



rijksuniversiteit
 groningen

faculteit ruimtelijke
 wetenschappen

Luchthavens in de regio: een goede bestemming voor bedrijven?



***Een onderzoek naar de aantrekkingskracht
 van regionale luchthavens in Nederland als
 vestigingslocatie voor bedrijven***

COLOFON

Titel: Luchthavens in de regio: Een goede bestemming voor bedrijven?

Ondertitel: Een onderzoek naar de aantrekkingskracht van regionale luchthavens in Nederland als vestigingslocatie voor bedrijven. Thesis behorend bij de masteropleiding Economische Geografie.

Auteur: Willem Geert Wubs, studentnummer 1482858

Begeleider: Prof. Dr. P.H. Pellenbarg, Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen van de Rijksuniversiteit Groningen, vakgroep Economische Geografie

Versie: Finale versie

Datum: maart 2013

Omslagafbeelding: Rotterdam The Hague Airport Business Park (Rotterdam Airport Vastgoed BV)

SAMENVATTING

In dit onderzoek, dat als masterthesis bij de opleiding Economische Geografie is uitgevoerd, wordt een antwoord gegeven op de vraag: *Waaruit bestaat de aantrekkingskracht van een regionale luchthaven in Nederland als vestigingslocatie voor bedrijven en blijkt die aantrekkingskracht zich in de praktijk ook te manifesteren?*

De relevantie van dit onderzoek ligt enerzijds hierin dat de regionale luchthavens de afgelopen decennia steeds belangrijker zijn geworden, mede door de liberalisering en deregulering van de luchtvaart en de opkomst van de Low Cost Carriers, terwijl er anderzijds een gebrek aan relevant onderzoek is over dit onderwerp. Er bestaat dus zowel een maatschappelijke als een wetenschappelijke relevantie.

Uit geraadpleegde literatuur is een theoretisch raamwerk opgebouwd waarin de factor ‘regionale luchthaven’ in de locatietheorie maar moeilijk uit de verf komt. Wel worden aan de luchthaven in het algemeen als vestigingslocatie grote voordelen toegedicht, waarbij eigenlijk wordt voorbijgegaan aan het feit dat moderne vestigingsplaatsfactoren als een representatieve locatie en een duurzaam leefmilieu belangrijker worden dan de bekende transportkosten en agglomeratievoordelen. Ook de overheid, adviesbureaus en het management van luchthavens gaan hierin mee en schetsen een rooskleurig vestigingsklimaat op of bij de luchthavens.

In de praktijk wordt hier eigenlijk weinig herkenbaars in teruggevonden. Uit gemaakte analyses blijkt dat hier überhaupt weinig luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid in ruime zin gevestigd is en dat door een vestiging in de directe nabijheid van een regionale luchthaven in Nederland een bedrijf niet per se succesvoller hoeft te zijn, zelfs niet wanneer luchtvaartgerelateerd. Veel hangt af van de lokale situatie van het individuele bedrijf. De aantrekkingskracht kan bovendien zitten in tal van aspecten, die niet zozeer met de theorie van doen hebben of luchthavengerelateerd zijn, dan wel met de wensen van de afzonderlijke ondernemer die bijvoorbeeld voldoende ruimte zoekt, een plek dichtbij zijn huidige woonomgeving of toevallig een leegstaande pand in een bedrijfsverzamelgebouw kan betrekken. Een luchtvaartterrein is voornamelijk een ‘normaal’ bedrijventerrein, het unieke van de mogelijkheid van luchtvervoer is voor de meeste ondernemers niet van belang en heeft ook geen invloed op de locatiekeuze.

De werkelijkheid blijkt dus te veelzijdig om te vatten in een theoretisch patroon.

VOORWOORD

Dit rapport is het verslag van een onderzoek naar de aantrekkingskracht van regionale luchthavens in Nederland als vestigingsplaats voor bedrijven, dat heeft plaatsgevonden in het kader van de master Economische Geografie aan de faculteit Ruimtelijke Wetenschappen van de Rijksuniversiteit Groningen. Het onderzoek fungeert bovendien als afstudeerthesis.

Ik ben tot het onderwerp gekomen uit interesse voor de luchtvaartsector, die me altijd geboeid heeft. Bovendien ben ik in het algemeen positief kritisch ten opzichte van bestuurders en beleidsmakers, vooral als het gaat over de inrichting van de openbare ruimte. Dit zal de gemiddelde geograaf niet onbekend voorkomen. Voeg deze twee samen en een object van onderzoek is gauw gevonden.

Er zijn een aantal doelen waaraan een masterthesis moet voldoen. De belangrijkste hiervan zijn het doen van onafhankelijk en individueel onderzoek op een wetenschappelijke manier waarbij een vastgesteld proces wordt doorlopen, beginnend bij het formuleren van onderzoeksvragen via het verzamelen van data naar het vormen van conclusies. De thesis staat voor 20 ECTS-credits, wat gelijk is aan 560 werkuren. Het onderzoek is in grote lijnen als volgt opgebouwd: in dit eerste hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de onderzoeksopzet en methodologie. Vervolgens wordt in hoofdstuk twee ingegaan op de resultaten van bestaand onderzoek en de theorie over dit onderwerp uit de wetenschappelijke literatuur. Ook wordt aandacht besteedt aan de inzichten van niet-wetenschappelijke expertise van beleidsmakers en adviesbureaus, in hoofdstuk drie. Daarna volgt een hoofdstuk waarin het empirische gedeelte van het onderzoek zal worden belicht. Dit hoofdstuk bestaat uit twee delen; een kwantitatief en een kwalitatief gedeelte waarin respectievelijk statistische data en enquêtes met individuele ondernemers een rol spelen. Ten slotte worden aan het eind van dit rapport conclusies en aanbevelingen geformuleerd.

Ik wil professor P.H. Pellenbarg heel hartelijk danken voor zijn begeleiding bij de totstandkoming van dit onderzoek, zijn aanwijzingen bleken zeer bruikbaar. Ook dr. S. Koster ben ik dankbaar voor het beschikbaar stellen van de data voor de kwantitatieve analyse. Ik heb aan de Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen veel geleerd in mijn studiejaren en ik zal met veel genoegen terugdenken aan deze periode.

Groningen, maart 2013.

INHOUDSOPGAVE

Colofon	2
Samenvatting.....	3
Voorwoord.....	4
Inhoudsopgave	5
1 - Onderzoeksopzet en Methodologie.....	7
1.1 Inleidend	7
1.2 Conceptueel Ontwerp	9
1.2 Afbakening en Methoden	12
2 - Regionale luchthavens en regionale economische ontwikkeling: een literatuurverkenning.....	16
2.1 Locatietheorie.....	16
2.2 Luchthavens.....	19
2.3 Vestigingsplaatsvoorkeuren van ondernemers.....	25
2.4 Business Parks	28
2.5 Samenvatting	32
3 - Bestuur en beleid.....	34
3.1 Luchthavens.....	34
3.2 Vastgoed en bedrijvenmakelaars	35
3.3 Bestuur en politiek	37
3.4 Discussie.....	39
3.5 Samenvatting	42
4 - Het veldonderzoek.....	43
4.1 Kwantitatieve Analyse	43
4.2 Bedrijvigheid op en rond de regionale luchthavens nader bekeken	45
4.3 Conclusie	51
4.4 Kwalitatieve Analyse	52
4.5 Conclusie	57
5 - Beantwoording hoofdvraag en Conclusie.....	59
Literatuur	65
Bijlagen.....	72
1 Grafieken van bedrijvigheid bij de vier onderzochte luchthavens.	72

2	Nummers SBI 2008 selectie paragraaf 'luchtvaartgerelateerdheid'.....	75
3	In kaart gebrachte resultaten van de GIS-analyse.....	76
4	Enquête	78

1 - ONDERZOEKSOPZET EN METHODOLOGIE

1.1 INLEIDEND

Het thema van deze thesis is de relatie tussen economie en infrastructuur, en dan met name de richting van die relatie. In het verleden werd eigenlijk nooit getwijfeld aan het verband tussen infrastructuur en economie. Het verhaal over de spoorwegaanleg in Noord-Amerika fungeerde vaak als sprekend voorbeeld waarbij het ontstaan van steden en economische ontwikkeling werd toegeschreven aan de aanleg van die lijn. Maar de laatste tijd is er twijfel, ook geuit door toonaangevende internationale wetenschappers. Onderzoek van bijvoorbeeld Atack et al. uit 2009 wijst uit dat zonder de spoorwegen de economische groei in de VS maar heel weinig langzamer zou zijn verlopen. Echter, Esfahani et al. (2002) concluderen in hun onderzoek naar een model dat de relatie tussen economische groei en infrastructuur iets geheel anders: “...*the impact of infrastructure on GDP growth turns out to be substantial*”, terwijl tegelijk ook blijkt dat economische instituties een nog veel grotere betekenis zouden hebben voor economische groei dan harde infrastructuur. Is infrastructuur dan vooral vraagvolgend of vraagsturend? Is het aanbod alleen voldoende om vraag naar vervoer te laten ontstaan? Hierover bestaat nog veel discussie in de internationale wetenschappelijke literatuur. In deze studie wordt op deze vragen geen antwoord gegeven maar er wordt één klein aspect uit het domein gekozen, te weten de relatie tussen regionale luchthavens in Nederland (harde infrastructuur) en bedrijvigheid (economie), waarbij de aantrekkingskracht van de luchthaven als vestigingsplaats voor bedrijven centraal staat.

De keuze voor het onderwerp is dus afgeleid uit deze relatie tussen infrastructuur en de regionale economie, en is eigenlijk vrij eenvoudig te verklaren. Enerzijds wordt er in de media volop gespeculeerd over de impact op de economie die luchthavens in het algemeen en regionale luchthavens in het bijzonder hebben. Zo zou de aanwezigheid van een luchthaven een belangrijke vestigingsvoorwaarde voor bedrijven zijn en functioneert een luchthaven ook als aanjager van de regionale economie¹. Ook de overheid en beleidsmakers hebben vaak die overtuiging. Zo liet Staatssecretaris Atsma

¹ Zie bijvoorbeeld het dossier over de baanverlenging van Groningen Airport Eelde.

onlangs nog weten dat de regionale luchthavens van groot belang zijn voor de regionale ruimtelijk-economische ontwikkeling².

De maatschappelijke relevantie voor dit onderzoek is verder gelegen in het feit dat door liberalisering en deregulering van de luchtvaart in de jaren negentig de concurrentie sterk vergroot is waardoor er een sterke opkomst van de zogenaamde *Low Cost Carriers* heeft plaatsgevonden en daarmee een sterke groei van het aantal passagiers op sommige regionale luchthavens. Ook zijn er sterke verwachtingen dat in de nabije toekomst de

Passagiers zijn het afgelopen jaar en masse teruggekeerd naar de regionale luchthavens. In 2010 reisden 3,5 miljoen mensen via een van de luchthavens in de regio, tegen 2,9 miljoen in 2009, een stijging van 18%. Dat meldt het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) vandaag.

In 2009 lieten vooral vakantiegangers zich door de vliegtaks van de vliegvelden verjagen, maar ook de economische crisis zorgde voor een rem op het aantal passagiers dat vanaf Rotterdam, Groningen, Maastricht of Eindhoven vertrok.

Prijsvechters

Het zijn vooral de prijsvechters die profiteren van de regionale groei. In 2007 verkozen nog 2,6 miljoen mensen een lage kostenmaatschappij vanaf een luchthaven in het land boven een netwerkmaatschappij. In 2010 was dat aantal gestegen naar 3,3 miljoen, een toename van 29 procent. De traditionele maatschappijen zagen een daling van het aantal passagiers met 43% op de regionale luchthavens.

Marktaandeel

De low cost maatschappijen hadden op de regionale luchthavens aan marktaandeel van maar liefst 95%. Op de nationale luchthaven Schiphol zijn de prijsvechters volgens het CBS inmiddels goed voor een vijfde van alle passagiers, of wel 9,5 miljoen passagiers.
© ANP 15/06/11

regionale luchthavens gaan fungeren als overloop van de mainport Schiphol zodat daar meer ruimte overblijft voor écht mainportverkeer. De groei en het toenemend belang van de regionale luchthavens rechtvaardigen de vraag of dit ook invloed heeft op de bedrijvigheid op en rond de luchthavens.

Bovendien is het zo dat er ook op wetenschappelijk gebied voldoende aanleiding is om het onderwerp verder uit te diepen. Zo is er veel onderzoek gedaan naar de werking en impact van grote luchthavens en mainports op de economie in al haar verschillende facetten maar is er in de bestaande literatuur weinig onafhankelijk onderzoek te vinden dat de regionale luchthavens als object heeft (luchtvaartnota, 2009). De

² Dit blijkt bijvoorbeeld uit de "Actualisatie van de Luchtvaartnota Concurrerende en duurzame luchtvaart voor een sterke economie" van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

luchtvaartsector publiceert in grote aantallen onderzoeken die aantonen wat de bijdrage van de luchtvaart is aan de (regionale) economie en werkgelegenheid. Het is echter onduidelijk waarop de resultaten die hier geclaimd worden werkelijk zijn gebaseerd en bovendien zijn het onderzoeken in opdracht van de sector zelf of gefinancierd door de sector. Bovendien worden de resultaten van onderzoek naar grote internationaal georiënteerde luchthavens vaak vertaald naar het regionale niveau, waardoor de zeggingskracht ervan duidelijk aan waarde verliest. Mainports blijken namelijk vaak op zichzelf staande formaties van bedrijvigheid te zijn met vaak ook een clustering van sectoren en de aanwezigheid van hoofdkantoren waardoor er een grote economische en geografische uitstraling aanwezig is, terwijl bij de kleinere regionale luchthavens andere krachten, kansen en beperkingen een rol spelen. Door de blijvende toename van vliegverkeer vanaf regionale luchthavens wordt de economische impact echter wel steeds groter en ook de kennis aangaande de luchthavens steeds belangrijker.

Ook wint juist 'het regionale' in de economie steeds meer aan invloed. *De nieuwe factoren, de meest cruciale factoren, de factoren die het snelst aan invloed winnen, zijn voor een belangrijk deel factoren die hun invloed niet doen gelden op het nationale of lokale, maar juist op het regionale niveau* (Pellenbarg, 2002).

1.2 CONCEPTUEEL ONTWERP

Onderwerp

Zoals hiervoor al is aangegeven is het thema van deze thesis de relatie tussen infrastructuur en economie. Met name het karakter van de relatie tussen deze twee is vaak niet duidelijk. Ook is gebleken dat investeringen in infrastructuur over het algemeen slechts beperkte economische effecten hebben. Ruimtelijke planning via aanleg van infrastructuur blijkt dus moeilijk te zijn en deels onvoorspelbaar (Pellenbarg, 2010).

Een aspect van dit thema is de relatie tussen een luchthaven (infrastructuur) en de aantrekkingskracht daarvan voor bedrijvigheid (economie).

Probleemstelling

In het verleden is al veel onderzoek gedaan naar de ruimtelijk - economische impact van luchthavens op hun omgeving. Een drietal voordelen van een luchthaven voor een regio

die vaak aangehaald worden zijn een verbetering van de werkgelegenheid, een beter vestigingsklimaat en een verkorting van de reistijden waardoor de bereikbaarheid beter wordt (Boon et al. ,2009). Er is echter beperkt informatie beschikbaar aangaande de rol die een luchthaven daadwerkelijk speelt als vestigingsplaatsfactor voor bedrijven. Bovendien zijn er grote verschillen tussen luchthavens. Toch wordt er vaak vanuit gegaan dat ook regionale luchthavens, vanwege bijvoorbeeld die prima bereikbaarheid, een positief effect hebben op het vestigings - en ondernemersklimaat en dat uitbreiding van die vliegvelden (dus) veel nieuwe bedrijvigheid aantrekt ³. Vooral regionale bestuurders wijzen hier vaak op. Maar klopt deze bewering eigenlijk wel? Want waar komen deze bedrijven dan vandaan (verschuiving) en welke rol speelt de luchthaven nu precies bij de locatiekeuze die die bedrijven maken hun voor hun vestigingsplaats? Wat is precies de aantrekkingskracht die uitgaat van een vestigingsplaats op of vlakbij een regionale luchthaven voor een ondernemer? En is die aantrekkingskracht terecht? Is er bovendien niet een mismatch tussen luchthavens met een *(inter)nationaal* netwerk en uitstraling en bedrijvigheid met een *regionale* inbedding?

Met andere woorden:

Er is onzekerheid over wat in de praktijk de invloed is van een regionale luchthaven op het vestigingsgedrag van bedrijvigheid.

Dit is de probleemstelling die het uitgangspunt vormt voor dit onderzoek.

Doelstelling

Naar aanleiding van bovenstaande probleemstelling is de volgende doelstelling voor dit onderzoek te identificeren:

Inzicht krijgen in het belang van regionale luchthavens in Nederland als vestigingplaats voor en als factor bij de locatiekeuze van bedrijven.

³ Zie bijvoorbeeld *Kader voor Economische investeringen 2011-2015 Provincie Drenthe*, Bleumink en Van de Zanden in *Regionale luchthavens en Economie*, 2009

Vraagstelling

Om deze doelstelling waar te maken is er de volgende hoofdvraag gesteld die eerst in delen en later in zijn geheel wordt beantwoord:

Waaruit bestaat de aantrekkingskracht van een regionale luchthaven in Nederland als vestigingslocatie voor bedrijven en blijkt die aantrekkingskracht zich in de praktijk ook te manifesteren?

Om deze hoofdvraag te kunnen beantwoorden wordt zij opgesplitst in een aantal deelvragen, waarvan een aantal door literatuurstudie kan worden beantwoord. Op de resterende deelvragen wordt een antwoord gezocht door middel van een enquête van individuele ondernemers en een beleidsstudie.

Deelvragen:

1. Wat is de plaats van de factor 'luchthaven' in de vestigingsplaatstheorie?
2. Wat is de economische uitstraling (de ruimtelijk - economische effecten) van een (regionale) luchthaven⁴
3. Waaruit bestaat het beleid van de overheid aangaande de vestiging van bedrijven en wat is de algemene mening van de ruimtelijk – economische consultancy?
4. Wat zijn de kenmerken van de bedrijvigheid die gevestigd is op en rondom de regionale luchthavens?
5. Wat zijn de ervaringen en meningen van ondernemers die gevestigd zijn op en rond regionale luchthavens over hun eigen vestigingsplaats en eventuele locatiebeslissing?
6. Zijn er verschillen tussen de verschillende regio's en zijn er verschillen tussen de praktijk enerzijds en de wetenschappelijke theorie en het gevoerde beleid anderzijds?

⁴ Met 'economische uitstraling' zijn in dit onderzoek drie aspecten verbonden: 1 de luchthaven als bron van economische dynamiek waarbij de luchthaven zelf economische groei opwekt. 2. De uitstraling wordt afgemeten in bedrijvigheid en werkgelegenheid. 3 De afstand speelt een belangrijke rol waarbij met het toenemen van de afstand de intensiteit van de uitstraling afneemt.

1.2 AFBAKENING EN METHODEN

Afbakening

De focus van dit onderzoek ligt op de regionale luchthavens in Nederland, te weten de luchthavens van Rotterdam (Rotterdam The Hague Airport), Maastricht (Maastricht Aachen Airport), Eindhoven (Eindhoven Airport) en Eelde (Groningen Airport Eelde). Deze luchthavens zijn van een vergelijkbare omvang, hebben een vergelijkbare reeks bestemmingen en proberen zich op vergelijkbare kenmerken te profileren, terwijl de overige regionale luchthavens zoals bijvoorbeeld Lelystad en Twente, waar voornamelijk lokaal vliegverkeer plaatsvindt (*general aviation*), op een andere schaalgrootte opereren. Bovendien hebben eerstgenoemde vier luchthavens de doelstelling om in de directe omgeving een bedrijvenpark te realiseren.

Hoewel elke luchthaven op zich staat omdat de regio waarin een luchthaven gelegen is verschilt van andere regio's en de luchthavens ook verschillen in *site and situation* denk ik dat ik ondanks het geringe aantal luchthavens toch betrouwbare uitspraken kan doen over de luchthaven als locatiefactor omdat het aantal bedrijven dat geënquêteerd wordt toch vrij groot is.

Wat betreft de bedrijvigheid is de geografische afbakening iets lastiger omdat moeilijk te bepalen is waar de invloedssfeer of uitstraling van de luchthaven begint en waar die eindigt. Hier is ervoor gekozen om alleen die bedrijvigheid op te nemen in het onderzoek die zich op of in de directe omgeving van een luchthaven bevindt. Dat wil zeggen, op het luchthaventerrein zelf of op hemelsbreed minder dan 850 meter afstand van de vertrekhal, die als centraal punt van de luchthavens is gekozen. Deze afstand geldt niet als een absolute grenswaarde, sommige grote bedrijven zouden anders bijvoorbeeld voor een deel mee kunnen tellen, maar wel als een algemeen uitgangspunt. Dit is de afstand die gebruikt wordt in de analyses van hoofdstuk vier en wordt in het vervolg ook wel aangeduid als het onderzoeksgebied. Op deze wijze is een compromis bereikt tussen enerzijds een zo volledig mogelijk in kaart gebracht bedrijvenbestand en anderzijds een niet te omvangrijk onderzoek.

Er bestaat uiteraard ook bedrijvigheid die luchtvaartgerelateerd is maar zich op grote(re) afstand van de luchthaven bevindt. Zoals gezegd is de uitstraling van een luchthaven waarschijnlijk veel groter dan alleen in de directe omgeving, maar om dit te meten is een ander, groter onderzoek vereist.

Methoden

Literatuurstudie

Zoals in het voorgaande aangegeven is begonnen met een literatuurstudie om een theoretisch raamwerk te construeren van relevante economisch – geografische theorieën waarbinnen het onderzoek past. Dit raamwerk bestaat uit een aantal componenten, waaronder definities, ondernemersvoorkeuren aangaande locatiekeuze en de economische uitstraling van luchthavens. Bovendien wordt de locatietheorie belicht.

Beleidsstudie

Ook is een beleidsstudie gedaan om te achterhalen wat beleidsmakers en deskundigen van adviesbureaus schrijven over de invloed van regionale luchthavens op de economie en wat dit betekent voor de vestiging van bedrijven.

Ik heb dit gedaan omdat ik het gevoerde beleid wil toetsen aan enerzijds de wetenschappelijke theorie en anderzijds aan de meningen en bevindingen uit de praktijk, namelijk die van de individuele ondernemer. Met andere woorden: in hoeverre sluiten theorie en praktijk op dit gebied op elkaar aan? Zo wordt ook voor een gedeelte invulling gegeven aan de geformuleerde doelstelling.

