

# **Economische betekenis Groningen Airport Eelde N.V.**

Buck Consultants International  
Uitgevoerd in opdracht van:  
Groningen Airport Eelde N.V.

# **Economische betekenis Groningen Airport Eelde N.V.**

---

**Uitgevoerd in opdracht van:**  
Groningen Airport Eelde N.V.

Nijmegen, januari 2005

# Inhoudsopgave

Blz.

|                                                                       |           |
|-----------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Samenvatting</b>                                                   | <b>1</b>  |
| <b>Hoofdstuk 1 Inleiding</b>                                          | <b>9</b>  |
| <b>Hoofdstuk 2 Vervoersprognoses</b>                                  | <b>11</b> |
| 2.1 Wereldwijde vervoersprognoses                                     | 11        |
| 2.2 Toenemend belang regionale luchthavens                            | 11        |
| 2.3 Marktkansen                                                       | 13        |
| <b>Hoofdstuk 3 Economische effecten</b>                               | <b>25</b> |
| 3.1 Economische effecten 2003                                         | 25        |
| 3.2 Economische effecten 2015                                         | 29        |
| <b>Hoofdstuk 4 Vastgoedontwikkeling</b>                               | <b>31</b> |
| 4.1 Huidige situatie vastgoed                                         | 31        |
| 4.2 Prognoses ontwikkeling bedrijfsgebouwen                           | 32        |
| <b>Hoofdstuk 5 Strategische betekenis GAE voor regionale economie</b> | <b>35</b> |
| 5.1 Algemene kenmerken Noord-Nederland:                               | 35        |
| 5.2 Strategische betekenis GAE                                        | 36        |
| 5.3 Toekomstige betekenis van GAE                                     | 37        |

|                  |                                                                 |           |
|------------------|-----------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Bijlage 1</b> | <b>Ontwikkelingen Low Cost Carriers</b>                         | <b>43</b> |
| <b>Bijlage 2</b> | <b>Grootste werkgevers in het Noorden (&gt;1000 werknemers)</b> | <b>45</b> |
| <b>Bijlage 3</b> | <b>Prognose invoergegevens GAE 2015</b>                         | <b>46</b> |
| <b>Bijlage 4</b> | <b>Werkgelegenheid gekoppeld aan vastgoedontwikkeling</b>       | <b>47</b> |



# Samenvatting

Uit diverse marktanalyses blijkt dat er aanzienlijke groeipotenties bestaan voor regionale luchthavens. Of deze potenties zich vertalen in daadwerkelijke groeivolumes is sterk afhankelijk van de concurrentiepositie van de betreffende luchthaven, de inzet van marketing instrumenten en de ontwikkelingen in de luchtvaartmarkt. Groningen Airport Eelde laat bijvoorbeeld in 2003 een sterke groei van aantal passagiers zien vanwege de vluchten die Ryanair heeft uitgevoerd naar Londen. Deze lijndienst is in 2004 gestopt. Het is een illustratie van de snel veranderende omstandigheden op een regionale luchthaven. Toch zijn er op (middel) lange termijn groeiperspectieven voor regionale luchthavens. Dit komt door congestie en hoge kosten op grote luchthavens en de vraag van zakenreizigers en consumenten uit een ruimer verzorgingsgebied die een efficiënt opstappunt in de regio wensen voor internationale reizen.

Er zijn groeikansen voor Groningen Airport Eelde (GAE). De mogelijke groei van de luchthaven heeft gevolgen voor de regio en daarom is het noodzakelijk om een zo volledig mogelijk beeld te hebben van de te verwachten economische effecten. Groningen Airport Eelde heeft Buck Consultants International verzocht de te verwachten economische effecten van de groei te beschrijven en te onderbouwen op basis van bestaand onderzoeksmateriaal.

In deze samenvatting zijn de conclusies uit het onderzoek naar de Economische betekenis van Groningen Airport Eelde opgenomen en gegroepeerd rond vijf thema's:

- A    Uitgangspunten
- B    Vervoersprognoses
- D    Economische effecten
- D    Vastgoedontwikkeling
- E    Strategische regionaal economische betekenis GAE

## Uitgangspunten

- 1    Het kader waarbinnen de verwachte ontwikkelingen plaatsvinden wordt gevormd door drie componenten:
  - **Baanverlenging:** een verlenging van de baan naar 2500 meter maakt het mogelijk om grotere toestellen te accommoderen, nieuwe verder gelegen en bestaande bestemmingen rechtstreeks (via directe non-stop vluchten) aan te bieden. Hierdoor kan het aantal lijnvluchten en chartervluchten groeien.

Daarnaast kunnen grotere toestellen meer vracht en brandstof vervoeren waardoor de transportkosten per eenheid product lager zijn en toestellen rendabel kunnen vliegen. Hierdoor zullen de vervoersprognoses op de luchthaven stijgen en is een verbetering van het bedrijfsresultaat mogelijk.

- **Geluidsruimte:** alle vliegbewegingen dienen binnen de vastgestelde geluidscontouren plaats te vinden. De geprognosticeerde ontwikkelingen vallen binnen de geluidscontouren.
- **Openingstijden:** Openstelling tussen 6.30 uur en 23.00 uur is noodzakelijk omdat chartervliegtuigen en vrachtdiensten om bedrijfseconomische redenen de randen van de dag zoeken. Bovendien is vroege openstelling met name voor lijndiensten op Schiphol belangrijk om een tijdige overstap op continentale en intercontinentale vluchten mogelijk te maken.

## Vervoersprognoses

- 2 Wereldwijd groeit het vliegverkeer en voor de komende jaren wordt 5% groei per jaar verwacht. Dit groeipercentage blijkt ook een haalbare prognose voor regionale luchthavens in Europa. Veel regionale luchthavens realiseren hogere groeipercentages door de groei van charterverkeer en de groei van lijndiensten (o.a. via Low Cost Carriers).
- 3 Het passagiervervoer op Groningen Airport Eelde groeide in 2003 met 20% (178.000 passagiers) terwijl het aantal vliegbewegingen afnam. Dat deze groeiemarkt niet stabiel is, kan worden afgeleid uit de verwachtingen voor 2004. Low Cost Carrier Ryanair besloot haar vluchten vanaf Groningen Airport Eelde stop te zetten en mede door dit vertrek zal het aantal passagiers in 2004 naar verwachting lager liggen. Voor de komende jaren (tot 2015) wordt een groei verwacht in verschillende marktsegmenten.
- 4 Het belang van regionale luchthavens neemt toe, mede door de komst van Low Cost Carriers, door liberalisering van de intra-Europese markt en congestie op en rond grote luchthavens. In het verleden was er een dagelijkse lijndienst op Schiphol met meer dan 20.000 passagiers per jaar. Ondanks het succes werd deze lijn in 1999 stopgezet. Momenteel zijn er twee lijndiensten vanaf GAE, ontstaan vanuit het aanwezige energiecluster in Noord-Nederland en hun samenwerking met organisaties in Norwich en Aberdeen. Kansen zijn aanwezig in het oppakken van een (hernieuwde) lijndienst op Schiphol, het opzetten van nieuwe bestemmingen met een of twee Low Cost Carriers en de uitbreiding van de huidige UK lijndiensten. Huidige en recente marktontwikkelingen tonen aan dat er een duidelijke vraag bestaat naar uitbreiding van lijndiensten en meer bestemmingen.
- 5 Er is een groeiende vraag naar chartervluchten doordat mensen vaker en korter op vakantie gaan. De groei van het aantal korte vakanties van inwoners uit de drie Noordelijke provincies nam in 2003 fors toe. Het aantal charterpassagiers op Groningen Airport Eelde groeide tussen 1999 en 2004 gemiddeld met 8.000 passagiers per jaar. Ook voor

de komende jaren lijkt een toename van 6.000-8.000 charterpassagiers per jaar haalbaar.

