

Aan:
de voorzitter en leden van
provinciale staten van Drenthe

Assen, 18 mei 2010
Ons kenmerk 20/5.9/2010006453
Behandeld door de heer E. Reckman (0592) 36 56 16
Onderwerp: Vragen gesteld in de vergadering van de Statencommissie Bestuur,
Financiën en Economie van 10 maart 2010

Geachte voorzitter/leden,

In de vergadering van de Statencommissie Bestuur, Financiën en Economie van 10 maart jl. zijn aan de heer Bats drie vragen voorgelegd. Hierna vindt u de beantwoording daarvan.

De directie van Groningen Airport Eelde verzoeken om een geactualiseerd businessplan te presenteren.

In gesprekken met de heren Hillen (directeur) en Van der Hek (commissaris op voordracht van Drenthe) is deze vraag aan de orde gesteld. Beide heren verwezen naar de al uitgevoerde actualisatie in dit verband die op 26 november 2009 door Buck Consultants International (BCI) is opgesteld. Dit rapport heeft zes weken ter inzage gelegen als bijlage van de Beslissing op Bezwaar (BoB) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (3 maart tot en met 14 april jl.). Het rapport wordt voor uw informatie bijgevoegd. De luchthavendirectie zal een nieuwe actualisatie maken na de realisatie van de baanverlenging. In overleg met de griffie wordt gestreefd naar een presentatie door de heren Hillen en Van der Hek voorafgaand aan een commissievergadering. Deze antwoorden zou u daarbij kunnen betrekken.

Wat zijn de gevolgen voor de aandeelhouders van een langjarig aanleg- en onderhoudscontract van de baanverlenging?

De gekozen constructie van aanleg in combinatie met een langjarige verplichting de baan op een voldoende kwalitatief niveau operationeel te houden, beperkt het risico voor de luchthaven in grote mate en indirect geldt dat dus ook voor de aandeelhouders.

Provinciale staten op de hoogte stellen van de uitkomsten van het overleg met VOLE over onder andere een af te sluiten convenant.

De eerste gesprekken over een mogelijk op te stellen convenant hebben inmiddels plaatsgevonden. De gesprekken kenmerkten zich door een open karakter. Over de eerste resultaten zullen wij u zo spoedig mogelijk informeren. Ook zijn wij in overleg met alle hierbij betrokken partijen over de mediator/bemiddelaar. Ook over dit proces zullen wij u zo spoedig als mogelijk is van informatie voorzien.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,

, secretaris

, voorzitter

Bijlage(n):
jk/coll.



**Buck
Consultants
International**

Actualisatie economische betekenis Groningen Airport Eelde N.V.

Inhoud

		Blz.
1	Inleiding	1
2	Hoofdpunten uit 'Economische betekenis Groningen Airport Eelde' (2005)	2
3	Recente ontwikkelingen en inzichten	6
4	Conclusies	15
Bijlage 1	Kengetallen economische effecten	17

Uitgevoerd in opdracht van:
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
DGLM

Buck Consultants International
Den Haag, 26 november 2009

1 Inleiding

In januari 2005 heeft Buck Consultants International (BCI) het onderzoek afgerond naar de economische betekenis van Groningen Airport Eelde (GAE). Hieruit bleek dat er een markt-basis aanwezig is voor Groningen Airport Eelde om, net zoals andere regionale luchthavens, door te groeien. Het aantal af te handelen passagiers in 2015 werd geschat op ruim 650.000.

Echter, de afgelopen vijf jaar is de wereld veranderd. Wereldwijd heeft de huidige economische crisis een grote impact op de luchtvaart. Wereldwijd en Europees zijn de vervoersvolumes (passagiers en met name vracht) in 2009 substantieel gedaald. Daarbij valt op dat de meeste regionale luchthavens het relatief goed doen. Ook Groningen Airport Eelde heeft haar vervoersvolumes in de periode 2005-2008 zien stijgen. In 2009 wordt een daling van het aantal passagiers verwacht van circa 10%, vooral als gevolg van een daling van het aantal vakantiebestemmingen. De verwachting is dat in 2010 er weer een toename van het aantal passagiers zal zijn.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat, afdeling DGLM, heeft BCI gevraagd om het rapport dat zij in 2005 heeft opgesteld, opnieuw tegen het licht te houden. De belangrijkste vraag hierbij is of de conclusies uit 2005 nog steeds accuraat zijn. Deze analyse heeft plaatsgevonden op basis van actuele verkeer- en vervoersgegevens, literatuuranalyse, bureauexpertise en gesprekken met de directie van Groningen Airport Eelde en met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

In deze notitie wordt expliciet gekeken naar de verschillen tussen de economische betekenis van Groningen Airport Eelde in 2005 en de huidige situatie en de eventuele consequenties hiervan voor de in 2005 opgestelde prognoses. Het accent ligt op de ontwikkeling en de prognoses van de vervoersvolumes en de daaraan gekoppelde economische effecten.

Deze notitie is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 is het rapport 'Economische betekenis Groningen Airport Eelde N.V.' kort samengevat. Dit rapport dient namelijk als referentiekader voor het inzichtelijk maken van de huidige en toekomstige economische betekenis. Hoofdstuk 3 beschrijft de meest recente ontwikkelingen in de luchtvaart, in de regio en op Groningen Airport Eelde. In hoofdstuk 4 zijn de belangrijkste bevindingen en conclusies uitgewerkt.

2 Hoofdpunten uit ‘Economische betekenis Groningen Airport Eelde’ (2005)

In 2005 heeft Buck Consultants International in opdracht van Groningen Airport Eelde N.V. de economische betekenis van Groningen Airport Eelde in beeld gebracht. In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste conclusies uit het onderzoek naar de Economische betekenis van Groningen Airport Eelde uit 2005 samengevat.