GIS-analyse en het LISA-bestand

Met behulp van kaartmateriaal in een GIS (Geografisch Informatie Systeem) zijn de verschillende luchthavens en hun bedrijvigheid geografisch geanalyseerd. De data die ik hiervoor gebruikt heb zijn afkomstig van de Top10 NL vectorkaarten en het CBS, terwijl ook een postcodekaart van belang is geweest. Middels de analyse is vastgesteld waar de begrenzing van de verschillende onderzoeksgebieden lag, en welke bedrijven in die gebieden gevestigd zijn. De resultaten hiervan zijn in de verschillende afbeeldingen in deze thesis terug te vinden. Vervolgens zijn aan de hand van de uitkomsten van de analyse van deze bedrijven verschillende algemene bedrijfskenmerken, benodigd voor het onderzoek, verzameld uit het LISA-bestand. LISA is een databestand met gegevens over alle vestigingen in Nederland waar betaald werk wordt verricht. De gegevens per vestiging hebben een ruimtelijke component en een sociaaleconomische component (werkgelegenheid en economische activiteit). Door de beschikbaarheid van dit type beschrijvende gegevens voor heel Nederland kan het LISA vestigingenregister beschouwd worden als het basisbestand voor sociaaleconomisch en ruimtelijk

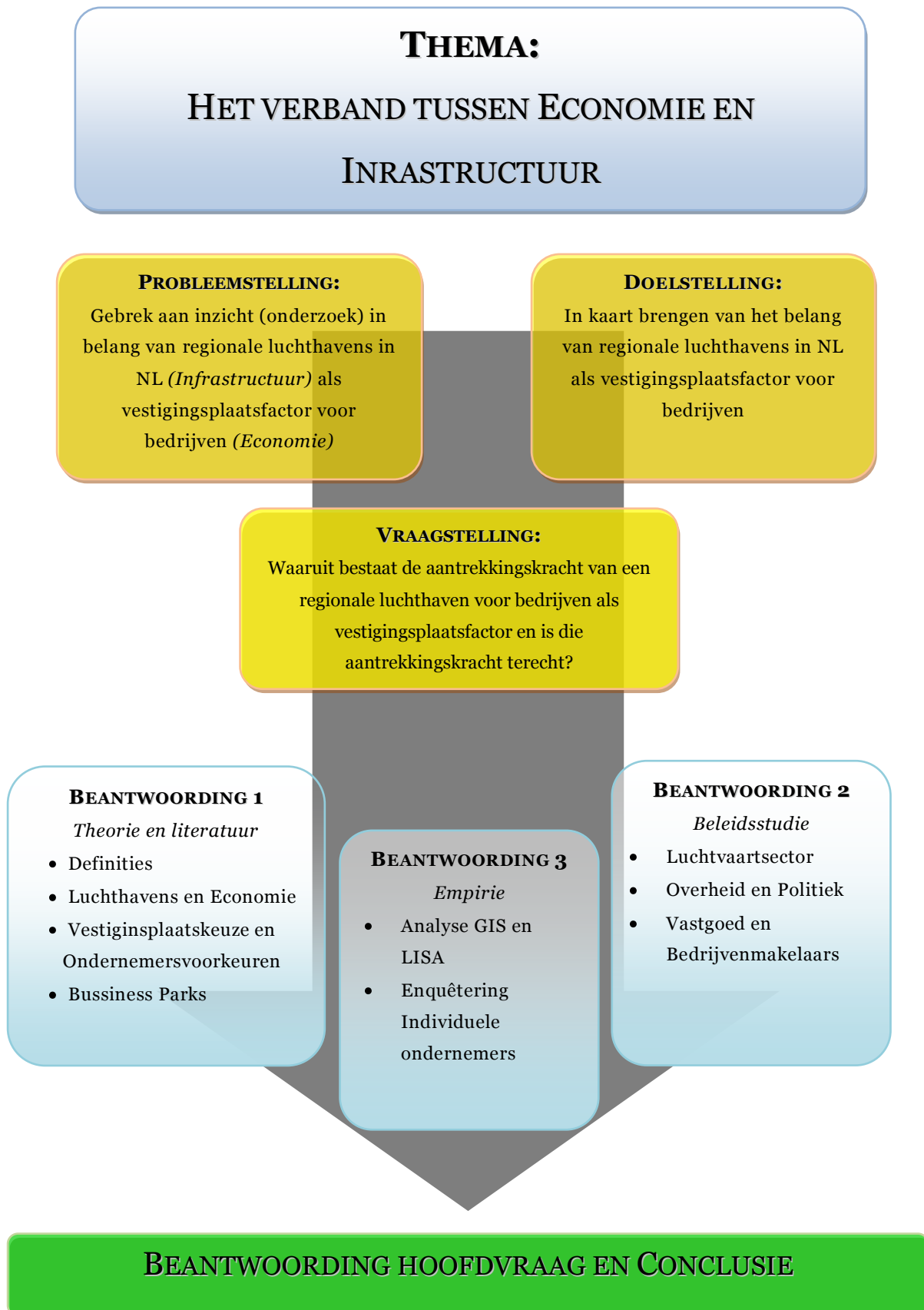
onderzoek. Voor een gedetailleerde beschrijving van de analyse verwijs ik graag naar hoofdstuk 4 en de bijlagen 1, 2 en 3.

Enquêtes

In de tweede fase van het onderzoek heeft een bedrijfsenquête plaats gevonden in de vorm van interviews. Hierbij is onder meer nagegaan hoe het locatiekeuzeprocess is verlopen en welke rol de aanwezigheid van een luchthaven gespeeld heeft. Ook wordt gevraagd of en in hoeverre een bedrijf luchtvaartgerelateerd is of niet. Dit is een kwalitatieve component van het onderzoek. Er is ook een kwantitatieve analyse uitgevoerd van de resultaten van de interviews om algemene uitspraken te kunnen doen over regionale luchthavens in Nederland als vestigingsplaats.

Onderzoeksmodel

Deze thesis is dus deels beschrijvend en deels exploratief. Om een en ander nog beter inzichtelijk te maken is een onderzoeksmodel toegevoegd waarin schematisch is weergegeven wat de verschillende stappen in het onderzoek zijn (figuur 1.1).



Figuur 1.1: Onderzoeksmodel

2 - REGIONALE LUCHTHAVENS EN REGIONALE ECONOMISCHE ONTWIKKELING: EEN LITERATUURVERKENNING

In dit hoofdstuk behandel ik het onderzoek omtrent luchthavens en hun economische uitstraling behandelen zoals dat in de bestaande wetenschappelijke literatuur te vinden is om enerzijds een theoretisch raamwerk te creëren waarbinnen deze thesis te plaatsen is en anderzijds de eerste twee deelvragen te beantwoorden. Bovendien, om uitspraken te doen over de relatie tussen economie en infrastructuur moet je eerst weten waaruit die relatie bestaat.

Er is in het verleden veel onderzoek gedaan naar impact van luchthavens op hun omgeving. Het gaat hier dan bijna altijd om de ruimtelijk- economische impact of de geluids- en milieu-impact van grote (*hub*)luchthavens. Onderzoek naar de impact van kleine luchthavens is weinig gedaan. Ook over een luchthaven als vestigingsplaatsfactor is beperkt informatie beschikbaar (Oosterwegel, 2006). Een aantal onderzoekers projecteert daarom uitkomsten van onderzoek naar grote luchthavens ook op de kleine luchthavens. Ik zal in deze thesis ook proberen om de uitkomsten van het algemene onderzoek naar vestigingsplaatsfactoren op luchthavens toe te passen.

Allereerst zal ik de plaats van de luchthaven binnen de locatietheorie duiden.

Vervolgens ga ik in op het verband tussen luchthavens en de economie, waarbij de nadruk wordt gelegd op de economische uitstraling van de luchthaven en het verschil tussen regionale luchthavens en grote (*hub*)luchthavens. Ook belicht ik de vestigingsplaatskeuze en ondernemersvoorkeuren vanuit het gezichtspunt van de individuele ondernemers en ten slotte wijd ik een passage aan de *business parks* zoals die volgens de huidige trend op en rond sommige regionale luchthavens worden aangelegd.

2.1 LOCATIETHEORIE

Met behulp van verschillende theorieën kan de relatie tussen luchthavens en regionale ontwikkeling worden beschreven en verklaart. Allereerst zijn daar de aloude *klassieke en neoklassieke groeitheorieën*, waarbij de neoklassieke theorieën zich onderscheiden door een grotere aandacht voor de markt. Kostenminimalisatie staat centraal bij deze vroege benaderingen van economie en ruimte. De optimale locatie van een bedrijf is te berekenen aan de hand van de productiekosten en transportkosten. Belangrijk hierbij

zijn de veronderstellingen dat er sprake is van rationaliteit, een homogene ruimte, een volledig vrije markt en ondernemers die volledig geïnformeerd zijn. Vaak worden er uitspraken gedaan op het niveau van de regio. De meeste van deze theorieën, bijvoorbeeld de Centrale Plaatsentheorie van Christaller, zijn nu achterhaald omdat ze de werkelijkheid vaak niet goed kunnen verklaren. Dit komt omdat ze enerzijds juist uitgaan van de irrealistische aannames over ondernemersgedrag zoals het beschrijven van een individuele ondernemer als een *homo economicus* die een perfecte kennis van en overzicht over de markt heeft en totaal rationeel handelt, en anderzijds omdat er de afgelopen decennia andere grote theorieën bij zijn gekomen die andere uitgangspunten hebben die beter lijken aan te sluiten bij de werkelijkheid.

Behaviourale theorieën, die een reactie zijn op de neoklassieke, gaan over de beslissingen van de individuele ondernemer en zijn naar economische maatstaven suboptimale maar bevredigende gedrag. Ook sociale relaties, mogelijkheden en aspiratieniveau, imago en ruimtelijke cognitie spelen hierbij een belangrijke rol. Verder zijn de locatiebeslissing en de besluitvormingsprocessen daar omheen belangrijk. Deze theorieën zijn vaak beter toepasbaar in de praktijk dan de neoklassieke theorieën. Meestal worden er uitspraken gedaan op het niveau van de directe omgeving en niet over de regionale inbedding.

Internationale netwerkrelaties en hun impact op regionale economische groei zijn een belangrijk onderdeel binnen de *institutionele* theorieën. Binnen deze theorieën is er sprake van een benadering die vorm krijgt in de jaren '80 en inhoudelijk vooral gaat over innovatie en technische ontwikkeling, het leren van bedrijven en organisaties en het verspreiden van hun kennis via netwerken. Ook de invloed van overheden speelt een rol. Niet de drijfveren van ondernemers maar de ontwikkelingskracht van de regio en de investeringsstrategieën van grote bedrijven staan centraal. Ook hier zijn raakvlakken met dit onderzoek aanwezig, vanwege de mate van belangrijkheid van de aanwezigheid van andere bedrijven binnen de invloedssfeer van een luchthaven en hun kennis. *Embeddedness* (Granovetter, 1985) is een term die hierbij aangeeft dat economische groei voortkomt uit sociale interactie en ingebed is in een sociaal netwerk.

Tenslotte dienen nog de theorieën van de *evolutionaire* benadering te worden vermeld. Binnen deze theorieën wordt geprobeerd antwoord te geven op de vraag waarom de economische structuur constant verandert onder invloed van conjunctuur, innovatie en maatschappelijke structuren. De evolutionaire theorie gaat naast het

vestigingsplaatsgedrag van bedrijven ook in op de evolutie van een bedrijf na de locatiekeuze (Boschma, 2002). In feite komt het hier op neer dat binnen deze benadering er vanuit wordt gegaan dat begrippen als selectie, variatie en padafhankelijkheid afkomstig uit de biologie en literatuur van Darwin ook opgaan binnen de economie en de geografie van bedrijven. Dit houdt onder meer in dat bedrijven over het algemeen niet de neiging hebben nieuwe activiteiten op te zetten waar ze niet mee bekend zijn, maar vanuit de vertrouwde omgeving de weg volgen waarop men altijd al voortging. Dit kan betekenen dat er suboptimale producten, methoden of technieken gebruikt worden waardoor mogelijke winsten niet worden behaald.

<i>Locatietheorie</i>	<i>Type locatiefactor</i>	<i>Voorbeeld locatiefactor</i>
Neoklassiek	Harde factoren gericht op kostenminimalisatie	-Transportkosten -Arbeidskosten -Aanwezigheid van grondstoffen -Etc.
Behaviouraal	Bedrijfsinterne factoren en 'softe' factoren	-Imago -Kwaliteit -Etc.
Institutioneel	Bedrijfsexterne factoren: Clusters en beleidsfactoren	-Wet- en regelgeving -Subsidies -Gespecialiseerd arbeidspotentieel
Evolutionair	Bedrijfsexterne factoren: Cluster- en historisch gegroeide factoren	-Nabijheid toeleveranciers en afnemers -Kennis spillovers -Lage transactiekosten -Etc.

Tabel 2.1: Locatietheorie en locatiefactoren die de locatiebeslissing beïnvloeden (Derksen, 2010)

In tabel 2.1 is ter verduidelijking het voorgaande schematisch weergegeven. Verder worden per genoemde theorie types en voorbeelden van locatiefactoren vermeld. Mijn onderzoek heeft raakvlakken met alle genoemde benaderingen.

Wat betreft de factor 'luchthaven' in de vestigingsplaatstheorie kan vastgesteld worden dat die zich in meerdere theoretische stromingen laat terugvinden, niet zozeer als op zichzelf staande factor maar meer als paraplubegrip waaronder verschillende andere factoren te scharen zijn zoals bereikbaarheid, clustervorming of een hoogwaardige omgeving.

2.2 LUCHTHAVENS

'Een regionale luchthaven fungeert als begin- en eindstation voor het luchtverkeer en vervoer, voortkomend uit regionale behoefte, naar en van bestemmingen op korte en middellange afstanden en als tussen- of overstapstation. Regionale luchthavens onderscheiden zich van kleine luchtvaartterreinen door de aanwezigheid van faciliteiten op het gebied van luchtverkeersleiding' [Ministerie V&W, 1997] (RELUS).

De begrippen 'luchthaven' en 'vliegveld' worden nogal eens door elkaar gehaald. Een 'vliegveld' is een meer algemene term die betrekking kan hebben op zowel militair verkeer, op privé- en sportluchtvaart als op de burgerluchtvaart. Onder de term 'luchthaven' vallen alleen terreinen die gebruikt worden door de luchtvaartmaatschappijen. Bovendien worden aan een luchthaven meerdere functies toegekend, zoals het bieden van accommodaties, vestigingsplaatsen voor bedrijvigheid en het stimuleren van economische activiteiten, die bij een vliegveld niet aan de orde zijn (Riemens, 1967). Dit verschil wordt ook wel aangeduid met het onderscheid tussen primaire en secundaire functies van een luchthaven (Kuiler, 1975). De transportdiensten vervullen hier de primaire functie. Deze diensten worden onderverdeeld in personenvervoer, vrachtvervoer en personen- en vrachtbehandeling. Vaak zijn deze aan elkaar complementair, dus combinaties zijn mogelijk. De opslag van goederen is een voorbeeld van een afgeleide (secundaire) functie. Ook begeleiding en ondersteunende, commerciële en industriële activiteiten vallen hieronder. Een andere functie van een luchthaven is de toeristische. De verschillende functies samen leiden tot werkgelegenheid op een luchthaven. Ook dit is weer een afgeleide functie (Kramer, 1988).

Luchthavengerelateerde bedrijvigheid

Er kan vanuit verschillende gezichtspunten naar de samenhang tussen bedrijvigheid en de luchthaven gekeken worden. In dit onderzoek houd ik als globale definitie aan: *'bedrijven die zich op of in een de nabije omgeving van een luchthaven hebben gevestigd'*. Dit om het onderzoek niet te omvangrijk te maken. Eventuele bedrijvigheid die een relatie heeft met een luchthaven en zich op grote afstand daarvan bevindt, betrekken we er niet bij. Het gaat hier alleen om de bedrijven die gevestigd zijn dichtbij een luchthaven om uitspraken te kunnen doen over de relatie tussen het bedrijf en de nabijheid van de luchthaven. In de literatuur wordt luchthavengerelateerde bedrijvigheid als volgt gecategoriseerd:

1. Bedrijven die geen gebruik maken van de luchthaven maar die zich er toch vestigen. De luchthaven heeft voor deze bedrijven vooral een psychologische betekenis, namelijk imago en P.R. De feitelijke relatie tussen de bedrijven en de luchthaven is incidenteel (Lambooy, 1984). Kramer onderkent deze categorie met de term 'snob appeal' (Kramer, 1990).
2. Er bestaat een functionele relatie tussen een bedrijf en de luchthaven. Voor de bedrijfsvoering is het dus noodzakelijk dat het bedrijf op of nabij de luchthaven gevestigd is.
3. Bedrijven die op grond van andere overwegingen gevestigd zijn op of dicht bij een luchthaven, bijvoorbeeld omdat hier goedkope grond verkrijgbaar was of omdat de oprichter of directeur in de directe omgeving woonde. Dit zijn bedrijven die dus min of meer bij toeval op of nabij een luchthaven terecht zijn gekomen.

Kramer (1990) merkt hierover op dat het in de praktijk moeilijk is om bovenstaande indeling vast te houden omdat veel bedrijven in verschillende categorieën zijn in te delen. Een sluitende categorisering is amper op te stellen omdat niet elk bedrijf en elke luchthaven in combinatie met een individuele regio gelijk zijn.

Verder is het vrijwel onmogelijk om op afstand precies na te gaan waaruit de binding van een bedrijf met de luchthaven nu precies bestaat en hoe sterk die binding dan is. Hiervoor is het noodzakelijk dat bedrijven individueel worden bevraagd. Dit is dan ook precies wat in dit onderzoek gedaan is en waarop ik later terugkom. Volgens Lambooy (1984) blijkt over het algemeen dat op een luchthaven aanwezige dienstverlenende activiteiten overwegend lokaal en regionaal van aard zijn. Daarentegen is de relatie van producerende bedrijven met een luchthaven vaak minder duidelijk.

Economisch belang van luchthavens

Dat er tussen een luchthaven en de regionale economie een relatie bestaat lijkt geen twijfel. Het is daarbij mogelijk de luchthaven zelf als economische kracht te zien, maar ook als infrastructureel object dat economische ontwikkelingen aantrekt. Beide opvattingen zijn mogelijk, waarbij bovendien geldt dat infrastructuur niet alleen zelf toegevoegde waarde en werkgelegenheid creëert, maar ook bedrijven en industrieën aantrekt die van een goed infrastructureel netwerk willen profiteren. Dit blijkt onder meer uit onderzoek naar de relatieve transportefficiëntie van Nederland (Kearney, 1994).

In de bestaande literatuur ben ik veel onderzoek naar de economische effecten van luchthavens tegengekomen, maar onderzoek naar de ruimtelijke economische uitstraling van luchthavens nauwelijks. Uit de literatuur blijkt wel dat regio's met een luchthaven het economisch beter doen dan regio's zonder een luchthaven. Maar er wordt niet onomstotelijk bewezen dat dit puur en alleen ligt aan de aanwezigheid van die luchthavens. Gesteld kan dus worden dat een luchthaven een noodzakelijke factor kan zijn voor economische ontwikkeling, zoals dat voor iedere locatiefactor geldt, maar op zichzelf niet een voldoende voorwaarde (Kramer, 1990).

Hoewel uitkomsten van onderzoek moeilijk te vergelijken zijn vanwege de verschillen in gebruikte methodes zijn er volgens Kramer toch, onder andere, de volgende patronen te ontdekken:

- in de tijd heeft de omvang van de regio waar luchthavengerelateerde bedrijvigheid zich voordoet zich vergroot.
- de ruimtelijke uitstraling is naar intensiteit toegenomen.
- luchtvaartgerelateerde bedrijven zijn qua werkgelegenheid groter dan de overige in de regio aanwezige bedrijven.
- het merendeel van de luchtvaartgerelateerde bedrijven kent een zeker belang toe aan de nabijheid van een luchthaven, maar erkent haar niet als essentiële factor bij de keuze van de vestigingsplaats.

Voor veel grote bedrijven, vooral de hoofdkantoren, is de nabijheid van een luchthaven van groot belang voor multimodale en internationale bereikbaarheid. Bel en Fageda concluderen in hun onderzoek hiernaar zelfs dat een 10 % vermeerdering van intercontinentale vluchten vanuit een bepaald gebied een vermeerdering van het aantal hoofdkantoren met 4% tot gevolg heeft (Bel e.a., 2008 p. 492) Ook de aanwezigheid van

kenniscentra, hoge kwaliteit van arbeid en leefomgeving worden hoog gewaardeerd (NEI, 1992). Luchthavens zijn hierdoor belangrijke factoren in de concurrentiestrijd tussen regio's geworden.

De activiteiten op een luchthaven genereren *directe* werkgelegenheid, waarvan de omvang gelijke tred houdt met het volume van de vliegbewegingen.

Bovendien is er ook sprake van *indirecte* werkgelegenheid, die kan worden onderverdeeld in forward en backward linkages, waarbij forward te maken heeft met uitstralingseffecten van een luchthaven die tot nieuwe vestigingen van nieuwe bedrijven leidt en backward met toeleveranciers aan de luchthaven (Homan e.a, 1995). Dit kan in de regio tot meer werkgelegenheid, productie en een grotere vraag naar bedrijventerreinen leiden.

Voor de prognose van deze directe en indirecte werkgelegenheid wordt in de literatuur meestal een verband gelegd met het volume van het vervoer van passagiers en vracht, soms ook alleen het passagiersvervoer. Zo ontstaat een ratio tussen het aantal passagiersbewegingen en het aantal arbeidsplaatsen. Het is niet altijd duidelijk of in deze ratio schaalvoordelen, die zich op luchthavens ongetwijfeld voordoen, ook zijn meegenomen. Er zijn dan ook grote verschillen in de marges rond de verschillende ratio's van de verschillende luchthavens (De Wit, 2007).

Hiernaast vormt een luchthaven vaak een interessante vestigingsplaats voor buitenlandse multinationals en hun hoofdkantoren vanwege imago redenen. Ook lobbyeffecten spelen soms een rol bij de beslissing voor een locatie van een hoofdkantoor (Wang e.a. 2011, p. 2380). Dit worden ook wel 'soft determinants' genoemd. Inhoudelijk is over deze factoren nog weinig bekend, wat op zich niet verwonderlijk is omdat deze zachte factoren moeilijk te meten zijn (Tonts, 2010). Hoofdkantoren trekken ook andere hoofdkantoren aan. Uit onderzoek blijkt dat de grootste stedelijke gebieden vaak ook de meest gewilde locaties zijn om een hoofdkantoor te hebben (Klier e.a. 2002).

Het samenkomen van ketens van bedrijvigheid kan leiden tot cumulatieve groei. Het geheel aan bedrijven kan worden gezien als een 'bedrijvenconglomeraat', dat een circulaire en cumulatieve groei vertoont zoals de theorie van Myrdal dit beschrijft (Myrdal 1955). De motor achter deze groei is de toename van vracht- en passagiersvervoer op de luchthaven. De groei wordt verder versterkt door schaalvergroting waardoor er schaalvoordelen optreden. Of dit ook geldt voor de

kleinere regionale luchthavens is de vraag. Hiernaar is nog weinig onderzoek gedaan. Een luchthaven moet in ieder geval al een bepaalde omvang hebben om verdere groei mogelijk te maken.

Het is ook mogelijk om de groei van een luchthaven te zien als een vorm van een levenscyclus waarbij in de tijd verschillende stadia zijn te onderscheiden (ontstaan, groei, volwassenheid en neergang). Dit wordt de *Agglomeration Life Cycle* genoemd (Potter e.a., 2011) Afhankelijk van een groot aantal factoren, waar onder lokaal aanbod van geschoolde arbeid, kennis, leveranciers maar ook economische conjunctuur, zal een luchthaven kunnen uitgroeien tot een megaluchthaven met eigen producerende bedrijven die fungeert als economische motor voor een regio. Door de wet van de remmende voorsprong is het denkbaar dat een dergelijk grote luchthaven ook weer in een neerwaartse spiraal terecht komt. Agglomeratienadelen (congestie, milieueisen) kunnen hierbij een belangrijke rol spelen.

Kramer vermeldt een (voor zijn tijd) nieuw concept in zijn werk als hij het heeft over bedrijvigheid op en rond een luchthaven, namelijk het 'formatieconcept'. Dit wil zeggen dat de bedrijven geconcentreerd zijn in een regio rondom een gemeenschappelijke productiefactor, in dit geval 'luchthaven'. Deze bedrijven zijn onderling nauwelijks direct gerelateerd maar samen vormen de bedrijven van de luchthavenformatie een netwerk dat een behoorlijke economische betekenis kan hebben (p.53).