- 6 Hoewel het aanwezige marktpotentieel voor zakenvluchten in de regio beperkt is, wordt conform nationale en internationale prognoses een kleine groei verwacht in het vervoer naar en van GAE via eigen toestellen en luchttaxi's. In Noord-Nederland zijn 259 buitenlandse bedrijven gevestigd en 32 bedrijven met meer dan 1000 arbeidsplaatsen. Deze buitenlandse en grootschalige bedrijven onderhouden veel internationale contacten en zijn daarmee interessant voor de zakelijke luchtvaart.
- 7 Door globalisering neemt het mondiale vrachtverkeer toe. Dit biedt luchthavens groeiperspectieven in het transport van luchtvracht. Grote hubs ondervinden in toenemende mate concurrentie van regionale luchthavens in hun positionering als luchtvrachthaven. Omdat er momenteel nauwelijks luchtvracht wordt vervoerd vanaf Groningen Airport Eelde en de concurrentie groot is, zal het niet eenvoudig zijn om in dit marktsegment een marktpositie te veroveren. Desondanks bestaan er groeikansen voor luchtvracht. Groningen Airport heeft een concurrerende positie vanwege haar goede bereikbaarheid en een efficiënte en goedkope afhandeling van luchtvracht. Om groei te realiseren moet de luchtvrachtmarkt actief en creatief benaderd worden, bijvoorbeeld door het aangaan van een samenwerkingsverband met een hub voor vracht in Noord/Oost Europa. Aziatische vracht zou bijvoorbeeld via een hub in Rusland kunnen doorvliegen naar een aantal efficiënte regionale luchthavens in bijvoorbeeld Nederland, Scandinavië of Spanje. De verwachte vrachtvolumes op GAE zullen dan ook variëren tussen 15.000 en 40.000 ton per jaar.
- 8 De luchthaven richt zich bewust op ontwikkelingsmogelijkheden binnen diverse marktsegmenten. De ontwikkelingen in één marktsegment versterken immers de ontwikkelingen in andere segmenten en de benodigde faciliteiten en personele capaciteit zijn op de luchthaven aanwezig. De geconstateerde marktkansen leiden tot de volgende vervoersprognoses (vrachtluchten en lesvluchten genereren geen passagiersverplaatsingen):

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                  |
| <b>Totaal</b>   | <b>177.851</b>         | <b>658.200</b>         |

- 9 Dat er marktruimte aanwezig is voor bovengenoemde groeicijfers wordt onderschreven in vervoersprognoses van andere regionale luchthavens. Ter illustratie: Airport Eindhoven verwacht in 2012 tussen 1,2 en 2,2 miljoen passagiers. Rotterdam Airport verwacht

in de komende jaren het aantal passagiers te verdubbelen tot meer dan twee miljoen passagiers per jaar.

- 10 In de totale catchment area (tot 200 km of 2 uur rijden rondom Groningen Airport Eelde) wonen bijna 6 miljoen mensen. In Nederland worden gemiddeld 1,0 enkele reizen per jaar per inwoner gemaakt waardoor het potentiële marktvolume 12 miljoen passagiersbewegingen bedraagt (heenreis en retour) (bron: ICAO/ATAG). Momenteel heeft Groningen Airport Eelde met 178.000 passagiers per jaar ongeveer 1,5% van het potentiële marktvolume in handen. Groei van het marktvolume tot 5% is mogelijk wanneer er meer bestemmingen worden aangeboden en Groningen Airport Eelde een vervoersproduct in de markt neerzet dat op bepaalde bestemmingen kan concurreren met Schiphol Airport en andere regionale luchthavens in de catchment area. De vervoersprognose van 658.000 passagiers in 2015 komt overeen met 5% marktaandeel van het potentiële marktvolume; een percentage dat door een aantal regionale luchthavens reeds wordt bereikt.
- 11 Schiphol Airport is met 40 miljoen passagiers per jaar de grote concurrent van Groningen Airport Eelde. Aan Duitse zijde zijn de directe concurrenten de luchthavens van Bremen (1,7 miljoen passagiers) en Munster (1,5 miljoen passagiers). Vanuit geografisch oogpunt zijn de luchthavens van Twente en Lelystad directe Nederlandse concurrenten van Groningen Airport Eelde. Het ontwikkelingsperspectief van beide luchthavens is momenteel onduidelijk (milieuruimte, draagvlak in de regio) en dat biedt kansen voor GAE.
- 12 Het aantal charterpassagiers dat Groningen Airport Eelde vervoert is vergelijkbaar met het aantal charterpassagiers op de regionale luchthavens van Eindhoven en Rotterdam. Om de concurrerende positie te behouden en versterken is uitbreiding in verschillende marksegmenten met een voldoende onderscheidend product noodzakelijk en zal ook de naamsbekendheid van de luchthaven vergroot moeten worden.

## **Economische effecten**

- 13 De verwachte vervoersontwikkelingen voor Groningen Airport Eelde zijn gebruikt om een inschatting te kunnen geven van de economische effecten van de groei van de luchthaven in de regio. In diverse studies, analyses en rapportages komen verschillende vormen van effecten voor. Onderscheid wordt gemaakt tussen de directe effecten (gerelateerd aan luchtvaartactiviteiten), indirecte achterwaartse effecten (werkgelegenheid en toegevoegde waarde van bedrijven die toeleveren aan de bedrijven die tot de directe effecten worden gerekend) en indirecte voorwaartse effecten (werkgelegenheid en toegevoegde waarde van frequente luchtvaartgebruikers en bedrijven waarvoor de luchthaven een belangrijke locatiefactor vormt).

- 14 Voor het schatten van de directe effecten in 2015 is uitgegaan van een conservatieve ratio van 950 arbeidsplaatsen per miljoen passagiers. Deze ratio is gebaseerd op de uitkomsten van diverse studies. Ook is uit onderzoek gebleken dat de indirecte achterwaartse effecten 0,5 maal de directe effecten zijn.

Onderstaande tabel geeft inzicht in de directe en indirecte effecten van GAE:

*Tabel 2 Directe en indirecte achterwaartse effecten*

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

- 15 Aan het kwantificeren van voorwaartse effecten kleven veel onzekerheden. In de visie van BCI worden voorwaartse effecten bepaald door luchthavengebonden effecten (als een bedrijf veelvuldig gebruik maakt van de luchthaven) en imago-effecten (waarbij de luchthaven een rol speelt in de locatiekeuze van een bedrijf). De indirecte voorwaartse effecten worden geschat op enkele honderden arbeidsplaatsen (2003) oplopend tot 500-1.000 arbeidsplaatsen (2015). Gezien de onzekerheid over de mate van luchthavenbinding van huidige en nieuwe bedrijven in Noord-Nederland, zijn deze voorwaartse effecten niet als 'hard' getal opgeteld bij de directe en indirecte achterwaartse effecten. De toegevoegde waarde (op basis van directe werkgelegenheid op GAE) zal in 2015 meer dan € 23 mln bedragen. Daarnaast zullen de bestedingen van (inbound) toeristen oplopen tot € 5-10 mln.

## Vastgoedontwikkeling

- 16 Zowel vanuit de aanbodzijde (70.000 m<sup>2</sup> nog te ontwikkelen bvo) als vanuit de vraagzijde bestaan mogelijkheden voor het ontwikkelen van vastgoed op en rondom de luchthaven. De verwachte ontwikkeling van de luchthaven en de ontwikkeling van de regionale economie zullen de omgeving van Groningen Airport Eelde interessanter maken als vestigingsplaats voor bedrijven. De luchthaven is een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven die gebruik maken van de luchthaven maar ook voor bedrijven die geen gebruik maken van de luchthaven vanwege het internationale karakter en de uitstraling van een luchthaventerrein. Daarmee wordt de marktbasis van de luchthaven vergroot en nemen de vastgoedmogelijkheden weer toe. Voor de luchthaven zelf is vastgoedontwikkeling een belangrijke component in de vraaggerichte bedrijfsvoering omdat het bijdraagt tot een kostendekkende exploitatie.

- 17 De beschikbare bruto vloeroppervlak voor kantoren en platformgebonden bedrijvigheid kan worden omgezet in werkgelegenheid waarbij dubbeltellingen moeten worden voorkomen. Immers, een deel van de platformgebonden bedrijvigheid is al meegenomen in de berekening van de directe voorwaartse effecten en een deel van de bedrijvigheid gericht op toelevering al is verwerkt in de achterwaartse effecten. De totale vastgoedontwikkeling zal naar verwachting enkele honderden arbeidsplaatsen opleveren. Met betrekking tot vastgoedontwikkeling wordt een aantal marktkansen gesignaleerd, o.a. in de luchthavengebonden bedrijvigheid, logistieke dienstverleners en internationaal georiënteerde/opererende bedrijven.