Vervoersprognoses

De vervoersprognoses uit het onderzoek naar de economische betekenis van Groningen Airport Eelde uit 2005 kunnen als volgt worden samengevat:

- 1 Wereldwijd groeide het vliegverkeer. Voor de jaren vanaf 2005 werd een groei van ca. 5% per jaar verwacht.
- 2 Het passagiersvervoer op Groningen Airport Eelde groeide in 2003 sterk naar 178.000 passagiersbewegingen. Tot 2015 werd een groei verwacht in de verschillende marktsegmenten tot bijna 680.000 passagiersbewegingen in 2015.
- 3 Het belang van regionale luchthavens nam toe, mede door de komst van Low Cost Carriers, door liberalisering van de intra-Europese markt en congestie op en rond grote luchthavens.
- 4 In 2005 waren er twee lijndiensten naar Aberdeen en Norwich. Deze lijndiensten waren ontstaan vanuit het aanwezige energie-cluster in Noord-Nederland. Kansen werden in 2005 gezien in het oppakken van een (hernieuwde) lijndienst op Schiphol, het opzetten van enkele nieuwe bestemmingen met één of twee Low Cost Carriers en een uitbreiding van de lijndiensten naar het Verenigd Koninkrijk. Geconstateerd werd dat er een vraag bestond naar uitbreiding van deze lijndiensten en naar meer bestemmingen.
- 5 Er was een groeiende vraag naar chartervluchten doordat mensen vaker en korter op vakantie gingen. Voor de jaren vanaf 2005 leek een toename van 6.000-8.000 charterpassagiers per jaar haalbaar.
- 6 Hoewel het marktpotentieel voor zakenvluchten in de regio beperkt werd geacht, werd conform nationale en internationale prognoses een kleine groei verwacht in het vervoer

naar en van Groningen Airport Eelde met eigen toestellen en luchttaxi's. In Noord Nederland was (en is nog steeds) een groot aantal buitenlandse bedrijven gevestigd. Deze bedrijven onderhouden veel internationale contacten.

- 7 Vanwege de grote concurrentie anno 2005 zou het voor Groningen Airport Eelde niet eenvoudig zijn om een marktpositie te veroveren in het marktsegment luchtvracht. Desondanks waren er kansen voor luchtvracht. Groningen had in 2005 een concurrerende positie door haar goede bereikbaarheid, de lage operationele kosten en korte doorlooptijden van vrachtoperaties.
- 8 Groningen Airport richtte zich op ontwikkelingsmogelijkheden binnen diverse marktsegmenten. De hierboven in 2005 geconstateerde marktkansen leidden tot de volgende vervoersprognoses:

Tabel 1 Vervoersprognoses Groningen Airport Eelde 2015**

Marktsegmenten	Aantal passagiers 2003*	Aantal passagiers 2015*
Lijnvluchten	41.849	435.000
Chartervluchten	128.939	214.000
Vrachtluchten*	0	0
Zakenvluchten	5.904	7.900
Overig	1.159	1.300
Totaal	177.851	658.200

* Aantal passagiersbewegingen

** De vrachtvolumes worden geschat op 15.000-40.000 ton per jaar in 2015

Bron: BCI 2005

- 9 In de totale catchment area (oftewel 2 uur reisafstand rondom Groningen Airport Eelde) woonden bijna 6 miljoen mensen. Binnen deze catchment area had Groningen Airport Eelde met circa 178.000 passagiersbewegingen in 2003 een gering deel van het potentiële marktvolume in handen. Groei van het marktvolume werd mogelijk geacht wanneer er meer bestemmingen zouden worden aangeboden en Groningen Airport Eelde een vervoersproduct in de markt kon neerzetten dat zou kunnen concurreren met andere luchthavens.
- 10 Belangrijkste concurrenten van Groningen Airport Eelde waren in 2005 Bremen, Münster-Osnabrück en Schiphol. Vanuit geografisch oogpunt waren de luchthavens Twente en Lelystad ook mogelijke directe Nederlandse concurrenten, als zij hun dienstenpakket zouden kunnen gaan uitbreiden. Het ontwikkelingsperspectief van beide luchthavens was in 2005 nog onduidelijk.

Economische effecten

- 11 De economische effecten werden onderverdeeld in directe effecten, indirecte achterwaartse effecten en indirecte voorwaartse effecten. De directe effecten en de indirecte

achterwaartse effecten zijn kwantitatief ingeschat. De indirecte voorwaartse effecten zijn kwalitatief beschreven.

De directe effecten in 2015 zijn in 2005 ingeschat uitgaande van een verhoudingsgetal van 950 arbeidsplaatsen per miljoen passagiers. Dit verhoudingsgetal werd gebaseerd op toen beschikbare literatuur. Voor de indirecte achterwaartse effecten werd op basis van diezelfde literatuur een gangbare multiplier van 0,5 gebruikt.

Tabel 2 Directe en indirecte achterwaartse effecten

Type effect	Aantal Arbeidsplaatsen	
	Aantal arbeidsplaatsen GAE 2003	GAE 2015 o.b.v. ratio diverse studies
Directe effecten	230	625
Indirecte achterwaartse effecten	115	312
Directe en indirecte achterwaartse effecten	345	937

De indirecte voorwaartse effecten zijn in 2005 bepaald door luchthavengebonden effecten en imago effecten te identificeren. Daarbij gaat het om internationale bedrijven die zich op of nabij de luchthaven vestigen vanwege het aanbod van internationale verbindingen. De indirecte voorwaartse effecten werden op enkele honderden arbeidsplaatsen (2003) geschat oplopend tot maximaal 1.000 arbeidsplaatsen. Deze zijn niet in de tabellen opgenomen in verband met mogelijke dubbeltellingen met de indirecte achterwaartse effecten.

Vastgoedontwikkeling

- 12 Zowel vanuit de aanbodzijde (70.000 m² nog te ontwikkelen bruto vloeroppervlak) als vanuit de vraagzijde bestonden in 2005 mogelijkheden voor het ontwikkelen van vastgoed op en rondom de luchthaven. De luchthaven is een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven die gebruik maken van de luchthaven maar ook vanwege het internationale karakter en de uitstraling van het luchthaventerrein.
- 13 De totale vastgoedontwikkeling zou, zo werd in 2005 verwacht, enkele honderden arbeidsplaatsen opleveren. Daarbij werd een aantal marktkansen gesignaleerd, o.a. in de luchthavengebonden bedrijvigheid (onderhoud vliegtuigen, opleidingscentra, logistieke dienstverleners en internationaal georiënteerde/opererende bedrijven).