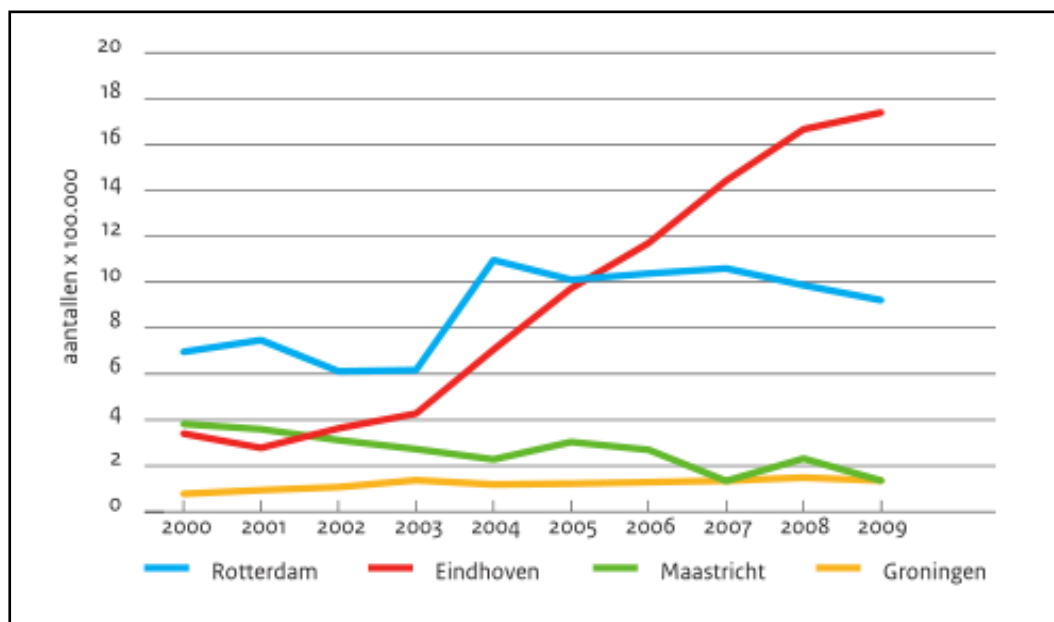
Een vergelijkbaar concept van de hand van Michael Porter is de clustertheorie (Porter, 1990). Het centrale idee hierachter is dat het samenbrengen van bedrijven binnen specifieke sectoren een bron kan zijn van economische groei. De veronderstelling is dat door de ruimtelijke nabijheid kennis gemakkelijk onderling worden gedeeld en dat tegelijk de competitie wordt vergroot. Hét voorbeeld hiervan is Silicon Valley waar sprake is van een sterke concentratie van de ICT-sector.

De Nederlandse overheid stimuleerde ook de vorming van regionale clusters van groeisectoren ('Pieken in de Delta'). In hoeverre dat terecht is, is maar de vraag. *'Tegenover de hausse aan beleidsmatige clustertoepassingen staat namelijk minstens zo veel wetenschappelijke scepsis. Leidt clustering van gelijksoortige bedrijven werkelijk tot regionale economische groei of biedt juist sectorale groei meer kansen op economische groei?'* (Weterings et al. 2007)

Regionale luchthavens

De uitgangspunten voor het omschrijven van het economisch belang van de regionale luchthavens zijn grotendeels gelijk aan die van de grote luchthavens. Echter, ze hebben hier betrekking op een lager schaalniveau. Over de omvang van het economisch belang bestaat geen eenduidig beeld omdat in verschillende onderzoeken en uit beleidsstukken van de overheid verschillende meningen hierover naar voren komen. Concreet zijn er wel een aantal meetbare variabelen waaruit een beeld afgeleid kan worden: directe en indirecte werkgelegenheid en toegevoegde waarde (ECORYS et al. 2001). Volgens deze studie kan verder geconcludeerd worden dat het belang van de regionale luchthavens op de totale economische activiteiten relatief gering is (p. 13).

Volgens de overheid (RELUS, p 31) is het duidelijk dat een regionale luchthaven juist een positieve invloed heeft op de omliggende regio als het gaat om de economische structuur en de werkgelegenheid. Hoe groot die invloed echter is en waaruit die precies bestaat valt echter niet eenvoudig te achterhalen. In alle gevallen liggen de economische toegevoegde waarden van de regionale luchthavens in Nederland tussen de 0 en 5,5 promille van het BRP (Bruto Regionaal Product) van de provincie waarbinnen de



Figuur 2.1: Aantallen passagiers regionale luchthavens 2000-2009 (MI&M, 2011)

luchthaven gelegen is (NEI, p. 5). Een andere waarde, die in een rapport van NYFER wordt gehanteerd, gaat uit van een groei van gemiddeld 1000 banen per 1 miljoen passagiers waarbij voor de kleine luchtvaart geldt dat 1000 vliegbewegingen zo'n 1,3 fte. oplevert. Uit de literatuur blijkt verder dat voor indirecte effecten, backward en forward

linkages, een bandbreedte van multipliers wordt aangehouden die loopt van 0,0 tot 0,5 (Poort et al., 2000). Overigens wordt er aan getwijfeld of er vanuit een nationaal perspectief, waarin deze waarden en bandbreedtes veelal worden toegepast, wel voorwaartse effecten aan regionale luchthavens mogen worden toegekend vanwege het grote verschil in schaalniveau. Hierover bestaat geen eenduidig en compleet beeld en hiernaar is meer onderzoek vereist ⁵.

Ter verduidelijking van de schaalgrootte waar we het hier over hebben is figuur 2.1 bijgevoegd waarin de aantallen passagiers per luchthaven staan weergegeven. Duidelijk is voor Eindhoven Airport een sterk stijgende lijn te zien terwijl voor de andere luchthavens de aantallen redelijk gelijk blijven. Tevens is te zien dat het aantal passagiers per luchthaven sterk verschilt en ook dat het totale aantal passagiers op jaarbasis in verhouding niet erg groot is, zo'n 2,5 miljoen in 2010. Ter vergelijking: op luchthaven Schiphol is sprake van 40 tot 50 miljoen passagiers per jaar.

2.3 VESTIGINGSPLAATSVOORKEUREN VAN ONDERNEMERS

In de vorige paragraaf zijn verschillende belangrijke theorieën behandeld die betrekking hebben op regionale economische ontwikkeling en vestigingsplaatskeuze, en vervolgens is een aantal algemene inzichten besproken die uit de literatuur naar voren komen met betrekking tot de relatie tussen luchthavens en economische ontwikkeling. In de nu volgende paragraaf worden vanuit die theorieën een aantal voor dit onderzoek van toepassing zijnde specifieke vestigingsplaatsfactoren nader belicht met een kwalitatieve invalshoek. Deze factoren hoeven niet per se per ondernemer binnen een vaststaand theoretisch kader te vallen. Een locatiebeslissing kan in de praktijk bovendien ook genomen worden over een langere periode en op basis van factoren die niet allemaal even zwaar meewegen. Pen heeft hierover een uitgesproken mening als hij schrijft: *“Vestigingsplaatsonderzoek zou meer moeten streven naar het integreren van de verschillende locatietheorieën en ruimte moeten laten voor een debat tussen deze theorieën. Dit leidt tot nieuwe inzichten en het besef dat de denkbeelden uit het verleden iets kunnen toevoegen. Het gebruik van locatietheorieën zou minder afhankelijk moeten zijn van de waan van de dag. Economisch geografen en ruimtelijk economen moeten pogen de kwalitatieve en kwantitatieve aanpak te integreren in plaats van te beargumenteren welke aanpak meer zinvol is”* (Pen, 2002, p. 313).

⁵ Zie ook een studie van ECORYS naar het economisch belang van regionale luchthavens (Ecorys 2001).

Locatiebeslissingen gaan, zoals gezegd, over de optimale vestigingsplaats voor een bedrijf. De keuze wordt bepaald door een aantal vestigingsplaatsfactoren die de aantrekkingskracht van de vestigingsplaats bepalen. Dit worden ook wel de *pullfactoren* genoemd. Er is een verschil in factoren die betrekking hebben op bedrijfsvestiging en factoren die betrekking hebben op bedrijfshervestiging. Dit komt omdat er bij een bedrijfshervestiging, of –verhuizing, expliciet rekening wordt gehouden met het feit dat de ene locatie wordt ingeruild voor een ander en er bovendien sprake is van een geschiedenis op een bepaalde locatie die naar alle waarschijnlijkheid invloed heeft op de keuze voor een nieuwe vestigingsplaats. Deze keuze is daarom voorwaardelijk.

De factoren die een rol spelen bij de beslissing om te gaan verplaatsen worden ook wel de *pushfactoren* genoemd (Pellenbarg et al., 2002). Daarnaast zijn er ook nog de *keepfactoren* die een bedrijf kunnen doen besluiten om, soms ondanks de aanwezigheid van sterke push- en pullfactoren, niet te gaan verplaatsen maar te blijven op de plek waar ze nu zitten. Deze factoren hebben dus betrekking op de nadelen die zijn verbonden aan een bedrijfsverplaatsing of de voordelen van de huidige vestigingslocatie. Een voorbeeld daarvan is de lokale gunstige arbeidsmarkt. Een ander voorbeeld is dat mensen van nature liever willen blijven in de omgeving die hen bekend en vertrouwd is. Ook het bedrijf kan een band hebben met het omringende gebied omdat het bijvoorbeeld een familiebedrijf is. Dit wordt ook wel het ‘neighbourhoodeffect’ genoemd (Atzema et al., 2002).

De verschillende factoren zijn ook nog op te splitsen in ‘harde’ en ‘zachte’ factoren. Dit valt samen met de onderverdeling in (neo-) klassieke en de behaviourale-, institutionele- en evolutionaire inzichten zoals die in de afgelopen eeuw elk hun eigen focus binnen de vestigingsplaatstheorie hebben gehad. Zachte factoren worden steeds belangrijker bij de vestigingskeuze van bedrijven, dus de vestigingstendensen binnen het bedrijfsleven veranderen. Dat kan onder meer omdat veel bedrijven tegenwoordig *footloose* zijn en de vestigingscondities van gebieden steeds meer gelijkwaardig worden. In tabel 2.2 zijn een aantal veel voorkomende factoren en hun onderverdeling, in willekeurige volgorde, schematisch weergegeven. Hoewel iedere industriële sector zijn eigen voorkeuren heeft en die in een eigen volgorde van belangrijkheid zet bij de locatiekeuze, is uit onderzoek naar locatiefactoren wel gebleken dat er over het algemeen een verschuiving heeft plaatsgevonden van economische neoklassieke factoren naar sociale en bedrijfskundige behaviourale factoren (Pellenbarg, 2002).

Een bedrijfsverplaatsing is in werkelijkheid een gecompliceerd proces dat over een langere tijd plaatsvindt en waarbij de verschillende factoren op een verschillend

	<i>Pullfactoren</i>	<i>Pushfactoren</i>
'Hard' (Economisch en Technisch)	Mogelijkheid uitbreiding Parkeermogelijkheden Goede bereikbaarheid Ligging t.o.v. de markt Fusie /reorganisatie Beschikbaarheid van arbeid en grondstoffen	Onmogelijkheid uitbreiding Slechte parkeermogelijkheden Slechte bereikbaarheid Ligging t.o.v. de markt Fusie /reorganisatie Beschikbaarheid van arbeid en grondstoffen
'Zacht' (Sociaal en Economisch)	Pand/terrein representatief Omgevingskwaliteit Aanwezigheid sociaal netwerk Imago / PR redenen Overheidsregulering Duurzaam ondernemen	Pand niet representatief Omgevingskwaliteit Afwezigheid sociaal netwerk Imago / PR redenen Overheidsregulering Duurzaam ondernemen

Tabel 2.2: Vestigingsplaatsfactoren

moment een rol spelen. Een lijst met factoren zoals beschreven in tabel 2.2 geeft eigenlijk dus een vertekend beeld omdat de individuele kenmerken benadrukt worden en niet de samenhang. Een dergelijk proces is wel op te delen in een aantal fasen. Pellenbarg beschrijft hoe eerst Townroe een model hiervoor ontwikkeld heeft met vijf opeenvolgende stadia die verder onderverdeeld worden in acht kleinere stappen. Later heeft Louw een meer praktisch model ontwikkeld waarin hij drie fasen onderscheidt, namelijk de oriëntatie, de selectie en de onderhandeling. Hoewel door een dergelijke aanpak prima inzichtelijk kan worden gemaakt hoe een bedrijf bij een verplaatsing tot een bepaalde locatiebeslissing komt geven de push-, pull- en keepfactoren slechts een oppervlakkig beeld van het totale proces en een onvolledige weergave van hoe de

beslissing werkelijk tot stand komt. Hiernaar is nog meer diepgravend onderzoek vereist (Pellenbarg et al., 2002, p. 23)

Bovendien verlopen processen in de praktijk niet lineair en komen vaak onvolkomenheden voor. Bijvoorbeeld overweegt slechts 50% procent van de ondernemers alternatieve locaties en wordt vaak alleen gekeken naar alternatieven in de nabije omgeving. Ook is in veel gevallen de verkregen informatie over locaties op officieuze wijze verkregen en incorrect (Pellenbarg, 2004). De beslissing zal dan als uitkomst een *bevredegend* resultaat hebben en niet de *optimale* uitkomst, waarbij de vier belangrijkste elementen in het locatiebeslissingsproces, bezien vanuit de beslisser, zijn: het gebrek aan (juiste) informatie, het vermogen om de informatie op een juiste manier te benutten, perceptie en onzekerheid over de toekomst.

Om inzicht te krijgen in de manier waarop ondernemers naar huisvesting voor hun bedrijf zoeken wordt ook vaak naar de huisvestingstheorie gekeken. Deze theorie gaat er van uit dat op enig moment een bedrijf vanwege groei behoefte heeft aan grotere of nieuwere gebouwen. Als er alleen huisvestingproblemen zijn – en dat is vaak het geval – zullen ondernemers sterk risicomijdend te werk gaan (Brouwer, 1994). Pas als er geen mogelijkheden voor uitbreiding meer zijn wordt er gekeken naar bedrijfsverplaatsing. In dat geval krijgt een locatie op kleine afstand van de huidige bedrijfslocatie vaak de voorkeur zodat personeelsbestand, handelsrelaties en omgevingskwaliteit hetzelfde kunnen blijven. Uit onderzoek blijkt dat 78% van de werkgelegenheid en 75% van de bedrijven verhuist binnen de eigen gemeente terwijl 94% binnen de regio blijft (van Oort, 2007). Waaraan de nieuwe huisvesting precies moet voldoen is nog weinig onderzocht, in tegenstelling tot de wensen van consumenten op de woningmarkt (Louw et al., 2009).

2.4 BUSINESS PARKS

In de nu volgende paragraaf beschrijf ik kort de huidige stand van zaken beschrijven op de bedrijventerreinen bij regionale luchthavens met betrekking tot de benutting van die terreinen. Dit is belangrijk omdat er de afgelopen jaren een omslag in het denken over het realiseren en exploiteren van bedrijventerreinen in Nederland is gekomen, die ook de locatiekeuzes van de individuele ondernemer beïnvloedt. Eerst zal ik aandacht schenken aan het hoe en waarom van die omslag en daarna wat de gevolgen zijn van die omslag. Vervolgens zullen een aantal voorbeelden die veranderingen verder duiden.

Problematiek

In de jaren zeventig van de vorige eeuw werd langzaam aan duidelijk dat er een grootschalige veroudering van bedrijventerreinen plaats vond. Die veroudering bestaat voornamelijk uit het verlies van functionaliteit, representativiteit en een goede ontsluiting. Er is verder sprake van een onvoldoende vraaggestuurd en gedifferentieerd aanbod en een matige ruimtelijke kwaliteit (Van der Ham, 2008). Een reden voor die veroudering is de te grote uitgifte van gronden tegen te lage prijzen door gemeenten, waardoor bedrijven eerder verhuizen dan onderhouden en renoveren. Kapitaalarme bedrijven blijven op een terrein achter en een negatieve spiraal is ingezet. Bovendien werden opgebrachte uitgiftegeden door gemeenten niet gebruikt voor renovatie en herstructurering (Van Dinteren, 2008). In de tussentijd nam het probleem enorme proporties aan (ruim een derde van alle bedrijventerreinen is verouderd). De hieruit voortvloeiende problemen konden alleen met subsidies van het Rijk en de Provincies aangepakt worden. De kosten hiervan zouden volgens een grove schatting ongeveer 6,5 miljard euro gaan bedragen.

In de jaren negentig kwamen de eerste tekenen van een verandering in beleid. Met name het Grote Stedenbeleid moest de herstructureringsopgave een nieuwe impuls geven (Louw et al., 2009). De Taskforce Herstructurering Bedrijventerreinen constateert in 2008 echter dat er wel veel onderzoek is gedaan maar dat een samenhangende oplossingsrichting nog ontbreekt. Bovendien gaat het proces van veroudering door omdat er steeds nieuwe verouderde bedrijventerreinen bijkomen (Gordijn, 2007).

Voor een mogelijke oplossing worden verschillende ideeën aangedragen. De belangrijkste daarvan is het aanpassen van de structuur van de bedrijventerreinenmarkt. Concreet betekent dit dat niet langer de gemeenten terreinen uitgeven maar dat private ontwikkelaars en beleggers bedrijvenparken gaan plannen en exploiteren. Hierdoor stijgen de grondprijzen en vermeerderd de waarde van de gebouwen zodat de scheefgroei die decennia lang heeft plaatsgevonden ongedaan wordt gemaakt. Tegelijk moet hierdoor de ruimtelijke kwaliteit van terreinen verbeteren en moet er een gedifferentieerd en gecoördineerd aanbod van locaties komen dat beter aansluit bij de marktvraag (Van der Ham, 2008).

Bedrijvenparken

Uit het bovenstaande en uit verschillende onderzoeken van de afgelopen jaren is duidelijk naar voren gekomen dat ondernemers meer belang zijn gaan hechten aan representativiteit van gebouwen en de bedrijfsomgeving. Met andere woorden: de ruimtelijke kwaliteit is belangrijker geworden. Dit geldt overigens niet alleen voor ondernemers maar ook voor het publiek en de overheid. Men wil graag een einde maken aan de ‘verrommeling’ van het landschap, bijvoorbeeld langs de snelwegen. Kwaliteit betekent hier niet hetzelfde als hoogwaardigheid, maar meer als een begrip dat een ‘schaal’ in zich heeft, er is lage en hoge kwaliteit. Het gaat om de juiste product-marktcombinatie van bedrijven met een bepaald eisenpakket en terreinen die daarop aansluiten. Het gaat bij kwaliteit verder allereerst om het kunnen functioneren van een bedrijf en vervolgens om aspecten als landschappelijke inpassing, inrichting en architectuur (Van Dinteren, 2007).

Naar aanleiding van deze nieuwe focus is er steeds meer aandacht voor *bedrijvenparken* in Nederland. Deze vorm van bedrijvenlocaties is een afspiegeling van de Engelse *business parks*, die al veel eerder ontwikkeld zijn. Deze terreinen hebben vaak een hoogwaardige uitstraling met een groot aandeel kantoren. Bovendien is er sprake van functiemenging, met bedrijven en woningen, die een goede inpassing in de omgeving hebben gekregen. Ook zijn er veel voorzieningen en is er sprake van een parkmanagement, dat uiteenlopende zaken regelt, van het aantrekken van nieuwe bedrijven tot onderhoud en bebording of kinderopvang. Als gevolg van deze ontwikkelingen is het goed mogelijk dat werknemers meer plezier krijgen in hun werk en daarom beter werk afleveren. Bovendien is een betere werkplek goed voor het (in de toekomst) aantrekken van (schaars) goed opgeleid personeel. De gebouwen zijn vaak eigendom van een ontwikkelaar. Door goed management blijft de waarde van het park op peil. De belangrijkste waarden waarop de nieuwe vorm van bedrijventerreinen moet zijn gebaseerd zijn duurzaamheid, zorgvuldig ruimtegebruik en parkmanagement. De Engelse voorbeelden vormen hierbij een inspiratiebron voor ontwikkelingen in Nederland.

Tegelijk sluit deze verandering van inzicht met betrekking tot het gebruik van bedrijventerreinen aan bij paragraaf 2.2 waar het gaat over de verschillende locatietheorieën, en dan met name bij de institutionele benadering waar het gaat over clustering. Een groot voordeel van de clustering van dezelfde soort bedrijven of bedrijven in dezelfde sector op een park is het onderling contact waardoor zogenaamde *tacit knowledge* overgedragen kan worden. Dit houdt in dat het vaak gemakkelijker is

om op een informele manier sneller en beter informatie te delen waardoor innovatieve ideeën zich sneller kan voordoen en verspreid kan worden.

Voorbeelden

In Nederland, en dan met name bij de regionale luchthavens, is er een aantal ontwikkelingen gaande van bedrijvenparken of *business parks* die in dit kader vermeldenswaard zijn.

- *Flight Forum* is een hoogwaardig business park gesitueerd in de directe omgeving van Eindhoven Airport. De ontwikkeling van het park begon in 1999. Het park is verdeeld in zes clusters, vijf voor bedrijven en een voor kantoren. Het is door de uitstekende bereikbaarheid geschikt voor zowel luchthavengerelateerde als niet-luchthavengerelateerde bedrijvigheid. Alle gebouwen worden gebouwd onder architectuur, waarbij parkeergelegenheid in ruime mate aanwezig is, zowel boven- als ondergronds. Wat betreft voorzieningen zijn er onder meer kinderopvang, sportfaciliteiten, vergaderruimtes en eetgelegenheden beschikbaar. Verder is er een centraal parkmanagement dat het onderhoud van de omgeving doet en voor de beveiliging zorgt (Hameeteman, 2009 en www.flightforum.nl)
- AviationValley is een businesspark in aanbouw en ligt in de directe omgeving van Maastricht Aachen Airport. Het park is opgebouwd uit een aantal compacte bedrijfsclusters en geconcentreerde groene landschapszones. De nadruk ligt op een hoge ruimtelijke kwaliteit in combinatie met typerende landschappelijke elementen die bijdragen aan een eigen identiteit. De bedoeling is dat de locatie een plek is waar de bedrijven en de luchthaven optimaal van elkaar kunnen profiteren, bedrijven zijn dus voor het grootste deel luchtvaartgerelateerd. Er zijn collectieve voorzieningen aanwezig en er is een parkmanagement. Bovendien is er een duurzame energie- en watervoorziening. Ten slotte wordt ook gewezen op de hoge kwaliteit van leven in de omgeving van het park (www.avbd.nl).
- Rotterdam The Hague Airport Business Park is een nieuw bedrijvenpark dat onder architectuur ontworpen wordt. Het is verdeeld over vier deelgebieden met elk verschillende typen bedrijvigheid, van kleinschalige kantoorunits tot grootschalige bedrijvigheid. Ook bij dit park wordt de nadruk gelegd op ruimtelijke kwaliteit in combinatie met comfort, duurzaamheid en uitstraling. Ook de uitstekende multimodale bereikbaarheid is belangrijk. Er is ruimte

voor zowel luchtvaartgerelateerde – als niet luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid. Tevens zijn er veel voorzieningen. Opvallend afwezig is een gezamenlijk parkmanagement.

Uit deze voorbeelden blijkt dat er veranderingen aan het optreden zijn op de bedrijventerreinen bij de grootste regionale luchthavens in Nederland. Zoals eerder in dit hoofdstuk aangegeven ligt de nadruk bij deze verschuiving met name op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid, goede product-marktcombinaties en parkmanagement. Voor de individuele ondernemer die vestigingsplaatsfactoren tegen elkaar afweegt kan dit veel betekenen. Vooral op het gebied van ‘zachte’ pullfactoren als representativiteit en milieu, die steeds belangrijker worden, kan dit veel invloed hebben. Later in dit onderzoek zullen we in de praktijk zien wat de omvang is van de keuzeverschillen die ondernemers gemaakt hebben bij hun locatiebeslissing.