## **Strategische betekenis**

- 18 Al jaren wordt door het bedrijfsleven en overheden onderkend dat regionale luchthavens niet alleen vanuit hun transportfunctie moeten worden gezien maar ook vanuit hun stuwende economische functie voor de regio. Diverse regionale en nationale beleidsnota's benadrukken het belang van de luchthaven voor de ontwikkeling van de regionale economie en de bereikbaarheid van het Noorden.
- 19 Het belang van een luchthaven moet voornamelijk worden gezien vanuit de functie die het heeft voor het beter functioneren van het regionale bedrijfsleven. Met name in een kennisintensieve netwerkeconomie waarin internationale contacten van groot belang zijn vervult een luchthaven een belangrijke functie. Het draagt op die manier dus bij aan de internationalisering van het regionale bedrijfsleven. Door een verbeterde bereikbaarheid wordt de aantrekkingskracht op nieuwe bedrijven vergroot. Ook op die manier draagt het bij aan de ontwikkeling van de regionale economie.
- 20 De toekomstige (strategische) betekenis van de luchthaven is afhankelijk van de ontwikkeling van de regionale marktbasis van de luchthaven (vraagontwikkeling), de mogelijke capaciteitsontwikkelingen (aanbodontwikkeling) en de concurrentiepositie. Vooral de geplande baanverlenging is hierin bepalend. De vraagontwikkeling is onder andere afhankelijk van de bereikbaarheid van het Noorden in het algemeen, omdat deze waarschijnlijk een positieve bijdrage levert aan de vestigingsaantrekkelijkheid voor zowel personen als bedrijven. Ten opzichte van vervoer per trein of auto betekent vliegen vanaf Groningen Airport naar Schiphol nu nog een aanzienlijke tijdswinst. Een lijndienst geeft een tijdswinst van 1 uur en 45 minuten (inclusief voortransport, parkeren, inchecken etc) ten opzichte van de totale reistijd per trein.
- 21 Naar verwachting zal Groningen Airport Eelde de komende jaren groeien in omvang en belang. Enerzijds wordt de luchthaven een belangrijke vervoersmodaliteit voor zakenreizigers en voor inwoners wanneer meer bestemmingen goedkoop kunnen worden aangeboden. Anderzijds groeit de regionale economie in termen van toegevoegde waarde en werkgelegenheid mede door de verdere ontwikkeling van de luchthaven.

- 22 De groei zal leiden tot meer omzet, verdergaande kostenreducties en professionalisering van de bedrijfsvoering, resulterend in een verbeterde exploitatie van Groningen Airport Eelde. De luchthaven zal een belangrijk opstappunt voor internationaal transport worden en heeft daarnaast een aantoonbare stuwende economische functie in het Noorden.



# Hoofdstuk 1      **Inleiding**

De positie van Groningen Airport Eelde (GAE) als regionale luchthaven in Noord-Nederland is in de afgelopen jaren sterk veranderd. De luchthaven kent een commerciële bedrijfsvoering en een marktgerichte benadering. Diverse ontwikkelingen liggen ten grondslag aan deze veranderde positie:

- 1 Een toenemend belang van regionale luchthavens, dat in tal van binnen- en buitenlandse studies wordt onderschreven, voor de internationale bereikbaarheid.
- 2 Een groei van de vervoersvolumes (passagiers) mede door een (tijdelijke) impuls van de low cost carrier. In 2003 nam het aantal passagiers met 20% toe (40.000 personen) tot 178.000 passagiers.
- 3 Een positief besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Tweede Kamer over de baanverlenging. Beschikbaarstelling van 18,6 miljoen Euro door het Rijk voor baanverlenging van 1800 meter naar 2500 meter.
- 4 Een breed draagvlak in de provinciale en regionale politiek voor de baanverlenging omdat daarmee de exploitatiemogelijkheden van de luchthaven worden versterkt en het de vestigingsaantrekkelijkheid van de ruimere regio versterkt.
- 5 Een overeenkomst met het Rijk over de overdracht van aandelen van het Rijk naar de regionale partners, met ook overeenstemming over een vooruit betaalde Rijksbijdrage in de dekking van negatieve exploitatieresultaten in de komende jaren. De luchthaven heeft tot 2013 de zekerheid van financiële en bestuurlijke continuïteit. De aandeelhouders (Provincie Groningen, Provincie Drenthe, gemeente Groningen, gemeente Assen en gemeente Tynaarlo) verplichten zich om het vliegveld tot 2015 financieel te ondersteunen.

Tegenover deze positieve ontwikkelingen staat de negatieve uitspraak van de Raad van State over de aanwijzing voor GAE voor wat betreft baanverlenging. Deze negatieve uitspraak is gebaseerd op de kritiek die de Raad van State heeft op de gebruikte rekenmethode voor de geluidscontouren en de onduidelijke effecten van het luchtverkeer op de fauna in de omgeving. Nu een nieuwe fase in de besluitvorming wordt voorbereid, heeft GAE aan Buck Consultants International gevraagd om op basis van actuele verkeer- en vervoersgegevens, bestaand materiaal en bureauexpertise de economische betekenis van Groningen Airport Eelde voor de Noordelijke economie in kaart te brengen. In het onderzoek is uitgegaan van baanverlenging binnen afzienbare tijd.

In hoofdstuk 2 wordt een analyse gegeven van de vervoersprognoses en marktkansen voor Groningen Airport Eelde. Daarbij wordt gekeken naar de thuismarkt en de ontwikkelingen op andere regionale luchthavens. Hoofdstuk 3 beschrijft vervolgens de te verwachten economische effecten, gebaseerd op relevante (inter)nationale studies en aangetoonde verbanden en ratio's.

Er bestaat een positieve wisselwerking tussen de groei van vervoersvolumes en de aantrekkelijkheid van de luchthaven als vestigingsplaats voor bedrijven. Vastgoedontwikkeling is dan ook onlosmakelijk verbonden aan de ontwikkelingen op en rond de luchthaven, hetgeen wordt uitgewerkt in hoofdstuk 4.

Omdat regionale luchthavens, naast het bieden van een aantrekkelijke vestigingslocatie ook een stuwende economische functie voor de regio hebben (veel bedrijven zijn in hun functioneren/ ontwikkeling in meer of mindere mate afhankelijk van de luchthaven), wordt tenslotte in hoofdstuk 5 aandacht besteed aan de strategische betekenis van Groningen Airport Eelde voor de ontwikkeling van de regionale economie.

## Hoofdstuk 2      **Vervoersprognoses**

### 2.1      Wereldwijde vervoersprognoses

Het wereldwijde vliegverkeer heeft een sterke groei laten zien in de afgelopen 30 jaar, afgewisseld door stagnatie door financiële of economische crises waarna weer een sterke opleving optrad. Uit het historisch overzicht van ICAO (International Civil Aviation Organization) kan geconcludeerd worden dat de luchtvaartmarkt aanzienlijk is gegroeid. Voor de komende jaren wordt voortzetting van de groei verwacht.

*Tabel 2.1      Weergave van ontwikkeling mondiaal passagiersverkeer in PKP (Passenger Kilometers Performed)*

|                       | 1993    | 2003            | 2004    | 2005    | 2006    |
|-----------------------|---------|-----------------|---------|---------|---------|
| PKP (billions)        | 1 949.4 | 2 991.6         | 3 175.7 | 3 347.4 | 3 519.9 |
| Gemiddelde groei in % |         | 4,4 (1993-2003) | 6,2     | 5,4     | 5,2     |

*Bron: ICAO, schedules passenger traffic forecast 2004-2006)*

Wereldwijd wordt door ICAO een sterke groei van passagiersverkeer verwacht. Binnen Europa worden groeicijfers van 5% verondersteld; dit percentage is ook een richtinggevend percentage voor Noord-Nederland. De beperkte capaciteit op de grotere hub-luchthavens zal bijdragen tot een toename van lijnverkeer op regionale luchthavens. Afhankelijk van de marktpositie van regionale luchthavens wordt een hoger of lager groeipercentage verwacht. Het succes van regionale luchthavens wordt mede bepaald door de ruimte die luchthavens hebben (fysiek, geluid en/of milieuruimte) om te kunnen groeien en in hoeverre zij erin slagen marktkansen te benutten.

### 2.2      Toenemend belang regionale luchthavens

Het totale aantal vliegreizen in Nederland steeg in 2003 met 8% en zal in de komende jaren blijven toenemen<sup>1</sup>. De groei van het intra Europese lijnverkeer bedraagt de komende jaren

---

<sup>1</sup> Bron: CBS 2004.

ca 5%<sup>2</sup>. Steeds meer reizigers worden zich ervan bewust dat regionale luchthavens een aantal voordelen bieden ten opzichte van nationale luchthavens, zoals een kortere reistijd, gemakkelijke/voordelige parkeermogelijkheden en een korte inchecktijd.

Een aantal ontwikkelingen in de afgelopen jaren hebben ertoe geleid dat het belang van regionale luchthavens toeneemt. Deze ontwikkelingen kunnen als volgt worden samengevat:

- Een gestage groei van de luchtvaart heeft geleid tot vele middelgrote en grote vervoersstromen, die niet alleen via een hub- en spoke concept kunnen worden bediend, maar ook point-to-point (direct).
- De liberalisering van de intra-Europese markt heeft juridische voorwaarden gecreëerd voor het ontstaan van nieuwe luchtvaartmaatschappijen die in point-to-point markten zijn gestapt.
- Een deel van deze maatschappijen werkt volgens het zogenaamde low cost concept. Zij vragen een ander luchthavenproduct en andere afhandelingconcepten tegen lage kosten en met een hoge productiviteit. Dit heeft tot extra vervoersvraag bij consumenten geleid.
- Met de komst van Low Cost Carriers is er een neerwaartse druk op ticket prijzen gekomen (ook bij traditionele luchtvaartmaatschappijen), waardoor er meer aandacht is voor kosten van luchthaveninfrastructuur en de bijkomende kosten (luchthavenbelasting, veiligheidstoelagen en parkeerkosten) als onderdeel van de totale kosten. De kosten van luchthavens worden dus onderdeel van het concurrentiespel.
- Veel hubs hebben in toenemende mate te maken met capaciteitsproblemen. Ook een aantal grote nationale luchthavens kampen met capaciteitsbeperkingen. Daarnaast hebben veel hubs te maken met congestie op de wegen waardoor de bereikbaarheid in het geding komt, wat passagiers vaker doet besluiten te kiezen voor een kleinschalige regionale luchthaven.