Strategische betekenis

- 14 Diverse regionale en nationale beleidsnota's benadrukten in 2005 het belang van de luchthaven voor de ontwikkeling van de regionale economie en de bereikbaarheid van het Noorden.

- 15 De toekomstige (strategische) betekenis van de luchthaven was volgens het rapport van 2005 afhankelijk van de ontwikkeling van de marktbasis van de luchthaven (vraagontwikkeling) en de capaciteitsontwikkeling (aanbodontwikkeling). Vooral de geplande baanverlenging was voor de ontwikkeling van marktpotenties van Groningen Airport Eelde bepalend.

3 Recente ontwikkelingen en inzichten

Achtereenvolgens worden in dit hoofdstuk de belangrijkste ontwikkelingen in de luchtvaartsector en die op en rondom Groningen Airport Eelde beschreven. De volgende ontwikkelingen komen aan de orde:

- A Vervoersprognoses
- B Betekenis baanverlenging voor Groningen Airport Eelde
- C Vervaging van traditionele catchment areas
- D Luchtvaartnota
- E Gebiedsontwikkeling Groningen-Assen
- F Vastgoedontwikkeling op de luchthaven
- G Economische betekenis Groningen Airport Eelde

A *Vervoersprognoses*

De luchtvaartsector heeft het momenteel zwaar. De sector staat onder druk door de economische crisis en de hoge olieprijs. Vanwege de economische crisis is het passagiersvervoer over lange afstand het afgelopen jaar gedaald met circa 20% (IATA, 2009). Met name de premium carriers (zoals AF/KLM, BA, etc.) ondervinden de meeste hinder van de crisis. Low cost carriers voelen de effecten van de crisis minder. Ook het vrachtvervoer leidt sterk onder de crisis. De negatieve groeicijfers variëren hier van 20% tot 30%. Hier worden alle carriers en luchthavens door getroffen.

Recent onderzoek (SEO, 2009)¹ leidt tot de conclusie dat de lange termijn ramingen voor de luchtvaartvolumes in Nederland (op basis van de vier lange termijn scenario's van het CPB) niet herzien hoeven te worden, maar dat er door de recessie wel sprake is van een groeivertraging van enkele jaren. In de sector wordt er nu van uitgegaan dat drie tot vier jaar nodig zal zijn om weer het niveau van de vervoersvolumes uit begin 2008 te halen (passagiers en vracht).

Wat betekent dit voor Groningen Airport Eelde?

Op korte termijn betekent dit voor Groningen Airport Eelde dat de vervoersvolumes, die geraamd zijn in 2005, niet gehaald kunnen worden. Niettemin kunnen de vervoersprognoses

¹ 'Het realiteitsgehalte van 580 duizend vliegtuigbewegingen op Schiphol in 2020' (SEO, 2009)

ses voor de lange termijn uit 2005 gehandhaafd worden. Dat betekent dat in 2005 geraamde volumes voor 2015 enkele jaren later bereikt zullen worden. De huidige economische crisis, maar ook de opgelopen vertraging van de baanverlenging, hebben nu nog een negatieve invloed op het vliegverkeer van Groningen Airport Eelde. Als de economie weer aan zal trekken, is er in feite sprake van een vertraging in de groei van vervoersvolumes en niet van een structurele verandering in de markt. Wanneer ingezoomd wordt naar de verschillende segmenten kan het volgende geconcludeerd worden.

Chartervluchten

In de prognose uit 2005 wordt uitgegaan van een jaarlijkse toename van de chartervluchten van 6.000-8.000 charterpassagiers per jaar. Tot 2008 is het aantal charterpassagiers met gemiddeld 4% gestegen en is ruim voldaan aan de prognoses van 2005. Hoewel 2009 een daling (10% à 12%) laat zien (minder bestemmingen maar wel een hogere bezettingsgraad), kunnen de prognoses voor de lange termijn worden gehandhaafd.

Lijndiensten

De ontwikkelingen ten aanzien van lijndiensten waren de laatste jaren afwisselend. De vlucht op Aberdeen is vrij stabiel. Daarentegen zijn de vluchten op Amsterdam en Stavanger na een hoopvolle start weer beëindigd. De prognoses uit 2005 geven aan dat er een markt bestaat naar uitbreiding van lijndiensten en bestemmingen. In de prognoses van 2005 is, in vergelijking met prognoses van andere regionale luchthavens, van een beperkt aantal extra lijndienstvluchten uitgegaan, rekeninghoudend met de omvang van de catchment area in Noord-Nederland en de concurrentie van andere luchthavens. Er is voor 2015 uitgegaan van drie dagelijkse vluchten van een low cost carrier, een frequente dagelijkse feedering op Amsterdam en twee directe lijndienstbestemmingen naar voor Noord-Nederland belangrijke economische regio's. Deze ambities zijn nog steeds realistisch. Met name door het aanwezige cluster Energy Valley, andere internationale bedrijven en evenementen en de verwachte baanverlenging liggen hier nog kansen.

De kansen met betrekking tot low cost lijndiensten zijn nog steeds realistisch. De invoering van de vliegbelasting heeft de uitbreiding van low cost operaties in 2009 in Nederland niet bevorderd. Echter, nu de vliegbelasting is afgeschaft, zijn de kansen op een hernieuwde vluchtuitvoering weer toegenomen. Tevens zal de 'propensity to fly' de komende jaren toenemen (SEO/BCI/TNO, 2006)². Dit betekent dat mensen vaker zullen vliegen dan in het verleden nog werd aangenomen³. De mogelijkheden voor met name low cost vluchten neemt hiermee toe. In vergelijking met 2005 is er geen reden de ambitie met betrekking tot het uitbreiden van de low cost vluchten bij te stellen. Uiteraard zullen de onzekerheden in de luchtvaartmarkt ook hier tot enkele jaren vertraging leiden.

