van een tramlijn, het omleggen van de Randstadrail of verplaatsing van de terminal worden als onrendabel gezien. Het advies is om door middel van zogenaamde 'quick wins', maatregelen die snel en relatief goedkoop te implementeren zijn, de luchthavenbereikbaarheid te verbeteren. Zo kan het obstakel van lange relatieve afstanden, vanuit een groot deel van de MRDH, van en naar het vliegveld worden opgelost door een vraaggestuurde mobiliteitsdienst. Hierbij kan gedacht worden aan een 'car sharing' concept. Voorwaarde is wel dat deze makkelijk en duidelijk te boeken is. Bijvoorbeeld door het gebruik van een applicatie, een soort mobiliteitsdienst, en vaste prijzen.

Daarnaast denken veel reizigers dat het vliegveld lastig te bereiken is en dat het onduidelijk is hoe het vliegveld te bereiken is. Met name de overstap op Meijersplein van de metro op de bus wordt gezien als een obstakel. Om de barrière van de overstap zoveel mogelijk weg te halen is het belangrijk dat mensen het gevoel krijgen dat ze op Randstadrailstation Meijersplein al op het vliegveld zijn. Dit kan bijvoorbeeld door de naam Meijersplein te vernoemen naar de luchthaven. Verder zal een innovatief vervoersysteem van Meijersplein naar de luchthaven een snellere, moderne uitstraling geven dan de huidige bus. Daarnaast kan een introductie van een regionale vervoerskaart zorgen voor meer duidelijkheid voor inkomende passagiers. Tevens wordt het gebruik van het openbaar vervoer hierdoor gestimuleerd.

Tenslotte wordt het reizen per openbaar vervoer als onhandig en comfortabel ervaren. Zo kan de overstap op Meijersplein worden verbeterd door een overkapping boven het busplatform, mensen hoeven dan niet in de regen te wachten. Verder kan een goede draadloze internetverbinding tijdens de rit ervoor zorgen dat met name zakelijke passagiers hun tijd nuttig kunnen besteden.

8.4.3. Aanbeveling 3: Vervolgonderzoek

In het onderzoek staat de economische betekenis van RTHA centraal. RTHA en Schiphol Airport zijn complementair aan elkaar, echter, er is onvoldoende onderzoek gedaan in hoeverre deze twee vliegvelden zich tot elkaar verhouden en wat de totale economische impact is op de regionale economie. Aanbeveling drie betreft aanvullend onderzoek van de impact van twee vliegvelden op de regionale economie.

Tijdens het onderzoek is gebleken dat er veel onderzoek is gedaan naar de bijdrage van een luchthaven aan de regionale economie. Er is zowel veel onderzoek gedaan naar de bijdrage van een hub-vliegveld aan de economie alsook naar de bijdrage van een regionale luchthaven aan de economie. Opvallend is dat het vaak onderzoek betreft naar Amerikaanse vliegvelden. De case van Rotterdam The Hague Airport is echter niet uniek. Zoals in het onderzoek duidelijk is geworden staat de case RTHA namelijk niet op zichzelf. Alleen kijken naar de betekenis van Rotterdam The Hague Airport voor de regionale economie geeft namelijk een eenzijdig beeld. Er zou een beeld kunnen ontstaan dat de internationale connectiviteit door de lucht van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag minder goed is dan de internationale connectiviteit door de lucht van concurrenten. Echter, de algehele situatie, waarin het nabijgelegen vliegveld Schiphol wordt meegenomen, zorgt ervoor dat de internationale connectiviteit door de lucht van de MRDH redelijk goed is. Hier is echter vrijwel nog geen onderzoek naar gedaan. Voor vervolgonderzoek is het interessant om te onderzoeken wat de betekenis is op een regionale economie wanneer er zowel een regionale luchthaven als een hub-vliegveld in de buurt zijn. Wat is de bijdrage van twee vliegvelden op een (regionale) economie en hoe verhouden de twee vliegvelden zich ten opzichte van elkaar? Is er sprake van concurrentie of vullen ze elkaar aan? De case Rotterdam The Hague Airport en Schiphol is hierin niet uniek. Eerder is al naar voren gekomen dat bijvoorbeeld de regionale luchthaven Malmö Airport in Zweden en hub-vliegveld Kastrup Airport in Denemarken ook een soortgelijke case is. Het gaat hier weliswaar om twee vliegvelden die in twee verschillende landen liggen, maar ze liggen wel dichtbij elkaar.

8.5. Reflectie

Een uitgebreid deel van het onderzoek betreft het literatuuronderzoek. Het literatuuronderzoek geeft uitgebreide achtergrondinformatie en heeft het onderzoek theoretisch ingekaderd. Duidelijk naar voren is gekomen wat de positie is van de luchtvaart in een wereld die aan globalisering onderhevig is en wat de bepalende factoren zijn waardoor luchtvaart een vlucht heeft genomen de afgelopen decennia. Verder is het belang van een luchthaven voor een stedelijke agglomeratie uitgelicht. Tenslotte is gekeken naar de rol van een governance samenwerking bij het stimuleren van de economie door middel van het doen van investeringen in de infrastructuur. Reflecterend op het literatuuronderzoek kan worden gesteld dat het zowel bruikbare als minder bruikbare theorie bevat. Zo zijn de bepalende factoren voor de groei van de luchtvaart relevant gebleken. Verder is de theorie over de betekenis van de luchthavenbereikbaarheid en internationale connectiviteit door de lucht voor een (regionale) economie bruikbaar gebleken. Daartegenover is de achtergrond van globalisering en het belang van locatie en de rol van stedelijke agglomeraties te uitgebreid beschreven. Ook is te uitgebreid ingegaan op de economische effecten van een (regionale luchthaven), een aantal aspecten zijn uiteindelijk niet vertaald in hypothesen. De meeste theorie over de economische effecten van een luchthaven voor een (regionale) economie heeft wel betrekking op een regionale luchthaven, toch heeft een gedeelte van de beschreven theorie meer betrekking op de invloed van een hub-vliegveld. Tenslotte staat het gedeelte over de governance, infrastructuur en regionale economie te veel los van de rest van de theorie. Al met al kan worden geconcludeerd dat het literatuuronderzoek over het algemeen bruikbare theorie bevat, deelvragen zijn beantwoord en hypothesen getest.

Gezien de aard van het onderzoek, een onderzoek naar de kwalitatieve betekenis van een luchthaven op een regionale economie, is het doen van interviews als onderzoeksmethode een goede onderzoeksmethode gebleken. De onderzoeksdoelgroep is bereikt en is het responscijfer met 71% prima te noemen. De betrouwbaarheid van het onderzoek had kunnen worden verhoogd door het afnemen van meer interviews met meer particuliere organisaties (bedrijven) of belangenorganisaties van bedrijven. Op deze manier had een nog duidelijker beeld kunnen worden gecreëerd over het gebruik en toekomstig gebruik van het vliegveld.

Uit de onderzoeksuitkomsten vloeien duidelijke aanbevelingen voort hoe de situatie kan worden verbeterd. Over het algemeen voldoen de onderzoeksresultaten aan de verwachtingen. Dat wil zeggen dat de meeste hypothesen zijn bevestigd.

Literatuur

ACI (2015). *Economic Impact of European Airports*. Amsterdam: ACI Europe.

ACI (2014). *Airport Industry Connectivity Report*. Amsterdam: ACI Europe.

Aschauer, D.A. (1989). Is public expenditure productive? *Journal of Monetary Economics*. Vol. 23: 177-200.

Baarda, D.B. & De Goede, M.P.M. (2006). *Basisboek Methoden en Technieken*. Groningen: Wolters-Noordhoff.

Baker, D., Merkert, R. & Kamruzzaman, (2015) Regional aviation and economic growth: cointegration and causality analysis in Australia. *Journal of Transport Geography*. Vol. 43

Bathelt, H., Malmberg, A. & Maskell, P. (2004). Clusters and knowledge: local buzz, global pipelines and the process of knowledge creation. *Human Geography*. Vol. 28: 31-56

Website Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast (2016). Geraadpleegd op 15-08-2016 via <http://www.btv-rotterdam.nl/>. Rotterdam: Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast (BTV).

Bel, G. & Fageda, X. (2008). Getting there fast: globalization, intercontinental flights and location of headquarters. *Journal of Economic Geography*, 8: 471-495.

Bowen, J. (2002). Network change, deregulation, and access in the global airline industry. *Economic Geography*, 78(4): 425-439.

Brueckner, J.K. (2003). Airline traffic and urban economic development. *Urban Studies*, 40 (8): 1455-1469.

Cabus, P. and Vanhaverbeke, W. (2004). *Vestigingsgedrag van bedrijven in Vlaanderen*.

Geraadpleegd op 13 mei via

http://www.vlaio.be/sites/default/files/documenten/2008_10_stoio_vestigingsgedrag_van_bedrijven_in_vlaanderen.pdf.

Cairncross, F. (2001) *The Death of Distance: How the Communications Revolution is Changing Our Lives*. Boston: Harvard Business Press.

Cheshire, P.C. and I.R. Gordon, (1996). Territorial Competition and Predictability of Collective, *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol 9, pp. 85-115

City Airport Bremen, (2016). *City Airport Airport Bremen – Mobility in the Northwest*. Geraadpleegd op 21 augustus 2016 via http://www.bremen-airport.com/uploads/xdownloads/ENG_City_Airport_Bremen.pdf. Bremen: City Airport Bremen.

CPB, (2016). *Mobiliteit – Luchtvaart*. Geraadpleegd op 25 mei 2016 via: <http://www.wlo2015.nl/wp-content/uploads/pbl-2016-wlo-achtergronddocument-mobiliteit-luchtvaart-2373.pdf> Den Haag: Centraal Planbureau.

Crescenzi, R. & Rodriguez-Pose A. (2012). Infrastructure and regional growth in the European Union. *Papers in Regional Science*, 91(3): 487-513.

- DAA (2015). *Cork Airport Economic Impact Study*. Dublin: DAA.
- Website Cork Airport (2016). Geraadpleegd op 10 juni 2016 via <https://www.dublinairport.com/>.
Cork: Cork Airport.
- Dicken, P. (2011). *Global Shift; mapping the changing contours of the world economy*. London: The Guilford Press
- Ecorys, (2015). *Maatschappelijke kosten-batenanalyse ontwikkeling Rotterdam The Hague Airport*. Rotterdam: Ecorys
- Europese Commissie (2015). *Air; External Aviation Policy*. Geraadpleegd op 13 mei 2016 via http://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/external_aviation_policy/index_en.htm. Brussel: Europese Commissie.
- Florida, R., Mellander, C. & Holgersson, T. (2014). Up in the air: the role of airports for regional economic development. *The Annals of Regional Science*, 54(1): 197-214
- Gillen, D. (2011). The evolution of airport ownership and governance. *Journal of Air Transport Management*, 17(1): 1 – 13.
- Friedman, T.L., (1999). *The lexus and the olive tree: understanding globalization*. New York: Farrar, Straus and Giroux.
- Ghemawat, P. & Altman, S. (2014). DHL Global Connectedness Index 2014.
- Giddens, A. (1990). *The Consequences of Modernity*. Stanford: Stanford University Press.
- Glaeser, E.L., (2011). *Triumph of the city: how our greaters invention makes us richer, smarter, greener, healthier and happier*. New York: MacMillan.
- Graham, B. & Guyer, C. (2000). The role of regional airports and air services in the United Kingdom. *Journal of Transport*, 10: 249-258.
- Green, R.K. (2007). Airports and economic development. *Real Estate Economics*, 35(1): 91-112
- Gregory, D., Johnston, R., Pratt, G., Watts, M.J. & Whatmore, S. (2009). *The dictionary of Human Geography*. Hoboken: Wiley-Blackwell.
- Gordijn, H., Hoorn, A. van, Schuur, J. & Borsboom-van Beurden (2005). *Verkenning regionale luchthavens*. Den Haag: Ruimtelijk Planbureau.
- Gordijn, H., Hornis, W. & Van Wissen, L. (2009) *Regionale luchthavens en economie*. Den Haag: Planbureau voor de leefomgeving.
- GSA, (2013). *Sustainable Airport Solutions: The Economic Impacts of Regional Airports*. Geraadpleegd op 21 augustus 2016 via [http://archive.northsearegion.eu/files/repository/20141216170754_ROM&N13040306-EconomicImpactsRegionalAirports-compleet\(LR\).pdf](http://archive.northsearegion.eu/files/repository/20141216170754_ROM&N13040306-EconomicImpactsRegionalAirports-compleet(LR).pdf).
- Hay, L. (2010). Ethical Practice in Geographical Research. In Clifford, N., French, S. & Valentine, G. (Red.) *Key Methods in Geography*, pp. 35-48. London: Sage.

HM Treasury (2014). *National Infrastructure Plan 2014*. Geraadpleegd op 12 mei 2016 via https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/381884/2902895_NationalInfrastructurePlan2014_acc.pdf. London: HM Treasury.

Iammarino, S. & McCann, P. (2013) *Multinationals and Economic Geography: Location, Technology and Innovation*. Cheltenham: Edward Elgar.

IATA (2004). *Annual report*. Washington: International Air Transport Association.

IATA (2014). *Global Air Passenger Markets*. Washington: International Air Transport Association.

KiM (2008). *De invloed van een Goederenvervoerproject op de Economie*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Kasarda, J.D. & Lindsay, G. (2011). *Aerotropolis: the way we'll live next*. New York: Farrar, Straus and Giroux.

Lambooy, J. (2004). *Geschakelde metropolen en de tussengebieden*. Den Haag: VROM.

Lewis B.D. (1998). The impact of public infrastructure on municipal economic development: Empirical results from Kenya. *Review of Urban and Regional Development studies*, 10: 142-155.

Lovely, M.E., Rosenthal, S.S., Sharma, S. (2005). Information, agglomeration, and the headquarters of U.S. exporters. *Regional Science and Urban Economics*, 35(2):167-191.

McCann, P. (2008). Globalization and Economic Geogrpahy: The World is Curved, Not Flat. *Cambridge Journal of Regions*, 1(3), 351-370.

MRDH (2013). *Strategische Bereikbaarheidsagenda Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag*. Den Haag: Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

MRDH (2014). *Agenda Economisch Vestigingsklimaat Metropoolregio Rotterdam Den Haag*. Den Haag: Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

MRDH (2015). *MRDH ontwikkelt Roadmap Next Economy*. Geraadpleegd op 10-02-2016 via <http://mrdh.nl/nieuws/mrdh-ontwikkelt-roadmap-next-economy>. Den Haag: Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

MRDH (2016). *Rotterdam The Hague Airport*. Geraadpleegd op 10-02-2016 via <http://investeringskaart.nl/?map-search=airport#!rotterdam-the-hague-airport>. Den Haag: Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Neal, Z.P. (2010). Refining the air traffic approach to city networks. *Urban studies*, 47(10): 2195-2215.

Oort, F. van, Brussel, J. van, Raspe, O., Burger, M., Dinteren, J. van & Knaap, B. van der (2006). *Economische netwerken in de regio*. Den Haag: Ruimtelijk Planbureau.