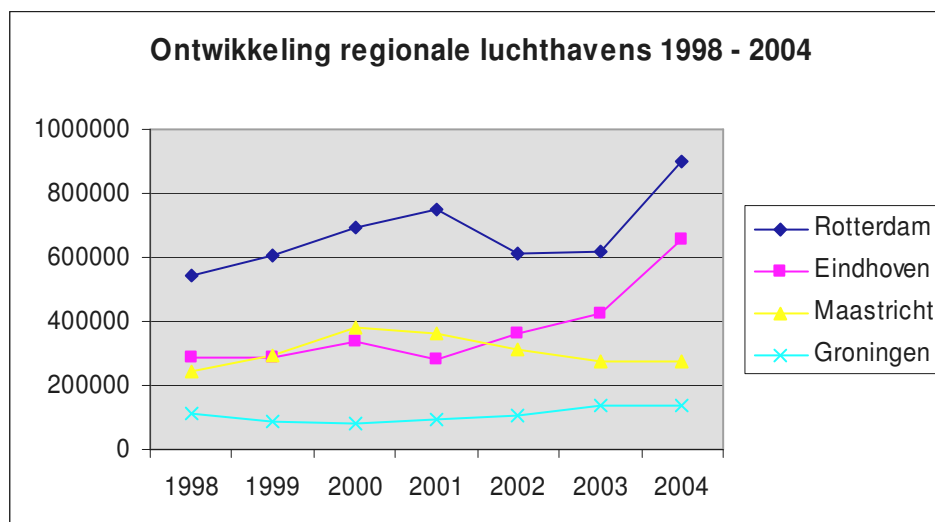
Bovenstaande ontwikkelingen hebben ervoor gezorgd dat regionale luchthavens een concurrerend product in de markt kunnen zetten. Dit biedt tevens marktkansen voor Groningen Airport Eelde.

Figuur 2.1 presenteert de passagiersontwikkeling van een aantal regionale luchthavens in Nederland. In tegenstelling tot Eindhoven Airport en Rotterdam Airport, die met name vanaf 2001/2002 een sterke groei hebben doorgemaakt met de komst van low cost carriers, laat Groningen Airport een relatief stabiele stijging van passagiers zien in de laatste vijf jaren.

---

<sup>2</sup> Bron: Boeings 20 jaar forecast 4,9% en Airbus 20 jaar forecast 5%.

Figuur 2.1 Ontwikkeling regionale luchthavens 1998-2004



Bron: CBS 2004<sup>3</sup>

## 2.3 Marktkansen

Hoewel de relatieve positie van Groningen Airport bescheiden is (in vergelijking met Rotterdam Airport en Eindhoven Airport) schept het toenemende belang van regionale luchthavens marktkansen voor Groningen Airport Eelde. In 2003 had de luchthaven een aanbod van 10 charterbestemmingen en 2 lijndiensten en daarnaast werden zakenvluchten en lesvluchten aangeboden. Tabel 2.2 laat een groei zien van het aantal passagiers en een daling van het aantal vliegbewegingen. Dit is het gevolg van het inzetten van toestellen met meer zitplaatsen en een afname van het aantal lesvluchten.

Tabel 2.2 Passagiers en vliegbewegingen Groningen Airport Eelde N.V. <sup>4</sup>

| Vervoersvolume  | 1995    | 1998    | 2000    | 2002    | 2003    |
|-----------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Passagiers      | 50.000  | 110.000 | 140.000 | 148.000 | 178.000 |
| Vliegbewegingen | 122.000 | 85.000  | 65.000  | 68.000  | 55.000  |

Bron: jaarverslagen GAE 1995-2003

<sup>3</sup> 2004 is de jaarverwachting berekend op basis van de cijfers over de eerste helft van 2004. Het CBS gaat in haar berekeningen uit van handelsverkeer waarbij transitpassagiers niet worden meegenomen.

<sup>4</sup> Groningen Airport Eelde neemt in haar berekeningen ook transitpassagiers mee. Dit zijn charterpassagiers die een tussenstop maken op GAE en met hetzelfde toestel hun reis vervolgen.

In de komende jaren wordt een groei van het aantal vluchten (zie ook paragraaf 2.1) verwacht in verschillende marktsegmenten. De grootste uitdaging voor de luchthaven is om op de groeiende potentiële markt van de luchtvaart (zakelijk, niet-zakelijk en vracht) in Noord-Nederland een groter marktaandeel te halen dan nu het geval is. Dit vraagt om betere luchthavenfaciliteiten (baanverlening), maar ook om een krachtige marketing (van airlines, consumenten en bedrijven). GAE moet de groei realiseren in diverse marktsegmenten. In deze paragraaf worden de prognoses binnen de verschillende marktsegmenten uitgewerkt.

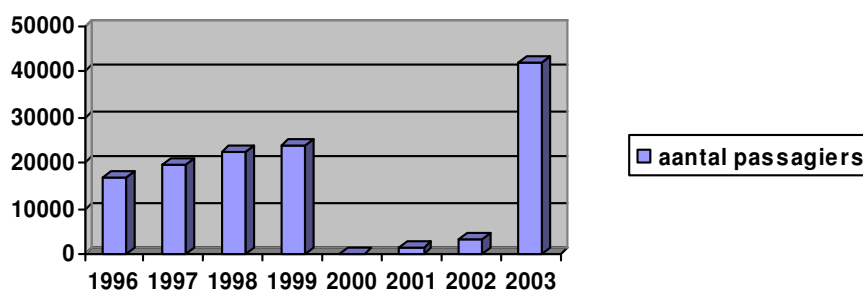
## Marktsegmenten

### Lijnvluchten

In het segment lijnvluchten wordt een sterke groei verwacht tot 2015. Ter illustratie: ten opzichte van het vrij lage aantal vliegbewegingen begin 2003 leidde een uitbreiding met een dagelijkse verbinding al gauw tot aanzienlijke groeicijfers. Een belangrijke reden voor de stijging in het aantal passagiers op GAE in 2003 was de komst van Low Cost Carrier Ryanair. Low Cost Carriers zijn nieuwe luchtvaartmaatschappijen met een andere bedrijfsvoering dan nationale maatschappijen en een kostprijs die veelal 40%-50% lager ligt. Met de komst van de LCC is een neerwaartse druk op de prijsniveaus van tickets gekomen. LCCs versterken de prijsconcurrentie, hebben groei versneld en creëren eigen markten. Bestemmingen die tot dan toe beperkt werden aangevlogen vertonen een explosieve groei door het aantrekkelijke productaanbod van een LCC.

Er zijn niet veel lijndiensten vanaf Groningen Airport Eelde. De dagelijkse lijndienst op Aberdeen vloeit voort uit het aanwezige cluster van energie gerelateerde bedrijven in Noord-Nederland en hun relaties met bedrijven in en rond Aberdeen. Tussen 1996 en 1999 was er een succesvolle feedervlucht tussen Groningen en Amsterdam (> 20.000 passagiers per jaar). Deze route werd uiteindelijk door de KLM opgeheven vanwege de beperkte beschikbare slots op de luchthaven Schiphol. Figuur 2.2 geeft inzicht in de trendbreuk vanaf 1999. Doordat Ryanair onlangs besloot de lijnvlucht te stoppen zal het aantal lijnpassagiers in 2004 waarschijnlijk lager zijn dan in 2003.

Figuur 2.2 Passagiersbewegingen lijnvluchten Groningen Airport Eelde



Bron: Groningen Airport Eelde, Fairlines en TTA, 2004)

De sterke groei die GAE verwacht in lijnvluchten kan voortkomen uit een directe verbinding op Schiphol, een lijndienst op het Verenigd Koninkrijk (gebaseerd op vraag vanuit het energie cluster dat sterk vertegenwoordigd is in Noord Nederland) en de opkomst van Low Cost Carriers die een aantal directe lijndiensten aanbieden op diverse populaire bestemmingen. Een hernieuwde lijndienst op Amsterdam zou met name interessant zijn voor het zakelijk vervoer omdat via Schiphol vele continentale en intercontinentale bestemmingen kunnen worden aangeboden.