Vrachtvluchten

Ten opzichte van 2005 is er, met betrekking tot de luchtvracht, op Groningen Airport Eelde weinig veranderd. Luchtvracht speelt nu nog geen rol. Dit heeft mede te maken met de huidige lengte van de landingsbaan, waardoor het voor carriers bedrijfseconomisch onaantrekkelijk is luchtvracht via Groningen Airport Eelde te vervoeren (via de lucht). Verlenging van

² Economische effecten Schiphol (SEO, BCI, TNO, 2006)

³ De propensity to fly in Nederland was in 2003 nog 0,27. Voorspeld wordt dat dit in 2020 0,62 is (SEO, BCI, TNO, 2006)

de start- en landingsbaan biedt kansen om de afhandeling van vracht op Groningen Airport Eelde als nieuw marktsegment te ontwikkelen. In de luchtvrachtprognose uit 2005 was rekening gehouden met een baanverlenging. De prognoses ten aanzien van luchtvrachtvervoer op Groningen Airport Eelde uit 2005 hoeven daarom niet bijgesteld te worden. Er bestaan nog steeds reële kansen om het luchtvrachtvervoer te doen toenemen. Die kansen liggen onder meer in het marktsegment perishables en in verbindingen met Oost-Europa en Afrika. Dit bleek ook al uit het onderzoek uit 2005. De marktkansen zijn nog steeds aanwezig.

Allereerst gaat er een positief effect uit van de baanverlenging, want vrachttoestellen van redelijke omvang (bv. MD-11) kunnen dan wel gebruik maken van Groningen Airport Eelde. Verder is de luchthaven over de weg goed bereikbaar, zijn er goede mogelijkheden voor luchtvrachtgerelateerde vastgoedontwikkeling op de luchthaven en kan de luchthaven relatief goedkoop en efficiënt vrachtafhandeling ontwikkelen (vanwege de kleinschalige operaties direct vanaf het vliegtuig). De verwachte vrachtvolumes op Groningen Airport Eelde van 15.000 tot 40.000 ton per jaar, conform prognoses 2005, kunnen gehandhaafd blijven⁴.

Lesvluchten

De luchthaven Groningen Airport Eelde vervult nog steeds een nationale functie voor lesvluchten. De afgelopen jaren is het aantal lesvluchten, conform de prognose uit 2005, weer toegenomen. De komende jaren wordt echter, vanwege de economische crisis (KLM heeft aangegeven minder piloten op te willen leiden), een tijdelijke lichte daling verwacht. In de toekomst blijven aanvullende trainingen van belang (andere aanvliegprocedures in het kader van duurzaam vliegen). Bovendien zorgen capaciteitsbeperkingen op andere luchthavens en de groei van opleidingen van bijvoorbeeld de Dutch Flight Academy op Groningen Airport Eelde ervoor dat het aantal lesvluchten conform de prognose uit 2005 licht zal toenemen.

Onderhoud/assemblage

De luchthaven heeft een bescheiden functie in het onderhoud van vliegtuigen. Verwacht wordt dat deze functie in de toekomst licht uit te breiden valt. Met betrekking tot het onderhoud van kleinere vliegtuigen zijn de marktkansen onveranderd.

Veranderingen ten opzichte van 2005

- De vervoersprognoses, zoals deze zijn geraamd in 2005, kunnen op korte termijn (nog) niet gehaald worden. De opgelopen vertraging van de baanverlenging en de economische crisis hebben nu nog een negatieve invloed op al het vliegverkeer. Wanneer de economie weer aantrekt en de baanverlenging een feit is, kunnen de geraamde prognoses uit 2005 in alle marktsegmenten, zij het met enkele jaren vertraging, gerealiseerd worden.

⁴ Ook andere regionale luchthavens (o.a. Maastricht Aachen Airport, Eindhoven Airport) weten vrachtvolumes op te bouwen, naast de mainports en integratorluchthavens zoals Luik en Köln/Bonn.

B Betekenis baanverlenging van Groningen Airport Eelde

Om een aantrekkelijk bestemmingenaanbod (netwerkkwaliteit) te realiseren moeten luchtvaartmaatschappijen worden aangetrokken. Dit is afhankelijk van de aantrekkingskracht van het luchthavenproduct voor luchtvaartmaatschappijen. Deze wordt globaal bepaald door:

- De marktbasis en het concurrentieprofiel van de catchment area
- Fysieke, operationele en geluidscapaciteit
- Luchthavenkosten
- Kwaliteit afhandeling en efficiënte omdraaitijden

Om de potentiële markt optimaal te kunnen bedienen zal Groningen Airport Eelde met een gevarieerd product (afhandeling van vliegtuigen met low cost-, lijndienst-, charterpassagiers, vracht) moeten inspelen op marktniches. Om zijn rol in het luchtvervoerssysteem te kunnen vervullen, de regionale marktvraag naar zakelijke en commerciële vluchten te kunnen beantwoorden en een bijdrage te kunnen leveren aan de regionale economie, dient de luchthaven in staat te zijn om uiteenlopend vliegverkeer af te wikkelen. Niet alleen het kleine verkeer, maar ook het grote(re) verkeer moet van de luchthaven gebruik kunnen maken. Hoe groter c.q. zwaarder vliegtuigen zijn, hoe meer lengte zij nodig hebben om vaart te maken en om vervolgens op te stijgen. Bij de landing hebben zij eveneens extra baanlengte nodig om de langere remweg op te vangen. Voorts vereisen grotere vliegtuigen meer marge om een start nog veilig te kunnen afbreken en derhalve voor het einde van de baan tot stilstand te komen. De huidige baanlengte van luchtvaarterrein Eelde, 1800 m, is niet afdoende om grotere toestellen rendabel in te zetten. Met deze lengte kunnen grotere toestellen alleen met een lagere bezetting of lagere belading (beperkte "pay load") starten en landen. Dat trekt een zware wissel op de rentabiliteit van een vliegverbinding en maakt dat bepaalde categorieën luchtverkeer Groningen Airport Eelde beperkt of zelfs geheel niet aandoen. Daaraan is wel degelijk behoefte en de luchthaven heeft daar ook de potenties voor. Het meest concreet is die behoefte vanuit low cost carriers (B737-800 met volledige belading) en in de luchtvrachtmarkt. Dit is conform de aannames in het onderzoek van 2005.