OECD (2013). *Urban population in countries*. Paris: OECD Publishing.

OECD, (2014). *What Makes Cities More Productive? Evidence on the Role of Urban Governance, from Five OECD Countries*. Paris: OECD Publishing.

- OECD, (2015). *Towards a Framework for the Governance of Infrastructure*. Paris: OECD Publishing.
- OECD (2016). *ECD Territorial Reviews: The Metropolitan Region of Rotterdam-The Hague, The Netherlands*. Paris: OECD Publishing.
- Oxford Economics, (2011). *Economic Benefits from Air Transport in Sweden*. Oxford: Oxford Economics.
- Nijdam, M. & Otgaar, A. (2014). *Economic Perspectives for the Rotterdam The Hague Airport*. Rotterdam: Erasmus Universiteit
- Porter, M.E. (2000). Location, competition and economic development: local clusters in a global economy. *Economic Development Quarterly*, 14(1): 15-34.
- Raspe, O. (2012). *De economie van de stad in de mondiale concurrentie*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- Reulink, N. & Lindeman, L. (2005). *Kwalitatief onderzoek; participerende observatie, documentanalyse en interviewen*. Nijmegen: Radboud Universiteit.
- Rienstra, S. & Visser, J., (2010). *Infrastructuur en economische structuurversterking*. Den Haag, ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- Rietveld, P. (1989). Infrastructure and regional development. *The Annals of Regional Science*, 23: 255-274.
- RTHA (2016). *Economische onderbouwing groeiambitie*. Rotterdam: Rotterdam The Hague Airport (RTHA).
- Rebel, (2014). *Verkennde studie naar de ov-bereikbaarheid van Rotterdam The Hague Airport*. Rotterdam: Rebel Group.
- Rhodes, R. (1997). *Understanding governance: policy networks, governance, reflexivity, and accountability*. Buckingham: Open University Press.
- Rijksoverheid (2013). *Adaptieve agenda zuidelijke Randstad 2040*. Den Haag: Rijksoverheid.
- Rijksoverheid (2015). *Rijksoverheid stimuleert innovatie*. Geraadpleegd op 24-02-2016 via <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ondernemen-en-innovatie/inhoud/rijksoverheid-stimuleert-innovatie>. Den Haag: Rijksoverheid.
- Rijksoverheid, (2016). *Ruimtelijke ordening en gebiedsontwikkeling*. Geraadpleegd op 10 juni via <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ruimtelijke-ordening-en-gebiedsontwikkeling/vraag-en-antwoord/wanneer-kan-ik-mijn-mening-geven-over-plannen-en-projecten-tijdens-een-milieueffectrapportage>. Den Haag: Rijksoverheid.
- Rotterdam The Hague Airport, (2016). *Economische onderbouwing groeiambitie*. Rotterdam: Rotterdam The Hague Airport (RTHA).
- Scholte, J.A., (2008). *Globalization; a Critical Introduction*. New York: Palgrave MacMillan.

Steenbergen, B. (2015). *Van samen besluiten naar ook samenwerken. Advies MRDH van, voor en door de 23*. Den Haag: ABD-Interim.

The Swedish Transport Agency, (2016). Geraadpleegd op 15 juni 2016 via <https://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Statistik/Flygplatsstatistik-/2014/>.

UNEP (2013). *City-level decoupling; urban resource flows and the governance of infrastructure transitions*. New York: United Nations Environment Programme.

Veldman, B. et al. (2004). Regionale luchthavens in Nederland. *Urban Studies*, 44 (3) pp. 1-25.

Wei, S. & Yanji, M.A. (2006). Hub-and-Spoke System in Air Transportation and Its Implications to Regional Development – A Case Study of United States. *Chinese Geographical Science*, 16 (3) pp. 211-216.

Website Bremen Airport, (2016). Geraadpleegd op 21 augustus 2016 via <http://www.bremen-airport.com/>. Bremen: Bremen Airport.

Website Malmö Airport, (2016). Geraadpleegd op 15 juni 2016 via <http://www.swedavia.com/malmo/about-malmo-airport-/about-malmo-airport/>.

Bijlagen

Bijlage 1. Interviewguide

Bijlage 1.1. Hypothese toetsing per vraag

Hypothese / vraag	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1															
2															
3															
4	x			x											
5	x			x		x									
6							x		x						
7	x			x											
8		x													
9		x													
10		x													
11		x													
12					x										
13	x														
14	x														
15	x														
16							x		x		x				
17		x													
18							x		x						
19									x	x				x	x
20									x						
21														x	x
22							x		x						
23				x											x
24		x		x			x								x
25		x		x			x		x						
26			x												
27			x												
28			x												
29			x												
30								x							
31												x			
32												x			
33													x		
34		x	x				x		x		x				
35															

Bijlage 1.2. Vragenlijst

Inleiding

Inleidende vragen

- Wat is uw functie?
- In hoeverre spreekt dit onderwerp u aan en wat is uw beeld van de situatie?
- Op welke manier bent u betrokken bij het vliegveld Rotterdam The Hague Airport/economische ontwikkeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag?

Kern

Internationale connectiviteit/bestemmingen Rotterdam The Hague Airport

- Hoe beoordeelt u de positie van Rotterdam The Hague Airport binnen het netwerk waarin de regionale luchthaven RTHA zich bevindt?
- Hoe zou u het huidige bestemmingsaanbod omschrijven?
- Welke en wat voor bestemmingen moeten er in de toekomst bijkomen?
- Wat is de positie van Rotterdam The Hague Airport ten opzichte van Schiphol met betrekking tot het netwerk, verbindingen met bestemmingen en frequentie van vluchten naar de bestemmingen?

Luchthavenbereikbaarheid Rotterdam The Hague Airport

- Hoe belangrijk is luchthavenbereikbaarheid voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag?
- Hoe beoordeelt u de bereikbaarheid van en naar Rotterdam The Hague Airport over de weg?
- Hoe beoordeelt u de bereikbaarheid van en naar Rotterdam The Hague Airport via het openbaar vervoer?
- Hoe kan de bereikbaarheid van en naar Rotterdam The Hague Airport worden verbeterd? Zowel over de weg als per openbaar vervoer.
- Wat is de positie van Rotterdam The Hague Airport ten opzichte van Schiphol met betrekking tot de luchthavenbereikbaarheid?

Regionale Economie Metropoolregio Rotterdam Den Haag

- Hoe belangrijk is de luchthaven in economisch opzicht voor de regio?
- Wat is de invloed van het huidige netwerk van Rotterdam The Hague Airport op de regionale economie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag?
- In hoeverre is er sprake van afgeleide economische impact van RTHA op de regionale economie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag? GDP, werkgelegenheid, FDI, bewoners?
- Waar liggen de kansen om het onbenutte potentieel van RTHA beter te benutten en hiermee de regionale economie van MRDH te versterken? (cargo/uitbreiding van vluchten/specifieke vluchten etc.).
- Wat is de invloed van de bereikbaarheid over de weg van en naar Rotterdam The Hague Airport op de regionale economie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag?
- Welke en wat voor bestemmingen moeten er in de toekomst bijkomen om de regionale economie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag op langere termijn te versterken?

Cluster ontwikkeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag

- Metropoolregio Rotterdam Den Haag onderscheidt vier clusters/top-sectoren, Greenport, World Port, Den Haag Internationale Stad van Vrede en Recht en Zuid-Hollandse kennis-as, als belangrijke (internationale) sectoren voor de regio. Voor welk van deze sectoren is of kan Rotterdam The Hague Airport een meerwaarde zijn? Waarom?
- Voor welke van deze sectoren is Rotterdam The Hague Airport minder van belang? Waarom?
- Zijn de clusters door RTHA internationaal verbonden met soortgelijke clusters in de wereld? Zorgt dit voor versterking van de clusters?

- Welke en wat voor bestemmingen moeten er in de toekomst bijkomen om cluster ontwikkeling meer te stimuleren?

Regionaal vestigingsklimaat Metropoolregio Rotterdam Den Haag

- Wat is de invloed van het huidige netwerk van Rotterdam The Hague Airport op de keuze van bedrijven om zich wel of niet te vestigen in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag?
- Wat is de invloed van de bereikbaarheid over de weg van en naar Rotterdam The Hague Airport op de keuze van bedrijven om zich wel of niet te vestigen in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag?
- Welke en wat voor bestemmingen moeten er in de toekomst bijkomen om een gunstiger vestigingsklimaat te ontwikkelen?

Governancesamenwerking RTHA – MRDH

- Kan een governance samenwerking tussen, onder andere, Rotterdam The Hague Airport en Metropoolregio Rotterdam Den Haag zorgen voor economische groei van de regio?
- Wat is de meerwaarde van een governance samenwerking als het luchthavenbesluit door de Rijksoverheid wordt genomen?
- Zijn de doelstellingen (het versterken van de economische betekenis van de luchthaven) voor de regio voor RTHA en de overheid hetzelfde? Waar zitten de verschillen? (Kwantiteit/kwaliteit).
- Wat is de invloed van de Schiphol Group als eigenaar op de ontwikkeling van RTHA? Houdt het ontwikkeling tegen of wordt het gestimuleerd?

Beleid

- Wat is de invloed van het deregulatie/liberalisatie beleid van de EU op de groei van RTHA?
- In hoeverre is een nieuw luchthavenbesluit, met een verhoogd vluchtplafond, belangrijk voor de economische structuurversterking van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag?
- In hoeverre is het nadelig als het nieuwe luchthavenbesluit geen verhoogd vluchtplafond bevat?
- In hoeverre wordt er rekening gehouden met de belangen van de omwonenden (negatieve externe/milieueffecten) bij het maken van beleid voor Rotterdam The Hague Airport?

Slot

Afsluitende vragen

- Op welke manier kan de aanwezigheid van Rotterdam The Hague Airport beter worden benut om de regionale economie van Metropoolregio Rotterdam Den Haag te versterken?
- Heeft u nog een vraag gemist? Nog wat toe te voegen? Tips?

Bijlage 2. Uitgewerkte interviews

1. Senior Onderzoeker, Erasmus Universiteit

Regionale Economie Metropoolregio Rotterdam Den Haag

- *Hoe belangrijk is de luchthaven in economisch opzicht voor de regio?*

De maximale bijdrage voor de regio Rotterdam komt uit op 1 miljard euro in 2013, als je alles meeneemt, direct, indirect en afgeleide economische impact. Dat is een fors bedrag. Het is reden om te stellen dat de luchthaven ertoe doet. Alleen kijkend naar de economische baten dan is de luchthaven van belang voor Rotterdam.

- *Wat is de invloed van het huidige netwerk van Rotterdam The Hague Airport op de regionale economie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag?*

Voor de invloed op de regio hangt het ervan af hoe vaak een bepaalde bestemming wordt aangevlogen. Als het vaak wordt aangevlogen, zal dit betekenen dat dit invloed heeft op de economie van een regio. Verder heeft het ook met het tijdstip te maken waarop vluchten worden aangeboden. Bijvoorbeeld een ochtend en een avondvlucht, dan is een hele dag te besteden en kan er in de avond gewoon worden teruggevlogen.

- *In hoeverre is er sprake van afgeleide economische impact van RTHA op de regionale economie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag? GDP, werkgelegenheid, FDI, bewoners?*

Er kan sprake zijn van afgeleide economische groei doordat mensen gebruik maken van RTHA in plaats van Schiphol. Mensen besparen tijd, omdat zij minder tijd kwijt zijn aan reizen, dit komt de regionale economie dan weer ten goede. Dit argument gaat vooral op bij zakelijke reizigers.

- *Waar liggen de kansen om het onbenutte potentieel van RTHA beter te benutten en hiermee de regionale economie van MRDH te versterken? (cargo/uitbreiding van vluchten/specifieke vluchten etc.).*

Bestemming aanbieden die zakelijk potentieel hebben, maar waar ook animo voor is als zakelijke bestemmingen, bijvoorbeeld München, Barcelona of Madrid.

Bedrijven zeggen verder zelf dat ze belang hebben bij RTHA, alleen is het niet echt duidelijk wat het belang is. Er moet worden nagegaan, aan de hand van marktonderzoek, wat dit belang is en welke bestemmingen moet worden toegevoegd.

De ambitie om als zakelijk vliegveld te groeien zal wel een positief effect hebben op de regio, dit effect zal echter niet ontzettend hoog zijn.

- *Wat is de invloed van de bereikbaarheid over de weg van en naar Rotterdam The Hague Airport op de regionale economie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag?*

De bereikbaarheid van het vliegveld per openbaar vervoer is voor de beeldvorming erg slecht, terwijl het in de praktijk best wel meevalt. Het zou wel een goed idee zijn om het vliegveld aan te sluiten op het metronetwerk.

- *Welke en wat voor bestemmingen moeten er in de toekomst bijkomen om de regionale economie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag op langere termijn te versterken?*

Er is een lijst met bestemmingen beschikbaar die interessant zijn om als zakelijke bestemming aan te bieden. Vluchten naar hub-vliegvelden zijn ook interessant om toe te voegen aan het netwerk. Probleem is dat Schiphol als doelstelling heeft om als belangrijke hub-vliegveld te fungeren en ervoor zal zorgen dat concurrenten niet aan terrein zullen winnen. Dit kan effect hebben op het wel of niet aanbieden van 'feeder' vluchten vanaf RTHA naar andere hub-vliegvelden dan Schiphol. Schiphol heeft

een dikke vinger in de pap. Misschien dat Air-France-KLM als belangrijkste stakeholder ook invloed kan uitoefenen op de Schiphol Group.

- *Hoe is de situatie van RTHA met Schiphol in de buurt?*

Dit is een interessante case omdat er nog weinig onderzoek naar gedaan is; de situatie van een regionale luchthaven met een andere (hub) luchthaven in de buurt.

Cluster ontwikkeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag

- *Metropoolregio Rotterdam Den Haag onderscheidt vier clusters/top-sectoren, Greenport, World Port, Den Haag Internationale Stad van Vrede en Recht en Zuid-Hollandse kennis-as, als belangrijke (internationale) sectoren voor de regio. Voor welk van deze sectoren is of kan Rotterdam The Hague Airport een meerwaarde zijn? Waarom?*

Is nog niet goed genoeg in kaart gebracht. Is echter wel goed te doen. In Rotterdam is er bijvoorbeeld een gezondheidscluster, er is veel werkgelegenheid in deze sector. Het is echter geen echt cluster en deze heeft ook niet echt contacten met andere clusters. Het levert niet veel vliegverkeer op. Er moet niet zozeer worden gekeken naar clusters zelf, maar naar internationale bedrijven of naar bedrijven die veel internationale contacten hebben. Als je deze individuele gevallen bundelt, dan kom je erachter met welke landen/regio's de regio veel contact heeft. Voor Rotterdam bijvoorbeeld GB, Duitsland, Zwitserland en Scandinavië. Veel minder Spanje, Italië, Turkije, deze landen zijn minder van belang. Voor alle topsectoren is internationale bereikbaarheid wel belangrijk. De vraag is alleen of zij belang hebben bij een luchthaven dichtbij, of dat Schiphol voldoende is.