2.5 SAMENVATTING

In dit hoofdstuk is beschreven wat de belangrijke paradigma's zijn in de wetenschappelijke literatuur met betrekking tot het de relatie tussen regionale luchthavens en economie, waarbij antwoord wordt gegeven op de eerste twee deelvragen van het onderzoek: wat is de plaats van de luchthaven in de vestigingsplaatstheorie en wat zijn de ruimtelijk-economische effecten van een regionale luchthaven?

Helaas heb ik allereerst moeten constateren dat er wel veel onderzoek gedaan is naar de impact van grote internationale luchthavens, maar weinig onderzoek waar de kleinere regionale luchthavens een rol in spelen. Anderzijds is het zo dat dit ruimte schept voor deze thesis en verder aanvullend onderzoek.

Verder hebben we gezien wat de verschillende soorten luchthavens van elkaar onderscheidt en wat luchthavengerelateerde bedrijvigheid is. Vervolgens is het economisch belang van luchthavens beschreven. Gesteld kan worden dat een luchthaven een noodzakelijke factor kan zijn voor economische ontwikkeling, zoals dat voor iedere locatiefactor geldt, maar op zichzelf niet een voldoende voorwaarde.

Ook heb ik gekeken naar de locatietheorie, waarbij in de tijd verschillende stromingen belangrijk zijn geweest. Er is daarbij op gewezen dat deze theoretische kaders niet altijd recht doen aan de praktijk van de individuele locatiekeuze die chaotisch kan verlopen. Die keuze en de voorkeuren die daaraan ten grondslag liggen zijn behandeld in de

paragraaf over vestigingsplaatskeuze., waarin de belangrijkste factoren worden behandeld. We hebben gezien dat er een verschuiving plaatsvindt van ‘harde’ factoren als transportkosten en agglomeratievoordelen naar ‘zachte’ factoren als een representatieve locatie en milieu. Hierop aansluitend gaat de laatste paragraaf over business parks. Naast het aanbod van verouderde bedrijfsterreinen in Nederland is de trend het ontwikkelen en aanleggen van terreinen met een hoogwaardige uitstraling die duurzaam zijn en een hoge ruimtelijke kwaliteit hebben. Ook op de grootste regionale luchthavens worden dergelijke parken nu aangelegd. Later in deze thesis zullen we zien wat de invloed hiervan is voor de locatiebeslissingen van individuele ondernemers.

3 - BESTUUR EN BELEID

In dit hoofdstuk wordt kort ingegaan op wat er door beleidsmakers en deskundigen in de praktijk gezegd en geschreven wordt over de invloed van regionale luchthavens op de economie en wat dit betekent voor de vestiging van bedrijven. Ik doe dit om het beleid aangaande de bedrijfsterreinen bij regionale luchthavens te kunnen toetsen, zoals aangegeven in de vraagstelling, aan enerzijds de wetenschappelijke theorie zoals beschreven in hoofdstuk 2 en anderzijds aan de praktijk zoals die blijkt uit statistische gegevens en beleefd wordt door de individuele ondernemer van hoofdstuk 4. Met andere woorden: in hoeverre sluiten beleidstheorie en de praktijk bij elkaar aan? In de conclusie zal ik antwoord geven op deze vraag.

3.1 LUCHTHAVENS

Door de deregulering en de opkomst van LCC's (Low Cost Carriers) hebben de regionale luchthavens in Nederland in principe de kans om sterk te groeien. Het succes hiervan hangt echter niet alleen af van de markt maar ook van het beleid van de (provinciale) overheid. De ontwikkeling van een luchthaven gaat namelijk gepaard met ruimtelijke spanningen in een gebied. Zo gaan economische impulsen vaak hand in hand met een extra belasting voor het milieu. Of de groei van een luchthaven wenselijk is moet dus goed worden afgewogen waarbij de ruimtelijke impact juist moet worden in geschat (Gordijn, 2005).

Vaak in opdracht van een overheidsdienst, een gemeente of provincie of een van de ministeries zijn er door advies- en onderzoeksbureaus de afgelopen decennia vele rapporten opgesteld over bedrijvigheid in Nederland en bedrijvigheid in combinatie met luchthavens in het bijzonder. Ook de luchtvaartsector zelf publiceert in grote getale resultaten van onderzoeken om haar wensen voor de toekomst met steekhoudende argumentatie te onderbouwen. Opvallend hierbij is dat er nog weinig *onafhankelijk* onderzoek gedaan is naar de omvang en reikwijdte van de uitstraling van een regionale luchthaven in Nederland. Een aantal onderzoekers noemt omvangrijke effecten, maar meestal zijn zij verbonden aan of werken ze in opdracht van een luchtvaartmaatschappij of een luchthavenbedrijf. Zij kunnen een belang hebben bij de uitkomst van een onderzoek omdat vanwege positieve cijfers investeringen gemakkelijk te verantwoorden zijn (Gordijn, 2005). Een voorbeeld hiervan is een onderzoek van BCI uit 2005 met een actualisatie in 2009 in opdracht van Groningen Airport Eelde waarin voor deze luchthaven de (toekomstige) economische betekenis wordt vastgesteld. Geheel volgens

verwachting blijkt uit dit rapport dat luchthaven Eelde een groot groeipotentieel heeft met positieve prognoses voor vervoer, werkgelegenheid en vastgoed terwijl ook het groeiend strategische economisch belang van de luchthaven voor de regio wordt onderkend (BCI, 2005 en BCI, 2009). In opdracht van de Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde (VOLE), die tegen uitbreiding van de luchthaven is, worden deze prognoses in een onderzoeksrapport van SEO Economisch Onderzoek met behulp van dezelfde data vervolgens sterk genuanceerd (De Wit, 2007).

Uit onder andere de informatie van de websites en de *corporate brochures* van de verschillende regionale luchthavens blijkt dat men wat betreft kansen voor bedrijvigheid een zeer positief beeld van zichzelf neerzet. Naar eigen zeggen beschikken ze alle over één of meerdere hoogwaardige bedrijventerreinen met een internationale uitstraling. Er zijn voor bedrijven veel voordelen te halen als het gaat om ruimte, parkeergelegenheid en een prima infrastructuur met multimodale vervoersmogelijkheden. Andere voordelen van een bedrijfsvestiging bij een van de regionale luchthavens in Nederland zijn de aanwezigheid van een uitstekende arbeidsmarkt, een stabiel economisch en politiek klimaat, de aanwezigheid van parkmanagement en een groene omgeving.

Bovendien wordt ook gewezen op de bedrijvenparken met een hoge ruimtelijke kwaliteit die in de directe omgeving zijn of worden aangelegd zoals Flight Forum bij Eindhoven Airport, Maintenance Boulevard bij Maastricht en het Airpark bij Rotterdam, en waarvan in het geval van Maastricht Aachen Airport de luchthaven zelfs mede-eigenaar is (AviationValley).

Over het algemeen kan gezegd worden dat de onderzochte luchthavens proberen zich voor bedrijven zo voordelig mogelijk te presenteren. Opvallend hierbij is dat niet gerept wordt over voor welk type bedrijven de terreinen geschikt zijn of uit welke sectoren deze bedrijven zouden moeten komen. Uit het algemene beeld valt op te maken dat een dergelijke locatie voordelen heeft voor vrijwel alle bedrijven en de terreinen zijn daardoor niet per definitie onderscheidend. De eigenheid van de locatie met zijn specifieke voordelen lijkt alleen voldoende voordeel op te leveren als marketingobject en voor het creëren van een bepaalde sfeer en een bepaald beeld.

3.2 VASTGOED EN BEDRIJVENMAKELAARS

Vanwege de commercialisering en de private exploitatie van regionale luchthavens wordt het steeds belangrijker om inkomsten te verwerven. Dit kunnen behalve inkomsten uit vliegverkeer ook zogenaamde landzijdige inkomsten zijn. Een onderdeel

daarvan is de ontwikkeling van commercieel vastgoed op en rond de luchthaven. Het primaire doel van de luchthavenexploitant hierin is het behalen van rendement, terwijl bij de gemeenten als publieke opdrachtgever economische beleidsmotieven een rol spelen. Door de ontwikkeling van bedrijventerreinen probeert een gemeente nieuwe bedrijvigheid aan te trekken in het licht van regionale economische groei. Bij de planning van die terreinen wordt in toenemende mate aandacht geschonken aan kwalitatieve differentiatie van het aanbod vanwege de veronderstelde segmentering van de vraag. Verschillende soorten bedrijven stellen dan uiteenlopende eisen aan hun vestigingsplaats. Daarom geven ontwikkelaars en gemeenten hun nieuwe of geherstructureerde bedrijventerrein een thema mee waardoor vraag en aanbod zo goed mogelijk op elkaar af worden gestemd (Oosterwegel, 2006). Het kan zelfs zo zijn dat gemeenten bij de vaststelling van het bestemmingsplan vestigingseisen opleggen aan bedrijven die passen bij het thema, bijvoorbeeld luchtvaartgerelateerd, waardoor men synergie, clustervorming en versterking van de luchthaven en de regio bewerkstelligt (Bongenaar et al., 1993).

Er is een tweetal concepten van toepassing op de vastgoedontwikkeling op en rond luchthavens, waarbij het onderscheid zich manifesteert in de plaats van het vastgoed ten opzichte van de luchthaven: binnen of buiten de hekken (*inside or outside fences*). De eerste wordt ook wel de *Airportcity-filosofie* genoemd en draait om intensief ruimtegebruik binnen de grenzen van de luchthaven waarbij het realiseren van de hoogste grond- en huurprijzen centraal staan (TNLI, 1998).

Bij het tweede, ook wel *Aerotropolis-filosofie* genoemd, streeft men ernaar niet-luchtvaartgebonden activiteiten zoveel mogelijk van het terrein te weren zodat de bereikbaarheid niet in gevaar komt. Bereikbaarheid is in deze opvatting belangrijker dan de locatie *an sich* (Van Deelen, 2010 en Charles, 2007).

Op de Nederlandse regionale vliegvelden vindt commerciële vastgoedontwikkeling zowel op als rond de luchthavens plaats. In deze scriptie laten we het onderscheid tussen beide stromingen daarom buiten beschouwing bij de keuze van de terreinen die relevant zijn voor het onderzoek, maar de twee stromingen zijn wellicht wel van belang voor de individuele ondernemer die voor zijn bedrijf de optimale locatie zoekt.

Uit onderzoek van een grote commerciële ontwikkelaar (DHV) in samenwerking met de Universiteit Twente is gebleken dat naar verwachting het merendeel van de bedrijven op en rond een regionale luchthaven geen *functionele* relatie heeft met de luchthaven. Bovendien wordt de aanwezigheid van de luchthaven door bedrijven daar niet als primaire vestigingseis geformuleerd. Wel worden goede bereikbaarheid,

parkeergelegenheid en een zichtlocatie als leidend ervaren. Op basis hiervan is het reëel de vraag te stellen of de regionale luchthaven als vestigingslocatie en als ontwikkelingsobject voor gemeenten wel als uniek kan worden aangemerkt. Een bedrijventerrein op of rond een regionale luchthaven is wel uniek voor een ontwikkelaar omdat hij de locatie ten opzichte van de luchthaven kan inzetten als marketingtool (Oosterwegel, 2006).

Het is opvallend dat de vastgoedsector hier een duidelijk andere visie heeft op bedrijven op en rond regionale luchthavens dan de luchthavens zelf, die toch sterk inzetten op de functionele voordelen van een vestiging bij een luchthaven. Ook de regionale en landelijke overheden leggen hierop de nadruk bij hun beleidsopgave met betrekking tot de regionale luchthavens en bedrijvigheid zoals te lezen is in de volgende paragraaf.

3.3 BESTUUR EN POLITIEK

Nationaal

Het beleid in Nederland aangaande de regionale luchthavens is aan het veranderen. Na de Tweede Wereldoorlog en tot ver in de jaren '80 werd door de overheid een sterk stimulerend beleid gevoerd, dat tot wederopbouw en ontwikkeling zou moeten leiden. Dit beeld is in de afgelopen twee decennia gewijzigd.

In de eerste plaats is er nu sprake van privatisering, waarbij het de bedoeling is dat, zoals aangegeven in de beleidsnota RELUS 1997, er een nieuwe financieel- bestuurlijke verhouding komt tussen het Rijk en exploitanten van de regionale luchthavens.

Inmiddels heeft het Rijk zijn aandeel in de regionale luchthavens grotendeels verkocht. In de tweede plaats zijn het Rijk en de Provincies bezig met een decentralisatieproces waarbij het Rijk bepaalde bevoegdheden en taken overdraagt aan de Provincies. De belangrijkste reden voor decentralisatie is het veronderstelde regionale karakter van de lasten en de lusten van een regionale luchthaven. De integrale afweging tussen die lasten en lusten kan, volgens de Rijksoverheid, het beste plaatsvinden op het niveau waarop ze zich voordoen.

Nationale beleidsmakers spreken vaak over de grote betekenis van een (regionale) luchthaven voor de economie. In de *Luchtvaartnota*, een van de belangrijkste beleidsstukken over dit onderwerp en een onderdeel van het door het huidige kabinet opgestelde Coalitieakkoord, wordt de nadruk gelegd op de internationale bereikbaarheid van Nederland. Dit moet mogelijk gemaakt worden door een kwalitatief hoogstaand verbindingennetwerk dat aansluit bij de behoeften van de regionale en nationale economie. In dit kader wordt onder meer aangegeven dat een regionale

luchthaven een internationale positionering aan de regio geeft. Bovendien zijn een goed functionerend transportnetwerk en een goede bereikbaarheid belangrijke voorwaarden voor economische groei. Daarnaast legt het kabinet een sterkere link tussen het netwerk van verbindingen en de vestigingsplaatsfunctie van luchthavens. *“In dit kader kiest Nederland ervoor om zich te manifesteren als landingsplaats en ‘stepping stone’ voor internationale bedrijven die topkennis zoeken en Europese consumenten willen aantrekken. Zo heeft Nederland de ambitie de verbindingsplaats in Europa te zijn waar nationale en internationale bedrijven hun ‘global ambitions’ kunnen realiseren”* (p. 21). Volgens de nota liggen juist hier kansen om regionaal- economische ambities te koppelen aan luchtvaartambities. Immers, zowel de kwaliteit van een netwerk als de kwaliteit van de vestigingsplaats is van oudsher een belangrijke motor voor onze sterke (regionale) economie. Bovendien faciliteren luchthavens de economie niet alleen maar stimuleren ze die ook. Tegelijk stimuleert de economie ook weer de groei van een luchthaven. Regionale luchthavens kunnen dienen om ‘prijsvecters’ op te nemen waardoor er op Schiphol meer ruimte ontstaat voor luchtvaartmaatschappijen met een wereldwijd netwerk zodat de mainport een spin kan blijven in het web van de internationale luchtvaart. Om dit alles in de toekomst te realiseren is een verandering van beleid nodig. In plaats van een benadering op afstand waarbij het Rijk de randvoorwaarden stelde waarbinnen de markt opereerde heeft het kabinet nu zelf doelstellingen geformuleerd die in samenwerking met luchtvaartpartijen gehaald moeten worden (MvVROM, 2004).

Verder blijkt uit de *Nota Mobiliteit* dat vooral regionale luchthavens een economische impuls geven aan een regio. Het doel moet dan ook zijn die luchthavens te laten ontwikkelen, uiteraard binnen de gestelde marges van veiligheid en milieu (MvVW, 2004). Daarom is ten aanzien van vliegveld Twente besloten om in het licht van de economische ontwikkeling over te gaan tot luchthavenontwikkeling en –exploitatie, hoewel dat tot dusverre nog weinig succesvol is geweest. Ook voor de Brainportregio Eindhoven wordt de ontwikkeling van Eindhoven Airport van groot belang veronderstelt (MvIM, 2011). Verder is het beleid erop gericht om ongeveer 13 % van de nationale capaciteitsvraag aan vliegbewegingen onder te brengen bij regionale luchthavens (in totaal ongeveer 70000 bewegingen).

Regionaal

Regionale beleidsmakers en bestuurders wijzen vaak op werkgelegenheidseffecten en economische impulsen die een regionale luchthaven met zich mee brengt. De *Regiovisie Groningen-Assen 2030* bijvoorbeeld geeft de luchthaven Eelde een prominente plaats

als regionaal-economisch kerngebied. Verder levert de luchthaven een bijdrage aan de multimodale bereikbaarheid van de regio en is het een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor bedrijvigheid in Noord-Nederland in het algemeen en in de regio in het bijzonder (Stuurgroep Regio Groningen-Assen2030, 1999) of draagt het bij aan een beter regionaal-economisch vestigingsklimaat (Provincie Drenthe, 2004).

De gemeente Rotterdam, als mainport-stad logischerwijs gefocust op netwerken, wil in haar ontwikkelingsstrategie van de regio Rotterdam een internationaal centrum te maken waarin vooral de HogeSnelheidsLijn en Rotterdam Airport een belangrijke rol krijgen toebedeeld als verbinding van de regio met andere Europese regio's. Dit wordt van groot belang geacht voor de haven, voor de kennisclusters en voor Rotterdam als internationaal cultuur-en zakencentrum (Gemeente Rotterdam, 2005).

De gemeente Eindhoven profileert zich met name als *brainport regio*. Aan de basis hiervan ligt een goede bereikbaarheid en een van de ambities is een daarop toegesneden ruimtelijk-economische ontwikkeling. Eindhoven Airport speelt daarbij een dubbelrol, want zowel bij de bereikbaarheid van de regio als bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen is de luchthaven van belang en daarom wordt de luchthaven als een van de belangrijkste exploitatieprojecten genoemd (gemeente Eindhoven, 2009).

De luchthaven Maastricht wordt aangeduid als een belangrijke functiedrager met een bovenregionale betekenis. Zo vervult zij onder andere een wezenlijke rol bij de invulling van de behoefte naar bedrijventerreinen. De doelstelling van het gemeentelijk bestuur hierbij is het exploiteren van een rendabel business park met duurzame bedrijfslocaties die andere locaties aanvullen. Met name het tekort aan ruimte voor de segmenten transport en distributie kan op deze uitstekend bereikbare locatie worden aangevuld. Ook wordt ingezet op geconcentreerde clusters in combinatie met een open landschap (Gemeente Beek /Meerssen, 2006).

Opvallend is hierbij dat alleen bij beleidsopgaven over de luchthaven Maastricht dieper wordt ingegaan op de functie van de luchthaven als regionaal-economisch instrument, met een visie en concrete aanwijzingen, terwijl er bij de andere onderzochte luchthavens door de gemeentelijke bestuurders vooral algemene wensen worden uitgesproken.

3.4 DISCUSSIE

Over de insteek van de Rijksoverheid om te decentraliseren bestaat veel discussie omdat algemeen betoogd wordt dat veel beleidsbeslissingen en hun effecten het niveau van de regio of provincie overstijgen (o.m. Boon et al., 2007). Bovendien wordt terecht

aangegeven dat, omdat de (private) eigenaren van de luchthavens de marktpotentie ten volle willen benutten waarbij niet alleen het vergroten van de hoeveelheid vliegverkeer meetelt maar bijvoorbeeld ook de ontwikkeling van vastgoed in de vorm van kantoren, detailhandel en entertainment, de provincies geconfronteerd worden met omvangrijke beslissingen waarbij afwegingen moeten worden gemaakt tussen economische voordelen en milieuhygiënische nadelen. De provincies hebben daar echter nog maar weinig ervaring mee. Zodoende ontbreekt het hen aan kennis en zijn ze zich weinig bewust van kansen en bedreigingen die de luchthaven in hun regio biedt. Ook is er in veel regio's nog geen actuele en gemeenschappelijke visie van de betrokkenen op de toekomst van een luchthaven. Men verleent vergunningen vaak ad hoc en op projectbasis (Gordijn, 2005). De recente RRKL-regelgeving (Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens) moet een en ander voor alle partijen gemakkelijker maken. Verder zijn, mijns inziens, de doelstellingen die het rijk formuleert in de Luchtvaartnota aangaande de toekomst van de regionale luchthavens vrij algemeen en voor de hand liggend. Ook wordt slechts summier ingegaan op het verschil in (economische) effecten tussen de grote luchthaven Schiphol en de kleinere regionale luchthavens in Nederland met als argument dat daar nog weinig onderzoek naar gedaan is.

Inhoudelijk valt er op de beweringen van onderzoekers en beleidsmakers over de invloed van een luchthaven op de regionale economie ook wel iets af te dingen. Zo wordt er aan voorbij gegaan dat een deel van zowel de directe als de indirecte werkgelegenheid op een luchthaven ten koste gaat van werkgelegenheid elders. Ook bij de geïnduceerde werkgelegenheid (dit zijn de effecten die ontstaan als gevolg van de bestedingen van mensen met een baan op of bij de luchthaven) is er in hoge mate sprake van herverdeling in plaats van dat er daadwerkelijk nieuwe werkgelegenheid ontstaat. Een voordeel van een luchthaven dat vaak wordt genoemd is de verhoogde aantrekkelijkheid van de regio als vestigingslocatie, bijvoorbeeld als gevolg van de betere bereikbaarheid. Inderdaad blijkt dat vooral hoofdkantoren zich aangetrokken voelen tot vooral grote luchthavens met veel bestemmingen. Voor veel kleinere bedrijven is een dergelijk wereldwijd netwerk van bestemmingen waarschijnlijk helemaal niet belangrijk.

En waar komen deze bedrijven vervolgens vandaan? En in hoeverre speelt de aanwezigheid van een luchthaven een *cruciale* rol in de vestigingsplaatskeuze? Over het algemeen zal gelden dat het een verschuiving van de werkgelegenheid betreft binnen de regio en niet zozeer extra werkgelegenheid en omzet (Boon et al., 2007). Ook over de omvang en impact van de voorspelde ruimtelijk-economische effecten is veel discussie.

Eerder heb ik al gewezen op het gebrek aan onafhankelijke onderzoeken over de uitstraling van luchthavens. Naar de vermeende subjectiviteit van de rapporten die door de luchtvaartsector zelf maar ook door overheden en de Europese Unie worden gepubliceerd betreffende de economische uitstraling van luchthavens is door een onafhankelijk onderzoeksbureau (CE Delft) zelfs een onderzoek gedaan. De voornaamste conclusies uit dit rapport zijn (1) dat de onderzochte publicaties sterke beweringen doen zonder dat daar een complete (maatschappelijke) kosten-baten analyse aan ten grondslag ligt die bij grote investeringsprojecten in andere sectoren vaak wel gedaan worden. Bovendien gaat het (2) niet om de totale impact van een luchthaven op de economie zoals meestal gesuggereerd wordt maar om de marginale of extra effecten van de nieuwe ontwikkelingen. Ook (3) is het aantal banen dat zal worden gecreëerd door een investering in de luchtvaartsector niet een betrouwbare indicator voor economische groei. Het is namelijk niet bewezen dat die mensen anders werkloos zouden zijn geweest en bovendien dat die banen niet elders ook zouden zijn geschapen als investeringen anders waren gedaan. Cijfers over deze banen kun je overigens sowieso niet relateren aan de totale werkgelegenheid (4). Daar wordt namelijk alleen uit gegaan van directe werkgelegenheid terwijl in de studies meestal directe en indirecte voor- en achterwaartse effecten afzonderlijk worden meegeteld waardoor er dubbeltellingen plaatsvinden. Ten slotte (5) wordt er vaak vanuit gegaan dat nieuwe bedrijfsvestigingen ook nieuwe bedrijven zijn terwijl het in de praktijk zeer goed mogelijk is dat het relocaties van bestaand bedrijvigheid betreft. Wanneer nu het landelijk effect in ogenschouw wordt genomen en niet het regionale kunnen deze misvattingen worden voorkomen (Boon, 2005). In een ander rapport wordt nog verder gegaan door ook de motivatie achter de vermeende foutieve argumentatie bloot te leggen. *“Airports and airlines for their own commercial reasons tend, ..., to exaggerate the number of jobs that will be created by airport expansion,”* en *“their employment forecasts are little better than guesses – designed to influence local councillors and planners”* (Sewill, 2009 p. 4). Hoewel de schrijvers van beide rapporten een wetenschappelijke achtergrond hebben zijn helaas ook deze onderzoeken gedaan in opdracht van organisaties (voornamelijk NGO's in de sectoren verantwoord milieubeheer en natuurbehoud) en vertonen derhalve de schijn van subjectiviteit. Desalniettemin laten ze opmerkelijke feiten zien die op zijn minst vragen oproepen omtrent de zeggingskracht van de meeste door de luchtvaartsector en overheden gepubliceerde rapporten over de economische betekenis van regionale luchthavens en de bijbehorende bedrijvigheid.