Veranderingen ten opzichte van 2005

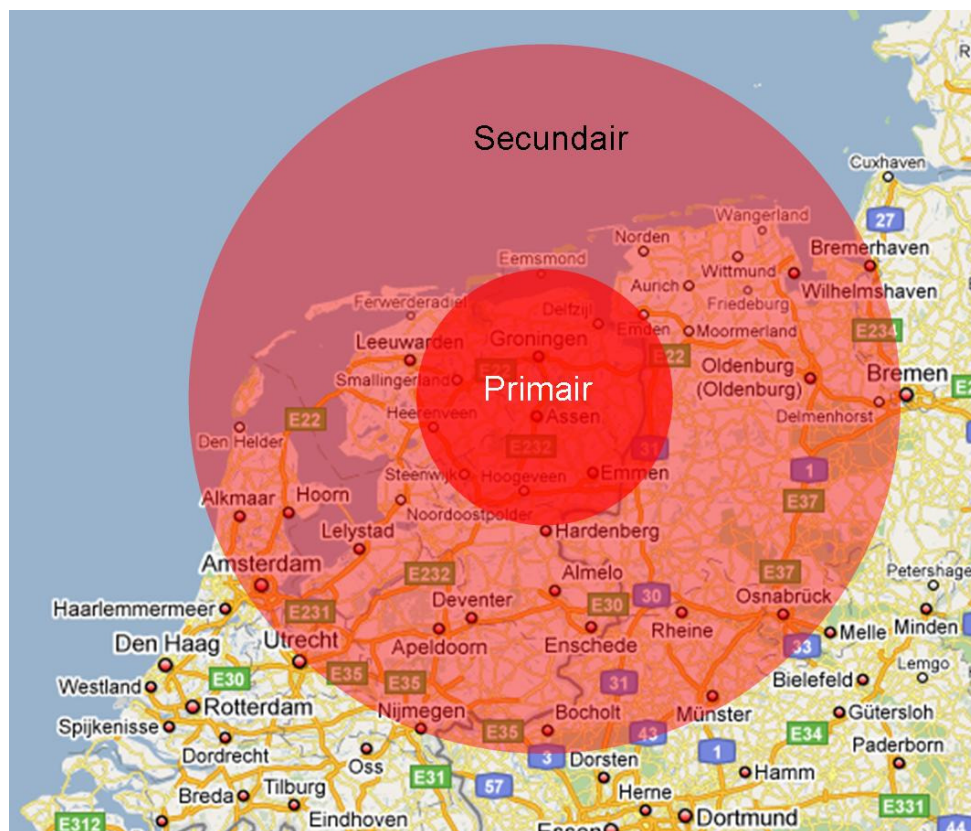
- In het rapport uit 2005 werd er van uitgegaan dat de baanverlenging binnen afzienbare tijd gerealiseerd zou worden. Echter, de baanverlenging heeft door verschillende omstandigheden een vertraging opgelopen. Als gevolg van het uitstel van de baanverlenging heeft Groningen Airport Eelde daarom marktkansen moeten laten liggen. Hierdoor zijn de prognoses uit 2005 onvoldoende tot hun recht gekomen. De marktkansen, zoals deze opgenomen zijn in het rapport van 2005, blijven met de baanverlenging nog steeds realistisch.

C Vervaging van traditionele catchment areas

Een ontwikkeling die een grote impact heeft op de luchtvaartmarkt is de opkomst van low cost carriers. Dit heeft geresulteerd in een toenemende vraag naar luchtvervoer en snel groeiende vervoersvolumes op het merendeel van de regionale luchthavens. Op basis van de ontwikkeling van vervoersvolumes op andere regionale luchthavens (Eindhoven, Rotterdam, Weeze) is het aannemelijk dat de vraag naar luchtvervoer vanaf regionale luchthavens ook in de komende jaren substantieel zal groeien (BCI, 2008)⁵.

Door de concurrentie op het gebied van ticketprijzen zijn traditionele catchment areas van luchthavens in de afgelopen jaren veranderd. De huidige praktijk laat zien dat de reisbereidheid van passagiers van en naar luchthavens (landzijdig) enorm toeneemt wanneer een low cost vlucht wordt aangeboden. Hiermee verandert ook de omvang van de catchment area. Alom geaccepteerd is nu dat een catchment area van een regionale luchthaven 1 tot maximaal 2 uur reisafstand van de luchthaven bedraagt⁶. Voor low cost vluchten nemen passagiers een langere reistijd op de koop toe. Ook de zakelijke reiziger is bereid verder te reizen naar een luchthaven vanwege lagere ticketprijzen (en/of lagere parkeertarieven).

Figuur 1 Catchment area Groningen Airport Eelde



⁵ Economische betekenis Airport Weeze (BCI, 2008)

⁶ Enquête gebruikers Airport Weeze, Kamers van Koophandel Centraal Gelderland, Noord-Limburg en Niederrhein

Voor Groningen Airport Eelde betekent dit dat de catchment area niet beperkt hoeft te blijven tot Noord Nederland (het primaire verzorgingsgebied), maar dat het invloedsgebied (secundair) zich uitstrekt tot andere delen van Nederland en Noord Duitsland. Verder blijkt dat het marktaandeel, dat door een regionale luchthaven binnen de eigen catchment area behaald kan worden, niet lineair samenhangt met de omvang van de catchment area⁷. Dat marktaandeel is in belangrijke mate afhankelijk van het aanbod van vluchten (bestemmingen en frequenties) dat een luchthaven weet op te bouwen.