- *Voor welke van deze sectoren is Rotterdam The Hague Airport minder van belang? Waarom?*

Medische sector bijvoorbeeld. Het verschilt ook met type activiteiten of er gebruikt wordt gemaakt van het vliegveld, hangt niet zozeer af van de sector. Hoogwaardige activiteiten (directeuren etc.) maken gebruik van het vliegveld RTHA omdat dit gemakkelijk en snel is.

Regionaal vestigingsklimaat Metropoolregio Rotterdam Den Haag

- *In hoeverre is Rotterdam The Hague Airport van belang voor het regionale vestigingsklimaat van Metropoolregio Rotterdam Den Haag?*

Voor hoofdkantoren van internationale bedrijven is het vaak wel belangrijk dat een luchthaven in de buurt zit. Ook voor de beeldvorming is het belangrijk, bedrijven worden ook graag geassocieerd met een vliegveld.

Over het algemeen zijn het toch andere factoren die belangrijker zijn dan het hebben van een vliegveld. De bereikbaarheid door de lucht heeft echter wel een significante relatie met het vestigingsklimaat.

Waarschijnlijk dat heel veel beslissers de bereikbaarheid door de lucht prima vinden omdat zij weten dat Schiphol in de buurt zit.

2. Senior Onderzoeker, Planbureau voor de Leefomgeving

Internationale connectiviteit/bestemmingen Rotterdam The Hague Airport

- *Hoe belangrijk is internationale connectiviteit voor een regio? En in het geval van de MRDH?*

Internationale connectiviteit is belangrijk, het is een top 10 concurrentiefactor. Internationale connectiviteit is een belangrijke factor voor het aantrekken van bedrijven. Voor een regio is het bij internationale connectiviteit door de lucht verder belangrijk dat het om een luchthaven gaat die veel bestemmingen aanbiedt en hier vaak op vliegt.

- *Hoe beoordeelt u de internationale connectiviteit van Rotterdam The Hague Airport?*

De internationale connectiviteit van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag is een factor waar de regio minder goed op scoort met betrekking tot directe concurrenten, de concurrenten hebben allemaal een betere luchthaven. De score valt nog relatief hoog uit door de nabijheid van Schiphol. De luchthaven Rotterdam The Hague Airport is te klein. Rotterdam The Hague Airport heeft ook niet echt de functie van een vliegveld als Schiphol, aangezien zij vooral als toeristische luchthaven functioneert. De business kant is wel aanwezig, maar niet zo groot.

- *Wat is de positie van Rotterdam The Hague Airport, als regionale luchthaven met een point-to-point netwerk, ten opzichte van Schiphol (hub-vliegveld) met betrekking tot het netwerk, verbindingen met bestemmingen en frequentie van vluchten naar de bestemmingen?*

Schiphol Airport is een hub-vliegveld, een soort vliegveld dat belangrijk is een voor een stedelijke regio. Het biedt veel bestemmingen aan en hier wordt frequent op gevlogen.

- *Waar ligt de potentie voor RTHA om te groeien?*

Duidelijk is dat de MRDH slechter op internationale connectiviteit scoort dan concurrerende regio's (Antwerpen, Parijs, Ruhrgebied). Er ligt een investeringsopgave om de internationale connectiviteit van MRDH te versterken door het investeren in RTHA om de concurrentiepositie te verbeteren, en hiermee de aantrekkelijkheid voor buitenlandse bedrijven te vergroten.

Luchthavenbereikbaarheid

- *Hoe belangrijk is luchthavenbereikbaarheid van en naar een luchthaven voor een stedelijke agglomeratie? Zowel over de weg als per openbaar vervoer.*

Alles heeft te maken met gemak en snelheid, passagiers moeten zo gemakkelijk en zo snel mogelijk bij een luchthaven kunnen komen. Voor zakelijke reizigers is vooral bereikbaarheid per weg belangrijk, openbaar vervoer speelt niet zo'n grote rol.

- *Hoe beoordeelt u de luchthavenbereikbaarheid van Rotterdam The Hague Airport? Zowel over de weg als per openbaar vervoer?*

Er moet worden gevlogen naar de markt waar je actief in bent, of naar nieuwe markten. In het geval van RTHA wordt verder weinig intercontinentaal gevlogen, dit is echter wel belangrijk voor de internationale connectiviteit. Het heeft weinig zin om op hub-vliegvelden te vliegen, vanaf Schiphol is bijna alles al te bereiken.

Cluster ontwikkeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag

- *Metropoolregio Rotterdam Den Haag onderscheidt vier clusters/top-sectoren, Greenport, World Port, Den Haag Internationale Stad van Vrede en Recht en Zuid-Hollandse kennis-as, als belangrijke (internationale) sectoren voor de regio. Daarnaast zijn alle, door de Rijksoverheid aangewezen topsectoren aanwezig in de Metropoolregio, Voor welke en/of voor wat soort sectoren is of kan een luchthaven een meerwaarde zijn? Waarom? Voor welke van minder belang?*

Voedingsmiddelenindustrie, materialenindustrie, high-tech, chemie zijn belangrijke (kennis intensieve) sectoren waarvoor internationale connectiviteit belangrijk is. Alle sectoren waarin de MRDH sterk in is, zijn vrijwel allemaal luchtvaartgevoelig, kan op het gebied van het vervoeren van goederen zijn, maar ook het vervoer van passagiers. Verder zijn alle topsectoren verclusterd rond een vliegveld, dit geeft aan dat zij belang hebben bij een luchthaven. RTHA zorgt voor verdere clusterontwikkeling doordat het met de internationale connectiviteit face2face contact mogelijk maakt.

- *Welke en wat voor soort bestemmingen moeten er in de toekomst bijkomen om clusterontwikkeling meer te stimuleren?*

Het vliegen naar markten waar je actief bent, of naar nieuwe markten.

Regionaal vestigingsklimaat Metropoolregio Rotterdam Den Haag

- *In hoeverre is een luchthaven van belang voor het regionale vestigingsklimaat van een regio? En in het geval van de MRDH?*

Het hebben van een luchthaven is een belangrijke concurrentiefactor, indien een luchthaven veel bestemmingen aanbiedt en hier frequent op vliegt. Daarnaast zijn kennis en agglomeratievoordelen cruciale factoren voor een concurrentiepositie. Op alle drie de factoren scoort de MRDH minder goed. Het zijn wel factoren die zorgen voor een beter regionaal vestigingsklimaat van een regio.

- *Hoe belangrijk is luchthavenbereikbaarheid van en naar een luchthaven voor een regionaal vestigingsklimaat? Zowel over de weg als per openbaar vervoer.*

Belangrijk, het is zaak dat luchthavens makkelijk en relatief snel te bereiken zijn.

3. Senior Onderzoeker, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Internationale connectiviteit/bestemmingen Rotterdam The Hague Airport

- *Hoe belangrijk is internationale connectiviteit voor een regio?*

Internationale connectiviteit is heel belangrijk voor een regio.

- *Hoe beoordeelt u de internationale connectiviteit van Rotterdam The Hague Airport?*

De internationale connectiviteit is in het geval van RTHA uitstekend. Dat blijkt ook uit onderzoeken vanuit de EU (sociale cohesie rapport). De internationale bereikbaarheid van de MRDH is gewoonweg goed.

- *Wat is de positie van Rotterdam The Hague Airport, als regionale luchthaven met een point-to-point netwerk, ten opzichte van Schiphol (hub-vliegveld) met betrekking tot het netwerk, verbindingen met bestemmingen en frequentie van vluchten naar de bestemmingen?*

Het is een regionaal vliegveld met een point-to-point netwerk. Schiphol is een hub-vliegveld. Dus minder frequenties, minder bestemmingen en geen aanbod van intercontinentale bestemmingen. Als je dus naar een ander continent wil, moet je via Schiphol, een andere luchthaven of gebruik maken van een vlucht naar een hub-vliegveld, vanaf RTHA. In het geval van bestemmingen die niet worden aangeboden via Schiphol, is het interessant om via een hub-vliegveld te vliegen die deze bestemmingen wel aanbiedt (vanaf RTHA). Dit heeft wel potentie voor RTHA, want op deze manier wordt de vervolg connectiviteit verbeterd. Voorbeelden van soortgelijke vluchten die op dit moment worden aangeboden zijn de vluchten naar Frankfurt en London. Op deze manier snoepen British Airways en Lufthansa in dit geval marktaandeel af van KLM-Air-France. Andere soortgelijke vlucht is de nieuwe vlucht van Groningen/Eelde naar Kopenhagen.

Luchthavenbereikbaarheid

- *Hoe belangrijk is luchthavenbereikbaarheid van en naar een luchthaven voor een stedelijke agglomeratie? Zowel over de weg als per openbaar vervoer.*

Die is erg belangrijk, tijd is geld. Elke minuut die je kan besparen is gunstig voor je stedelijke agglomeratie. Het verlaagt je kosten en verhoogt je internationale concurrentiepositie. De luchtvaartbereikbaarheid voor RTHA over de weg is uitstekend. Per openbaar vervoer zou een stuk beter kunnen. Je bent vanuit veel gebieden in de MRDH per auto sneller op RTHA, dan op Schiphol. Per openbaar vervoer vanuit veel gebieden niet, en is Schiphol veel sneller te bereiken. Ook de extra overstap op Meijersplein komt de bereikbaarheid niet ten goede. De terminal zit eigenlijk aan de

verkeerde kant, als deze zou worden verplaatst zou hij vlak naast de HSL en station Meijersplein liggen. Station Meijersplein zou eigenlijk ook veranderd moeten worden in Station Rotterdam The Hague Airport.

- *Hoe kan de bereikbaarheid van en naar Rotterdam The Hague Airport worden verbeterd? Zowel over de weg als per openbaar vervoer.*

Over de snelweg is met de introductie van de nieuwe A4 de luchthavenbereikbaarheid over de weg een stuk beter geworden, dit zal in de toekomst ook nog zo blijven. Per openbaar vervoer wordt met het doortrekken van een light-tram/tram te duur, weinig mensen zullen gebruik maken van de route namelijk. Verder is het waarschijnlijk ook te duur om de terminal te verplaatsen. Autonoom voertuig kan een uitkomst bieden, vervoert minder mensen en kan frequenter rijden. Feit blijft wel dat de overstap blijft, dit zal een barrière blijven, wat vaak zwaarder weegt in de perceptie van mensen dan dat het meer tijd kost. Dit is uit onderzoek gebleven. Het is ook belangrijk dat mensen zich tijdens het reizen productief kunnen maken, dat scheelt 'value of time'.

Het moet vooral duidelijk voor mensen zijn dat RTHA een vliegveld is waarmee tijdwinst kan worden geboekt, dat is het verhaal wat moet worden verteld. Verder moet ervoor worden gezorgd dat alles ook daadwerkelijk in orde is, als er gebruikt van wordt gemaakt. Op deze manier worden klanten binnengehaald en kiezen niet snel voor Schiphol.

Regionale Economie Metropoolregio Rotterdam Den Haag

- *Hoe belangrijk is de luchthaven in economisch opzicht voor de regio?*

Een regio moet gewoon een luchthaven hebben, dat is belangrijk. Schiphol is in het geval van de MRDH zo dichtbij, dat het voor de regio prima functioneert. Het voordeel van het hebben van een eigen luchthaven is het kunnen aanbieden van een snelle afhandeling en bediening. Dan gaat het niet om de reistijd naar de luchthaven, maar de in-time terminal. Die is in het geval van RTHA gewoon erg gunstig en hiermee kan de luchthaven zich onderscheiden. Dat scheelt ongeveer 1,5 uur. Gemiddeld ben je op Schiphol 2 uur bezig en op RTHA 30 minuten. Dit is voor de zakelijke gebruiker zeer interessant, want tijd is geld (wordt berekend op 85 euro per uur).

- *Wat is de invloed van een point-to-point netwerk op een regionale economie? En wat betekent dit voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag?*

Als je goeie verbindingen hebt, dan is de invloed van een point-to-point netwerk prima, het zorgt voor een tijdbesparing effect omdat niet overgestapt hoeft te worden. Dat betekent besparingen voor reizigers, deze hebben namelijk meer tijd over, dit werkt weer door in de regionale economie. Het maakt wel uit over wat voor type reiziger het gaat, het uurtarief van een zakelijke passagier is veel hoger dan die van een burger/toerist. Maar ook in het geval van de burger/toerist is het gunstig voor de economie. Bij de burger gaat het vooral om de reistijdwinst, maar die houdt ook meer geld over om te besteden aan iets anders (in de regio).

- *Wat is de invloed van de bereikbaarheid over de weg van en naar een luchthaven op een regionale economie? En wat betekent dit voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag?*

Zelfde verhaal, het gaat om reistijdvoordelen die gunstig zijn voor de doorwerking in de economie. De MRDH heeft als voordeel dat ze twee vliegvelden in de buurt hebben.

- *Welke en wat voor bestemmingen moeten er in de toekomst bijkomen om de regionale economie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag op langere termijn te versterken?*

Het versterken van de verbindingen met andere hub-vliegvelden, vervolg connectiviteit is belangrijk voor de internationale connectiviteit.

- *Waar liggen de kansen om het onbenutte potentieel van RTHA beter te benutten en hiermee de regionale economie van MRDH te versterken? (cargo/uitbreiding van vluchten/specifieke vluchten etc.).*

Cargo niet aan beginnen, daar moet je een bepaald volume voor hebben om het rendabel te maken m.b.t. het aankopen van dure apparatuur, het bouwen van opslagruimten, aannemen van meer personeel etc. De vele exportproducten vanuit de MRDH worden op andere wijzen vervoerd (ander vliegveld (erg weinig), vrachtwagens). Uitbreiding van vluchten en frequenties op hub-vliegvelden. Vluchten op London-City is ook interessant, daar zit veel potentieel. Verder ligt het aan de luchtvaartmaatschappijen zelf, die zijn erg goed in het doen van marktonderzoek om de vraag te onderzoeken.

Cluster ontwikkeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag

- *Metropoolregio Rotterdam Den Haag onderscheidt vier clusters/top-sectoren, Greenport, World Port, Den Haag Internationale Stad van Vrede en Recht en Zuid-Hollandse kennis-as, als belangrijke (internationale) sectoren voor de regio. Daarnaast zijn alle, door de Rijksoverheid aangewezen topsectoren aanwezig in de Metropoolregio, Voor welke en/of voor wat soort sectoren is of kan een luchthaven een meerwaarde zijn? Waarom?*

Kennis-intensieve sectoren hebben belang bij RTHA, maar hele vliegtuigen zullen er niet mee gevuld worden. Vaak hebben de sectoren/bedrijven die frequent gebruik maken van het vliegveld eigen vliegtuigen/corporate jets (zoals Shell). Corporate jets zijn erg belangrijk voor RTHA, omdat die vanwege het gewicht/geluidsproductie niet onder het luchthavenbesluit vallen. Voor bedrijven is het vaak ook een belangrijke imagekwesitie, bedrijven worden graag geassocieerd met een vliegveld. Bedrijven zetten graag de naam van het vliegveld op het visitekaartje, terwijl ze er in de praktijk niet vaak gebruik van maken. Voor een regionale economie is het daarom ook belangrijk dat ze bedrijven een plek vlakbij het vliegveld aan kunnen bieden (bedrijventerrein). Het probleem met de studie van Raspe is, dat het oorzakelijk verband niet wordt meegenomen. Er komen geen bedrijven omdat er ergens een vliegveld komt, een vliegveld komt er omdat er ergens bedrijven zijn, naar de markt toe.