3.5 SAMENVATTING

In dit hoofdstuk is kort beschreven wat beleidsmakers en deskundigen zeggen en schrijven over de economische uitstraling van regionale luchthavens en wat dit betekent voor de vestiging van bedrijven. Dit is gedaan om de theorie van hoofdstuk 1 te vergelijken met het gevoerde beleid en de daaraan ten grondslag liggende argumentatie. Uit paragraaf 1 blijkt dat de regionale luchthavens in Nederland positief zijn over een luchthaven als vestigingsplaats vanwege de *functionele* voordelen. In paragraaf 2 komt naar voren dat vastgoedontwikkelaars vooral kans zien een bedrijventerrein op of nabij een luchthaven in te zetten als *marketingtool*. Zij hanteren de opvatting dat de meeste bedrijven weinig functionele banden met de luchthaven hebben. Het Rijk en de provincies en gemeenten hechten veel waarde aan de regionale luchthavens en zien ze als belangrijke schakel in een uitgebreid netwerk van goede verbindingen waardoor economische groei mogelijk is, zo blijkt uit paragraaf 3. Bovendien wordt vaak gewezen op de grote economische impulsen en werkgelegenheidseffecten die van een regionale luchthaven uitgaan. Ten slotte is er in de laatste paragraaf op gewezen dat er veel discussie bestaat over de waarde van de inhoud van de vele door de luchtvaartsector en overheden gepubliceerde rapporten. Het blijkt dat er grote behoefte is aan onafhankelijk onderzoek naar de economische uitstraling van regionale luchthavens en gerelateerde bedrijvigheid.

4 - HET VELDONDERZOEK

In dit hoofdstuk wordt verder ingezoomd op de bedrijvigheid op en rond de vier geselecteerde regionale luchthavens, in antwoord op deelvraag 4 van deze thesis. Het doel hiervan is om aan de hand van het inventariseren van onder andere de typen bedrijven, hun grootte en het aantal jaren dat ze op een locatie gevestigd zijn een antwoord te geven op de vraag of een regionale luchthaven in Nederland zich als vestigingslocatie onderscheidt en voor welke bedrijven dit dan geldt. Dit is het eerste en kwantitatieve deel van het hoofdstuk.

In het tweede, kwalitatieve gedeelte wordt een vragenlijst voorgelegd aan individuele ondernemers uit het onderzoeksgebied waarmee een antwoord kan worden gegeven op de vraag of het voor hen een attractieve vestigingslocatie is en waaruit de aantrekkingskracht van de vestigingsplaats voor hen dan bestaat. Door deze twee delen in samenhang te beschouwen met de hoofdstukken 2 en 3 wordt duidelijk of de geschetste aantrekkingskracht terecht is.

4.1 KWANTITATIEVE ANALYSE

In deze paragraaf zal eerst in kaart gebracht worden hoeveel bedrijven er gevestigd zijn in het onderzoeksgebied en wat de algemene bedrijfskenmerken zijn van deze bedrijven. Vervolgens kunnen over de resultaten hiervan een aantal algemene uitspraken geformuleerd worden. Dit is zinvol omdat hierdoor meer bekend wordt over de regionaal- economische impact van de luchthavens als vestigingslocatie enerzijds en over de aantrekkingskracht als vestigingsplaats anderzijds.

LISA en onderzoeksgebieden

Als gegevensbron voor de bedrijvenanalyse is gekozen voor het LISA-databestand dat via de Rijksuniversiteit Groningen voor dit onderzoek toegankelijk is en waarin alle bedrijven in Nederland en een aantal algemene bedrijfskenmerken als sector, grootte en vestigingsplaats zijn opgenomen. Bovendien is met deze data te achterhalen hoe lang een bedrijf al op een bepaalde plaats is gevestigd en of en zo ja waar het bedrijf in het verleden gevestigd is geweest. Omdat dit bestand gebaseerd is op 6-cijferige postcodegebieden heb ik eerst met behulp van een GIS een overlay gemaakt van de PC-6 kaart van het Centrum voor Beleidsstatistiek van het Centraal Bureau voor de

Statistiek (CBS-CvB 2008-2010) met de eerder geselecteerde vier onderzoeksgebieden, zie figuur 4.1.⁶ Deze onderzoeksgebieden zijn geconstrueerd door in het GIS eerst een gebied met een straal van 850 meter af te bakenen rondom de verschillende



Figuur 4.1: Eindhoven Airport en het onderzoeksgebied.

passagiersterminals van de vier regionale luchthavens, zoals eerder besproken in paragraaf 1.2. De gedachte hierachter is dat binnen deze afstand de uitstraling van de luchthavens op de bedrijvigheid naar verwachting nog zeer groot is, terwijl het onderzoek niet onnodig omvangrijk wordt gemaakt. Door de onderzoeksgebieden en de overlay te combineren is een dataset tot stand gekomen met daarin 932 unieke bedrijven die samen totaal 4726 maal in de dataset voorkomen. Het bestand bestrijkt namelijk de jaren 2003 tot 2010, zodat elk uniek bedrijf minimaal één en maximaal 8 keer kan voorkomen, want in plaats van een momentopname is gekozen voor een analyse over een langere periode. Er zijn maximaal 8 jaren beschikbaar in het LISA-bestand, die zijn allemaal in het onderzoek opgenomen. Het voordeel hiervan is dat er een completer beeld ontstaat van de situatie waardoor er beter uitspraken kunnen worden gedaan over die locatie. Concreet is er bijvoorbeeld gekeken naar de lengte van de periode van vestiging omdat dit als een determinant van succes van de locatie wordt gezien. Met andere woorden: als een bedrijf na 1 jaar kiest voor een andere locatie kan

⁶ Voor de resultaten van de GIS-analyse van de overige luchthavens zie bijlage 3.

Jaar	Eelde	Maastricht	Rotterdam	Eindhoven	Totaal	Gemiddeld
2003	74	81	77	225	457	114
2004	72	82	73	212	439	110
2005	69	83	70	216	438	110
2006	70	83	71	234	458	115
2007	69	89	71	245	474	119
2008	72	97	72	270	511	127
2009	72	96	77	304	549	137
2010	78	94	72	298	542	136
Totaal	576	705	583	2004	3868	967
Gemiddeld	72	88	73	250	483	121

Tabel 4.1: Aantal bedrijven per luchthaven per jaar.

dit, soms in samenhang bezien met andere indicatoren iets zeggen over hoe tevreden men is over die locatie. In de bijbehorende tabel 4.1 zijn de 932 bedrijven en hun locatie per jaar en per onderzoeksgebied weergegeven. Hieruit is af te leiden dat het aantal bedrijven op en rond de regionale luchthavens door de jaren heen stabiel is. Ook is duidelijk dat Eindhoven veruit het grootste aantal bedrijven kent waarbij er bovendien een stijgende trend van dat aantal te zien is. Op deze manier hebben we een overzicht van de schaalgrootte van het object van onderzoek.

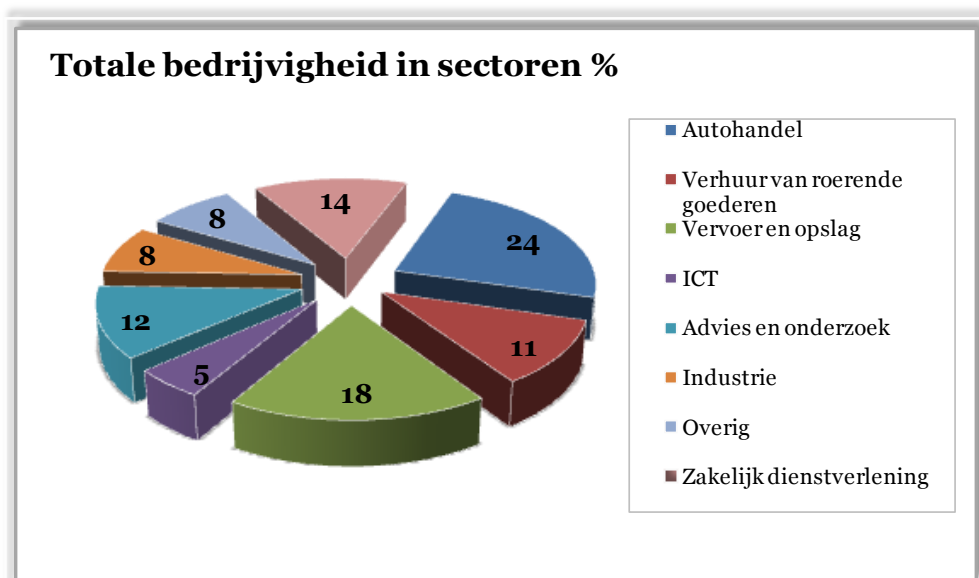
4.2 BEDRIJVGHEID OP EN ROND DE REGIONALE LUCHTHAVENS NADER BEKEKEN

In onderstaande figuur 4.2 is de totale bedrijvigheid van de vier onderzochte luchthavens gemeten in aantal vestigingen weergegeven in sectoren, waarbij de scores zijn afgebeeld in procenten. De sectoren zijn gekozen aan de hand van de SBI-2008 codes zoals die toegekend zijn aan de bedrijven in het LISA-bestand 7. In bijlage 1 zijn de grafieken met de verdelingen van alle individuele luchthavens opgenomen.

7 De SBI (Standaard Bedrijfsindeling) 2008, zoals in gebruik bij het CBS is gebaseerd op de indeling van de Europese Unie (Nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté Européenne, afgekort: NACE Rev 2) en op die van de Verenigde Naties (International Standard Industrial Classification of All Economic Activities, afgekort: ISIC Rev 4). Deze indelingen worden ongeveer eens in de 15 jaar geactualiseerd. De structuur van de SBI 2008 uit vijf cijfers, waarbij de eerste vier cijfers, op een aantal uitzonderingen na, gelijk zijn aan de NACE Rev 2. Op

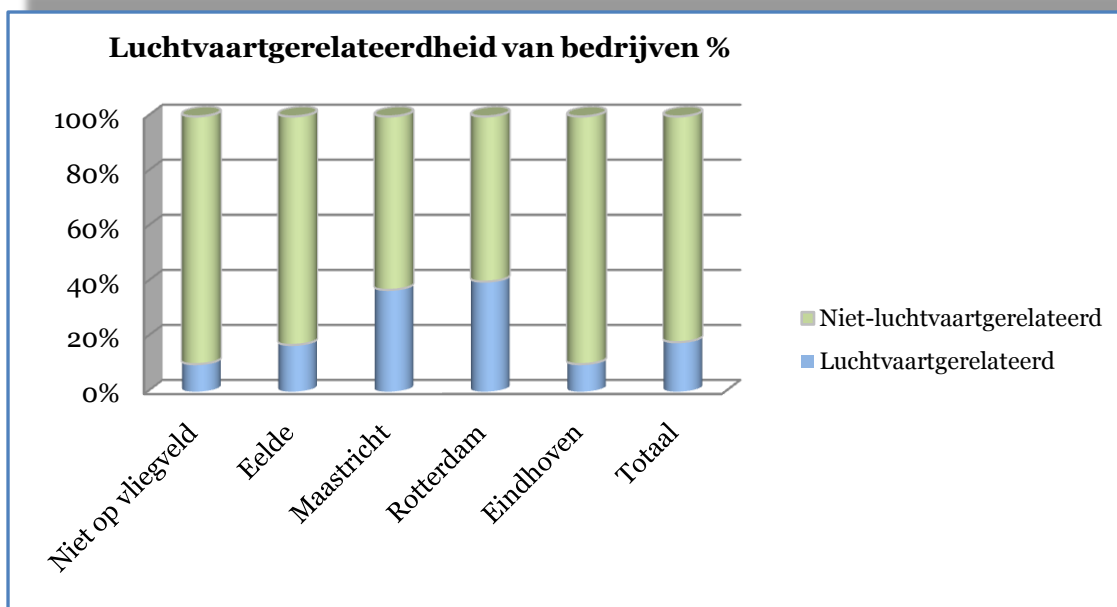
Opvallend hierbij is, en dit geldt ook voor de scores van de luchthavens onderling, de grote verscheidenheid aan sectoren waarbij de sector ‘overig’ bovendien nog bestaat uit een tiental kleinere sectoren. Er is dus geen sprake van uniformiteit of een bepaalde sector die een overgroot aandeel heeft in het totaal.

Tegelijk is er niet direct een onderlinge relatie met betrekking tot het product te ontdekken. Met andere woorden: er is op en rond de onderzochte luchthavens niet direct sprake van enige vorm van sectorale clustering van de bedrijvigheid. Dit is mijns inziens een opmerkelijk resultaat aangezien het nogal afwijkt van de theorie die uitgaat van de voordelen die bedrijven hebben van elkaars ruimtelijke nabijheid, het zogenaamde ‘Silicon Valley effect’.



Figuur 4.2 : Totale bedrijvigheid onderzochte luchthavens in sectoren %

Het tweede dat opvalt, is het relatief grote aandeel dat de ‘Autohandel’ heeft, bijna een kwart van het totaal. Niet een sector die direct te verwachten is op en rond luchthavens. Wat de reden is achter dit grote aandeel moet nader onderzocht worden, vooralsnog is het aannemelijk dat dit voor een groot deel te maken heeft met de beschikbaarheid van voldoende (goedkope) ruimte.



Figuur 4.3 : De luchtvaartgerelateerdheid van bedrijven in het onderzoeksgebied.

De 'luchtvaartgerelateerdheid' van bedrijven is in dit kader ook van belang, maar moeilijk te bepalen. Toch is geprobeerd aan de hand van de gemaakte indeling op basis van sectoren alleen deze sectoren te selecteren waarvan het *voor de hand ligt* dat hun hoofdactiviteit direct te maken heeft met de nabijheid van de luchthaven, dus dat er een logische verklaring is voor het feit dat er een vestiging is op of nabij een luchthaventerrein in verband met een functionele relatie met die luchthaven.

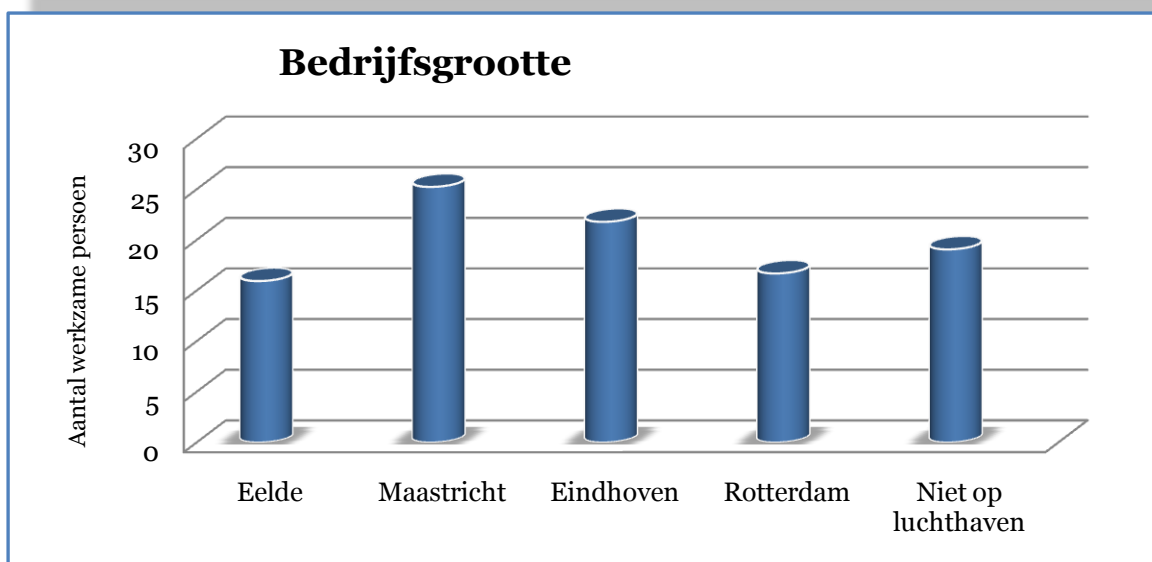
Voorbeelden hiervan zijn een pilotenopleiding, koeriersdiensten, beveiliging en reis-en toerismebemiddeling. Voor deze selectie zijn de sectoren vergeleken met de bestaande Standaard Bedrijfsindeling 2008 (SBI 2008) gebruikt van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) ⁸. De SBI is vooral bedoeld om gegevens in statistieken weer te geven naar de activiteiten van bedrijven, bijvoorbeeld het aantal werkzame personen in de chemische industrie. Ook wordt de SBI door overheid en bedrijfsleven gebruikt in registers om bijvoorbeeld relaties of doelgroepen in te delen naar hun activiteit (CBS, 2012).

In figuur 4.3 is weergegeven wat de resultaten zijn van deze selectie. Hieruit is af te leiden dat de meeste bedrijven in de onderzochte vestigingsgebieden niet luchtvaartgerelateerd zijn (tussen de 60% en 90%). Ook de bedrijven die op enig moment in de jaren 2003-2010 *ook* elders gevestigd waren, dus in een bepaald jaar in het onderzoeksgebied en in een ander jaar erbuiten, zijn 9 van de 10 keer niet luchtvaartgerelateerd. Dit zou enerzijds te maken kunnen hebben met het feit dat er

⁸ Voor de precieze nummers van deze geselecteerde sectoren zie bijlage 2.

relatief weinig luchtvaartgerelateerde bedrijven zijn omdat de sector (zoals hierboven en in bijlage 2 afgebakend) relatief klein is, 3,1 procent van de totale hoeveelheid aan bedrijven. Anderzijds is het zo dat bedrijven steeds meer *footloose* worden en de harde vestigingsplaatsfactoren steeds minder belangrijk terwijl zachte factoren als bijvoorbeeld woon- en leefmilieu van de werknemers steeds belangrijker worden bij de locatiekeuze. Op de luchthavens Maastricht en Rotterdam zijn er overigens relatief veel luchtvaartgerelateerde bedrijven. Dit heeft voor een groot deel te maken met het feit dat op beide luchthavens overslag plaatsvindt van een groot tonnage luchtvracht en daardoor er een groot bestand met gerelateerde bedrijvigheid is. Dit is ook terug te zien in de afzonderlijke grafieken van de luchthavens in bijlage 1 waar het aandeel transport en overslag relatief groot is. Bovendien is op Maastricht Aachen Airport *Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC)* gevestigd, een groot bedrijf en onderdeel van Eurocontrol, dat zich bezighoudt met de regeling van het luchtverkeer in de hogere luchtlagen boven de BENELUX en Noord-West Duitsland.

In de tijd treedt er overigens weinig verandering op in de percentages. Uiteraard is dit wel berekend maar daarvan zijn de resultaten hier niet opgenomen, het zijn stabiele waarden.

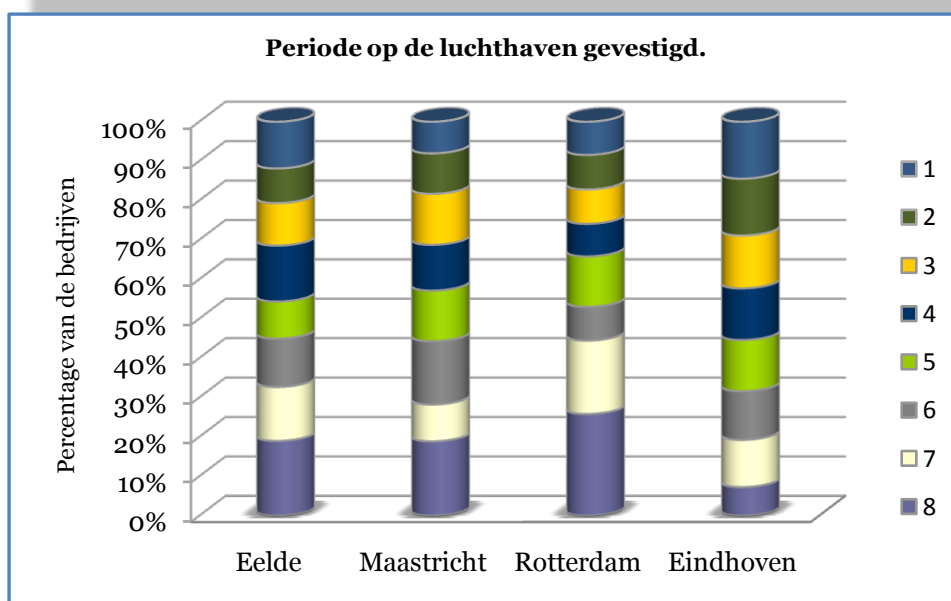


Figuur 4.4: Gemiddelde bedrijfsgrootte van bedrijven in het onderzoeksgebied gemeten in werkzame personen

Wat betreft de gemiddelde bedrijfsgrootte gemeten in werkzame personen liggen de waarden van de verschillende luchthavens dicht bij elkaar. In figuur 4.4 zijn de gemiddelde bedrijfsgroottes weergegeven voor de vier luchthavens en voor de bedrijven die op enig moment elders gevestigd waren. Hierbij moet worden aangetekend dat er op

individuele schaal wel zeer grote verschillen waarneembaar zijn doordat er, zoals gezegd, enkele grote bedrijven (meer dan 600 werknemers) gevestigd zijn op de luchthaven Maastricht en Eindhoven. Rekenen we deze bedrijven niet mee dan komen de gemiddelden nog dichterbij elkaar uit. Ook hier zijn er in de tijd geen grote verschillen waar te nemen tussen de verschillende jaren. De gemiddelden zoals aangegeven, liggen boven het landelijk gemiddelde van 11,3 banen per bedrijf in die periode (CBS, 2012). Dit is een opvallend gegeven dat overigens niet direct impliceert dat een groter bedrijf ook meer succesvol is. Uit onderzoek (Pellenbarg et al., 2005) blijkt dat startende, nieuwe bedrijven met een geringe grootte een grote bijdrage aan de economie leveren. Bovendien neemt het aantal nieuwe bedrijven in Nederland de afgelopen jaren sterk toe, waardoor overigens het aantal banen per bedrijf ook een dalende trend kent.