Veranderingen ten opzichte van 2005

- De reisbereidheid van zowel vakantiereizigers als zakelijke reizigers is groter geworden, vooral door het aanbod van low cost vluchten.
- Door concurrerende ticketprijzen kan uitgegaan worden van een groter marktpotentieel (catchment area) van regionale luchthavens.

D Luchtvaartnota

Groningen Airport Eelde is als luchthaven van nationaal belang opgenomen in de Luchtvaartnota. De luchthavenontwikkeling draagt bij aan de regionaal-economische ontwikkeling. De bereikbaarheid van internationale bedrijven en instellingen voor zowel personen als vrachtvervoer, zoals in de clusters energie en agribusiness, verbetert. Bovendien kan beter voorzien worden in de vraag naar vluchten naar vakantiebestemmingen. Voorts is de luchthavenontwikkeling van belang voor het behoud van de functie van opleidingscentrum voor verkeersvliegers.

In de Luchtvaartnota wordt uitgegaan van een verlenging van de start- en landingsbaan. Door deze verlenging stijgen de mogelijkheden voor de luchthaven om een bijdrage te leveren aan de regionale bereikbaarheid en de regionaal-economische ontwikkeling. Het Rijk heeft in het kader van de aandelenoverdracht en de beëindiging van de subsidierelatie met de luchthaven en de huidige aandeelhouders afgesproken de baanverlenging te financieren en in de aanwijzing op te nemen.

Veranderingen ten opzichte van 2005

- De Luchtvaartnota is in het voorjaar van 2009 verschenen. Regionale luchthavens kunnen volgens deze nota een belangrijke rol spelen voor de economische ontwikkeling van regio's
- In deze nota is Groningen Airport Eelde opgenomen als luchthaven van nationaal belang.

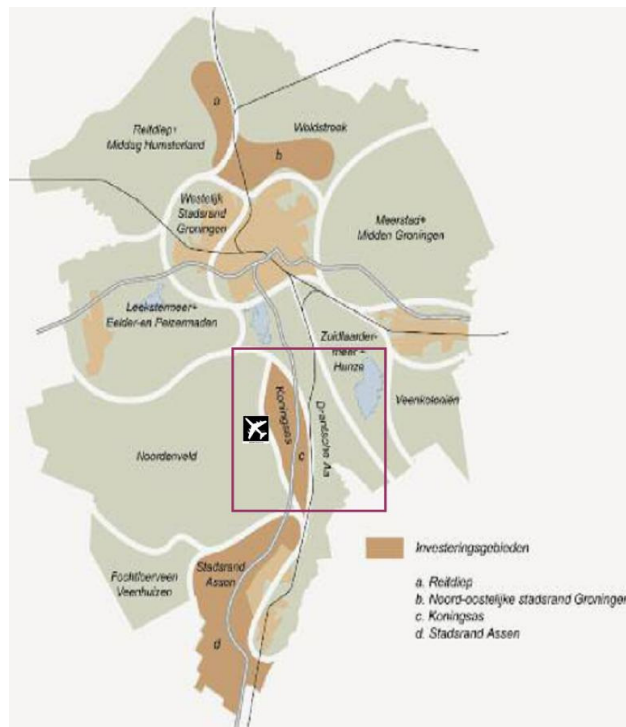
⁷ Economische betekenis Airport Weeze (BCI, 2008)

E Regionale verankering van de luchthaven

Naast verankering in de Luchtvaartnota is de verdere ontwikkeling van de luchthaven ook verankerd in diverse regionale beleidsnota's. Ook die benadrukken het belang van de luchthaven Groningen Airport Eelde voor de regio. De Regiovisie Groningen-Assen 2030 geeft het gebied waarin de luchthaven ligt een prominente rol als regionaal/bovenregionaal economisch gebied. Ook in het Provinciaal Omgevingsplan Drenthe wordt de luchthaven als regionaal hoogwaardig bedrijventerrein aangemerkt. Het draagvlak voor de luchthaven is de afgelopen jaren dus onveranderd gebleven.

De laatste jaren is de luchthaven Groningen Airport Eelde ook meer en meer verankerd in de ruimtelijk economische plannen. Zo maakt de luchthaven een belangrijk onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling 'Koningsas' (oftewel de as-ontwikkeling tussen de steden Groningen en Assen) en zijn er plannen voor een Energy Campus op de luchthaven. Ook zijn er concrete plannen om de luchthaven via het openbaar vervoer beter bereikbaar te maken.

Figuur 2 Positie Groningen Airport Eelde in Regiovisie Groningen Assen



Bron: Regio Groningen-Assen (bewerking BCI)

Veranderingen ten opzichte van 2005

- Sterkere verankering in de regionale beleidsnota's.
- Groningen Airport Eelde maakt onderdeel uit van concrete regionale projecten (openbaar vervoer, luchthaven benutten als vestigingslocatie met een specifiek vestigingsmilieu).

F Vastgoedontwikkeling op de luchthaven

De bedrijven die zich nu op en rond het terrein van Groningen Airport Eelde bevinden zijn vooral gericht op de luchtvaart; luchtvaartmaatschappijen, luchtvaart gerelateerde opleidingen, luchthaven gerelateerde diensten, vrachtvervoerders en vliegsportclubs.

Het potentieel van de op het terrein te ontwikkelen gebouwen is relatief groot, in het huidige bestemmingsplan is ca. 70.000 m² bruto vloeroppervlak opgenomen. Ook vanuit de vraagzijde is er voldoende basis om het terrein te ontwikkelen. De luchthaven is voor veel bedrijven een belangrijke locatiefactor en draagt bij aan het internationale karakter van de regio en daarmee ook aan het imago van de bedrijven. Het actief in de markt zetten van een omgevingsproduct door de luchthaven blijft een belangrijk uitgangspunt voor de toekomstige vastgoedpotenties op en rondom de luchthaven.