- *Voor welke en/of wat voor sectoren is een luchthaven minder van belang? Waarom?*

Dat blijkt wel uit het onderzoek van Raspe, het verband met bepaalde sectoren. Voor cargo/goederencluster is het in ieder geval niet van belang met betrekking tot de export. Vooral het verkeer van passagiers is belangrijk voor RTHA.

- *Welke en wat voor soort bestemmingen moeten er in de toekomst bijkomen om cluster ontwikkeling meer te stimuleren?*

Het versterken van de verbindingen met andere hub-vliegvelden, vervolg connectiviteit is belangrijk voor de internationale connectiviteit.

Regionaal vestigingsklimaat Metropoolregio Rotterdam Den Haag

- *In hoeverre is een luchthaven van belang voor het regionale vestigingsklimaat van een regio?*

Een luchthaven is erg van belang voor het regionale vestigingsklimaat, maar in het geval van de MRDH beschikt de regio met Schiphol al over een goed vliegveld, de regio is al goed voorzien. Een extra luchthaven, een eigen luchthaven, waarbij tijdwinst kan worden gewonnen is een extra 'asset' voor de regio, maar in principe zit de regio dus al op een hoog niveau.

- *Hoe belangrijk is luchthavenbereikbaarheid van en naar een luchthaven voor een regionaal vestigingsklimaat? Zowel over de weg als per openbaar vervoer.*

Hoe beter de bereikbaarheid, des te lager de reistijdverliezen zijn, des te beter is het voor de economie, en dus ook voor het regionaal vestigingsklimaat. Voor binnenkomende reizigers is openbaar vervoer belangrijk. Voor binnenkomende reizigers zou het gunstig zijn als het openbaar vervoer perfect op orde is. In het geval van RTHA is het heel onduidelijk hoe je ergens als

buitenlander moet komen. Voor bezoekers zou het een uitkomst zijn als er een regionaal vervoerskaart wordt geïntroduceerd. Bij Schiphol is het duidelijker dat er een trein is.

- *Wat is de invloed van een point-to-point netwerk voor een regionaal vestigingsklimaat?*

Het netwerk heeft effect op de Metropoolregio. Maar in het geval van de MRDH is het toch het hub-netwerk van Schiphol dat echt belangrijk is voor het regionale vestigingsklimaat. De relatieve afstanden naar Schiphol zijn ook erg klein.

- *Welke en wat voor bestemmingen moeten er in de toekomst bijkomen om een gunstiger vestigingsklimaat te ontwikkelen?*

Het versterken van de verbindingen met andere hub-vliegvelden, vervolg connectiviteit is belangrijk voor de internationale connectiviteit.

Beleid

- *Wat is de invloed van het deregulatie/liberalisatie beleid van de EU op de groei van RTHA?*

Het liberalisatiebeleid heeft gezorgd voor de opkomst van Low Cost Carriers, daardoor zijn de regionale luchthavens ook opgekomen. Een maatschappij als Ryanair heeft meer betekend voor de connectiviteit van Europa dan heel veel andere maatregelen die op het vrije verkeer betrekking hadden.

- *In hoeverre is een nieuw luchthavenbesluit, met een verhoogd vluchtplafond, belangrijk voor de economische structuurversterking van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag?*

De economische structuur wordt niet versterkt. Het zal een marginaal positief effect hebben. Er zullen niet meer bedrijven komen als de luchthaven groeit, dat heeft met de attractiviteit van alle facetten te maken. Op luchthavengebied wordt dat vooral bepaald door Schiphol.

- *In hoeverre is het nadelig als het nieuwe luchthavenbesluit geen verhoogd vluchtplafond bevat?*

Voor de luchthaven zelf zal het vervelend zijn. Voor bedrijven kan het een reden zijn om te vertrekken, dat zij niet meer vrijheid krijgen om te gaan en te staan waar ze willen (flexibiliteit).

4. Universiteit Utrecht

Regionale Economie

- *Hoe belangrijk is een luchthaven in economisch opzicht voor een regio?*

Een luchthaven is belangrijk voor een regio, maar het is een van de factoren die belangrijk zijn voor het economisch presteren van regio's. De vraag is hoe je de factor luchthaven eruit haalt. Bereikbaarheid door de lucht is vooral belangrijk met betrekking tot de internationale concurrentie. Een luchthaven in een regio kan ook belangrijk zijn in de concurrentie met andere regio's met betrekking tot het aantrekken van bedrijven (bv tussen Rotterdam en Utrecht). Je moet verder wel rekening houden met concurrerende vliegvelden en de landzijdige bereikbaarheid daarheen. Daarnaast kan een luchthaven in een globaliserende economie ook belangrijk zijn voor bedrijven die in de wereldwijde netwerkeconomie zitten, op deze manier kan er makkelijker face-to-face contact plaatsvinden met bedrijven in soortgelijke clusters. In het geval van de MRDH ben je bijvoorbeeld eerder op Schiphol met het openbaarvervoer dan op RTHA vanuit Den Haag. Het is daarom lastig te concurreren met Schiphol. Voor het economisch presteren van de regio MRDH maakt het niet uit of het verkeer via Schiphol gaat of via RTHA. Wellicht dat het een optie is om te kijken naar uitbreiding van de airfreight (vracht), dat zou kunnen zorgen voor het aantrekken van warehouse en logistieke bedrijven.

Kortom, een luchthaven is belangrijk voor een economie, de vraag is echter of extra investeringen zin hebben. Wat betreft RTHA is de kans op extra economische groei niet zo groot, omdat de internationale connectiviteit al op orde is.

Cluster ontwikkeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag

- *Metropoolregio Rotterdam Den Haag onderscheidt vier clusters/top-sectoren, Greenport, World Port, Den Haag Internationale Stad van Vrede en Recht en Zuid-Hollandse kennis-as, als belangrijke (internationale) sectoren voor de regio. Daarnaast zijn alle, door de Rijksoverheid aangewezen topsectoren aanwezig in de Metropoolregio, Voor welke en/of voor wat soort sectoren is of kan een luchthaven een meerwaarde zijn? Waarom?*

Voor de meeste clusters heeft het wel meerwaarde, maar verschilt waarschijnlijk wel per cluster. Dan moet je weten met welke clusters de MRDH concurreert in Europa, dan kun je kijken hoe je scoort qua bereikbaarheid door de lucht. In het geval van Brabant, bijvoorbeeld, was bereikbaarheid door de lucht een van de zwakkere factoren. Je moet een onderscheid maken tussen top- en basisfactoren. Basisfactoren moeten op orde zijn. Daar kan je de wedstrijd niet mee winnen, maar wel verliezen. Met de topfactoren maak je uiteindelijk het verschil in de concurrentie. Luchtvaartbereikbaarheid was hierin een basisfactor, de topfactoren waren clusterforming, netwerkforming en kennisontwikkeling. Bij de topfactoren zijn de verschillen tussen regio's vaak groot, bij basisfactoren veel minder groot. Als je de basisfactoren vergroot valt er weinig extra te winnen. Maar de basisfactoren moet je ook gewoon op orde hebben. De internationale connectie van de MRDH is erg hoog, investeringen zullen dan weinig extra toevoegen in economisch opzicht; je zult veel moeten investeren voor relatief weinig winst. Het kan alleen significant effect hebben als er knelpunten in het netwerk zitten. In het geval van RTHA is er wellicht met het verbeteren van het voor- en na transport winst te behalen, dit kan worden gezien als een knelpunt.

- *Welke en wat voor soort bestemmingen moeten er in de toekomst bijkomen om cluster ontwikkeling meer te stimuleren?*

Als het rendabel te maken is, de relaties met de regio's/ verwante clusters waar je mee samenwerkt, of waarmee je concurreert.

Regionaal vestigingsklimaat Metropoolregio Rotterdam Den Haag

- *In hoeverre is een luchthaven van belang voor het regionale vestigingsklimaat van een regio?*

Een luchthaven is een van de factoren die belangrijk is, de mate van belang wisselt echter per sector. Het is sterk afhankelijk van wat bedrijven zoeken, of ze luchtvaartgevoelig zijn of niet.

Governancesamenwerking RTHA – MRDH

- *Kan een governance samenwerking tussen, onder andere, Rotterdam The Hague Airport en Metropoolregio Rotterdam Den Haag zorgen voor economische groei van de regio?*

Een governance samenwerking zorgt ervoor dat ieder gaat doen waar ze goed in zijn, in plaats van zich individueel te richten op dezelfde dingen. Een governance samenwerking zorgt ervoor dat er betere afstemming plaatsvindt. Bijvoorbeeld dat Den Haag zich richt op internationaal recht en dat Rotterdam zich richt op het haven-innovatie gedeelte. Op deze manier gaan ze niet proberen dezelfde bedrijven binnen te halen. Een governance samenwerking zorgt door middel van afstemming ervoor dat de concurrentie beter aan kan worden gegaan met andere regio's.

Het economisch stimuleren van de regio, als gevolg van de samenwerking tussen de MRDH en het vliegveld, gaat niet zo makkelijk. De overheid moet zorgen voor de ruimte voor economische activiteiten door RTHA de toestemming te geven om te groeien. Verder moet de overheid goed kijken hoe de economie in elkaar zit en wat de bedrijven nodig hebben, hebben ze wel echt de luchthaven nodig? Voor de luchthaven kan het nuttig zijn om in gesprek te gaan met overheden over regionale

ontwikkelingen, andersom geldt dit ook. Uiteindelijk gaat het er de luchthaven ook om of er wat te halen valt, want anders hebben zij geen belang bij een governance netwerk. Andersom moet de overheid ook de meerwaarde inzien van een luchthaven. Voor beide partijen moet het dus meerwaarde hebben. Als eerste moet er worden gekeken naar knelpunten. Als er knelpunten zijn die de economische groei belemmeren, dan moet er iets aan gedaan worden. Het zijn dan bedrijven die moeten aangeven dat zij knelpunten zien.

- *Wat is de meerwaarde van een governance samenwerking als het luchthavenbesluit door de Rijksoverheid wordt genomen?*

De meerwaarde van een governance samenwerking met betrekking tot het nemen van het nieuwe luchthavenbesluit is het aandragen van draagvlak naar de Rijksoverheid, die uiteindelijk het besluit neemt. De governance samenwerking kan zorgen dat er draagvlak wordt gecreëerd.

5. Projectmanager Stadsontwikkeling Rotterdam, Gemeente Rotterdam

Regionale Economie Metropoolregio Rotterdam Den Haag (in het bijzonder regio Rotterdam)

- *Hoe belangrijk is de luchthaven in economisch opzicht voor de regio?*

Het is belangrijk voor de regio, zowel direct, indirect als afgeleid, maar weegt eigenlijk niet op tegen de overlast wat het oplevert. Als je kijkt naar de vraag, dan is er behoefte. In deze vraag wordt ongeveer 30% voorzien, de rest vliegt vanaf Schiphol. Uit onderzoek is gebleken dat het belangrijk is om internationaal goed bereikbaar te zijn als je economisch een topregio wil blijven in Europa. Een luchthaven is dus belangrijk, regionaal of niet. De rol die RTHA hierin speelt is van belang, het is voor Rotterdam dichterbij dan Schiphol en sneller te bereiken. Verder is de in-terminal tijd erg kort in RTHA. De reistijdwinst heeft economische waarde, zeker voor zakelijke vlucht, wat doorwerkt in de regio. Het voordeel van RTHA is het gemak en de snelheid van veel facetten: in-terminal tijd, parkeren, vervoer van de weg etc.

- *Wat is de invloed van het huidige netwerk van Rotterdam The Hague Airport op de regionale economie van regio Rotterdam?*

Het huidige bestemmingsaanbod sluit deels aan bij de vraag van, met name, de zakelijke passagier.

- *Waar liggen de kansen om het onbenutte potentieel van RTHA beter te benutten en hiermee de economie van regio Rotterdam te versterken? (cargo/uitbreiding van vluchten/specifieke vluchten etc.).*

Wat interessant zou zijn is dat je, je koffer op Meijersplein al kan afgeven. Dat heb je dan al gehad, hoef je hier niet meer mee te slepen. Je kunt dan gemakkelijker naar het vliegtuig toe.

- *Wat is de invloed van de bereikbaarheid over de weg van en naar Rotterdam The Hague Airport op de regionale economie van regio Rotterdam?*

Het openbaar vervoer kan altijd beter, maar het is de vraag tegen welke prijs? Een aftakking van de metro is te duur. Terminal verplaatsen naar de andere kant kan ook niet vanwege een aantal redenen. Verder heb je met het openbaar vervoer te maken met piektijden, tijden dat het erg druk is, dit is lastig te matchen. Op dit moment kan het openbaar vervoer niet veel sneller. De bus is de 'next best' oplossing op dit moment. Een idee om met de piekmomenten om te gaan zou het inzetten van de bussen vanaf het platform zijn. Het is belangrijk om de overstap van Meijersplein naar RTHA te vergemakkelijken. Verder is het een goed idee om de naam Meijersplein te veranderen, alleen kost het veel geld en de RET is terughoudend. In de communicatie naar buiten toe moeten de voordelen van RTHA duidelijk worden, dit moet niet zo lastig zijn.

- *Welke en wat voor bestemmingen moeten er in de toekomst bijkomen om de regionale economie van regio Rotterdam op langere termijn te versterken?*

Interessante bestemmingen liggen in Scandinavië, Duitsland, Zwitserland. Verder zijn verbindingen die naar hub-vliegvelden vliegen interessant, alleen is het de vraag of de Schiphol Group/KLM-AF hieraan willen meewerken. Huidige bestemmingen als München en Istanbul zijn tegen het zere been van bovenstaande partijen. Uiteindelijk is het overtrokken, het gaat maar om een minuscuul aandeel in het geval van RTHA. Het gaat vaak ook om bestemmingen die via Schiphol lastiger te bereiken zijn, anders zouden ze wel gebruik van Schiphol.

Cluster ontwikkeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag (In het bijzonder regio Rotterdam)

- *In het geval van Rotterdam is de cluster Rotterdam World Port geïdentificeerd. In hoeverre kan voor deze sector Rotterdam The Hague Airport een meerwaarde zijn? Waarom?*

RTHA is belangrijk voor de clusters in Rotterdam, dit staat ook in onderzoek gedaan door de Erasmus. Het is illustratief: in de hal van RTHA wordt vooral reclame gemaakt door bedrijven uit de scheep/maritieme sector en het petrochemie cluster. Dit zal niet voor niks zijn.

Het zijn de grote economische sectoren in Rotterdam die relevant zijn voor de luchthaven, en andersom. Dan gaat het over de petrochemische sector, maritieme sector. Die bepalen ook voor een groot deel welke bestemmingen er interessant zijn.