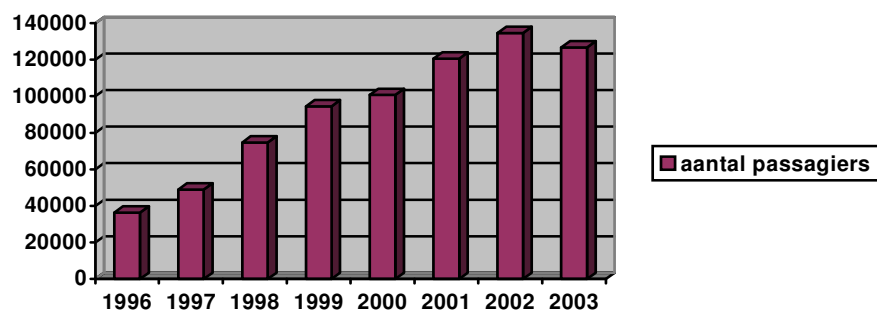
Een belangrijke reden van het besluit van Ryanair om de lijndienst niet te continueren was de beperkte baanlengte. Ook nieuwe LCCs noemen de baanverlenging als een belangrijke voorwaarde voor het aanbieden van vluchten vanaf de luchthaven (Zie bijlage 1 voor toelichting ontwikkelingen Low Cost Carriers)

### **Chartervluchten**

Het NIPO constateert een groei van vliegvakanties naar het buitenland maar een afname in duur. Met andere woorden: mensen reizen vaker en korter, wat grote uitbreidingsmogelijkheden biedt voor dit marktsegment. De groei van het aantal korte vakanties van de Noordealingen nam in 2003 toe met een gemiddelde van 28,6%. Dit toont aan dat het Noorden bezig is met een grote inhaalslag. Populaire charterbestemmingen zijn o.a. Palma de Mallorca, Faro, Las Palmas, Tenerife, Kreta, Corfu, Dalama, Antalya.

Een geleidelijke groei van 60-70% in chartervluchten tussen 2003 en 2015 is reëel gezien de marktontwikkelingen, maar of Groningen Airport deze potentiële marktkans kan benutten is sterk afhankelijk van de baancapaciteit, welke bepalend is voor het type toestel dat kan landen (en Europese vluchten zonder tussentijdse landingen mogelijk worden). Daarnaast zijn de ontwikkelingen in dit marktsegment afhankelijk van de openstelling van de luchthaven aangezien chartervliegtuigen vanwege bedrijfseconomische redenen de randen van de dag zoeken.

*Figuur 2.3 Passagiersbewegingen chartervluchten Groningen Airport 1996-2003*



*Bron: Groningen Airport Eelde*

## **Zakenvluchten**

Nationale en internationale prognoses laten een groei zien van het zakelijke luchtvervoer (passagiers) in de komende jaren. Het aanwezige marktpotentieel voor zakenluchtvaart in de regio Noord Nederland is beperkt. Groningen Airport Eelde kan een kleine toename in het aantal luchttaxi's en klein zakelijk luchtvervoer verwachten.

In Noord-Nederland zijn 259 bedrijven gevestigd (30.000 arbeidsplaatsen) met een buitenlandse moeder/dochter relatie. Deze 'buitenlandse' bedrijven zijn gebaat bij een goede internationale bereikbaarheid. De regio huisvest 32 grootschalige bedrijven (>1000 arbeidsplaatsen) die eveneens veel internationale contacten onderhouden en daarmee interessant zijn voor de zakelijke luchtvaart (zie bijlage 2: grootste werkgevers in Noord-Nederland)

## **Luchtvracht**

De gevlogen luchtvracht speelt bij Groningen Airport Eelde N.V. nu nog een zeer beperkte rol. Wel wordt vanaf de luchthaven getruckte vracht behandeld. Groningen verwacht een geleidelijke ontwikkeling van het marktsegment tot circa 600 vluchten per jaar met middelgrote toestellen. Voor vracht geldt dat wanneer 1 carrier besluit een paar vluchten per week uit te voeren (een zeer reële optie als naar vergelijkbare regionale luchthavens wordt gekeken) luchtvrachtvolumes van duizenden tonnen mogelijk kunnen zijn. Deze ontwikkeling is afhankelijk van de baancapaciteit (verlenging) omdat deze bepalend is voor het type toestel dat kan landen. Kleinere toestellen kunnen minder vracht en minder brandstof vervoeren. De transportkosten per eenheid product zijn dan hoger en bovendien zijn deze toestellen alleen rendabel op de korte afstand (een extra tussenlanding om te tanken brengt extra kosten met zich mee). Baanverlenging betekent dat middelgrote typen toestellen (o.a. MD11/ Airbus A310/B757-200) kunnen landen waardoor de kans op kostenefficiënte operaties toeneemt.

Er bestaan reële mogelijkheden om het luchtvrachtvervoer op Groningen Airport te doen toenemen. De luchthaven is over de weg goed bereikbaar, er zijn goede mogelijkheden voor gerelateerde vastgoedontwikkeling en de luchthaven kan een relatief goedkope en efficiënte vrachtafhandeling ontwikkelen. Om deze ontwikkelingen te stimuleren zal, naast de geplande baanverlenging, geïnvesteerd moeten worden in een nieuwe Noordelijke ontsluitingsweg en in de vergroting van het platform. De mogelijkheden van vrachtafhandeling worden echter wel beperkt door geldende restricties rondom de nachtvluchten. Ook worden er kansen gezien in de ontwikkeling van luchtvrachtconcepten in samenwerking met een hub voor vracht in Noord / Oost-Europa om in te kunnen spelen op de snelgroeiende Aziatische luchtvrachtmarkt.

Groningen Airport Eelde gaat zelf in de prognoses uit van full-freighters (MD11, Airbus 310, B757-200). De prognoses van 300 tot 600 vluchten (= maximaal 1200 vliegbewegingen) in 2015 zijn vrij positief gesteld en zouden leiden tot 15.000 tot 40.000 ton vracht, uitgaande van 25-40 ton vracht per toestel. Luchtvrachtvolumes van enkele tienduizenden tonnen op jaarbasis op regionale luchthavens zijn mogelijk. Dit bewijzen diverse Belgische en Duitse luchthavens, maar ook op Maastricht Aachen Airport is dit al jaren realiteit. De luchtvracht-

markt is een vechtmart met vele concurrenten. Dit betekent dat lage operationele kosten, goede marketing en slimme samenwerkingsverbanden de kansen op succes bepalen.

Tabel 2.3 (Prognoses) luchtvrachtverkeer

|                 | Maastricht | Rotterdam | Eindhoven | Twente | Niederrhein | Groningen     |
|-----------------|------------|-----------|-----------|--------|-------------|---------------|
| Jaar            | 2003       | 2003      | 2003      | 2003   | 2015        | 2015          |
| Vliegbewegingen |            | 125       |           |        | 360         | 300-600       |
| Tonnen vracht   | 57.708     | 229       | 18.000    | 7.000  | 18.000      | 15.000-40.000 |

## **Lesvluchten**

De luchthaven vervult voor lesvluchten een nationale functie en een aantal scholen waaronder de KLM Flight Academy zijn op het terrein gevestigd. Het aantal lesvluchten en privé vluchten is in de laatste jaren sterk afgenomen. De luchthaven verwacht echter dat het aantal lesvluchten in de komende jaren weer iets zal toenemen, enerzijds door de verwachte toename van de vraag naar verkeersvliegers en anderzijds als gevolg van het verwachte effect van capaciteitsbeperkingen op nabij gelegen luchthavens (Enschede en Lelystad). Het groot lesverkeer bracht relatief veel hinder voor de omwonenden met zich mee. Er wordt nu meer gebruik gemaakt van flight simulators. De vraag naar simulatietraining, terreinvluchten (lokale oefenvluchten), promotie vluchten, medische donorvluchten, trauma helivluchten op Groningen Airport Eelde zal blijven bestaan. De lesvluchten en overige vluchten zullen ook in de toekomst een groot percentage van het aantal vliegbewegingen vormen en leveren inkomsten door landingsgelden.

## **Onderhoud/assemblage**

De luchthaven heeft eveneens een functie in het onderhoud van vliegtuigen. Deze ondersteunende functie is van bescheiden belang voor de luchthaven in termen van inkomsten door verhuur van hangars en de werkgelegenheidseffecten. Er bestaan concrete mogelijkheden om deze functie uit te breiden met de eindassemblage van kleine toestellen. Naar verwachting zou de assemblagelijijn 150 tot 400 arbeidsplaatsen kunnen opleveren.

## **Marktkansen samengevat**

Onderstaande tabel schets de mogelijke ontwikkelingen en uitbreidingen op Groningen Airport Eelde op basis van de beschreven marktkansen.