Op vrijwel alle regionale luchthavens vestigen zich bedrijven óf vanwege het feit dat zij vaak gebruik maken van de luchtvaartdiensten en/óf omdat het bedrijven een vestigingsomgeving biedt met onderscheidend vermogen (specifiek milieu).

Onderzoek onder het bedrijfsleven in het Noorden⁸ toont aan dat Groningen Airport Eelde van strategische economische betekenis is voor bedrijven en de verwachting is dan ook dat de voorwaartse effecten op korte termijn weliswaar beperkt zullen blijven, maar dat bij doorontwikkeling van Groningen Airport Eelde zich ook bedrijven (luchtvaartgebruikers) op en rond de luchthaven gaan vestigen. Recent is door de Economic Talent Board Groningen (2009) aangegeven dat (directe) internationale verbindingen van belang zijn om toptalent in de diverse clusters van Noord-Nederland aan te trekken en vast te houden.⁹

De baanverlenging biedt nieuwe kansen om de inrichting van de luchthaven onder de loep te nemen. Groningen Airport Eelde heeft recent verschillende gebiedsontwikkelingsscenario's uitgewerkt. In deze scenario's is er van uitgegaan dat voor platformgebonden bedrijvigheid ruimte wordt gezocht in het hart van de luchthaven. Voor de overige, semi-luchthavengebonden, bedrijvigheid wordt ruimte gereserveerd aan de randen van het luchthaventerrein.

Veranderingen ten opzichte van 2005

- Geen noemenswaardige veranderingen ten opzichte van 2005. De kansen voor vastgoedontwikkeling blijven even groot als in 2005, mits de vervoersprognoses gerealiseerd kunnen worden.

⁸ Onderzoek Rijksuniversiteit Groningen onder 50 internationale bedrijven (2007)

⁹ "Groningen: vliegveld voor talent", Economic Talent Board 2009

G Economische betekenis Groningen Airport Eelde

De economische effecten, voortvloeiend uit de vervoers- en passagiersprognoses uit 2005, zijn in bijlage 1 nader geanalyseerd. Uit deze analyse blijkt dat de vervoers- en verkeersprognoses uit 2005 nog steeds realistisch zijn. Echter, de economische crisis en de opgelopen vertraging van de baanverlenging hebben ertoe geleid dat de voorspelde vervoersvolumes enkele jaren later gehaald zullen worden.

Voor Groningen Airport Eelde betekent dit dat de geraamde economische effecten op basis van de vervoersvolumes uit 2005 gehandhaafd kunnen blijven. De vervoersvolumes worden namelijk gekoppeld aan vaste kengetallen (aantal arbeidsplaatsen per miljoen passagiers of aantal arbeidsplaatsen per WLU¹⁰). Die kengetallen kennen grote bandbreedtes afhankelijk van de economische ontwikkelingen op een luchthaven en het wel of niet afhandelen van vracht. De in 2005 gehanteerde kengetallen bevinden zich binnen de brede bandbreedtes. Diverse recente publicaties geven inzicht in die bandbreedtes^{11 12 13}.

In bijlage 1 van deze notitie zijn gegevens opgenomen over de grote variatie van het aantal directe arbeidsplaatsen op regionale luchthavens. Deze data onderschrijven de ruime bandbreedtes voor de directe arbeidsplaatsen en bevestigen dat de in 2005 gehanteerde kengetallen binnen die bandbreedtes passen.

Veranderingen ten opzichte van 2005

- Geen veranderingen ten opzichte van 2005. De economische effecten die voortvloeien uit de verkeers- en vervoersprognoses uit 2005 zijn nog steeds realistisch.

¹⁰ Work Load Unit = 1 passagier of 100 kg vracht

¹¹ Airport Council International (ACI) (1999 en 2004). The Social and economic impact of airport in Europe, Brussels

¹² BCI (2008) Economische betekenis Airport Weeze

¹³ Ruimtelijk Planbureau (2007). Verkenning van regionale luchthavens

4 Conclusies

Op basis van nieuwe inzichten, de ontwikkelingen in de luchtvaart en die op en rondom Groningen Airport Eelde, zijn de prognoses uit het rapport van BCI *Economische betekenis van Groningen Airport Eelde N.V.* (2005) opnieuw onder de loep genomen.

Geconcludeerd kan worden dat de conclusies uit het onderzoek uit 2005 ongewijzigd blijven.

Vervoersprognoses

- De verkeers- en vervoersprognoses kunnen voor de middellange termijn gehandhaafd blijven. Vanwege de huidige economische crisis en de opgelopen vertraging van de baanverlenging is er echter sprake van een groeivertraging van enkele jaren.
- Het marktbeeld en de marktperspectieven van Groningen Airport blijven daarmee onveranderd. Er liggen voor Groningen Airport Eelde nog steeds goede kansen voor chartervluchten, lijndiensten, low cost vluchten en luchtvracht.
- De baanverlenging van Groningen Airport Eelde is een belangrijke voorwaarde voor de groei mogelijkheden van de luchthaven.
- Baanverlenging heeft voor de marksegmenten luchtvracht en low cost carriers een significante betekenis voor Groningen Airport Eelde.

Economische effecten

- De economische effecten in termen van werkgelegenheid zijn moeilijk exact in te schatten voor een luchthaven van deze omvang. De verwachte werkgelegenheidseffecten op basis van huidige inzichten wijken niet af van die uit 2005, zij het dat hier ook sprake zal zijn van enkele jaren vertraging in de realisatie van die effecten.
- De luchthaven blijft voor het noordelijke bedrijfsleven een belangrijke strategische functie vervullen. Bij doorontwikkeling van Groningen Airport Eelde wordt verwacht dat meer bedrijven zich willen vestigen op of rond de luchthaven. De luchthaven wil zich onder andere richten op bedrijven uit het energiecluster. Deze indirecte voorwaartse effecten worden (net zoals in 2005) geschat op enkele honderden arbeidsplaatsen.