- *Voor welke van deze sectoren is Rotterdam The Hague Airport minder van belang? Waarom?*

Cleantech, medische sector, food sector zijn voor Rotterdam belangrijke sectoren, echter zijn deze niet van belang voor de luchthaven en het bestemmingennetwerk. Je kijkt met name naar de landen die interessant zijn voor de sectoren, en minder naar het belang van een individuele sector. In het Westland is een grote concentratie van de voedselsector gesitueerd, deze sector maakt echter geen gebruik van RTHA als cargo luchthaven. Hiervoor is ook geen ruimte in de toekomst. De lasten zijn te hoog, de vliegtuigen maken te veel lawaai en ze vliegen op verkeerde tijden. Verder zullen lokaal georiënteerde bedrijven geen belang hebben bij de luchthaven.

Regionaal vestigingsklimaat Metropoolregio Rotterdam Den Haag (In het bijzonder Rotterdam)

- *In hoeverre is Rotterdam The Hague Airport van belang voor het regionale vestigingsklimaat van regio Rotterdam?*

Een regio met een luchthaven klinkt internationaler, dit zal meer bedrijven aantrekken. Echter, de relatieve afstanden zijn in Nederland zijn zo klein, dat het niet veel uit maakt of een bedrijf zich, bijvoorbeeld, in Breda of Rotterdam vestigt. De bestemmingen zijn belangrijker; vliegt het naar de juiste bestemmingen, of niet?

Voorbeeld: Shell kan zijn eigen vloot op de luchthaven kwijt en heeft mede daarvoor gekozen voor Den Haag als vestigingsplaats voor het hoofdkantoor.

- *Nieuw luchthavenbesluit*

Het nieuwe luchthavenbesluit moet goed zijn voor de regio, anders heeft het, met betrekking tot de negatieve effecten, weinig zin om toe te voegen (bijvoorbeeld toevoegen vakantievluchten).

Als het economische effect zwaarder weegt dan de negatieve effecten, dan is het gunstig om meer vluchten te hebben. Het is alleen de vraag hoe groot het economische effect zal zijn, dit is lastig te kwantificeren. Negatieve effecten contra het economische effect is ook moeilijk te vergelijken, wat is belangrijker?

Er is draagvlak nodig vanuit de verschillende gemeenten om het luchthavenbesluit te laten nemen door het ministerie. Als de regio het graag wil, dan moet men dat onder de brengen van het ministerie. Het ministerie neemt dan een positief besluit. Zonder draagvlak besluit de minister/staatsecretaris negatief. De MRDH kan zorgen voor een goede onderbouwing waarom het van betekenis is voor de regio. MRDH moet niet de gemeenteraden proberen te beïnvloeden.

6. Senior Accountmanager, Gemeente Den Haag

Regionale Economie Metropoolregio Rotterdam Den Haag (in het bijzonder regio Den Haag)

- *Hoe belangrijk is de luchthaven in economisch opzicht voor de regio?*

Den Haag is een internationale stad. Internationale hoofdkantoren, internationaal regeringscentrum (VN/EU/NL). Internationaal security cluster en veel gas/olie bedrijven hebben hier hun hoofdkantoor. Bovendien heeft het een belangrijke IT-sector. Verder is Den Haag de tweede toeristenstad van Nederland. Vroeger had Den Haag drie luchthavens, allemaal gesloten en daarna geen luchthaven meer. Omdat Den Haag toch een belangrijke internationale (politieke) (hoofdstad) is en bezoekers goed wil ontvangen, is de aanwezigheid van een luchthaven belangrijk. Daarom heeft Den Haag zich ingekocht bij Rotterdam Airport en is het Rotterdam The Hague Airport geworden. Daarnaast heeft Den Haag ook gezorgd voor een shuttlebus van Meijersplein naar RTHA. RTHA is in economisch opzicht belangrijk voor de zakelijke passagier. Het scheelt de reiziger tijd en gemak. Dit tijdbesparing effect levert weer geld op dat ten goede aan de regionale economie. Vakantievluchten hebben ook invloed op de economie. Passagiers die op vakantie gaan besteden bijvoorbeeld aan eten, drinken en hotelovernachtingen, dit geld komt ook weer terecht in de regionale economie. Alles wat investeringen oplevert, met betrekking tot de luchthaven, is goed voor de regionale economie.

- *Wat is de invloed van het huidige netwerk van Rotterdam The Hague Airport op de regionale economie van regio Den Haag?*

Er worden interessante bestemmingen aangeboden, die mede als zakelijke bestemmingen kunnen worden bestempeld. Het huidige bestemmingsaanbod sluit wel aan bij de voorkeursbestemmingen die de clusters/sectoren in Den Haag hebben.

- *Waar liggen de kansen om het onbenutte potentieel van RTHA beter te benutten en hiermee de economie van regio Den Haag te versterken? (cargo/uitbreiding van vluchten/specifieke vluchten etc.).*

Gelet op de aantrekkingskracht van veel Chinese bedrijven kunnen 'feeder' vluchten naar hub-vliegvelden interessant zijn voor RTHA en voor de economie van Den Haag. Mensen kunnen dan op een hub-vliegveld overstappen op een vlucht naar RTHA.

Het onbenutte potentieel moet vooral gezocht worden in groei van zakelijke bestemmingen voor Nederland, belangrijke economische plaatsen (Duitsland, GB), maar ook voor toeristen die steeds vaker een stedentripje of een vakantie boeken. Feit blijft echter dat RTHA niet verder kan groeien op dit moment.

- *Wat is de invloed van de bereikbaarheid over de weg van en naar Rotterdam The Hague Airport op de regionale economie van regio Den Haag?*

De luchtvaartbereikbaarheid over de weg naar RTHA is ontzettend goed met de aanleg van de tweede snelweg, de A4, naar Rotterdam. De bereikbaarheid over de weg naar Schiphol is veel slechter. Verder is het heel makkelijk parkeren. Het gemak wat hiermee wordt gecreëerd om via RTHA te vliegen wordt heel hooggewaardeerd. De afhandeling op Schiphol duurt verder ook veel langer, het duurt veel langer voordat je bij het vliegtuig bent. Dus op RTHA ben je veel minder tijd kwijt.

- *Wat is de invloed van de bereikbaarheid per openbaar vervoer van en naar Rotterdam The Hague Airport op de regionale economie van regio Den Haag?*

Per openbaar vervoer is de verbinding ook goed. Het is niet de beste oplossing, maar het is de next-best oplossing. Het is jammer dat de extra overstap psychologisch doorwerkt bij mensen, want het stelt niks voor, het is allemaal relatief. De afhandeling op Schiphol duurt verder ook veel langer, het duurt veel langer voordat je bij het vliegtuig bent.

- *Welke en wat voor bestemmingen moeten er in de toekomst bijkomen om de regionale economie van regio Den Haag op langere termijn te versterken?*

Het invoeren van een helikopterhaven is interessant voor Den Haag. De huidige geluidsruimte geeft helaas geen mogelijkheden om te groeien, terwijl de luchthaven concreet met 15 nieuwe bestemmingen kan groeien. Het Rijk is bevoegd gezag bij het nemen van het luchtvaartbesluit, er is wel de mogelijkheid om hier via draagvlak uit de regio invloed op uit te oefenen.

Zakelijk is interessant voor Den Haag, het is alleen aan de luchthaven zelf welke bestemmingen worden toegevoegd.

- *Wat is de positie van RTHA met betrekking tot Schiphol en de Schiphol Group?*

Schiphol Group heeft eigen belang, in de zin van dat ze bepaalde vluchten graag op Schiphol zelf willen hebben of willen houden.

Cluster ontwikkeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag

- *In het geval van Den Haag is de cluster Den Haag Internationale Stad van Vrede en Recht geïdentificeerd. In hoeverre kan voor deze sector Rotterdam The Hague Airport een meerwaarde zijn? Waarom?*

Den Haag is een erg internationale stad. Internationale hoofdkantoren, internationaal regeringscentrum (VN/EU/NL). Internationaal security cluster en veel gas/olie bedrijven, verder heeft het een belangrijke IT-sector.

Kennisintensieve sectoren hebben belang bij RTHA (TU-Delft).

Het belang van RTHA voor de bestuurlijke functie van Den Haag (Stad van Vrede en Veiligheid) blijkt ook wel uit de G20 bijeenkomst van 2 jaar geleden; er werd veel gebruik gemaakt van RTHA. Verder wordt het veel gebruikt door ambassadeurs, diplomaten etc.

- *Alle, door de Rijksoverheid aangewezen, topsectoren zijn aanwezig in de Metropoolregio. Voor welk van deze sectoren, gevestigd in de regio Den Haag, is of kan Rotterdam The Hague Airport een meerwaarde zijn? Waarom?*

Meerwaarde van RTHA voor clusters gevestigd Den Haag: Chemie: Olie/Gas; The Hague Security Delta, Telecom Sector en Life Sciences sector.

Meerwaarde van RTHA voor clusters gevestigd in de regio: Tuinbouw & Uitgangsmaterialen en Watersector.

- *Voor welke van deze sectoren is Rotterdam The Hague Airport minder van belang? Waarom?*
- Logistiek is geen ruimte voor, dus minder van belang.
- Greenport zal met betrekking tot het transport van goederen minder belang hebben bij RTHA, zij maken eerder gebruik van Schiphol.

- *Welke en wat voor bestemmingen moeten er in de toekomst bijkomen om cluster ontwikkeling meer te stimuleren?*

Zakelijk is interessant voor Den Haag, het is alleen aan de luchthaven zelf welke bestemmingen worden toegevoegd.

Regionaal vestigingsklimaat Metropoolregio Rotterdam Den Haag

- *In hoeverre is Rotterdam The Hague Airport van belang voor het regionale vestigingsklimaat van regio Den Haag?*

De internationale bedrijven die worden aangetrokken hebben belang bij RTHA. Internationale bereikbaarheid is een randvoorwaarde voor het regionale vestigingsklimaat.

Bij het aantrekken van bedrijvigheid wordt alles in de strijd gegooid, daarbij speelt infrastructuur een belangrijke rol. Een luchthaven is onderdeel van het hele pakket.

- *Wat is de invloed van het huidige netwerk van Rotterdam The Hague Airport op de keuze van bedrijven om zich wel of niet te vestigen in de regio Den Haag?*

De invloed van het netwerk heeft invloed op de keuze, bijvoorbeeld de bestemming London, het kan voor Shell een overweging zijn om in Den Haag te blijven en niet naar Amsterdam te verhuizen.

- *Welke en wat voor bestemmingen moeten er in de toekomst bijkomen om een gunstiger vestigingsklimaat te ontwikkelen?*

Zoveel mogelijk bestemmingen. Vakantie of zakelijk, maakt niet uit, het is goed voor de economie. Maar het is uiteindelijk toch aan de luchthaven zelf.

- *Op welke manier kan de aanwezigheid van Rotterdam The Hague Airport beter worden benut om de regionale economie van de MRDH te versterken?*

Wordt constant aan gewerkt. Binnen de grenzen wordt het maximale eruit gehaald. Vooral interessante bestemmingen die veel passagiers opleveren. Verder het optimaliseren van het openbaar vervoer. Passagiers het gevoel geven dat ze op Meijersplein op de Airport zelf al zijn, de psychologie.

7. Senior Beleidsmedewerker, Ministerie van Infrastructuur en Milieu Internationale connectiviteit/bestemmingen Rotterdam The Hague Airport

- *Hoe beoordeelt u de internationale connectiviteit van Rotterdam The Hague Airport?*

Voor een regionale luchthaven heeft RTHA een behoorlijk bestemmingenportfolio, dus goeie internationale connectiviteit. Het bedrijfsleven heeft waarschijnlijk nog wel een aantal bestemmingen die zij graag toegevoegd zouden willen hebben, de luchthaven heeft hier zelf ook een lijstje van gemaakt voor de economische onderbouwing. In algemene zin, wat betreft de luchtvaart, is de MRDH met zowel Schiphol als RTHA goed internationaal verbonden.

- *Wat is de positie van Rotterdam The Hague Airport ten opzichte van Schiphol met betrekking tot het netwerk, verbindingen met bestemmingen en frequentie van vluchten naar de bestemmingen?*

Rotterdam The Hague is deels aanvullend voor Schiphol, Schiphol speelt hierbij ook een rol met de bestemmingen tussen beide vliegvelden. Het zijn dus geen concurrerende vliegvelden, maar complementair aan elkaar. De bestemmingen moeten iets toevoegen ten opzichte van het netwerk van Schiphol, of er moet meer markt zijn om voor dezelfde bestemmingen meer vluchten aan te bieden.

Luchthavenbereikbaarheid Rotterdam The Hague Airport

- *Hoe belangrijk is luchthavenbereikbaarheid van en naar Rotterdam The Hague Airport voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag? Zowel over de weg als per openbaar vervoer.*

De luchthavenbereikbaarheid is belangrijk, blijkt ook uit diverse onderzoeken naar verschillende keuzefactoren om voor een bepaalde luchthaven te kiezen. Top drie zijn: prijs van het ticket, aangeboden bestemmingen en de tijd die het kost om op een luchthaven te komen (landzijdige bereikbaarheid van een luchthaven). Rotterdam is per auto uitstekend bereikbaar, met openbaar vervoer veel minder goed ontsloten (met name overstap op Meijersplein). Ongeveer 80% van de passagiers komt met de auto naar het vliegveld. Eigenlijk zou de halte Meijersplein omgedoopt moeten worden naar halte Rotterdam The Hague Airport, zodat mensen het gevoel hebben dat ze gelijk op het vliegveld zijn, zowel van Den Haag centraal als vanaf Rotterdam Centraal. Andere oplossing zou zijn: Randstad Rail langs de terminal laten rijden, maar dit is veel te duur (geldt zelfs voor Schiphol). Overstappen op een bus is eigenlijk een halfbakken oplossing.

- *Wat is de positie van Rotterdam The Hague Airport ten opzichte van Schiphol met betrekking tot de luchthavenbereikbaarheid? Zowel over de weg als per openbaar vervoer.*

Vanaf Rotterdam maakt het met openbaar vervoer niet zo veel uit als je naar RTHA of naar Schiphol gaat. Maar doorgaans is Schiphol makkelijker te bereiken. Over de weg een ander verhaal, dan is RTHA relatief makkelijk te bereiken. Toch kijken mensen eerder naar de prijs en gaan ze doorgaans voor de goedkoopste optie, zelfs als ze naar bijvoorbeeld Weeze moeten rijden. Vaak wordt dan niet het hele kostenplaatje in acht genomen, aangezien de autorit naar Duitsland ook geld kost.

- *Hoe zou de luchthavenbereikbaarheid verbeterd kunnen worden? Per openbaar vervoer.*

Meest voor de hand liggend is de Randstad Rail er langstrekken, dat gaat kosten-baten technisch niet gebeuren. Andere oplossing is de terminal naar de kant van Meijersplein verplaatsen, maar dat zal ook een des investering zijn. Het beste is daarom het vervoer per bus naar RTHA te optimaliseren, zodat je er ook rechtstreeks kunt komen (vanuit Den Haag oa.).