Tabel 2.4 Prognoses GAE

| Segment                            | Bestemming               | Frequentie 2015   |
|------------------------------------|--------------------------|-------------------|
| Lijndienst: Low Cost Carrier (1-2) | Verenigd Koninkrijk      | 2x pd (7 d pw)    |
|                                    | Midden-Europese of       | 1x pd             |
|                                    | Zuid-Europese bestemming |                   |
| Lijndienst: Feeder                 | Amsterdam                | 3x pd (6 d pw)    |
| Lijndienst: Point-to-Point         | Europese bestemming      | 2x pd (5d pw)     |
|                                    | Europese bestemming      | 2x pd (5d pw)     |
|                                    | Diverse bestemmingen     | Gem. 3x pd        |
| Charters                           | Diverse bestemmingen     | Gem. 10x pd       |
| Zakenvluchten                      | Europese bestemmingen    | Gem. 1-2x pd      |
| Luchtvracht                        | Lokaal                   | Klein les IFR/VFR |

## Passagiers prognoses

Bij de prognoses voor 2015 is Groningen Airport uitgegaan van een verdergaande ontwikkeling van de luchthaven binnen verantwoorde milieugrenzen en geluidscontouren en realisatie van baanverlenging binnen afzienbare tijd (zie bijlage 3: invoergegevens GAE 2015). Op basis van invoergegevens verwacht Groningen Airport Eelde dat het totale aantal vliegbewegingen in 12 jaar zal toenemen met 12%. Het aantal vliegbewegingen nam in 2003 sterk af door vermindering van lesverkeer, voor de komende jaren is 1% groei per jaar een reële prognose.

Om de bedrijfsvoering efficiënter te maken zal de luchthaven het aanbod van vliegtuigen (type, grootte) aanpassen aan de toenemende vraag en mogelijkheden die ontstaan door de baanverlenging. Desondanks zijn de huidige passagiersprognoses gebaseerd op de veronderstelling dat de gemiddelde bezetting per vliegbeweging in de verschillende marktsegmenten niet veranderd<sup>5</sup>. Doordat de factoren type toestel, gemiddelde bezetting per toestel etc. als constante factoren worden meegenomen ontstaan kwantitatieve prognoses met een kleine groeimarge. Aangezien vrachtluchten en lesvluchten niet leiden tot passagiersbewegingen worden ze niet meegenomen in de berekening.

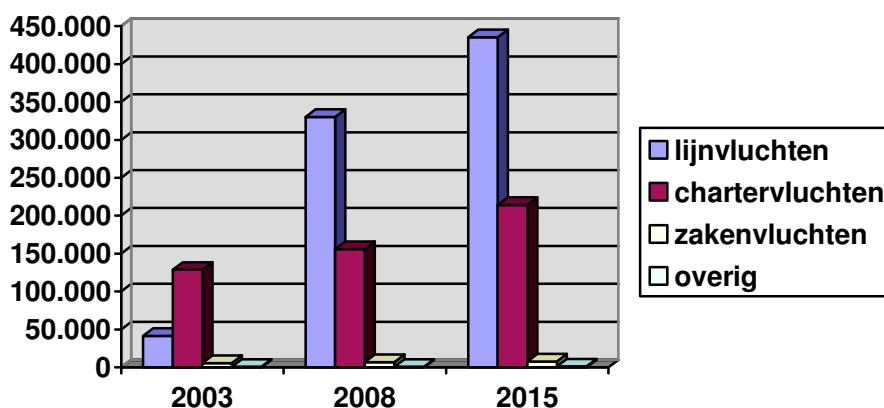
<sup>5</sup> In de huidige berekeningen van GAE worden transitpassagiers als passagiers meegenomen. In de vervoersprognoses worden de transitpassagiers buiten beschouwing gelaten. Berekeningen op basis van een onveranderde bezetting per vliegbeweging compenseert de opname van transitpassagiers en geeft betrouwbare gegevens van daadwerkelijke passagiers in de toekomst.

Tabel 2.5 Prognose passagiersbewegingen 2015 Groningen Airport Eelde<sup>6</sup>

| 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                  |
| <b>Totaal</b>   | <b>177.851</b>         | <b>658.200</b>         |

Figuur 2.4 geeft inzicht in de verwachte groei van passagiers op lijn- en chartervluchten in 2008 en 2015.

Figuur 2.4 Prognose passagiersbewegingen 2015



## De catchment areas

Twee gebieden rondom Groningen Airport Eelde worden onderscheiden, te weten:

- De primaire catchment area (thuismarkt) van de luchthaven is ongeveer 50 km of 0,5 uur rijden rondom de luchthaven. De markt die binnen deze cirkel aanwezig is zal (mits gewenste bestemmingen en frequenties worden aangeboden) Groningen als punt van vertrek en/of aankomst kiezen. In de primaire catchment area wonen 1,7 miljoen personen (Noord-Nederland).
- De secundaire catchment area is ongeveer 200 km of 2 uur rijden rondom de luchthaven.<sup>7</sup> Hier zal Groningen in sterkere mate in concurrentie zijn met luchthavens binnen

<sup>6</sup> Berekening: GAE heeft prognoses opgesteld t.a.v vliegbewegingen in verschillende marktsegmenten. (zie bijlage 3). Op basis van gemiddelde bezettingsgraad per marktsegment 2003 kunnen prognoses worden gemaakt voor 2015. (bezettingsgraad x aantal vliegbewegingen).

Voorbeeld: chartervluchten 2003: 128.000 passagiers: 1.113 vliegbewegingen = 116 gemiddelde bezetting  
Chartervluchten 2015: 1848 bewegingen x 116 personen = 214.000 passagiers.

de cirkel en moet de passagier overtuigd worden met een extreem goed product. De secundaire catchment area huisvest meer dan 5 miljoen personen in Noord- en Oost-Nederland. Recent onderzoek heeft aangetoond dat aan Duitse zijde een catchment area (gebaseerd op maximaal 1,5 uur rijden naar GAE) bestaat van 900.000 inwoners. Gerichte marketing van de luchthaven is noodzakelijk om dit Duitse marktpotentieel te binden aan Groningen Airport Eelde<sup>8</sup>.

*Figuur 2.5 Catchment areas Groningen Airport Eelde*



---

<sup>7</sup> Bron: ACM/BCI 'De groei van Eindhoven Airport, Augustus 2004.

<sup>8</sup> Bron: Exenberger, Market research for regional airports in Europe, 2004.

De mate waarin bewoners met het vliegtuig reizen (propensity to fly<sup>9</sup>) is grotendeels afhankelijk van het Bruto Nationaal Product (BNP) van het land of de regio. Voor Nederland geldt een gemiddelde propensity to fly van 1,0 enkele reizen per jaar per inwoner. Het potentiële marktvolume in de primaire catchment area met leeftijd 20-65 jaar bedraagt 1,05 miljoen personen. De totale passagiersmarkt voor Groningen Airport Eelde telt bijna 6 miljoen personen (binnen de primaire en secundaire catchment areas) en daarmee een potentieel marktvolume van 12 miljoen passagiersbewegingen (heenreis en retour). Momenteel heeft Groningen Airport Eelde met 178.000 passagiers per jaar ongeveer 1,5% van het potentiële marktvolume in Nederland en Duitsland in handen. Groei van het potentiële marktvolume voor Groningen Airport Eelde tot 5% is mogelijk wanneer er meer bestemmingen worden aangeboden en Groningen Airport Eelde een concurrerend vervoersproduct in de markt neerzet:

- Mensen zullen vaker gaan vliegen wanneer er meer bestemmingen goedkoop worden aangeboden. Ook mensen die voorheen nooit vlogen, worden potentiële passagiers.
- Schiphol Airport heeft met 40 miljoen passagiers per jaar een nationaal verzorgingsgebied en trekt op basis van vluchtfrequenties, bestemmingen en services een groot potentieel van het potentiële marktvolume in de catchment area naar zich toe. Regionale luchthavens kunnen in toenemende mate een aantal voordelen bieden ten opzichte van nationale luchthavens, zoals kortere reistijd, betere/goedkopere parkeermogelijkheden en een verkorte inchecktijd. De combinatie van deze voordelen met een groter aanbod van bestemmingen stelt Groningen Airport Eelde in staat op bepaalde bestemmingen te concurreren met Schiphol Airport.
- De catchment area van Groningen Airport Eelde overlapt gedeeltelijk met de thuismarkt van luchthavens in Lelystad en Enschede. Men moet concurreren op prijs en kwaliteit. Groningen Airport Eelde kan hierdoor een groter marktaandeel naar zich toetrekken dan de andere regionale luchthavens in de catchment area. De onduidelijkheid rond de continuïteit van Twente Airport en het uitblijven van verkeersleiding op Lelystad vergroten de kansen voor Groningen Airport Eelde.
- In de Duitse catchment area is de naamsbekendheid van Groningen Airport Eelde gering. Men blijkt op psychologische gronden of taalbarrières veelal de voorkeur te geven aan geografisch verder gelegen luchthavens. Dit betekent dat Duitsers in de catchment area eerder geneigd zijn voor een Duitse luchthaven te kiezen. Er bestaan kansen om het Duitse catchment area uit te breiden.