Een ander onderzocht aspect van de bedrijvigheid op de regionale luchthavens is het verloop, dus het aantal jaren dat een bedrijf een aaneengesloten tijdvak op of bij de luchthaven gevestigd is, omdat dit een indicator kan zijn van de aantrekkingskracht van de luchthaven als vestigingsplaats. Uiteraard kunnen er in de werkelijkheid vele hier niet meegewogen factoren een rol spelen in die vestigingsplaatskeuze. Opvallend aan het resultaat van de berekening zoals te zien in grafiek 4.5 is dat het verloop vrij groot is. Ongeveer 40% van de bedrijven is in het tijdvak van onderzoek 6 jaar of meer op dezelfde locatie gevestigd, terwijl ongeveer 60% slechts 5 jaar of minder op of bij de



Figuur 4.5 : Aaneengesloten periode van vestiging op of nabij een luchthaven in jaren %.

luchthaven zit. Landelijk verplaatsen jaarlijks ongeveer 18000 bedrijven zich, dit is ongeveer 4% van de populatie (RPb, 2007), of gemiddeld 5,7 % in een eerdere steekproef (Pellenbarg et al., 2005). Te zeggen is dus dat de onderzochte bedrijven bovengemiddeld kort op hun vestigingslocatie, de luchthaven, gevestigd zijn. Er wordt als er sprake is van bedrijfsverplaatsing over het algemeen echter niet over grote afstanden verplaatst: meer dan 95% van de bedrijven uit het onderzoek is afkomstig uit of verhuist naar dezelfde of een naburige gemeente. Dit is in overeenstemming met het landelijke beeld waarin 94% van de bedrijven binnen de eigen regio verhuist en 75 % zelfs binnen de eigen gemeente (RPb, 2007)

Overigens zijn in deze berekening bedrijfsstart-ups of –deaths niet meegenomen. Deze deaths en start-ups zijn wel een belangrijke indicator voor de bedrijvendynamiek, het succes van bedrijven op een locatie en de aantrekkingskracht van die locatie. Aan een death, oftewel een opheffing van een bedrijf, ligt niet altijd een faillissement ten grondslag. In 80 tot 90 procent van de gevallen heeft een opheffing een andere oorzaak, bijvoorbeeld een overname of een gebrek aan perspectief (EIM 1998). In tabel 4.2 zijn de aantallen start-ups en deaths die in het onderzoeksgebied zijn voorgekomen in periode 2002-2010 weergegeven.

	Start-ups	Deaths
Eelde	42	37
Maastricht	47	35
Rotterdam	22	32
Eindhoven	237	176
Niet op luchthaven	73	31
Totaal	421	311

Tabel 4.2 : Deaths en start-ups in het onderzoeksgebied.

Er blijkt geen groot verschil in de landelijke trends met betrekking tot dit onderwerp: in de onderzoeksperiode lagen de cijfers van start-ups en deaths verspreid over Nederland als percentage van de totale bedrijvigheid op respectievelijk 7,5 en 5,3 procent (EIM, 2006). In het onderzoeksgebied liggen die op 5,7 en 4,2 procent. Dit wil dus zeggen dat de aantallen start-ups en deaths op en nabij regionale luchthavens weliswaar lager maar niet significant anders zijn dan elders in Nederland in die periode, waardoor de vestigingslocatie als regionale luchthaven om deze reden niet als kenmerkend positief of negatief kan worden beschouwd.

4.3 CONCLUSIE

In het eerste deel van dit hoofdstuk is onderzocht hoe de bedrijvigheid op de vier regionale luchthavens te kenschetsen is. Dit is gedaan omdat hieruit wellicht patronen te ontdekken zijn waardoor een bepaalde aantrekkingskracht van de vestigingsplaats voor bepaalde bedrijvigheid te destilleren is.

In de eerste plaats kan in algemene termen worden opgemerkt dat de onderzochte locaties wat betreft bedrijfsdemografie niet kenmerkend zijn maar eerder samenvallen met het algemene landelijke beeld.

De bedrijvigheid is in de tweede plaats in een groot aantal sectoren onder te verdelen. Er is dan ook geen sprake van clustering. Tevens is er, opvallend genoeg, een grote mate van niet-luchtvaartgerelateerdheid te ontdekken.

Ook zijn de onderzochte bedrijven, gemeten naar verloop, bedrijfsgrootte en deaths en start-ups, niet meer succesvol dan in de rest van Nederland.

Uit deze gegevens is dus niet direct af te leiden of er een speciale aantrekkingskracht uitgaat van een vestigingslocatie op en rond regionale luchthavens en op welke (soorten of groottes) bedrijven die aantrekkingskracht wordt uitgeoefend. In het volgende kwalitatieve onderdeel van het onderzoek wordt ingegaan op de regionale luchthaven als speciale vestigingsplaats.

Voor verder onderzoek zou het nuttig zijn om ook over bedrijvigheid in de omringende regio van een luchthaven gegevens te hebben om voor een vollediger beeld de uitkomsten tussen de vestigingsplaatsen per regio te kunnen vergelijken.

4.4 KWALITATIEVE ANALYSE

Omdat de uitkomsten van een kwantitatieve analyse veelzeggend kunnen zijn maar de precieze motivatie achter een individuele vestigingsbeslissing verhullen is het voor dit onderzoek van belang dat er ook aandacht wordt besteed aan de kwalitatieve component. Hiervoor is contact gezocht met een aantal bedrijven. Helaas mochten de contactgegevens in het LISA-bestand niet ingezien of gebruikt worden. Deze bedrijven zijn daarom met behulp van gegevens van de Kamer van Koophandel eerst geselecteerd uit het totale bedrijvenbestand, zodat er een set ontstond zonder lege BV's of de in het gebied geregistreerde rechtspersonen. Er is random geselecteerd, dus er is bij de selectie ook niet gekeken naar grootte of sector van de bedrijven, om de resultaten niet te beïnvloeden. Vervolgens is zowel telefonisch als schriftelijk contact gezocht, waarbij het doel was om uit elk onderzoeksgebied minstens tien werkbare cases te extraheren, totaal 40 resultaten. Uiteindelijk is het gelukt om van 34 bedrijven een werkbare respons te verkrijgen. Sommige hiervan gaven aan dat hun gegevens vertrouwelijk behandeld dienden te worden, en dat is dan ook gebeurd. Ondanks de selectie vooraf waren er een aantal bedrijven niet bereikbaar of bestonden überhaupt niet (meer). Desondanks is er tevredenheid over de totale respons. In de nu volgende paragraaf zullen de resultaten van deze bedrijvenenquête worden toegelicht, waarbij bovendien de overeenkomsten en verschillen met de overige onderzoekscomponenten zullen worden belicht.

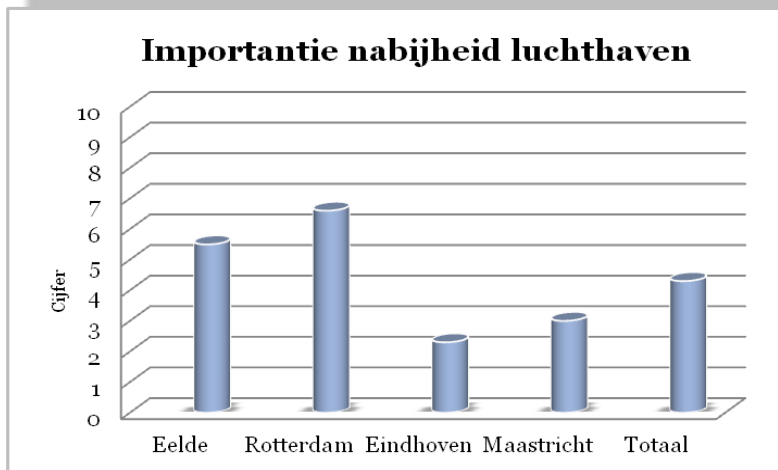
Resultaten bedrijvenenquête

Het doel van de bedrijvenenquête ⁹ is enerzijds het maken van een vergelijking met de resultaten van het kwantitatieve deel van het onderzoek en de eerder behandelde theorie en beleidspraktijk, en anderzijds om het eerder geschetste beeld te complementeren met unieke informatie uit de praktijk. De uitkomsten van de enquêtes geven een uiterst gevarieerd beeld met unieke situaties en verhalen, wat niet verwonderlijk is voor een kwalitatief onderzoek. Om de presentatie van de resultaten overzichtelijk en duidelijk te houden zijn de belangrijkste bevindingen gegroepeerd en grafisch weergegeven.

Allereerst is het antwoord op de vraag in hoeverre de ondervraagde bedrijven zichzelf zien als luchtvaartgerelateerd van belang. Hiertoe zijn een aantal vragen gesteld aan de

⁹ De enquête is opgenomen als bijlage evenals een lijst met geselecteerde bedrijven.

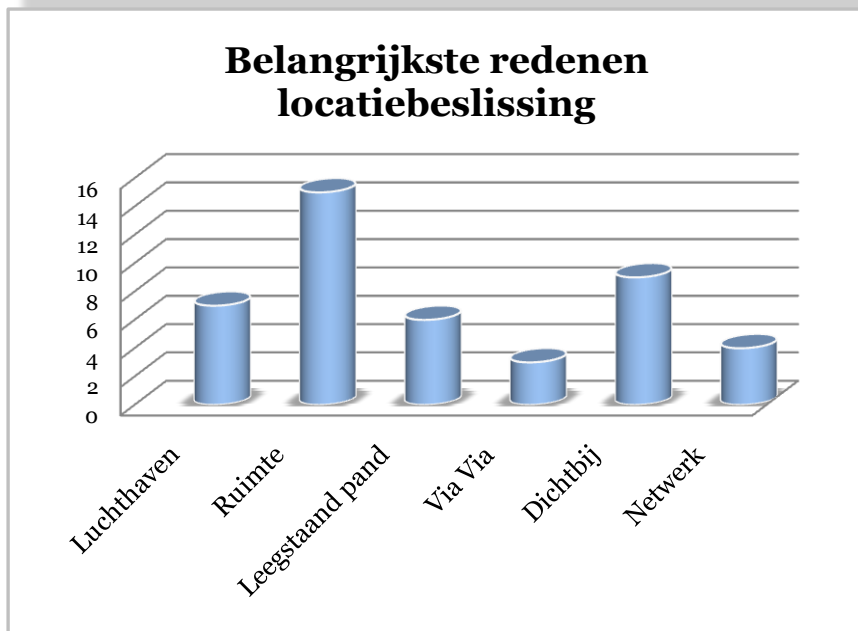
individuele ondernemers, onder andere wat de importantie is van de directe nabijheid van de luchthaven voor hun bedrijf. Hierop kwamen zeer uiteenlopende antwoorden, van absoluut onbelangrijk tot feitelijk onmisbaar. Dit hangt samen met de grote



Figuur 4.6: Door bedrijven aangegeven importantie van nabijheid luchthaven op schaal 1-10.

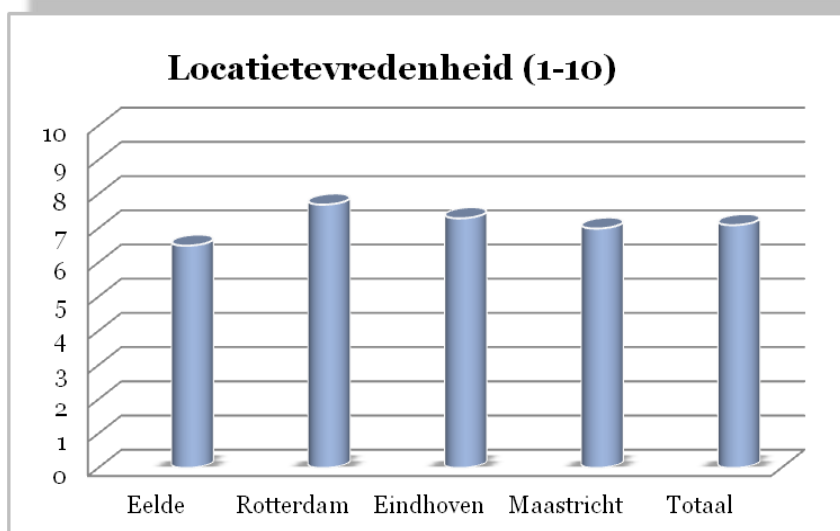
variëteit aan sectoren waarvan de bedrijven deel uitmaken. De sector met de grootste afhankelijkheid van een luchthaven is de logistieke sector, wat niet onlogisch is. Voor de overige sectoren liggen de waardes ver uit elkaar en ook lager. In de meeste gevallen vindt men een locatie bij de luchthaven vooral interessant vanwege de bekendheid van de luchthavenlocatie en de goede bereikbaarheid. In figuur 4.6 zijn de resultaten weergegeven in gemiddelden. In vergelijking met het eerder geschetste beeld van paragraaf 4.2 en figuur 4.3 valt op dat de luchtvaartgerelateerdheid over het algemeen ook laag is, zij het niet nog lager, en dat de bedrijven op Maastricht Aachen Airport daardoor duidelijk meer luchtvaartgerelateerd worden gekenmerkt dan uit de enquête blijkt, terwijl de bedrijven bij Eelde hier de importantie van de luchthaven beduidend hoger inschatten dan verwacht. Naar de oorzaak hiervan zou verder onderzoek gedaan moeten worden. Het beeld dat de bedrijven in het onderzoeksgebied dus maar op beperkte schaal luchtvaartgerelateerd zijn wordt wel bevestigd terwijl tegelijk het belang van een locatie in de directe nabijheid van de luchthaven ook om andere redenen kan worden gewaardeerd. De eerder in hoofdstuk 2 behandelde harde factoren als bereikbaarheid en beschikbaarheid van ruimte en zachte factoren als de aanwezigheid van een netwerk of een representatieve locatie worden in de antwoorden vaak genoemd. Wat dat betreft blijkt het in de literatuur gemaakte onderscheid in oude en nieuwe factoren waarbij de nieuwe steeds meer gelding zouden krijgen hier niet op te gaan. Ook de huidige trend in de beleidspraktijk omtrent de segmentatie van bedrijventerreinen

aan de aanbodzijde en de bijbehorende veranderende eisen van bedrijven aan de vraagzijde, zoals eerder besproken in paragraaf 2.3 is hier weinig te merken. De resultaten zijn hiervoor simpelweg te divers.



Figuur 4.7: Doorslaggevende redenen voor locatiebeslissing in aantallen bedrijven.

Dit brengt ons bij de tweede belangrijke vraag waarop door de uitkomsten van de enquête een antwoord kan worden gevonden, namelijk de doorslaggevende reden waarom voor een locatie bij een luchthaven is gekozen. Uit figuur 4.7 blijkt dat veel van de bedrijven als doorslaggevende reden de beschikbare ruimte opgeven, die bovendien dichtbij hun

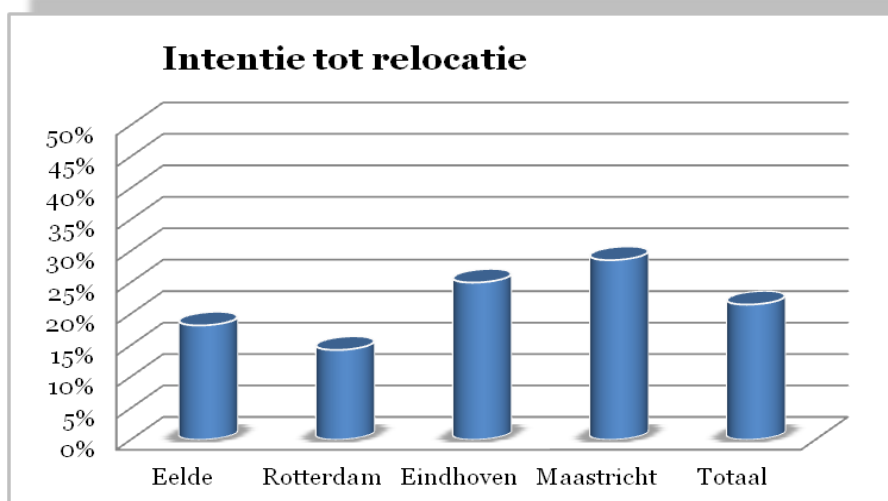


Figuur 4.8: Tevredenheid van bedrijven in het onderzoeksgebied over de huidige vestigingslocatie in gemiddelden, op een schaal van 1 tot 10.

woonplaats of huidige bedrijfslocatie is gelegen. Dit is een bekend gegeven in de literatuur over bedrijfsvestiging en is ook al ter sprake gekomen in hoofdstuk 2. Bij een bedrijfsvestiging of bedrijfsverplaatsing wordt in de praktijk namelijk vaak risicomijdend te werk gegaan en heeft een locatie in de bekende nabijheid als voordeel dat bijvoorbeeld personeelsbestand, handelsrelaties en omgevingskwaliteit gewaarborgd blijven. Wat verder opvalt is dat één vijfde van de ondervraagde bedrijven aangeeft *wel* de luchthaven zelf als belangrijkste reden te hebben gehad bij de locatiebeslissing. Het totaal van de aantallen bedrijven is meer dan het aantal responsen omdat eventueel meerdere antwoorden gegeven konden worden.

Overigens komen deze resultaten niet altijd overeen met de bedrijven die ook aangeven *geen* groot belang te hebben bij een vestigingsplaats op of bij een luchthaven. Daardoor blijken de gevonden resultaten uit figuur 4.6 en 4.7 die op het eerste gezicht tegenstrijdig lijken te zijn, bij nadere bestudering echter weldegelijk te kloppen omdat een aantal bedrijven bijvoorbeeld aangeeft wel baat te hebben bij de aanwezigheid van andere bedrijven op het terrein die wel luchtvaartgerelateerd zijn, zoals logistieke dienstverleners.

Eerder in dit hoofdstuk hebben we al gezien dat bedrijven die op of bij één van de luchthavens gevestigd zijn niet per se meer succesvol zijn dan anderen, waarbij deze bewering gebaseerd werd op gegevens over onder meer de aantallen deaths en start-ups, de bedrijfsgrootte en de duur van de vestiging in het onderzoeksgebied. Nu zullen we aan de hand van de enquête zien of ondernemers dit ook zo ervaren. Aan de hand van de vraag hoe tevreden men is over de huidige locatie en of men de intentie heeft op (korte) termijn te verplaatsen kunnen we ook uitspraken doen over het succes van de locatie. In figuur 4.8 staat weergegeven hoe de geënquêteerde ondernemers zich hebben uitgesproken over de algemene



Figuur 4.9: Intentie tot relocatie bij bedrijven in het onderzoeksgebied %.

tevredenheid over de huidige vestigingslocatie. Dit algemene beeld is opgebouwd uit een groot aantal verschillende elementen die per bedrijf en per sector verschillen. Een paar resultaten die uit de enquête naar voren komen zijn een grote ontevredenheid over het gebrek aan uitbreidingsruimte op het terrein bij Eindhoven Airport zodat er een 3 voor algemene tevredenheid werd gegeven tot een score van 9 vanwege zeer goede efficiency-resultaten bij een logistieke dienstverlener op Rotterdam The Hague Airport. Over het algemeen valt op dat men niet ontevreden is maar er is zeker ruimte voor verbetering, de scores liggen tussen de 6 en de 7,5. Verder is opmerkelijk dat er weinig verschil is tussen de luchthavens en sectoren onderling.

Deze algemene tevredenheid betekent echter niet dat er niet gedacht wordt over een eventuele verplaatsing van de activiteiten. In figuur 4.9 is te zien in welke mate bedrijven geneigd zijn om hun ontevredenheid om te zetten in relocatieplannen. Uit de antwoorden op de enquête blijkt overigens dat ook bedrijven die heel tevreden zijn toch concrete ideeën kunnen hebben over een alternatieve vestigingslocatie, bijvoorbeeld als het gaat over het verhuizen naar een goedkopere productielocatie in het buitenland terwijl er op de huidige locatie een management en r&d functie blijft bestaan. Het verhaal achter de cijfers blijkt dus zeker van belang.

Als we kijken naar figuur 4.9 is duidelijk dat er vooral bij de luchthavens Eindhoven en Maastricht een behoefte bestaat aan een eventuele verplaatsing van de bedrijfsactiviteiten. Dit wordt voor het grootste deel veroorzaakt door bedrijven die een ander pand zoeken vanwege een uitbreidingsbehoefte die niet op de huidige locatie bevredigd kan worden, of productie over willen hevelen naar een land met lage loonkosten.

Eerder in dit hoofdstuk is naar voren gekomen dat een vestigingslocatie op of in de nabijheid van de regionale luchthavens niet als uitgesproken positief of negatief gekenmerkt kan worden. Als aanvulling hierop kan gezegd worden dat ook met behulp van de uitgesproken algemene tevredenheid en het in kaart brengen van de bij de ondernemers aanwezige intentie om de bedrijfsactiviteiten op een alternatieve locatie voort te zetten geen algemene tendens waarneembaar is waaruit blijkt dat een vestigingsplaats dichtbij de luchthaven als uitgesproken positief of negatief wordt gewaardeerd door ondernemers.

Ten slotte kunnen we de resultaten die hier behandeld worden vergelijken met wat eerder geschreven is in hoofdstuk 2 waar het onder meer ging over luchthavens zelf en wat hun idee is over de invloed van de regionale luchthavens op de regionale economie en wat dit betekent voor de vestiging van bedrijven. Door het management van luchthavens wordt gesuggereerd dat er voor bedrijven veel voordelen verbonden zijn aan een vestiging bij een luchthaven. Dit wordt door de uitkomsten van dit onderzoek

slechts ten dele ondersteund. Als het gaat over bereikbaarheid en multimodale vervoersmogelijkheden komen de meningen van ondernemers hiermee overwegend overeen. Als het echter gaat over de voorgestelde voordelen als uitstraling, ruimte, een stabiel ondernemersklimaat of park management is het minder duidelijk, in dit onderzoek geven bedrijven zelf niet aan deze voordelen als belangrijk argument te gebruiken in de vestigingsplaatskeuze. Ook de functionele voordelen zoals geschetst door alle lagen van de overheid worden in de praktijk slechts door een beperkt aantal ondernemers als zodanig onderschreven, er zijn er zelfs die hinder ondervinden van de luchthaven, bijvoorbeeld geluidsoverlast en parkeerproblemen. Grote economische impulsen en werkgelegenheidseffecten die van een luchthaven uitgaan door goede bereikbaarheid zoals door de overheid geschetst, zijn niet in grote aantallen concreet terug te vinden in de hier gevonden resultaten.

4.5 CONCLUSIE

In het tweede deel van dit empirische hoofdstuk dat vooral kwalitatief van aard is, is in antwoord op deelvraag 5 gekeken naar de ervaringen en meningen van individuele ondernemers als het gaat om de door hen gekozen vestigingsplaats op of dichtbij een van de regionale luchthavens. Gebleken is dat het verhaal achter de statistieken waardevolle informatie bevat, waarbij de algemene tendens in die verhalen sterke overeenkomsten vertoont met de eerder gevonden conclusies van het kwantitatieve deel van het onderzoek.

De belangrijkste bevindingen uit dit deel zijn dat de onderzochte bedrijven zichzelf overwegend als niet-luchtvaartgerelateerd zien, terwijl de locatie om andere redenen toch als waardevol kan worden beschouwd. Ook wordt de luchthaven zelf vaak als belangrijke reden aangevoerd voor de gekozen locatie, evenals de aanwezige ruimte. Bovendien wordt vaak gekozen voor een plek in de nabije bekende omgeving, die dan min of meer toevallig bij een luchthaven is. Het succes van een vestigingsplaats uit zich onder andere in de mate van tevredenheid omtrent de gekozen locatie en of men de behoefte heeft aan relocatie. Beide determinanten zijn onderzocht en daar komt uit naar voren dat er in concrete gevallen sprake is van uitgesproken gevallen van (on)tevredenheid en de daaruit volgende behoefte aan verplaatsing, maar deze connectie is er niet altijd. Ook los van elkaar komen ze wel of niet voor en bovendien laten de gemiddelden een overwegend neutraal beeld zien waardoor de conclusie gerechtvaardigd is dat een vestigingsplaats bij één van de regionale luchthavens voor een bedrijf niet per se positief of negatief is.

Uit de enquête komt naar voren dat veel afhangt van de unieke situatie van een bepaald bedrijf: de omvang, de historie en de samenhang met andere bedrijven in die lokale situatie. Zodoende worden eerder in dit onderzoek geschetste voordelen van een luchthavenlocatie zoals uitgesproken door de overheid, deskundigen en de luchthavens zelf niet in herkenbare patronen aangetroffen.