Regionale Economie Metropoolregio Rotterdam Den Haag

- *Hoe belangrijk is de luchthaven in economisch opzicht voor de regio?*

In het geval van de regio MRDH is de luchthaven RTHA belangrijk. Uit onderzoek blijkt dat het een noodzakelijke voorwaarde is voor het hebben van een succesvolle regio. Er moet worden gekeken naar hoe de luchthaven beter ten dienste kan staan van economische sectoren. Het is echter niet de nummer 1 factor voor een bedrijf om zich in een regio te vestigen, het is meer een extra reden om naar Nederland te komen (geldt ook in het geval van Schiphol). Meestal staat het hebben van een vliegveld wel in de top 10 van vestigingsfactoren.

- *Waar liggen de kansen om het onbenutte potentieel van RTHA beter te benutten en hiermee de regionale economie van MRDH te versterken? (cargo/uitbreiding van vluchten/specifieke vluchten etc.).*

Het bedienen van zakelijke markten, die op dit moment niet wordt bediend, maar waar wel markt uiteindelijk voor is. Het is daarom zaak in gesprek te gaan met gebruikers, met name het bedrijfsleven, om te kijken naar de zogenaamde 'witte vlekken' (gaten in het netwerk) die de regio kunnen helpen verder te groeien. Om bepaalde vluchten van de grond te krijgen kan de overheid ervoor kiezen om aanloopsteun te geven, dus subsidie geven. Bedoeling is dat de vluchten uiteindelijk rendabel worden.

- *Welke en/of wat voor bestemmingen moeten er in de toekomst bijkomen om de regionale economie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag op langere termijn te versterken?*

Primair bedienen van zakelijke markten, dit past ook bij het profiel van de luchthaven, het zakelijke profiel. In de praktijk zullen vliegtuigen echter nog steeds voor het grote deel afhankelijk zijn van toeristen, zelfs als het een zakelijke markt is (80-20 regel).

Cluster ontwikkeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag

- *Metropoolregio Rotterdam Den Haag onderscheidt vier clusters/top-sectoren, Greenport, World Port, Den Haag Internationale Stad van Vrede en Recht en Zuid-Hollandse kennis-as, als belangrijke (internationale) sectoren voor de regio. Verder zijn alle, door de Rijksoverheid aangewezen, topsectoren aanwezig in de Metropoolregio. Voor welke en/of wat voor sectoren is of kan Rotterdam The Hague Airport een meerwaarde zijn? Waarom?*

Voor de zakelijk, dienstverlenende en internationaal georiënteerde sectoren. De sectoren die gebruik maken van vrachtvervoer kunnen gebruik maken van Schiphol. Met name maritieme cluster Rotterdam, Rotterdam The Hague Airport wordt bijvoorbeeld veel gebruikt door Shell. Verder zijn het kennisinstellingen die vanwege, bijvoorbeeld, internationale congressen baat kunnen hebben bij Rotterdam The Hague Airport, althans voor het Europese verkeer.

- *Voor welke en/of wat voor deze sectoren is Rotterdam The Hague Airport minder van belang? Waarom?*

Andere sectoren dan boven genoemd zijn veel minder afhankelijk van een luchthaven. Greenport zal bijvoorbeeld geen gebruik maken van de luchthaven. Veel exportproducten van deze sectoren wordt 'getrukt', of gaat via Schiphol. Wellicht de zakelijke kant, de sales mensen van Greenport die wel weer gebruik maken van RTHA. Er moet onderscheid worden gemaakt tussen het vervoer van mensen en het vervoer van goederen. Wat betreft Den Haag als stad van Vrede en Veiligheid; veel overheidsinstanties zijn gericht op Brussel en zullen daarom gebruik maken van de trein, en dus niet van RTHA. Mondiale overheids/regeringsinstanties zullen daarnaast gebruik maken van Schiphol, omdat RTHA geen intercontinentale vluchten aanbiedt. Deze sector is dus ook moeilijk te linken aan Rotterdam.

Regionaal vestigingsklimaat Metropoolregio Rotterdam Den Haag

- *In hoeverre is Rotterdam The Hague Airport van belang voor het regionale vestigingsklimaat van Metropoolregio Rotterdam Den Haag?*

Er wordt gezegd dat het effect op het regionale vestigingsklimaat gigantisch is, het probleem is alleen dat dit niet te kwantificeren is. Voor bedrijven is RTHA niet zozeer belangrijk om zich als bedrijf te vestigen in de regio, het is alleen wel een goede bijkomstigheid dat er een luchthaven in de regio is. Snelheid en gemak maken het dat RTHA een interessant vliegveld voor bedrijven is, dat is de meerwaarde voor een aantal individuele ondernemers/bedrijven

- *Wat is de invloed van de bereikbaarheid over de weg van en naar Rotterdam The Hague Airport op de keuze van bedrijven om zich wel of niet te vestigen in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag?*

De invloed van mindere bereikbaarheid is beperkt, Rotterdam The Hague Airport laat ondanks de verminderde ov-bereikbaarheid toch goeie groeicijfers zien. Dit is misschien een aanwijzing dat passagiers toch over het algemeen met de auto komen en dus geen gebruik maken van het, mindere, openbaar vervoer. Goeie bereikbaarheid en goedkoop parkeren zijn hierbij waarschijnlijk belangrijke factoren. Er is weinig vraaguitval vanwege het ontbreken van een goede openbaar vervoer -voorziening.

- *Welke en/of wat voor bestemmingen moeten er in de toekomst bijkomen om een gunstiger vestigingsklimaat te ontwikkelen?*

Lastig te beoordelen. RTHA heeft zelf een lijstje gemaakt van potentiële bestemmingen, dat zal wel gebaseerd zijn op behoeftepeiling uit de regio.

Beleid

- *Wat is de meerwaarde van een governance samenwerking tussen, onder andere Rotterdam The Hague Airport en Metropoolregio Rotterdam Den Haag, als het luchthavenbesluit door de Rijksoverheid wordt genomen?*

Een governance samenwerking is van meerwaarde omdat door middel van een governance samenwerking draagvlak kan worden gezocht. Als dit draagvlak kan worden overlegd met de besluitnemer, dan zal de geluidsnorm verhoogd worden.

8. Provincie Zuid-Holland

Internationale connectiviteit/bestemmingen Rotterdam The Hague Airport

- *Hoe beoordeelt u de internationale connectiviteit van Rotterdam The Hague Airport?*

Dit is meer een vraag voor de luchthaven, en voor het bedrijfsleven in de regio, dan voor de provincie Zuid-Holland. De luchtzijdige bereikbaarheid, internationale connectiviteit, kan worden beoordeeld als redelijk. Vooral op middellange afstanden (circa 500-1500 km) kan heel goed vanaf RTHA worden gevlogen, vaak is het echter net zo makkelijk of makkelijker om vanaf Schiphol te vliegen. Schiphol in de buurt is ideaal, daarvan af kan je vrijwel overal naartoe vliegen. Daar staat tegenover dat de afwikkeling van inchecken en uitchecken op RTHA veel sneller en overzichtelijker is. Voor vakantievluchten is het ideaal; snel en gemakkelijk. De potentie van luchthaven RTHA zit hem in de zakelijke bestemmingen, de bestemmingen waarvoor de auto afvalt als alternatief (bijvoorbeeld München). Uitkomst van het MIRT-onderzoek laat zien dat de connectiviteit van passagiers door de lucht voor MRDH als redelijk kan worden beschouwd.

- *Hoe zou u het huidige bestemmingsaanbod omschrijven?*

RTHA is niet zo groot, maar in veel opzichten geldt dat als een voordeel (snelle afhandeling, overzichtelijk). Zowel voor zakelijke reizigers als voor vakantievluchten is het een ideaal vliegveld.

- *Welke en wat voor bestemmingen moeten er in de toekomst bijkomen?*

Dat hangt af van marktonderzoek door de luchtvaartmaatschappijen of van grote organisaties die al gebruik maken van de luchthaven. Wellicht dat er vanuit de Maritieme sector nog meer behoefte is voor specifieke bestemmingen. Beredeneerd vanuit de internationale concurrentiekracht moeten er bestemmingen worden toegevoegd die voornamelijk zakelijk kunnen worden benut, danwel de relatie met het regionale bedrijfsleven versterkt: zijn er meer bedrijven zoals Shell die hun eigen vloot willen plaatsen op RTHA?

Luchthavenbereikbaarheid Rotterdam The Hague Airport

- *Hoe beoordeelt u de bereikbaarheid van en naar Rotterdam The Hague Airport over de weg?*

De bereikbaarheid over de weg is super en wordt nog beter (aanleg A13-A16). RTHA heeft wat dat betreft niks te klagen: goede bereikbaarheid over de weg en volop parkeergelegenheid. Verder kan je er met de taxi ook perfect komen. Taxi kan worden meegerekend met de internationale bereikbaarheid, mensen van grote, internationale bedrijven nemen meestal de taxi.

- *Hoe beoordeelt u de bereikbaarheid van en naar Rotterdam The Hague Airport via het openbaar vervoer?*

De openbaar vervoer bereikbaarheid van de luchthaven is niet optimaal (terwijl de metro en de HSL op slechts een steenworp afstand van de luchthaven liggen). Op dit moment is de openbaar ontsluiting

via Randstadrailhalte Meijersplein het beste wat RTHA te bieden heeft en hierin zit ook meteen de gemiste kans: de luchthaven zou veel beter zichtbaar moeten zijn op deze metrohalte. Reizigers zouden bij het verlaten van de metrohalte de beleving moeten hebben dat ze al met één been op de luchthaven staan, bij wijze van spreken al in de terminal zijn aangekomen. Daarmee verbetert de kwaliteit van de OV-bereikbaarheid van de luchthaven aanzienlijk en dat kan al op korte termijn!

- *Hoe kan de bereikbaarheid van en naar Rotterdam The Hague Airport worden verbeterd? Zowel over de weg als per openbaar vervoer.*

Het is belangrijk dat de klant zich niet druk hoeft te maken over de luchthavenbereikbaarheid en dat hij comfortabel naar de luchthaven kan reizen. De huidige shuttlebus naar de luchthaven zou moeten worden vervangen voor een meer comfortabele en flexibele variant die nog frequenter rijdt. De klanten moeten in de watten worden gelegd zodat ze de overstap niet echt meer als een barrière beschouwen. Verder zou de naam Meijersplein eigenlijk moeten worden vervangen voor halte Rotterdam The Hague Airport en moeten mensen de beleving op het station krijgen dat ze eigenlijk al op het vliegveld zelf zijn.

Kortom, maak het ov-product aantrekkelijker, zichtbaar, eenduidig, frequent en comfortabel. Dan komen de mensen wel.

Regionale Economie Metropoolregio Rotterdam Den Haag

- *Hoe belangrijk is de luchthaven in economisch opzicht voor de regio?*

Rotterdam The Hague Airport maakt onderdeel uit van de internationale connectiviteit van de regio. Internationale connectiviteit is belangrijk voor het vestigingsklimaat/regionale economie. Er zou op de luchthaven moeten worden ingezet als deze een duidelijke meerwaarde heeft voor het vestigingsklimaat/regionale economie. De geluidsruimte zou dan moeten worden verhoogd of efficiënter mee om worden gegaan.

- *Waar liggen de kansen om het onbenutte potentieel van RTHA beter te benutten en hiermee de regionale economie van MRDH te versterken? (cargo/uitbreiding van vluchten/specifieke vluchten etc.).*

Als er een verband is tussen economisch presteren van de regio MRDH en de luchthaven, is het zaak de positie van RTHA duidelijk te definiëren. Het heeft wellicht potentie om individuele afspraken te maken met bedrijven om een eigen vloot op RTHA neer te zetten.

Clustervorming

- *Metropoolregio Rotterdam Den Haag onderscheidt vier clusters/top-sectoren, Greenport, World Port, Den Haag Internationale Stad van Vrede en Recht en Zuid-Hollandse kennis-as, als belangrijke (internationale) sectoren voor de regio. Voor welk van deze sectoren is of kan Rotterdam The Hague Airport een meerwaarde zijn? Waarom?*

Bedrijven als Shell en Heerema, uit de petrochemische sector (World Port), maken al veelvuldig gebruik van het vliegveld RTHA. Verder is het voor te stellen dat Den Haag Internationale Stad van Vrede en Recht belang heeft bij de aanwezigheid van RTHA. Verder maakt de regering/koninklijk huis ook veel gebruik van RTHA.

- *Voor welke van deze sectoren is Rotterdam The Hague Airport minder van belang? Waarom?* Greenport minder, het gaat hier om een cluster dat veel aan wereldwijde export doet. Voor deze sector is het bescheiden luchtvaartbereik van RTHA niet toereikend. Dit cluster heeft meer te maken met Schiphol.

Regionaal vestigingsklimaat Metropoolregio Rotterdam Den Haag

- *In hoeverre is Rotterdam The Hague Airport volgens u van belang voor het regionale vestigingsklimaat van Metropoolregio Rotterdam Den Haag?*

Dat is voor elk bedrijf verschillend. Bedrijven zoals Shell hebben hun eigen vloot op het vliegveld. Zou een klant als Shell zijn hoofdkantoor verplaatsen naar Londen, of elders, als de groei mogelijkheden van RTHA op nul worden gezet? De vraag wat verschillende toekomstscenario's betekenen voor bestaande klanten van RTHA, is daarbij heel relevant. Bovendien is het interessant om gericht te onderzoeken of er meer bedrijven zijn die hier behoefte aan hebben

Voor andere bedrijven is de luchthaven belangrijk om snel naar zakelijk relevante steden te vliegen, zoals bijvoorbeeld München en Manchester. Het voordeel van RTHA is dan de snelheid van afhandeling.

Het moet wel genuanceerd worden, Schiphol, wat meer en verdere (intercontinentale) bestemmingen aanbiedt, is ook relatief snel te bereiken. Voorbeeld: vanaf het CBD van Rotterdam ben je met de trein sneller op Schiphol dan op RTHA. Met de taxi en over de weg ben je wel sneller op RTHA.

Het is een 'asset', maar lastig om te zeggen wat precies het onderscheidend vermogen van RTHA is.

- *Wat is de invloed van de bereikbaarheid over de weg van en naar Rotterdam The Hague Airport op de keuze van bedrijven om zich wel of niet te vestigen in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag?*

Dat is waarschijnlijk na de opening van de nieuwe A4 geen issue meer, de bereikbaarheid is goed. Met de aanleg van de A13-A16 wordt de bereikbaarheid nog beter.

Beleid

- *Kan een governance samenwerking tussen, onder andere, Rotterdam The Hague Airport en Metropoolregio Rotterdam Den Haag zorgen voor economische groei van de regio?*

Het is geen goed idee om een nieuwe club ernaast te zetten, als je ziet wat er nu is en wat er nu gedaan wordt. Als de MRDH ambities heeft met het vliegveld, moet het zitting nemen in de BRR of de BRR voeden met het belang dat de MRDH heeft; uitleggen waarom RTHA van belang is voor het regionale vestigingsklimaat/regionale economie. Die boodschap dragen wij ook uit naar gemeenten in de regio.