Uitgaande van de toenemende vraag naar vluchten en de reële catchment area lijkt 658.000 passagiers in 2015 een haalbare prognose die overeenkomt met 5% marktaandeel van het potentiële marktvolume. Dit percentage wordt overigens al gehaald door een aantal andere regionale luchthavens.

---

<sup>9</sup> ICAO/ATAG onderzoek heeft uitgewezen dat er een correlatie bestaat tussen BNP per inwoner per jaar en het aantal enkele luchtreizen per persoon per jaar.

## ***Ontwikkeling andere luchthavens binnen catchment area***

Binnen de catchment area is Schiphol Airport met 40 miljoen passagiers per jaar de grootste concurrent van Groningen Airport Eelde. Aan Duitse zijde zijn de grootste concurrenten de luchthavens van Bremen (1,7 miljoen passagiers per jaar) en Münster-Osnabruck (1,5 miljoen passagiers per jaar). Geografisch gezien is de luchthaven van Twente/Enschede een directe Nederlandse concurrent van GAE. De luchthaven Enschede kan grote toestellen verwerken en hoewel de luchthaven nu nog voornamelijk wordt gebruikt voor militaire doeleinden worden er verschillende scenario's uitgewerkt waarbij de passagiersprognoses (potentiële markt) ruim de grens van 1 miljoen overschrijden<sup>10</sup>. Ook Lelystad Airport maakt een sterke groei van taxivluchten door maar heeft een korte landingsbaan waardoor grote toestellen niet verwerkt kunnen worden. Een aantal luchthavens in de catchment area kampt met capaciteitsbeperkingen en dreigende sluiting. Deze ontwikkelingen hebben grote consequenties voor de beschikbare marktkansen. Tabel 2.6 laat de passagiersomvang zien van een aantal luchthavens in de catchment area van GAE.

*Tabel 2.6    Overzicht Luchthavens in catchment area (bron: jaarverslagen 2003)<sup>11</sup>*

| Luchthaven        | Totale passagiers | Lijn       | Charter   |
|-------------------|-------------------|------------|-----------|
| Amsterdam         | 39.808.649        | 35.589.774 | 4.218.875 |
| Münster-Osnabruck | 1.465.879         | 400.000    | 1.065.879 |
| Rotterdam         | 616.823           | 419.192    | 197.602   |
| Eindhoven         | 427.792           | 261.562    | 142.820   |
| München-Gladbach  | 24.193.304        |            |           |
| Niederrhein       | 230.000           |            |           |
| Groningen         | 177.800           | 60.800     | 117.000   |
| Twente            | 33.123            |            | 32.000    |
| Bremen            | 1.693.015         |            |           |

Als wordt gekeken naar lijndiensten dan scoort Groningen aanzienlijk lager dan de andere regionale luchthavens. Als gekeken wordt naar de chartervluchten dan neemt Groningen een plaats in die vergelijkbaar is met regionale luchthavens als Rotterdam, Eindhoven en Maastricht. De groei in het marktaandeel van charterpassagiers op regionale luchthavens op Groningen Airport is aanzienlijk, namelijk 20% in 2003 (Bron: CBS 2003). In tabel 2.7 wordt het routenetwerk (passagiers) van Groningen Airport vergeleken met andere luchthavens in de ruimere regio.

<sup>10</sup> Bron: ACM/DHV onderzoek luchthaven Twente

<sup>11</sup> Enkele luchthavens geven in hun jaarverslagen geen specificatie van aantallen lijnpassagiers en charterpassagiers.

Tabel 2.7 Overzicht netwerk belangrijkste concurrenten (bron: ACM/BCI)

| Luchthaven        | Netwerk                                                        |
|-------------------|----------------------------------------------------------------|
| Amsterdam         | Volledig netwerk                                               |
| Brussel           | Volledig netwerk: m.n. Europees/Afrika                         |
| Charleroi         | Ryanair netwerk: 11 bestemmingen                               |
| Düsseldorf        | Volledig netwerk; ook sterk binnenlands                        |
| Eindhoven         | 6 lijnbestemmingen; 6 charterbestemmingen                      |
| Groningen         | 10 charterbestemmingen, 2 lijndiensten                         |
| Keulen/Bonn       | Goed netwerk; Express hub; belangrijkste charterbestemmingen   |
| Niederrhein       | 1 ryanair bestemming; Stansted V-bird netwerk: 12 bestemmingen |
| Luik              | 13 charterbestemmingen                                         |
| Maastricht        | 17 charterbestemmingen                                         |
| München-Gladbach  | 6 lijnbestemmingen                                             |
| Münster-Osnabruck | Volledig charternetwerk; binnenland                            |
| Rotterdam         | 16 lijnbestemmingen; 15 charterbestemmingen                    |
| Twente            | 5 charterbestemmingen                                          |

Voor lijndiensten en vracht heeft Groningen nauwelijks een concurrerende positie. Voor charters trekt de markt de laatste jaren aan. Om de prognoses te halen zal het lijndiensten-netwerk (door het aantrekken van Low cost carriers) flink uitgebreid moeten worden. Bovendien zal een marktpositie bereikt moeten worden op de luchtvrachtmarkt. De ontwikkelingen in een specifiek marksegment versterken de ontwikkelingen in andere segmenten en staan daarmee niet los van elkaar. Groningen Airport Eelde zal in toenemende mate concurrentie ondervinden van andere luchthavens aangezien deze regionale luchthavens ook een grote groei in verschillende marktsegmenten nastreven.

In 2002 concludeerde NIB-Capital dat baanverlenging noodzakelijk is voor het bereiken van een Break-Even situatie in de exploitatie. Zonder baanverlenging zou luchtvracht niet mogelijk zijn en blijft de ontwikkeling van charterverkeer achter. Om de exploitatie op korte termijn te verbeteren en risico's te spreiden zal de bedrijfsvoering zich moeten richten op het benutten van de geschetste mogelijkheden binnen de verschillende marktsegmenten en mogelijkheden voor onroerend goed ontwikkeling op en rond de luchthaven.

## Samenvatting

In dit hoofdstuk is een analyse gegeven van de marktkansen, de reële catchment areas van Groningen Airport Eelde en de ontwikkelingen op andere regionale luchthavens. Het toenemende belang van regionale luchthavens schept ook nieuwe mogelijkheden voor Groningen Airport Eelde. Groeikansen worden met name gezien in het hernieuwd aanbieden van een lijndienst op Schiphol en het aantrekken van low cost carriers. Met name de baancapaciteit op Groningen Airport Eelde is bepalend voor het aantrekken van low cost carriers. Ook voor de ontwikkeling van het chartersegment is de baancapaciteit cruciaal. Wanneer deze wordt uitgebreid lijken groeipercentages van 60-70% ten opzichte van 2003 reëel. Het aantal zakelijke vluchten zal naar verwachting een relatief lage groei laten zien. Naast lijndiensten en charters moet de groei ook in het vrachtsegment gezocht worden. Het aantrekken van een of enkele carriers met frequente verbindingen zal tot enkele tienduizenden

tonnen luchtvracht kunnen leiden. Deze groei is eveneens sterk afhankelijk van de baan capaciteit en het type toestel wat kan landen. Het aantal lesvluchten zal gezien de opleidingsfunctie die GAE vervult stabiel blijven.

De catchment area (potentiële vraag) lijkt de geprognosticeerde groei te ondersteunen. Waar Groningen Airport Eelde vooral mee lijkt te kampen is een geringe naams- en productbekendheid. Er bestaan goede kansen om de catchment area (in Duitsland) uit te breiden. Vooralsnog neemt Groningen Airport Eelde een bescheiden positie in wanneer zij wordt vergeleken met concurrenten die zich in de ruimtere catchment area bevinden.

Of de gepresenteerde prognoses gehaald worden zal met name afhangen van drie factoren:

- Baan capaciteitsuitbreiding.
- Het ontwikkelen van de juiste marktsegmenten die aansluiten bij de vraag in de regio en die voldoende onderscheidend zijn ten opzichte van concurrenten.
- Naamsbekendheid/ marketinginspanning (ook in Duitsland).

Op basis van deze analyse zijn prognoses gemaakt ten aanzien van vliegbewegingen en passagiersaantallen. Het volgende hoofdstuk zal ingaan op de betekenis van deze vervoersvolumes in termen van economische effecten op de luchthaven en in de regio.