Een luchthaventerrein is dan voornamelijk een 'gewoon' bedrijventerrein. De mogelijkheid van luchtvervoer, wat een unieke eigenschap van het terrein is, is voor de meeste bedrijven niet van belang en heeft ook geen invloed gehad op de locatiekeuze.

Als aanbeveling moet aangetekend worden dat een vergelijking met bedrijven op overige vergelijkbare locaties op zijn plaats zou zijn zodat dan de hier gevonden uitkomsten daaraan zouden kunnen worden gerelateerd, en daarmee waardevoller worden. Voor dit onderzoek reikt deze doelstelling echter te ver.

5 - BEANTWOORDING HOOFDVRAAG EN CONCLUSIE

Het thema van dit onderzoek is de relatie tussen ruimtelijk economische ontwikkeling en infrastructuur, en ook de richting van dit verband. Dit is concreet gemaakt door te onderzoeken waaruit de aantrekkingskracht bestaat van een regionale luchthaven in Nederland als vestigingslocatie voor bedrijven en of die aantrekkingskracht zich in de praktijk ook blijkt te manifesteren. De hoofdvraag en daarmee het onderzoek naar deze aantrekkingskracht is opgesplitst in een aantal vragen die eerst beantwoord moesten worden. Hieronder worden de resultaten ook in die volgorde behandeld en er wordt een antwoord op de hoofdvraag geformuleerd. Ook is er een reflectie op het onderzoek gegeven en zijn er aanbevelingen voor verder onderzoek.

Deelvragen

1. In het eerste deel van het onderzoek is een literatuurverkenning gedaan om duidelijk te krijgen wat de plaats is van de factor 'luchthaven' in de vestigingsplaatstheorie. Die plaats is dat de luchthaven als factor eigenlijk een paraplubegrip is waaronder verschillende concrete factoren geschaard kunnen worden, zoals bijvoorbeeld goede bereikbaarheid, clustervorming en een hoogwaardige uitstraling van terreinen en gebouwen, die in meerdere, oude en nieuwere theoretische stromingen passen. Er zijn hier vier van die belangrijke stromingen beschreven die locatiebeslissingen trachten te verklaren. Die locatiebeslissingen blijken overigens in de praktijk niet een eenduidig en voorspelbaar proces waarin alle factoren volledig worden gewogen maar kennen meer een grillig verloop waarin subjectiviteit en gebrek aan informatie een grote rol spelen. Daardoor doen de theoretische kaders niet altijd recht aan de praktijk op het individuele niveau. Ook is hierbij de verschuiving van 'harde' locatiefactoren als agglomeratievoordelen en transportkosten naar 'zachte' factoren als een representatieve locatie en aandacht voor een vanuit milieuoogpunt verantwoorde leefomgeving belicht.

Hierop aansluitend is de trend van het aanleggen van *bussiness parks* beschreven die een hoogwaardige uitstraling en duurzaamheid beogen en daarmee handig op die zachte factoren inspelen. De vraag is in hoeverre het succes van de nieuwe parken mede wordt bepaald door de aanwezigheid van een luchthaven en de bijbehorende functionele voordelen. Ook is geconstateerd dat er slechts minimaal onderzoek gedaan is naar de impact en uitstraling van

regionale luchthavens, terwijl onderzoek naar mainports in overvloed aanwezig is. Helaas zijn de resultaten hiervan eigenlijk niet te vertalen naar het lagere schaalniveau van een kleine luchthaven.

2. Ook is, in antwoord op deelvraag 2, gekeken naar het economisch belang van de regionale luchthavens waarbij gesteld kan worden dat een luchthaven een noodzakelijke factor kan zijn voor economische ontwikkeling, zoals dat voor iedere locatiefactor geldt, maar op zichzelf niet een voldoende voorwaarde. In de literatuur worden verder veel voorbeelden gegeven van manieren waarop een luchthaven een grote bijdrage kan leveren aan de economie maar of dit ook geldt voor regionale luchthavens en de regionale economie is, door gebrek aan onderzoek, onzeker. De belangrijkste determinant waar naar wordt gekeken bij de ruimtelijk-economische uitstraling van de luchthaven is de groei van de directe en indirecte werkgelegenheid. Ook is beschreven wat luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid is, waarbij het vooral belangrijk is of er een functionele relatie met de luchthaven is of niet.
3. Vervolgens is gekeken naar wat het overheidsbeleid in verband met het verder uitnutten van de regionale economie en de regionale luchthavens en is nagegaan welke ideeën hieraan ten grondslag liggen. Bovendien is ook onderzocht wat de algemene mening van de consultancy is en hoe de luchthavens zelf hiermee omgaan. Dit om antwoord op deelvraag 3 te kunnen geven. Hieruit blijkt dat de regionale luchthavens in Nederland zelf uitsluitend positief zijn over 'hun' luchthaven als vestigingsplaats vanwege de functionele voordelen. Ook komt naar voren dat vastgoedontwikkelaars vooral kans zien een bedrijventerrein op of nabij een luchthaven in te zetten als marketingtool. Zij hanteren de opvatting dat de meeste bedrijven juist weinig functionele banden met de luchthaven hebben. Het Rijk en de provincies hechten ook veel waarde aan de regionale luchthavens en zien ze als belangrijke schakel in een uitgebreid netwerk van goede verbindingen waardoor economische groei mogelijk is. Bovendien wordt vaak gewezen op de grote economische impulsen en werkgelegenheidseffecten die van een regionale luchthaven uitgaan. Ten slotte is er op gewezen dat er veel discussie bestaat over de waarde van de inhoud van de vele door de luchtvaartsector en overheden gepubliceerde onderzoeksrapporten waarin die positieve effecten naar voren komen. Ook hier blijkt dat er grote behoefte is aan

onafhankelijk onderzoek naar de economische uitstraling van regionale luchthavens en gerelateerde bedrijvigheid.

4. Het zwaartepunt van het onderzoek ligt echter in het empirische gedeelte waarin is ingezoomd op de vier regionale luchthavens en hun bedrijvigheid. Als antwoord op deelvraag 4 is er geïnventariseerd welke bedrijven er gevestigd zijn en daaruit blijkt opvallend genoeg een zeer geringe luchtvaartgerelateerdheid. Bovendien blijken deze bedrijven niet per se meer succesvol te zijn dan andere bedrijven op een andere locatie. Ook valt uit de gemaakte analyses niet op te maken dat er zich een bepaald herkenbaar en verklaarbaar patroon voordoet, zoals uit de theorie eerder misschien verwacht kon worden, zoals een bepaalde clustering van bedrijven of bedrijventypen.
5. Ook het kwalitatieve onderdeel, deelvraag 5, waarin bedrijvenenquêtes werden afgenomen laten eenzelfde beeld zien. Overigens een zeer divers en gevarieerd beeld waarin een rode draad met moeite valt te ontdekken. Wel blijkt uit het onderzoek dat een vestigingsplaats bij één van de regionale luchthavens voor een bedrijf niet per se positief of negatief is, zelfs niet wanneer een bedrijf uitgesproken luchtvaartgerelateerd is. Belangrijk hierbij is dat veel afhangt van de unieke situatie van een bepaald bedrijf: de omvang, de historie en de samenhang met andere bedrijven in die lokale situatie. Zodoende worden eerder in dit onderzoek geschetste voordelen van een luchthavenlocatie zoals uitgesproken door de overheid, deskundigen en de luchthavens zelf niet in herkenbare patronen aangetroffen. De concrete verschillen tussen bedrijven laten ook zien dat statistieken veel kunnen verhullen en kwalitatief onderzoek hierin heel waardevol kan zijn.
6. Wat betreft de verschillen tussen de regio's kan gezegd worden dat die moeilijk zijn aan te geven. Voor zover de onderzoeksgebieden inhoudelijk vergeleken kunnen worden, *site and situation* zijn zeer verschillend, is duidelijk geworden dat de gevonden resultaten geen aanleiding geven om de regionale luchthavens wat betreft aantrekkingskracht als vestigingslocatie te onderscheiden. Aangaande de theorie en de praktijk zijn echter wel degelijk verschillen op te merken. De aantrekkingskracht zoals die in de wetenschappelijke literatuur, wetenschappelijk onderzoek naar voornamelijk mainports en in aanbevelingen van deskundigen en beleidsmakers naar voren komt bewijst zijn aanwezigheid in

dit onderzoek niet. Te zeggen is dus dat theorie en praktijk hier niet overeenkomen.

Hoofdvraag

Hiermee raken we aan de beantwoording van de hoofdvraag van dit onderzoek, namelijk *waaruit bestaat de aantrekkingskracht van regionale luchthavens in Nederland als vestigingsplaats voor bedrijven en blijkt die aantrekkingskracht zich in de praktijk ook te manifesteren?* We kunnen nu stellen dat de aantrekkingskracht van regionale luchthavens als vestigingsplaats voor bedrijven voornamelijk hierin ligt dat er in de theorie en in het wetenschappelijk onderzoek naar grote luchthavens grote voordelen worden toegekend aan een locatie op of in de directe nabijheid van een regionale luchthaven zoals bijvoorbeeld efficiency, een goede bereikbaarheid, clustervorming of een omgeving met een hoogwaardige uitstraling als het gaat om de businessparks. Door zowel de overheid in ruime zin als de luchthavens zelf en andere partijen worden deze voordelen erkend.

Maar in de praktijk onderkennen bedrijven die voordelen niet zozeer of blijken er niet van te (kunnen) profiteren. Uit de resultaten van dit onderzoek komt duidelijk naar voren dat een locatie in het onderzoeksgebied meer succesvol *kan* zijn dan een andere locatie maar niet in algemene zin, en daardoor dus niet meer aantrekkelijk dan een willekeurige andere goede locatie. Bovendien is de aantrekkelijkheid sterk afhankelijk van de lokale situatie en het individuele bedrijf. Een luchthaventerrein, zoals in dit onderzoek onderzocht, is dus eigenlijk een ‘normaal’ bedrijventerrein. De unieke kenmerken zoals de mogelijkheid tot luchtvervoer zijn voor de meeste bedrijven niet van belang en hebben ook geen invloed op de locatiekeuze. De vier onderzochte luchthavens zijn qua resultaten inhoudelijk wel verschillend maar toch gaat deze algemene conclusie voor elk van hen wel op.

Om terug te komen op het thema van dit onderzoek, namelijk de relatie tussen infrastructuur en economie en de discussie hierover, kan gesteld worden dat hier geprobeerd is die relatie verder uit te diepen, maar dat dit niet heeft geleid tot de gewenste duidelijkheid. Uit de besproken theorie komt wel duidelijk de (wederzijdse) invloed naar voren maar in de praktijk is die niet vaak als zodanig te herkennen. In sommige gevallen is de infrastructuur duidelijk vraagscheppend, bijvoorbeeld wanneer er een grote nieuwe luchtvrachtterminal wordt gebouwd bij Maastricht Aachen Airport,

terwijl in een ander geval de luchthaven ook vraagvolgend kan zijn als het bijvoorbeeld gaat over de uitbreiding van Rotterdam The Hague Airport in het kader van de mainport Rotterdam als centrum in een netwerk van Europese steden.

Reflectie en aanbevelingen

Als afsluiting van deze thesis volgt nog een korte reflectie op het onderzoek en op het onderzoeksproces met aansluitend een aantal aanbevelingen voor verder onderzoek. Allereerst wil ik zeggen dat ik het onderzoek graag heb gedaan. Er waren periodes dat er vrijwel geen vorderingen waren en ja, het had zeker sneller gekund. Ook de laatste loodjes wogen zwaar, maar dat zal bij het afronden van meer theses het geval zijn. Mijn ervaring is echter dat wanneer je de draad weer oppakt en dieper in de materie duikt die ook meer gaat leven en spreken. Het geeft een zekere voldoening om je de stof eigen te maken en te komen tot een goed einde.

Wat mij positief heeft verrast in het proces is het uitvoeren van het kwalitatieve onderzoek. Het contact hebben met mensen uit 'de praktijk' is zeer leerzaam en interessant. Dit heeft de keerzijde dat ik er eigenlijk te veel tijd ingestoken heb terwijl het vinden van een rode draad in de gevonden data een moeizaam deel van het onderzoek bleek. Wat negatief opviel was eigenlijk dit gebrek aan duidelijk 'resultaat'. Hoewel dit wel min of meer in de lijn der verwachtingen lag, was het meer motiverend geweest om op basis van de resultaten een uitkomst te vinden met een duidelijke richting.

Niet direct positief of negatief maar wel belangrijk is mijn ervaring dat kwantitatief en kwalitatief onderzoek complementair kunnen zijn en beide belangrijk. Natuurlijk is dit geen onbekend gegeven maar het is wel aardig om dat zo in je eigen onderzoek te ervaren.

Ook ben ik vaak afgeweken van de tevoren bepaalde koers. Op zich is dat eigenlijk helemaal niet erg, maar het kost daardoor soms wel moeite om het overzicht en de focus te bewaren.

Uiteindelijk ben ik blij dat de doelstellingen zijn gehaald en de studie hiermee afgerond.

Als aanbeveling hierbij kan aangetekend worden dat als vervolgonderzoek een vergelijking met bedrijven op overige vergelijkbare locaties op zijn plaats zou zijn zodat de uitkomsten uit mijn onderzoek kunnen worden gerelateerd, en daarmee waardevoller worden. Ook zou een kwalitatief onderzoek met meer cases wellicht een duidelijker

beeld kunnen geven van het succes van de vestigingslocaties bij een luchthaven. Verder zou het interessant kunnen zijn om, waar mogelijk, Nederlandse luchthaventerreinen te vergelijken met regionale luchthavens in het buitenland om te analyseren of daar de vermeende aantrekkingskracht van de luchthavens als vestigingslocatie wel uit de praktijk blijkt en hoe dan. Tussen de grote mainport luchthavens vindt immers ook zeer veel (internationaal) vergelijkend onderzoek plaats.

In algemene zin is er, zoals al eerder aangegeven, een grote behoefte aan onafhankelijk onderzoek naar regionale luchthavens. Veel onderzoeken die zijn gedaan zijn niet onafhankelijk en veelal op meerder manieren te interpreteren. Van dit nieuwe onderzoek zouden ook bestuurders en beleidsmakers kunnen profiteren.

LITERATUUR

Atack, J., Bateman, F., Haines, M., Margo, R.A., (2009), *Did railroads induce or follow economic growth? Urbanization and population growth in the American Midwest, 1850-60*. Cambridge, Massachusetts: National Bureau of Economic Research

AT Kearney, (1994), *De relatief hoge transportefficiëntie maakt Nederland interessant als vestigingsregio voor bepaalde industriële activiteiten*, Amsterdam: AT Kearney

Atzema O.A.L.C., J.G. Lambooy, T. van Rietbergen en E. Wever (2002), *Ruimtelijke Economische Dynamiek: kijk op bedrijfslocatie en regionale ontwikkeling*. Bussum: Coutinho.

Bel, G., X. Fageda (2008), "Getting there fast: globalization, intercontinental flights and location of headquarters." *Journal of economic geography* 8 (8) p. 471-495

Bongenaar A., H. Olden, "Slogans werken niet". *Bouw* 48 (4), 19-26

Boon B., A. Schrotten (2009), "Regionale luchthavens: economie en milieu." In: *Regionale luchthavens en economie*. Den Haag: Planbureau voor de leefomgeving. p. 27-31

Boon B.H., A. Schrotten (2007), *Regionale luchthavens; economie en milieu*. Bijdrage aan RSA-Nederland dag 19 april 2007

Boon B.H., R.C.N. Wit (2005), *The contribution of aviation to the economy. Assesment of arguments put forward*. Delft: CE Solutions for environment, economy and technology

Boschma R. A., K.Frenken en J.G. Lambooy (2002), *Evolutionaire economie: een inleiding*. Bussum: Coutinho

Brouwer, H.J. (1994), *Kantorenmarkt en Stadsstructuur*. Amsterdam: Rodopi

Buck Consultants International (2009), *Actualisatie economische betekenis Groningen Airport Eelde N.V.* Den Haag: Buck Consultants International

- Buck Consultants International (2005), *Economische betekenis Groningen Airport Eelde N.V.* Nijmegen: Buck Consultans International
- Charles M. B., P. Barnes, N. Ryan en J. Clayton (2007), "Airport futures: Towards a critique of the aerotropolis model." *Futures: the journal of forecasting and planning* 39 (9) p. 1009-1028
- Deelen, R.P. van (2010), *Real estate development at airport cities*. Rotterdam: Erasmus Universiteit
- Derksen, A., F. van Dongen (2010), *Locatiebeslissingen: Piekt Nederland? Een studie naar strategische locatiebeslissingen in Nederland tussen 2000-2008*. Utrecht: Universiteit Utrecht
- Dinteren, J. van, E. van der Krabben (2008), "Kanttekeningen bij de taskforce (her)ontwikkeling bedrijventerreinen." *Stedenbouw & Ruimtelijke Ordening* 2008(6) p. 52-55
- Dinteren, J. van (2007), *Kwaliteit op bedrijventerreinen* In: Richtingen in Gebiedsontwikkeling. Eindhoven: Technische Universiteit
- ECORYS Transport – NEI (2001), *Economische effecten van CO2 plafonds op regionale luchthavens. Het economisch belang van regionale luchthavens. Eindrapportage*. Rotterdam: Adviesdienst Verkeer en Vervoer
- EIM (2006), *Determinants of growth of start-ups in the Netherlands* EIM: Zoetermeer
- EIM (1998), *Bussiness failures and entrepreneurship in international perspective*. EIM: Zoetermeer
- Esfahani, H.S., M.T. Ramirez (2002), "Institutions, Infrastructure and economic growth." *Journal of Development Economics* 70(2003), p.443-477.
- Gemeente Beek/Meerssen (2006), *Bestemmingsplan maastricht Aachen Airport*. Rosmalen: Croonen Adviseurs

Gemeente Eindhoven (2009), *Interim Structuurvisie 2009*. Eindhoven: Gemeente Eindhoven

Gemeente Rotterdam (2005), *Structuurvisie Rotterdam Central District*. Rotterdam: Dienst Stedenbouw en Volkshuisvesting

Gordijn, H.E., A. van Hoorn, J. Schuur, J. van Borsboom-Beurden (2005), *Verkenning regionale luchthavens*. Ruimtelijk Planbureau, Den Haag. Rotterdam: NAI Uitgevers

Gordijn H.W., G. Renes en M. Traa (2007), *Naar een optimaler ruimtebruik door bedrijventerreinen; een verkenning van beleidsopties*. Den Haag: ruimtelijk Planbureau

Gordijn, H.E., J. Kolkman (2011), *Effecten van de vliegbelasting: gedragsreacties van reizigers, luchtvaartmaatschappijen en luchthavens*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Granovetter M. (1985), "Economic Action and Social Structure: The Problem of Embeddedness." *American journal of Sociology* 91(3), p. 481-510.

Groningen Airport Eelde (2010), *Gemakkelijk en dichtbij, Corporate Brochure*. Groningen: GAE

Ham, T. van der (2008), *Kansen voor kwaliteit: een ontwikkelingsstrategie voor bedrijventerreinen / Taskforce (her)ontwikkeling bedrijventerreinen*. Den Haag: Ministerie van Economische Zaken

Hameeteman, L. (2009), *The influence of collective transport on the development of business parks*. Rotterdam: Erasmus Universiteit

Homan, M.E., P.W. Poppink, H.B. Roos (1995), *Regionale luchthavens: een situatieschets*. Rotterdam: Erasmus Centre for Transport and Logistics (ECTAL)

Kramer, J.H.T. (1990), *Luchthavens en hun uitstraling: een onderzoek naar de economische en ruimtelijke uitstralingseffecten van luchthavens*. Nederlandse Geografische Studies 116. Utrecht: Elinkwijk

Klier T., W. Testa (2002), "Location trends of large company headquarters during the 1990s." *Economic Perspectives* 26(2) p.12-27

Louw, E., B. Needham, H. Olden en C.J. Pen (2009), *Planning van bedrijventerreinen*. Den Haag: Sdu Uitgevers

Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2011), *Actualisatie Luchtvaartnota Concurrerende en duurzame luchtvaart voor een sterke economie*. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2004), *Nota mobiliteit: naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid*. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1997), *RELUS: regionale luchthavenstrategie: de financieel-bestuurlijke verhouding tussen het rijk en de regionale luchthavens*. Den Haag: Sdu Uitgevers

Ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer et al. (2004), *Nota Ruimte: ruimte voor ontwikkeling* Den Haag: Ministerie van VROM

NEI/Ernst & Young (1992), *New location factors for mobile investments in Europe*. Londen: Rotterdam

Oort, F. et al. (2007), *Verhuizingen van bedrijven en de groei van werkgelegenheid*. Rotterdam: Ruimtelijk Planbureau

Oosterwegel, R.J.P. (2006), *Vastgoedontwikkeling regionale luchthavens. Een onderzoek naar de mogelijkheden van vastgoedontwikkeling op en rond regionale luchthavens*. Enschede: Universiteit Twente Faculteit Construerende Technische Wetenschappen

Pellenbarg, P.H., P.J.M. van Steen, L.J.G. van Wissen (2005), *Ruimtelijke aspecten van bedrijvendynamiek in Nederland*. Assen: Koninklijke van Gorcum

Pellenbarg, P.H. (2004), *Trends op de markt voor bedrijfslocaties. Vraag, aanbod en beleid*. Groningen: Rijksuniversiteit Faculteit ruimtelijke Wetenschappen

Pellenbarg, P.H. (2002), *Ondernemen in de Regionale Ontwikkeling, Inleiding voor Lighthouse Congres, Arnhem/Papendal, 30-5-2002*

Pellenbarg, P.H., J. van Dijk, L.J.G. van Wissen (2002), *Firm relocation: state of the art and research prospects*. Groningen: Rijksuniversiteit Groningen

Pen, C.J. (2002), *Wat beweegt bedrijven: besluitvormingsprocessen bij verplaatste bedrijven*. Nederlandse Geografische Studies 297. Groningen: Faculteit der ruimtelijke wetenschappen

Poort, J.P., K.Sadiraj, C.M. van Woerkens, G.D. de Jong (2000), *Hub, of spokestad: regionaal-economische effecten van luchthavens*. Breukelen: NYFER

Porter, M.E. (1990) *The competitive advantage of nations*. The free press, New York

A. Potter, H. D. Watts (2011), "Evolutionary agglomeration theory: increasing returns, diminishing returns and the industry life cycle." *Journal of economic geography* 11(3), p. 417-455

Provincie Drenthe (2004), *Provinciaal Omgevingsplan*. Assen: Provincie Drenthe

Ruimtelijk Planbureau (2007), *Verhuizingen van bedrijven en groei van werkgelegenheid* Den Haag: Nai Uitgevers

Sewill, B. (2009), *Airport jobs: false hopes, cruel hoax*. Londen: Aviation Environment Federation

Stuurgroep Regio Groningen-Assen 2030 (1999), *Regiovisie Groningen-Assen 2030: van visie naar uitwerking* Groningen: Stuurgroep Regio Groningen-Assen 2030

Toekomstige Nationale Luchthaven Infrastructuur (1998), *Hoeveel ruimte geeft Nederland aan de luchtvaart? Integrale beleidsvisie over de toekomst van de luchtvaart in Nederland* Den Haag: TNLI

Tonts, M., M. Taylor (2010), "Corporate Location, Concentration and Performance: Large Company Headquarters in the Australian Urban System." *Urban Studies* 47(12) p. 2641-2665

Wang, D.T. et.al. (2011), "Power or market? Location determinants of multinational headquarters in China." *Environment and Planning* 43(10) p. 2364-2383

Weterings, A. et al. (2007), *Clusters en economische groei*. Ruimtelijk Planbureau, Den Haag Rotterdam: NAI Uitgevers