- *In hoeverre is een nieuw luchthavenbesluit, met een verhoogd geluidsnorm, belangrijk voor de economische structuurversterking van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag?*

Een luchthavenbesluit vergt een integrale afweging van vele belangen, en de uitkomst van deze afweging is een weerspiegeling daarvan. Een luchthavenbesluit met een verhoogde geluidsnorm leidt tot een verslechtering van de 'quality of life'. Het is daarom de vraag of het optimum van belangen uitkomt bij het vergroten van geluidsruijmt. Primair zal worden ingezet op het anders en beter benutten van bestaande geluidsruijmt. Zelfs dan kan sprake zijn van verschuiving van hinder, waarbij minder hinder voor de één kan resulteren in meer hinder voor een ander. Deze vraag speelt eens te meer wanneer verhoging van geluidsnormen aan de orde is: wie ondervindt last van een verhoogde geluidsnorm en hoe groot is het effect op de regionale economie.

9. Management Rotterdam The Hague Airport

Internationale connectiviteit/bestemmingen Rotterdam The Hague Airport

- *Hoe beoordeelt u de positie van Rotterdam The Hague Airport binnen het netwerk waarin de regionale luchthaven RTHA zich bevindt?*

Als een regionale luchthaven. Er is voor gekozen om niet mee te doen met de Alders tafel, dus niet mee te doen met de landelijke overlegtafel. De luchthaven focust op de regionale marktvrage vanuit de Metropoolregio/ Zuid-West Nederland, dat is de catchment area. De passagiers komen met name uit het MRDH-gebied. Maar een groot aantal mensen gaat nog steeds via Schiphol, terwijl het ook potentiële passagiers zijn die via RTHA zouden kunnen vliegen. Dit komt door de capaciteit van RTHA, deze is vol. Er wordt gekozen voor het zakelijke segment, omdat deze voor de meeste toegevoegde waarde zorgt voor de regionale economie.

- *Hoe zou u het huidige bestemmingsaanbod omschrijven?*

Een mooi bestemmingsaanbod binnen Europa. Er ontbreken nog een aantal bestemmingen in Scandinavië, Polen, Noord Duitse bestemmingen, Engeland/Ierland, bestemmingen die de reizigers wel missen. Het is aan de luchtvaartmaatschappijen welke bestemmingen worden toegevoegd. Van de passagiers zijn 20/30% zakelijk, de rest heeft een ander reismotief.

Luchthavenbereikbaarheid Rotterdam The Hague Airport

- *Hoe belangrijk is luchthavenbereikbaarheid voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag?*

Dat is van belang. Uitgaande passagiers komen vaker met de auto, mensen uit het buitenland gaan vaak met de taxi, huren een auto of moeten met het openbaar vervoer. De bereikbaarheid over de weg is goed met de opening van de nieuwe snelweg. Bereikbaarheid met openbaar vervoer is redelijk, het product is beter dan het imago. De overstap op station Meijersplein vormt in de ogen van passagiers een extra barrière, terwijl dit in de praktijk juist helemaal niet zo blijkt te zijn. Het probleem is dat het openbaar vervoer te laat opstart, ongeveer tegelijk met de eerste vertrekkende vliegtuigen. Het doortrekken van een metrolijn is niet mogelijk, omdat de vervoersvraag niet groot genoeg is. Een andere manier is autonoom vervoer van Meijersplein naar het vliegveld, dit zou goed zijn voor het imago, maar ook dit moet betaalbaar zijn. Het kan niet veel sneller. De afhandeling op de het vliegveld is heel vlot.

- *Wat is de positie van Rotterdam The Hague Airport ten opzichte van Schiphol met betrekking tot de luchthavenbereikbaarheid?*

Schiphol wil graag dat de luchthavenbereikbaarheid van RTHA wordt verbeterd. Voor de vastgoedontwikkeling is het ongunstig dat de luchthavenbereikbaarheid per openbaar vervoer niet goed is. Minder bedrijven willen zich om die reden in de nabijheid van de luchthaven vestigen.

Vanuit bepaalde gebieden in de MRDH is Schiphol per openbaar vervoer makkelijker en sneller te bereiken dan RTHA. 'Mobility as a service' kan uitkomst bieden om in de kleine vervoersvraag te voorzien. Meijersplein zou ook moeten worden omgedoopt in Rotterdam The Hague Airport. Het gevoel moet worden gecreëerd dat je op het station al op RTHA bent, het moet niet als overstap voelen.

Regionale Economie Metropoolregio Rotterdam Den Haag

- *Hoe belangrijk is de luchthaven volgens u in economisch opzicht voor de regio?*

De luchthaven is heel belangrijk voor de regio. De luchthaven zorgt vooral voor veel afgeleide economische groei. Verder is het goed voor het vestigingsklimaat. Samsung is een voorbeeld waarvoor een goed vestigingsklimaat belangrijk is. Samsung is richting Schiphol verhuisd omdat deze de juiste bestemmingen naar Korea aanbiedt. Bedrijven zitten vaak in de buurt van een luchthaven, voor RTHA geldt dit vooral voor Europees georiënteerde bedrijven. Bij Shell heeft dit ook invloed gehad.

- *Wat is volgens u de invloed van het huidige netwerk van Rotterdam The Hague Airport op de regionale economie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag?*

Dit heeft invloed. In het geval van intercontinentale vluchten kan er gebruik gemaakt worden van Schiphol.

- *Wat is de invloed van de bereikbaarheid over de weg van en naar Rotterdam The Hague Airport op de regionale economie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag?*

Dat heeft te maken met de kosten van reisduur. Hoe korter de reiziger onderweg is, hoe meer geld hij bespaart. Het is daarom van belang dat de reiziger zo snel mogelijk op het vliegveld is.

- *Welke en wat voor bestemmingen moeten er volgens u in de toekomst bijkomen om de regionale economie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag op langere termijn te versterken?*

Hub-vliegvelden, met bestemmingen die Schiphol niet aanbiedt, als nieuwe bestemmingen zijn interessant, maar daar is de Schiphol Group het niet helemaal mee eens, omdat KLM-AF hier niet blij mee is.

- *Metropoolregio Rotterdam Den Haag onderscheidt vier clusters/top-sectoren, Greenport, World Port, Den Haag Internationale Stad van Vrede en Recht en Zuid-Hollandse kennis-as, als belangrijke (internationale) sectoren voor de regio. Voor welk van deze sectoren is of kan Rotterdam The Hague Airport een meerwaarde zijn? Waarom?*

Bijna alle clusters hebben belang bij de luchthaven. De greenport is de enige die weinig belang heeft bij de luchthaven, deze heeft namelijk een exportfunctie en hierin kan RTHA niet voorzien. De andere drie hebben wel belang bij de luchthaven.

- *In hoeverre is Rotterdam The Hague Airport van belang voor het regionale vestigingsklimaat van Metropoolregio Rotterdam Den Haag?*

Het is van belang om bedrijven te houden en binnen te halen. Voor de korte vluchten in Europa is RTHA ideaal, Schiphol ligt bovendien ook dichtbij voor de intercontinentale vluchten. Relatieve afstanden naar Schiphol zijn zo kort, dat het voor Europees georiënteerde bedrijven niet uitmaakt of ze bij RTHA zitten of in de buurt van Schiphol. Combinatie van de twee vliegvelden geeft een uitstekende uitgangspositie voor het vestigingsklimaat van de MRDH. De aanwezigheid van RTHA zorgt voor wat extra's.

Beleid

- *In hoeverre is een nieuw luchthavenbesluit, met een verhoogde geluidsnorm, belangrijk voor de economische structuurversterking van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag?*

Een nieuw luchthavenbesluit is belangrijk omdat er dan meer bestemmingen kunnen worden toegevoegd. Op dit moment maken ook hulpdiensten gebruik van de luchthaven, deze nemen ook geluidsruijmt in. Zodra deze meer gaan vliegen, komt het commerciële verkeer in het geding. Luchtvaartmaatschappijen en reizigers willen graag zakelijk relevante bestemmingen toevoegen, dit is dus goed voor de regionale economie van de MRDH. In het toekomstige luchthavenbesluit kunnen hulpdiensten en het commerciële verkeer gesplitst worden.

- *In hoeverre wordt er rekening gehouden met de belangen van de omwonenden (negatieve externe/milieueffecten) bij het maken van beleid voor Rotterdam The Hague Airport?*

Hier wordt rekening mee gehouden. Het is belangrijk om draagvlak te creëren. Niet in de laatste plaats omdat de dit staatssecretaris wil. Uiteindelijk zal de Tweede Kamer ermee moeten instemmen.

- *Wat is de invloed van de Schiphol Group als eigenaar op de ontwikkeling van RTHA? Houdt het ontwikkelingen tegen of wordt het gestimuleerd?*

De Schiphol Group heeft invloed. Maar de beslissingen zijn aan de RTHA. RTHA vormt niet een hele grote bedreiging voor de Schiphol. KLM staat er anders in, die wil alle vliegvelden gesloten hebben en alles voor zichzelf hebben. KLM heeft invloed op de Schiphol Group, zowel direct als indirect via het ministerie.

10. Secretaris, Economisch Programmaraad Zuidvleugel

Regionale Economie Metropoolregio Rotterdam Den Haag

- *Hoe belangrijk is de luchthaven in economisch opzicht voor de regio?*

Lastige vraag mbt RTHA, omdat Schiphol ook in de achtertuin van de MRDH ligt. Relatieve afstanden per openbaar vervoer zijn vaak langer naar RTHA, dan naar Schiphol. De combinatie van zakelijke bestemmingen, makkelijke bereikbaarheid over de weg en snelle afhandeling op RTHA, maakt RTHA interessant. Daar zit dan ook het potentieel van het vliegveld; goeie service voor het hogere zakelijke segment. Daar ligt de echt de toegevoegde waarde van het vliegveld. De vluchten die worden aangeboden zijn voor een groot deel gemixt gevuld: zakelijk en toerisme. Verder is een luchthaven ook belangrijk binnen een globaliserende economie, zo krijgt het MKB ook steeds meer reisbehoefte door toenemende internationale contacten. Daarnaast moeten mensen uit clusters ook heen en weer naar bedrijven waarmee ze contacten hebben, face-to-face contact is belangrijk.

De economische betekenis van de luchthaven voor de regio: primair voor zakelijk verkeer binnen Europa heeft het vliegveld een relevante functie. De behoefte naar vluchten blijkt ook wel uit de groeicijfers.

- *Wat is de invloed van het huidige netwerk van Rotterdam The Hague Airport op de regionale economie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag?*

De luchthaven biedt een interessant pakket aan bestemmingen aan voor het hogere zakelijke segment.

- *Wat is de invloed van de bereikbaarheid over de weg van en naar Rotterdam The Hague Airport op de regionale economie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag?*

Deze is belangrijk in het geval van RTHA. De zakelijke reiziger gaat over het algemeen nog met de auto en de bereikbaarheid over de weg naar RTHA is ontzettend goed, dit is een voordeel dat RTHA heeft ten opzichte van Schiphol.

- *Welke en wat voor bestemmingen moeten er in de toekomst bijkomen om de regionale economie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag op langere termijn te versterken?*

Binnen Europa bestemmingen aanbieden aan het zakelijk palet, vooral hoofdsteden zijn interessant, maar ook de nieuwe Oost-Europese hotspots. Daar zit ook het potentieel van de luchthaven: het hogere zakelijke segment. Verder moet de luchthaven zelf aan de hand van marktonderzoek achterhalen wat de juiste bestemmingen zouden zijn. Uiteindelijk zijn het de luchtvaartmaatschappijen zelf die beslissen welke bestemmingen worden toegevoegd. Wat betreft de rol van de overheid: in afstemming met de luchthaven kunnen er afspraken worden gemaakt. Het is de luchthaven die daarna in gesprek kan gaan met de vliegtuigmaatschappijen, hierin speelt de overheid geen rol (de overheid is faciliterend).

- *Kan Schiphol worden gezien als een concurrent?*

Concurrent is niet het juiste woord. Mensen baseren hun keuze op een aantal factoren: vaak zijn dit prijs, locatie en tijdstip. Met deze factoren kan wel over concurrentie worden gesproken. Alleen RTHA zorgt voor afstemming met de doelgroep om onderscheidend te zijn aan Schiphol, dan is er geen sprake van concurrentie. Je moet onderscheidend zijn aan Schiphol.

Cluster ontwikkeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag

- *Metropoolregio Rotterdam Den Haag onderscheidt vier clusters/top-sectoren, Greenport, World Port, Den Haag Internationale Stad van Vrede en Recht en Zuid-Hollandse kennis-as, als belangrijke (internationale) sectoren voor de regio. Voor welk van deze sectoren is of kan Rotterdam The Hague Airport een meerwaarde zijn? Waarom?*

Het is voor alle clusters wel belangrijk.

Kennis- as: drie internationaal opererende universiteiten, vooral binnen Europa. De top 25 universiteiten in Europa zullen als vliegbestemming interessant zijn voor de Nederlandse universiteiten.

Greenport: Belangrijk deel van de export gaat naar andere steden in Europa, daar heeft de Greenport dus relaties mee. Het gaat vooral om steden net buiten Europa, daar is luchthaven minder relevant voor, maar het gaat ook om bestemmingen verder Europa in. Het is minder relevant voor de Greenport. De kennisintensiteit van de Greenport wordt wel groter, dan wordt RTHA wel meer relevant.

Security/Den Haag als internationale stad van Vrede en Veiligheid: Dit is een internationale markt, de betreffende bedrijven hebben vaak internationale moeders of dochters. Het gaat hier zowel om bedrijven die binnen Europa contacten hebben, maar vaak ook intercontinentaal (vooral Schiphol interessant).

Havengebied Rotterdam/World Port: Ook een erg internationale cluster. Hiervoor geldt bovendien: als er goederen heen en weer gaan, dan gaan er ook passagiers heen en weer.

- *Voor welke van deze sectoren is Rotterdam The Hague Airport minder van belang? Waarom?*

Het is een onderscheid tussen mensen en goederen. Voor het verkeer van mensen is RTHA interessant, voor het verkeer van goederen geen idee.

- *Alle, door de Rijksoverheid aangewezen, topsectoren zijn aanwezig in de Metropoolregio. Voor welk van deze sectoren is of kan Rotterdam The Hague Airport een meerwaarde zijn? Waarom?*

Alle topsectoren zijn goed vertegenwoordigd in de MRDH. 'High-tech' en 'Life Sciences' hebben betrekking op de kennis-as en hebben dus belang bij RTHA. Verder zijn alle sectoren kennis-intensieve sectoren, zitten in Europese programma's, hebben Europese dochterbedrijven of moeders en hebben dus ook belang bij RTHA. De sector 'Water' is de meest internationale sector, vaak ook buiten Europa, maar ook binnen Europa.

- *Voor welke van deze sectoren is Rotterdam The Hague Airport minder van belang? Waarom?*

Nee, het feit dat het topsectoren zijn geeft al dat het een belangrijke kennis component is, en zijn daarmee ook internationaal georiënteerd.