Vastgoedontwikkeling

- De kansen voor vastgoedontwikkeling op Groningen Airport Eelde blijven even groot als in 2005, mits de vervoersprognoses gerealiseerd kunnen worden.

Strategische betekenis

- Groningen Airport Eelde neemt in de (ruimtelijk-) economische plannen in het Noorden een belangrijke positie in. De luchthaven is goed verankerd in de beleidsnota's en ruimtelijke economische plannen, zoals in de Luchtvaartnota, de Regiovisie Groningen-Assen en het Provinciaal Omgevingsplan Drenthe.

Bijlage 1 Kengetallen economische effecten

Hieronder wordt nader ingegaan op het hanteren van kengetallen waarmee het aantal directe arbeidsplaatsen van regionale luchthavens kan worden berekend.

Luchthaventypen

Recent is onder meer Buck Consultants International tot nieuwe inzichten gekomen voor wat betreft de **directe economische betekenis** van regionale luchthavens, waardoor de directe effecten nauwkeuriger geschat kunnen worden. Hieronder wordt kort de werkwijze toegelicht zoals die is gehanteerd in recente studies en worden de belangrijkste resultaten toegelicht.

Er is een inventarisatie gemaakt van de vervoersvolumes (passagiers) en directe (platformgebonden) werkgelegenheidseffecten op West-Europese regionale (en enkele middelgrote internationale) luchthavens (BCI, 2006)¹⁴. Ook zijn de luchthavens op verschillende kenmerken vergeleken.

Op basis van de vervoersvolumes en het profiel van deze luchthavens kan een aantal conclusies worden getrokken:

- Het vestigen van een thuisbasis van een luchtvaartmaatschappij op een luchthaven leidt tot hogere directe werkgelegenheidseffecten in relatie tot het aantal passagiers.
- Het vervullen van een bredere economische functie van de luchthaven als aantrekkelijke locatie voor bedrijvigheid leidt tot hogere directe werkgelegenheidseffecten in relatie tot het aantal passagiers.
- Een focus op vracht (eventueel mix met passagiers) leidt tot hogere directe werkgelegenheidseffecten in relatie tot het aantal passagiers.

¹⁴ Economische betekenis luchthaven Lelystad (BCI 2006)

Dit leidt tot het volgende overzicht van directe arbeidsplaatsen per type luchthaven.

Tabel 1 Gemiddeld aantal directe arbeidsplaatsen per miljoen passagiers naar kenmerken van de luchthaven (exclusief luchtvracht)

	Geen brede economische functie	Wel een brede economische functie
Geen thuisbasis	I 300-400	II 400-600
Wel een thuisbasis	III 400-800	IV 800-1.000

Bron: BCI 2006

Wat betekent dit voor Groningen Airport Eelde?

In het onderzoek van 2005 is aangenomen dat Groningen Airport Eelde geen homebase van een luchtvaartmaatschappij zal aantrekken, maar wel een bredere economische functie zal vervullen (denk aan onderhoudswerkzaamheden, opleidingscentra, horeca etc.) en luchtvrachtactiviteiten zal ontwikkelen. Op basis van de nieuwe methodiek is een bandbreedte van tussen de 400 en 600 directe arbeidsplaatsen per miljoen passagiers (alleen voor de passagiersvolumes) aannemelijk. Daarnaast zijn er directe arbeidsplaatsen gemoeid met de luchtvrachtafhandeling, die gezien de brede marge van de verwachte volumes (15.000 tot 40.000 ton) kan variëren van vele tientallen tot enkele honderden directe arbeidsplaatsen. Hiermee worden de gehanteerde kengetallen uit 2005 opnieuw benaderd.

Onderzoek van onder meer SEO in 2006¹⁵ heeft uitgewezen dat de door BCI gehanteerde bandbreedtes per type luchthaven in de praktijk nog ruimer uit elkaar kunnen liggen. Exacte cijfers voor directe effecten kunnen in feite alleen worden bepaald als meer gedetailleerde informatie bekend is over de bedrijfsactiviteiten op de luchthaven.

Die feitelijke waarnemingen heeft BCI in 2007 voor een groot aantal regionale luchthavens uitgevoerd. In de laatste kolom van tabel 2 blijkt wederom de grote variatie in kengetallen als gerealiseerde directe werkgelegenheidscijfers worden gekoppeld aan 1 miljoen passagiersbewegingen. Die grote verschillen hebben onder meer te maken met het benutten van schaalvoordelen op luchthavens, het aanwezig zijn van onderhoud en lesvluchten, het aanwezig zijn van luchtvracht en/of het aanwezig zijn van een home base van carriers.

¹⁵ (SEO 2006) Second Opinion economische betekenis luchthaven Lelystad

Tabel 2 Kengetallen directe economische effecten (2006)

Regionale luchthavens	Aantal passagiers	Tonnen Vracht	Directe arbeidsplaatsen	Directe arbeidsplaatsen per miljoen passagiers
Overwegend passagiers				
Rotterdam Airport	1,14	15.000	1.000	2.190
Eindhoven Airport	1,14	30.192	1.000	530
Groningen Eelde Airport	0,17	0	230	1.350
Enschede Airport Twente	0,05	7.000	35	580
Brüssel Charleroi	2,17	0	621	290
Frankfurt-Hahn	3,71	123.165	2.891	780
Nürnberg	3,97	98.264	4.131	1.040
Münster-Osnabrück	1,55	141	1.500	970
Bremen	1,70	26.330	2.000	1.180
Dortmund	2,02	8.388	1.561	770
Hannover	5,65	5.069	5.300	940
Paderborn	1,27	81	1.136	890
Karlsruhe/Baden-Baden	0,84	541	1.500	1.795
Lübeck (2005)	0,68	0	258	380
Friedrichshafen	0,66	0	488	742
Overwegend vracht				
Maastricht-Aachen Airport	0,30	77.377	1.400	3.330
Lüttich Bierset	0,31	406.525	1.758	5.670
Luxemburg	1,61	752.326	3.500	2.170

Bron: Economische betekenis Airport Weeze (BCI 2008)

09-271