Wit, J.G. de (2007), *Op de lange baan? Prognoses voor Groningen Airport Eelde nader gewogen*. Amsterdam: SEO Economisch Onderzoek

Wopereis, M. (2009), *Luchtvaartnota: concurrerende en duurzame luchtvaart voor een sterke economie*. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Websites

AviationValley bij Maastricht Aachen Airport op <http://www.avbp.nl/> (bezoekt op 21-3-12)

Eindhoven Airport op <http://www.eindhovenairport.nl/> (bezoekt op 21-3-12)

Flight Forum Business Park op <http://www.flightforum.nl/> (bezoekt op 21-3-12)

Groningen Airport Eelde op <http://www.groningenairport.nl/> (bezoekt op 21-3-12)

Maastricht Aachen Airport op <http://www.maa.nl/> (bezoekt op 21-3-12)

Rotterdam The Hague Airport op <http://www.rotterdamthehagueairport.nl/> (bezoekt op 21-3-12)

Rotterdam The Hague Business Park op <http://www.rotterdam-airportbp.nl/> (bezoekt op 21-3-12)

SBI 2008 – Standaard Bedrijfsindeling 2008 van het Centraal Bureau voor de Statistiek op www.cbs.nl/nl-NL/menu/methoden/classificaties (bezoekt op 17-10-2012)

Statline Centraal Bureau voor de Statistiek op www.statline.cbs.nl (bezoekt op 17-10-2012)

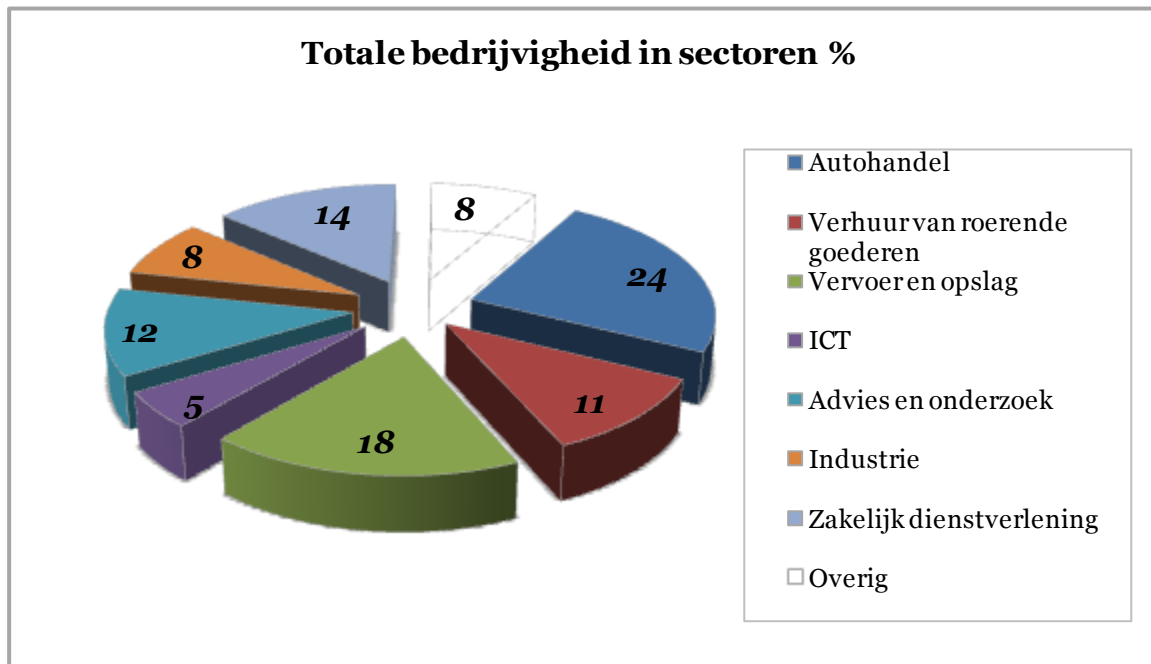
Overige bestanden

Centrum voor Beleiddstatistiek van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS-CvB) (2010) *Kerncijfers Postcodegebieden 2008-2010*

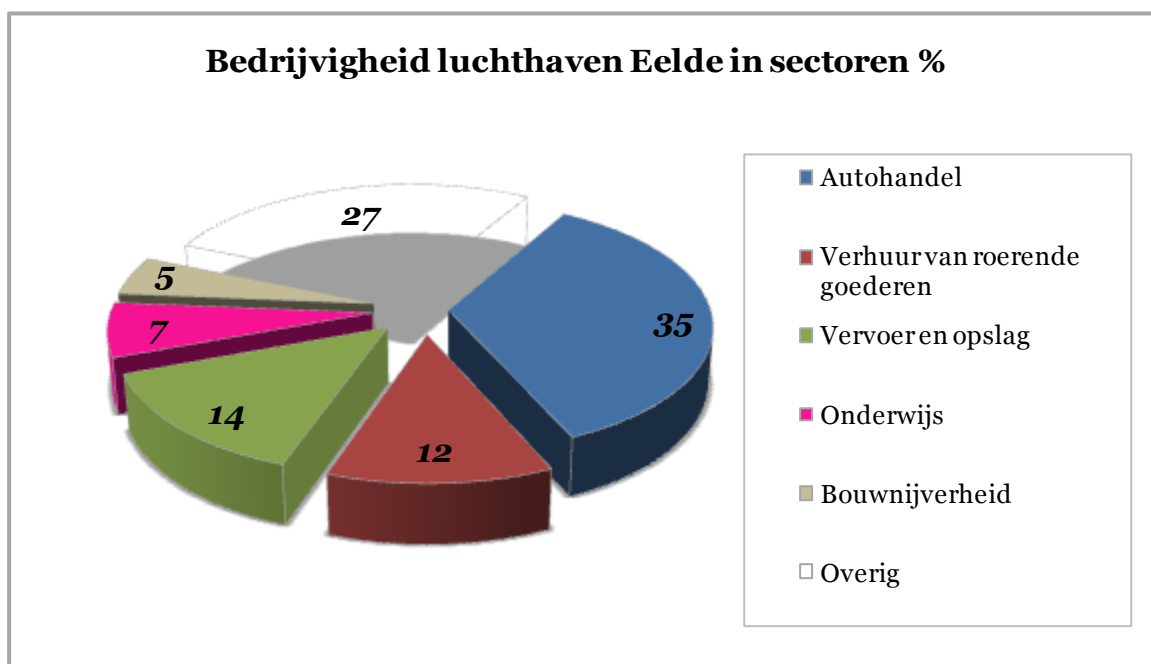
I&O Research (2010) *LISA Het werkgelegenheidsregister van Nederland* in opdracht van Stichting LISA

BIJLAGEN

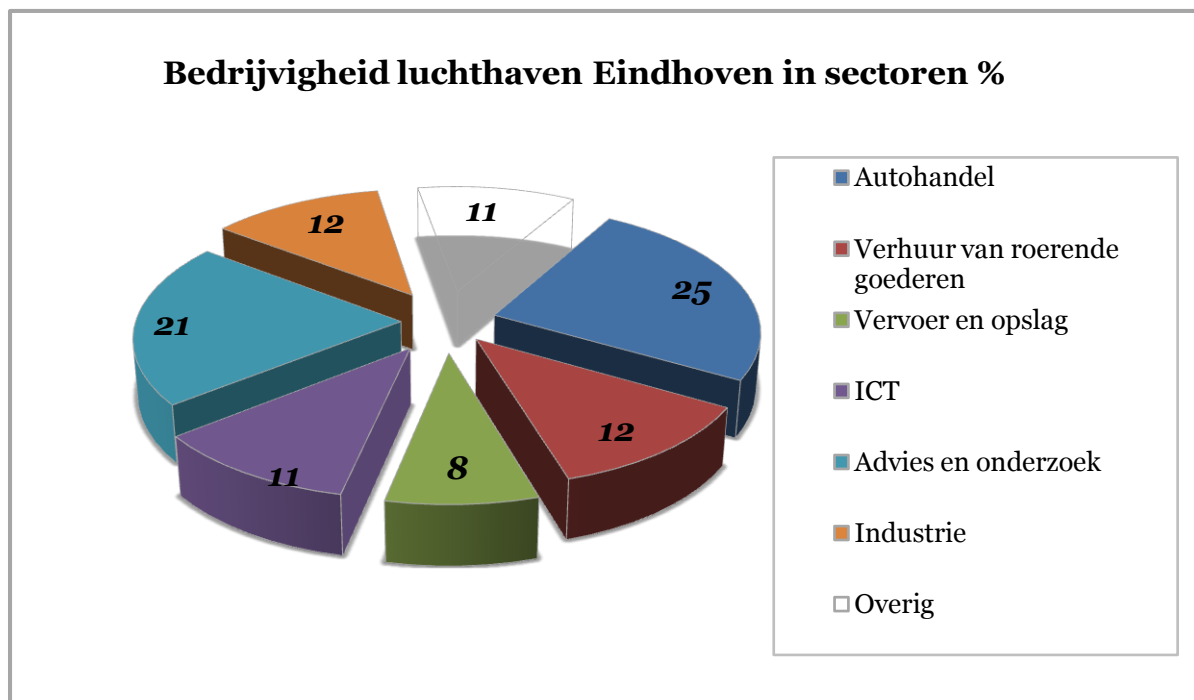
1 GRAFIEKEN VAN BEDRIJVIGHEID BIJ DE VIER ONDERZOCHE LUCHTHAVENS.



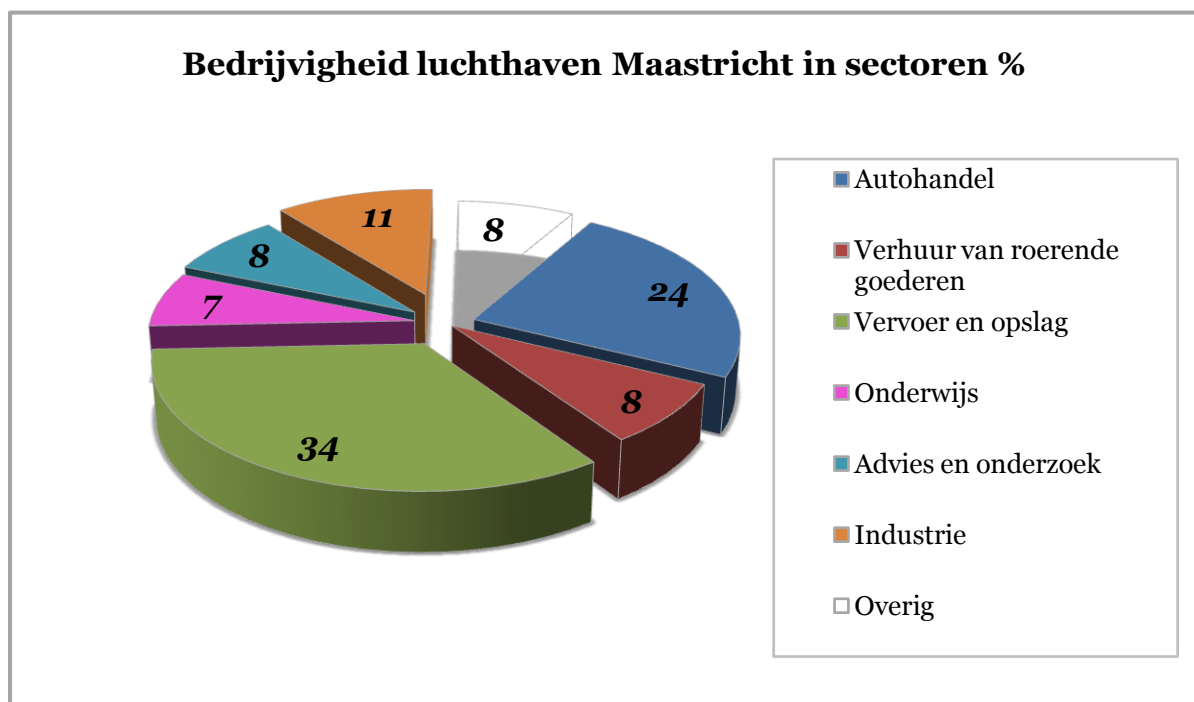
Figuur 1 : Totale bedrijvigheidonderzochte luchthavens in sectoren %



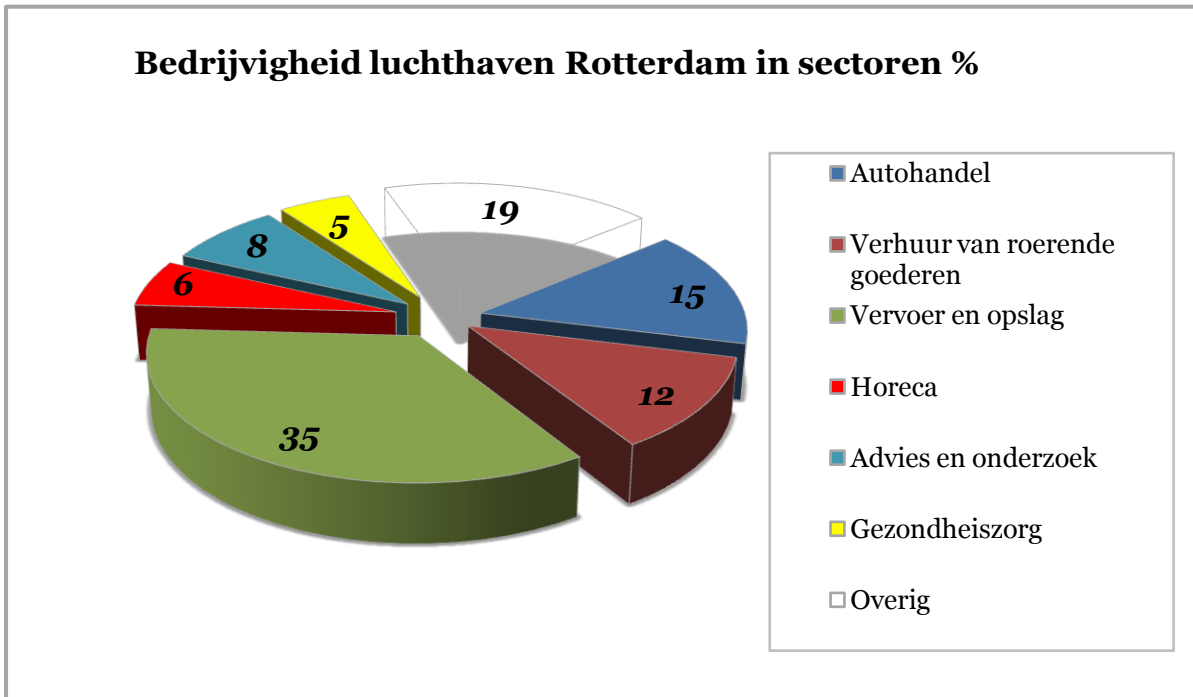
Figuur 2 : Bedrijvigheid luchthaven Eelde in sectoren %



Figuur 3 : Bedrijvigheid luchthaven Eindhoven in sectoren %



Figuur 4 : Bedrijvigheid luchthaven Maastricht in sectoren %



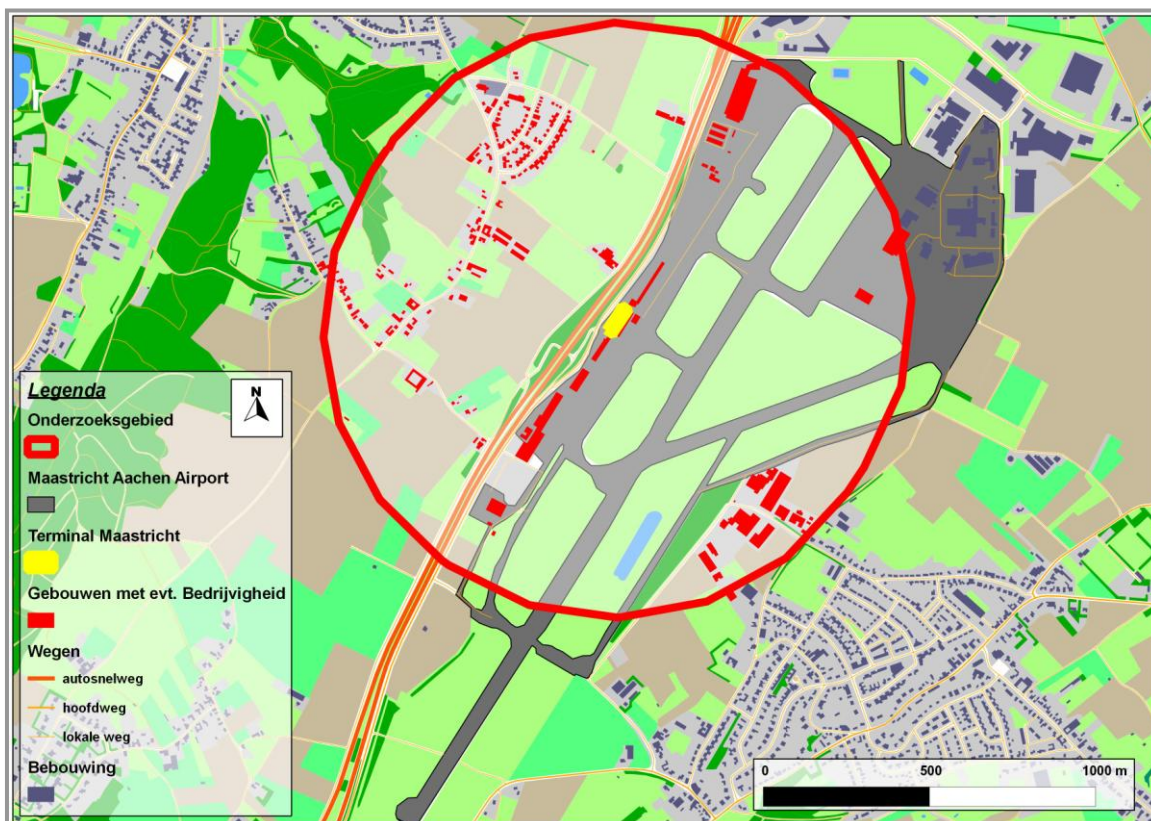
Figuur 5: Bedrijvigheid luchthaven Rotterdam in sectoren %

2 NUMMERS SBI 2008 SELECTIE PARAGRAAF 'LUCHTVAARTGERELATEERDHEID'.

<i>SBI-nummers</i>	<i>Sector</i>
35	Distributie
51	Luchtvaart
52	Opslag en dienstverlening voor vervoer
53	Post en koeriers
55	Logiesverstrekking
56	Eet- en drinkgelegenheden
68	Verhuur van- en handel in onroerend goed
79	Reis- en toerismebemiddeling
80	Beveiliging en opsporing
85	Onderwijs

Tabel 1 : Geselecteerde SBI-sectoren die luchtvaartgerelateerd zijn of functioneel logisch luchtvaartgerelateerd kunnen zijn.

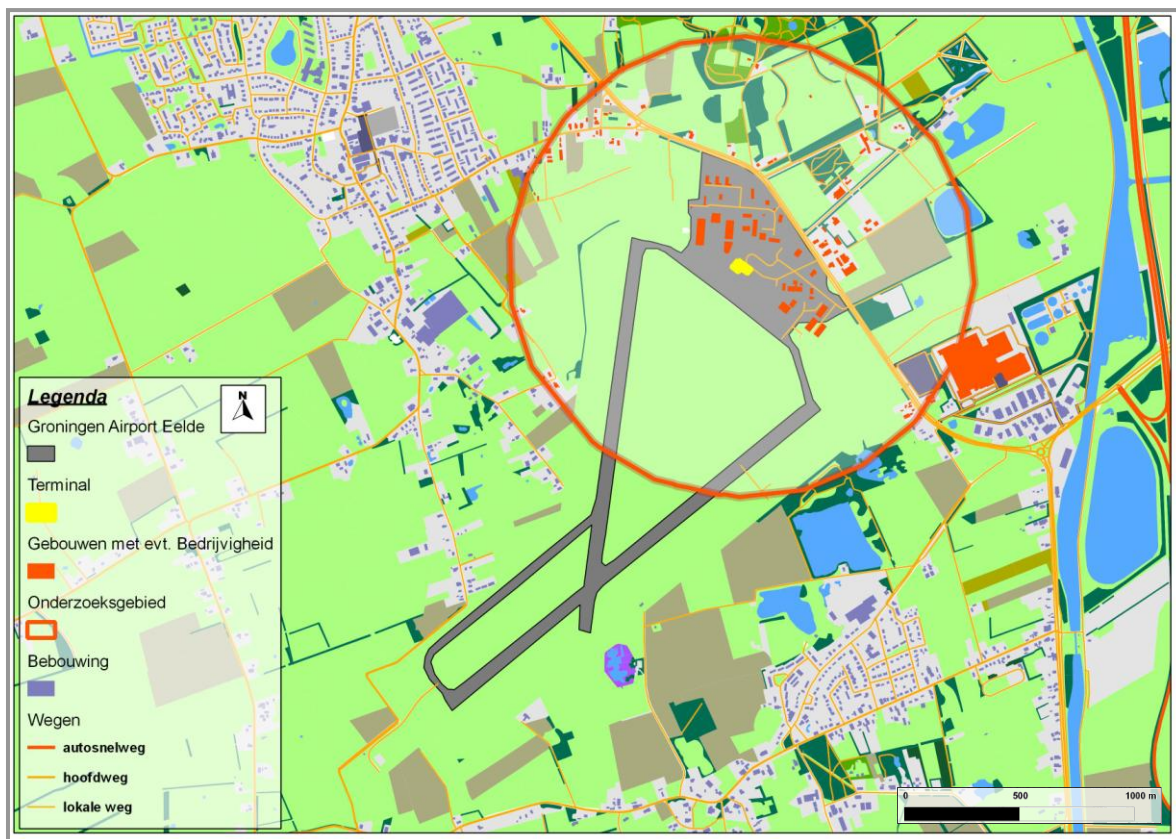
3 IN KAART GEBRACHTE RESULTATEN VAN DE GIS-ANALYSE.



Figuur 1: Maastricht Aachen Airport en het onderzoeksgebied.



Figuur 2: Eindhoven Airport en het onderzoeksgebied.



Figuur 3 : Groningen Airport Eelde en het onderzoeksgebied.



Figuur 4 : Rotterdam The Hague Airport en het onderzoeksgebied.

4 ENQUÊTE

Vragenlijst voor bedrijven mondelinge enquête

Algemene bedrijfskenmerken

1. Naam bedrijf:
2. Grootteklasse (personeel).....
 - 1= 1-3 2=4-6 3=6-10 4=10-25 5=25 of meer
3. Jaar van oprichting.....
4. Belangrijkste activiteit.....
5. Evt. nevenactiviteiten.....
6. Bedrijfssector:
 Logistiek Diensten Productie Handel Overig
7. Hoofd of nevenvestiging.....

Vestigingsplaatskenmerken

1. Sinds wanneer op dit adres...

(aantal jaren 1=0-2 2=2-5 3=5-10 4=10-25 5= 25 of langer)
2. Evt vorige locatie.....
3. Redenen huidige locatiekeuze.....

- Woning
- Dichtbij
- Goedkoop
- Ruimte
- Via via
- Gevraagd
- Aanwezigheid Kapitaal / arbeid
- Leegstaand pand
- Luchthaven
- Anders.....

4. Doorslaggevende reden.....

5. Zijn er andere locaties overwogen.....

6. Hoe bevalt de huidige locatie, verwachtingen waargemaakt.....

- 1 – 10:....

7. Blijft u op huidige locatie gevestigd: ja / nee

- Evt. Bestemming:.....

- Evt. Reden relocatie:.....

8. Wat en hoe groot is het belang van de nabijheid luchthaven

- 1-10:....