Het belang van RTHA is ook te generaliseren per sector. Het zijn individuen die met elkaar contact hebben. Het is per sector een heel versnipperd beeld. Pas als je dat gaat bundelen over de sectoren heen, dan ontstaan er patronen van regio's waar je meer of minder mee hebt.

- *Zijn de clusters door RTHA internationaal verbonden met soortgelijke clusters in de wereld? Zorgt dit voor versterking van de clusters?*

Bij verdere clusterontwikkeling binnen clusters speelt RTHA geen rol.

- *Welke en wat voor bestemmingen moeten er in de toekomst bijkomen om cluster ontwikkeling meer te stimuleren?*

De stromen van het verkeer van mensen moeten in kaart worden gebracht, op deze manier komen ook interessante bestemmingen naar boven.

Regionaal vestigingsklimaat Metropoolregio Rotterdam Den Haag

- *In hoeverre is Rotterdam The Hague Airport van belang voor het regionale vestigingsklimaat van Metropoolregio Rotterdam Den Haag?*

Het is iets wat de regio aantrekkelijk maakt, maar Schiphol waarschijnlijk belangrijker, die heeft een veel groter netwerk. Het gaat om het hele pakket van bereikbaarheid wat je aanbiedt, waarin je de optie Schiphol en de optie RTHA hebt. In het algemeen zal de aanwezigheid van RTHA niet het verschil maken of een bedrijf zich wel of niet in de regio zal vestigen. Het is handig en makkelijk dat RTHA er is, en dat je dat kan zeggen als regio, maar het gaat uiteindelijk om het hele pakket van internationale bereikbaarheid wat je kan aanbieden, en dat moet op orde zijn.

- *Wat is de invloed van de bereikbaarheid over de weg van en naar Rotterdam The Hague Airport op de keuze van bedrijven om zich wel of niet te vestigen in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag?*

Onderdeel van het hele bereikbaarheidspakket, dat moet gewoon op orde zijn. Je moet zorgen dat internationale bedrijven die zich vestigen in de regio zo weinig mogelijk hinder ondervinden, dus bijvoorbeeld ook niet lang in de file staan. Bedrijven moeten goed kunnen functioneren.

- *Welke en wat voor soort bestemmingen moeten er in de toekomst bijkomen om een gunstiger vestigingsklimaat te ontwikkelen?*

Uitbreiding van het zakelijk bestemmingenpakket.

11. Directeur, International Community Platform

Regionale Economie Metropoolregio Rotterdam Den Haag (in het bijzonder regio Den Haag)

- *Hoe belangrijk is volgens u de luchthaven in economisch opzicht voor de regio?*

De luchthaven is belangrijk voor de regio.

- *Wat is de invloed volgens u van het huidige netwerk van Rotterdam The Hague Airport op de regionale economie van regio Den Haag?*

Het zijn over het algemeen vakantievluchten die worden uitgevoerd. Er wordt wel geluisterd naar de zakelijke mensen/bedrijven/instellingen om bepaalde bestemmingen toe te voegen, zoals München en London. Het zakelijke bestemmingsaanbod is daarom prima. Het zou een idee zijn om structureel te overleggen met bedrijven om het juiste bestemmingsaanbod te houden. Kwalitatief, wat er geboden wordt, is prima, mensen zijn hier alleen niet van op de hoogte. Het moet voor potentiële passagiers duidelijk zijn, voordelen van het vliegveld, het vervoer en naar toe, aangeboden bestemmingen. Hier moet met marketing voor gezorgd worden.

- *Waar liggen volgens u de kansen om het onbenutte potentieel van RTHA beter te benutten en hiermee de economie van regio Den Haag te versterken? (cargo/uitbreiding van vluchten/specifieke vluchten etc.).*

Er moet meer gefocust worden op de zogenaamde 'global nomads' of 'global citizens', de mensen die graag in het weekend ergens anders willen zijn dan in Nederland. Dit heeft te maken met globalisering, internationaliseren, digitalisering. Alles kost minder en het is makkelijk om naar het buitenland te gaan. Daarvoor is een regionaal vliegveld interessant. Verder zijn zakelijke bestemmingen en stedelijke bestemmingen voor RTHA ook interessant.

Voor de regio is het ook goed als er meer inkomende reizigers komen, hiervoor is het belangrijk dat steden als Rotterdam en Den Haag zich internationaal goed op de kaart zetten.

- *Wat is de invloed van de bereikbaarheid over de weg van en naar Rotterdam The Hague Airport op de regionale economie van regio Den Haag?*

De bereikbaarheid is verbeterd met de opening van de A4. De relatieve aantrekkelijkheid via de weg is gegroeid, ook ten opzichte van Schiphol

- *Wat is de invloed van de bereikbaarheid per openbaar vervoer van en naar Rotterdam The Hague Airport op de regionale economie van regio Den Haag?*

Dat vormt een struikelblok voor RTHA, dat is slecht. Het station Meijersplein is heel onduidelijk, zelfs het personeel weet niet dat het station voor de Airport is. Uit onderzoek is gebleken dat iedereen het heel fijn vindt dat RTHA in de nabijheid ligt. Per openbaar vervoer blijkt RTHA erg lastig te bereiken en daarom nemen veel mensen de taxi. Deze taxi zorgt ervoor dat de totale kosten stijgen waardoor passagiers uiteindelijk eerder kiezen voor Schiphol. Het probleem is dat de negatieve perceptie over het openbaar vervoer lastig is, terwijl het in de praktijk wel meevalt. Mensen zien door de barrière van het openbaar vervoer de andere voordelen van de luchthaven ook niet meer. De in-terminal tijd is op Schiphol veel groter. Naamsverandering van het station Meijersplein zal een grote stap betekenen, dit zal het voor mensen een stuk duidelijker maken.

Over het algemeen geldt dit: de regio beschikt over alles, het gaat dus niet om de beschikbaarheid van dingen, het gaat om de connectiviteit en de bereikbaarheid van deze dingen. Dat moet op orde zijn, het moet snel en makkelijk te bereiken zijn. Het is op dit moment veel te onduidelijk hoe je precies op het vliegveld komt, voor een buitenlander zal dit nog moeilijker zijn.

De busverbinding Meijersplein – RTHA maakt onderdeel uit van de totale verbinding. De busverbinding is aan vernieuwing toe. Een tram of een innovatief systeem (autonoom vervoer) naar RTHA, geeft al een modernere, snellere uitstraling. Busverbinding naar RTHA kan ook een upgrade krijgen om het sneller en moderner uit te laten zien. Uiteindelijk draait het om de uitstraling en dus heeft het met marketing te maken.

Als gevolg van het niet rendabel kunnen laten functioneren van buslijnen, is de bereikbaarheid van de delen van de MRDH- regio met OV problematisch. Dit vraagstuk kan wellicht opgelost door middel van vraag gestuurd vervoer ('mobility as a service'). Een idee zou zijn om bij de aankoop van vliegtickets ook gelijk mogelijkheden te geven om het vervoer van en naar de luchthaven te regelen. Het moet gewoon heel duidelijk zijn hoe mensen naar het vliegveld kunnen komen en dit moet ook makkelijk zijn (bijv. weinig overstappen).

De extra overstap zorgt er tenslotte voor dat mensen moeten wachten, dit gaat ten koste van effectieve werktijd.

- *Welke en wat voor bestemmingen moeten er in de toekomst bijkomen om de regionale economie van regio Den Haag op langere termijn te versterken?*

Er moet niet zozeer worden gekeken naar wat het zakelijke segment wil, maar wat de passagiers willen, de mensen die onderdeel uitmaken van de bedrijven.

- *Positie netwerk RTHA t.o.v. positie netwerk Schiphol.*

Het is duidelijk dat RTHA alleen bestemmingen binnen Europa aanbiedt, voor intercontinentale vluchten moet je via Schiphol vliegen.

Cluster ontwikkeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag (In het bijzonder regio Den Haag)

- *Den Haag huisvest veel internationaal georiënteerde bedrijven. In hoeverre kan voor deze internationale sector Rotterdam The Hague Airport een meerwaarde zijn? Waarom?*

Voor internationaal georiënteerde bedrijven in de regio Den Haag is het hebben een luchthaven een voorwaarde. Dan gaat het niet per se over de bedrijven die binnen de bovenstaande sectoren vallen,

het gaat om alle bedrijven die connecties hebben met het buitenland. RTHA kan zich onderscheiden op basis van reistijd. Verder is het belangrijk dat RTHA de mogelijkheid biedt om door te kunnen werken, dat mensen niet hoeven te wachten (zoals bij de douane op Schiphol). Luchtverbindingen is een harde sector voor bedrijven, een luchthaven in de buurt moet dus aanwezig zijn. Hierbij moet onderscheid worden gemaakt tussen 'corporate investment climate' (wat vinden bedrijven belangrijk voor hun bedrijfsvoering?) en 'talent investment climate' (wat vinden werknemers van bedrijven belangrijk). Het maakt verder niet uit of het om Schiphol gaat of RTHA, daarvoor is het tijdsverschil te klein.

Regionaal vestigingsklimaat Metropoolregio Rotterdam Den Haag (In het bijzonder regio Den Haag)

- *In hoeverre is Rotterdam The Hague Airport van belang voor het regionale vestigingsklimaat van regio Den Haag?*

Het is belangrijk voor het vestigingsklimaat. Een regionale luchthaven is aantrekkelijk voor mensen en trekt/ behoudt talent. Met name voor de 'global nomads' is dit belangrijk.

Een luchthaven is een randvoorwaarde en moet worden gezien als een behoefte/eis die mensen tegenwoordig hebben, dat ze bijvoorbeeld makkelijk kunnen shoppen in Parijs als dit mogelijk is.

RTHA past ideaal bij de huidige levensstijl (way of life) van mensen. Een regionaal vliegveld maakt hier onderdeel van uit, deze heb je nodig om deze 'way of life' te ondersteunen.

- *Welke en wat voor bestemmingen moeten er in de toekomst bijkomen om een gunstiger vestigingsklimaat te ontwikkelen?*

De 'places to be' van dit moment, zoals bijvoorbeeld Ibiza als 'party' bestemming of Parijs als 'shop' bestemming. Bestemmingen die mensen graag willen boeken in hun vrije tijd. De aangeboden bestemmingen moeten ook flexibel zijn, zoals het aanbieden van ski bestemmingen in het winterseizoen, wat nu gebeurt.

12. Projectmanager Internationale handel & Investerings, Rotterdam Partners

Regionale Economie Metropoolregio Rotterdam Den Haag (in het bijzonder regio Rotterdam)

- *Hoe belangrijk is volgens u de luchthaven in economisch opzicht voor de regio?*

Belangrijk. De luchthaven zorgt met name met het aanbod aan zakelijke vluchten naar Londen en München voor een belangrijke functie in het regionaal economisch vestigingsklimaat. Vooral vanuit het Rotterdamse verzekeringswezen worden de vluchten naar Londen als uitermate positief ervaren.

- *Waar liggen volgens u de kansen om het onbenutte potentieel van RTHA beter te benutten en hiermee de economie van regio Rotterdam te versterken? (cargo/uitbreiding van vluchten/specifieke vluchten etc.).*

Dit antwoord is vierledig. Ik zie zowel potentie in het uitbreiden van het aantal specifieke bestemmingen aansluitend bij de sterke economische sectoren (Oslo, Hamburg (eerder geprobeerd maar niet gelukt), Aberdeen, Athene, St. Petersburg), als uitbreiding van de locaties die kunnen dienen als overstaplocatie (Frankfurt, CdG, Heathrow). Daarnaast het zeker ook mogelijk maken van cargovluchten vanaf RTHA. Onlangs hebben ook een aantal internationale bedrijven aangegeven dit graag te zien.

Als laatste is het behoud en versterking van de toeristische bestemmingen nuttig om daarmee het draagvlak van de luchthaven te behouden en te vergroten. Het draagvlak is sterk verbeterd nadat Transavia toeristische locaties ging bedienen.

Cluster ontwikkeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag (In het bijzonder regio Rotterdam)

- *Rotterdam huisvest veel internationaal georiënteerde bedrijven (wel of niet haven-gerelateerd). In hoeverre kan voor deze internationale sector Rotterdam The Hague Airport een meerwaarde zijn? Waarom?*

Zeker, zie mijn eerdere antwoord over de verzekeringsindustrie (die zo groot is geworden in Rotterdam vanwege de maritieme link). In mijn ogen gaan sterke economische sectoren en een goed vestigingsklimaat hand in hand. Een sterke clusterontwikkeling trekt andere bedrijven binnen dezelfde sector aan, een goed vestigingsklimaat is wel een voorwaarde om bedrijven binnen sterke sectoren aan te trekken. RTHA heeft daar zeker een belangrijke positie in, maar het is één van de vele belangrijke onderwerpen die samen het vestigingsklimaat maken (toegang tot de markt, beschikbaarheid gekwalificeerd personeel, fiscaal klimaat, mogelijkheden tot innovatie, beschikbare locaties en tegen welke prijs, bereikbaarheid waaronder de luchthaven, kwaliteit van de leefomgeving, etc.)

Veel bedrijven geven daarbij wel aan dat RTHA voor hen meerwaarde biedt vanwege de korte incheck en wachttijden en vele vluchten naar Londen. Afgelopen voorjaar bevestigde de Britse ambassadeur tijdens een British Breakfast op de luchthaven nog dat hij en al zijn personeel doorgaans van RTHA gebruikmaken vanwege het gemak.

Regionaal vestigingsklimaat Metropoolregio Rotterdam Den Haag (In het bijzonder regio Rotterdam)

- *In hoeverre is Rotterdam The Hague Airport van belang voor het regionale vestigingsklimaat van regio Rotterdam?*

Middelgroot, het biedt met name meerwaarde voor bedrijven in specifieke sectoren die binnen Europa vliegen. Voor bedrijven die zich vanuit Azië en Noord-Amerika in Rotterdam vestigen is het veel minder relevant, ook omdat de bereikbaarheid van Schiphol met de Intercity Direct sterk is verbeterd.

- *Wat is volgens u de invloed van het huidige netwerk van Rotterdam The Hague Airport op de keuze van bedrijven om zich wel of niet te vestigen in de regio Rotterdam?*

Vooralsnog krijgen we vooral signalen vanuit bedrijven uit de UK en Turkije (of die veel zaken doen met deze landen) die het gemak van RTHA erg waarderen. Voor andere landen is het netwerk niet optimaal en is Schiphol een goed alternatief.

- *Wat is volgens u de invloed van de bereikbaarheid over de weg of per openbaar vervoer van en naar Rotterdam The Hague Airport op de keuze van bedrijven om zich wel of niet te vestigen in de regio Rotterdam?*

Bedrijven die aangeven veel via RTHA te vliegen, hebben doorgaans weinig klachten over de bereikbaarheid van de luchthaven over de weg. De overstap met metro E naar pendelbus wordt weleens omslachtig genoemd. Zolang de bereikbaarheid van de luchthaven over de niet verslechtert, zal het geen negatieve impact hebben op het vestigingsklimaat is mijn inschatting.