## Hoofdstuk 3      **Economische effecten**

Een luchthaven is voor bedrijven van belang omdat het hun verbindt met informatie, goederen en personen over de hele wereld. Een regionale luchthaven kan een economische impuls voor een regio zijn en kan een rol spelen in het verbeteren van het vestigingsklimaat van een regio. Het kan een locatiefactor zijn waarmee een regio zich kan onderscheiden ten opzichte van andere regio's. De aanwezigheid van een luchthaven heeft een positief effect op het aantal bedrijfsvestigingen in de regio. Een luchthaven is echter zelf eveneens een economische activiteit met toeleveranciers en afnemers en draagt in die zin ook zeer direct bij aan de regionale economie. Op regionale luchthavens kunnen de volgende economische effecten worden onderscheiden:

- Directe effecten: effecten die direct gerelateerd zijn aan de luchtvaartactiviteiten (platform gebonden activiteiten).
- Indirect achterwaartse effecten: werkgelegenheid en toegevoegde waarde van de bedrijven die toeleveren aan de op het luchthavenareaal gevestigde bedrijven.
- Indirecte voorwaartse effecten: werkgelegenheid en toegevoegde waarde van economische activiteiten bij 'luchtvaartgebruikers' die vanwege frequent gebruik van de luchthaven gebonden of sterk verbonden zijn aan de luchthaven, dat wil zeggen dat de luchthaven voor deze economische activiteiten (één van) de belangrijke locatiefactor(en) is.

### 3.1      Economische effecten 2003

#### ***Directe effecten***

Directe effecten zijn de activiteiten die hun bestaansrecht verlenen aan de aanwezigheid van de luchthaven (zonder de luchthaven zouden zij er niet zijn). Het betreft activiteiten uitgevoerd door luchtvaartmaatschappijen, airport management, fixed based operators (afhandelaren) en andere partijen die direct betrokken zijn bij aviation activiteiten<sup>12</sup>. Onder deze definitie valt het personeel van de verkeersleiding, grondpersoneel, douane, KMAR en cabinepersoneel evenals personeel voor commerciële activiteiten in de winkels, horeca,

---

<sup>12</sup> Montalvo, *A methodological proposal to analyze the economic impact of airports*, in International Journal of *Transport Economics*, 1998.

hotels, banken en auto/vliegtuigverhuurbedrijven. De luchthaven geeft zelf aan dat de directe effecten ongeveer **230** arbeidsplaatsen bedragen<sup>13</sup>.

Wereldwijd hebben verschillende bureaus onderzoeken gedaan naar de relatie tussen de omvang van aantal passagiersbewegingen en de directe werkgelegenheidseffecten. Deze onderzoeken bevestigen dat er een constante elasticiteit bestaat tussen passagiersaantallen en werkgelegenheidseffecten. Deze constante elasticiteit maakt het mogelijk om op basis van vervoersprognoses eveneens prognoses te maken van de economische effecten. Indien we alle studies onderling vergelijken en in één overzicht opnemen (zie figuur 3.1) ontstaat het beeld van het aantal arbeidsplaatsen (directe werkgelegenheidseffecten per miljoen passagiersbewegingen).

*Figuur 3.1 Overzicht directe werkgelegenheidseffecten diverse studies*

|                                            |                                |
|--------------------------------------------|--------------------------------|
| NYFER (op basis van meta-analyses)         |                                |
| Schiphol impact                            | 1500                           |
| Europa                                     | 1000                           |
| Verenigde Staten                           | 600                            |
| Totaal                                     | 1060 (variatie van $\pm 470$ ) |
| Benell en Prentice                         | 1130 (variatie van $\pm 360$ ) |
| ACI Europe <sup>14</sup>                   | 1100                           |
| Air Transport Action Group                 |                                |
| Op basis van schattingen                   |                                |
| Laag                                       | 750                            |
| Midden                                     | 1500                           |
| Hoog                                       | 2000                           |
| York Consulting i.o.v. ACI Europe          |                                |
| Op basis van grootte luchthaven (in WLU's) |                                |
| > 50 miljoen                               | 985                            |
| 20-49 miljoen                              | 867                            |
| 10-19 miljoen                              | 934                            |
| 5-9 miljoen                                | 793                            |
| 1-4 miljoen                                | 1034                           |
| <1 miljoen                                 | 1724                           |
| Totaal                                     | 925                            |
| Oxford Economic Forecasting (OEF)          | 1125                           |

De uitkomsten van deze studies geven het gemiddelde aantal arbeidsplaatsen aan per 1 miljoen passagiers. Voor het schatten van de directe effecten is in deze studie de lage norm van 950 arbeidsplaatsen per miljoen passagiers gehanteerd (om niet tot een overschatting te komen van de directe werkgelegenheidseffecten). De ratio op basis van diverse studies is met name van belang voor de prognoses van economische effecten die met behulp van de vervoersprognoses uit het vorige hoofdstuk kunnen worden geschat. In 2003 vervoerde GAE 178.000 passagiers, volgens deze berekening zou dit **170** directe arbeidsplaatsen creëren.

<sup>13</sup> Bron: Opgave GAE per september 2003. Totale werkgelegenheid op de luchthaven is 290 fte maar medewerkers van Nacap en oproepkrachten worden niet toegekend aan directe werkgelegenheid.

<sup>14</sup> ACI Europe, op basis van persbericht van 29 september 1998.

Echter de praktijk wijst uit dat de ratio tussen arbeidsplaatsen en vervoerscijfers op Groningen Airport op een hoger niveau ligt dan elders. Er is op de luchthaven 'capaciteit' in de bezetting om in verschillende segmenten door te groeien.

In een recente studie van Rand Europe<sup>15</sup> worden de directe werkgelegenheidseffecten vertaald naar toegevoegde waarde (TW) in mln Euro's. Voor regionale luchthavens wordt uitgegaan van € 37.000,00 per fte. De toegevoegde waarde van Groningen Airport Eelde is volgens deze berekening € 8,5 mln.

### ***Indirecte achterwaartse werkgelegenheid***

Conform de definitie van BCI (gebaseerd op veelvuldig onderzoek) valt te concluderen dat de achterwaartse effecten 0,5 maal de directe effecten zijn.<sup>16</sup> Onder de indirecte effecten vallen bijvoorbeeld de toeleveranciers voor de luchtvaartactiviteiten, evenals hotels en horeca-activiteiten en reisbureaus buiten het luchtvaartterrein. De directe werkgelegenheid maar zeker ook de indirecte werkgelegenheid van Groningen Airport Eelde is essentieel voor de regio.

De directe werkgelegenheid in 2003 bedraagt volgens Groningen Airport Eelde 230 arbeidsplaatsen. Wanneer de multiplier voor achterwaartse effecten wordt toegepast, ontstaat het getal van 345 directe en indirecte achterwaartse effecten voor 2003.

*Tabel 3.1 Indirecte achterwaartse en directe effecten Groningen Airport Eelde in 2003*

| Type effect                                 | Arbeitsplaatsen o.b.v. werkgelegenheid GAE |
|---------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Directe effecten                            | 230                                        |
| Indirecte achterwaartse effecten            | 115                                        |
| <b><i>Directe en indirecte effecten</i></b> | <b><i>345</i></b>                          |

### ***Indirecte voorwaartse werkgelegenheid***

In de visie van BCI zijn voorwaartse effecten alleen die bedrijven, waarbij de luchthaven een van de belangrijkste locatiefactoren is geweest bij vestiging, of het gaat om bedrijven in de regio die frequent gebruik maken van de luchthaven. Per type activiteit spelen verschillende overwegingen een rol in het (internationale) locatiekeuzeprocess. BCI heeft diverse studies gedaan (ook op basis van gesprekken met het bedrijfsleven) naar de locatievoorkeuren van diverse typen activiteiten. Het belang van de aanwezigheid van een luchthaven is grotendeels afhankelijk van de mate waarin activiteiten luchthavengebonden of verbonden zijn.

Aan het kwantificeren van indirecte voorwaartse effecten kleven bezwaren. NYFER en anderen rekenen ook bedrijven die een enkele keer gebruik maken van de luchthaven tot de

<sup>15</sup> Rand Europe, Regionale luchthavens in Nederland, april 2004.

<sup>16</sup> Buck Consultants International 'Regionaal-economische functies van regionale luchthavens', april 1999.

indirecte voorwaartse effecten. BCI onderscheidt enerzijds de imago-effecten, waarbij de luchthaven een rol speelt in de locatiekeuze van een bedrijf, en anderzijds de gebonden effecten (als het bedrijf veelvuldig gebruik maakt van de luchthaven).

De imago-effecten van regionale luchthavens kunnen worden geschat door de vestigingsontwikkelingen op en rondom de luchthaven te bestuderen, hierbij geldt:

- Het merendeel van de nieuwe vestigingen rondom een luchthaven zal zijn keuze niet alleen op basis van de aanwezigheid van de luchthaven hebben gemaakt.
- Minder dan een kwart van de bedrijfsvestigingen op en rond regionale luchthavens kiest voor de omgeving vanwege incidenteel gebruik en vanwege het dynamische/internationale imago.

Het aantal bedrijfsvestigingen op en rond de luchthaven is bij GAE relatief beperkt vanwege het ontbreken van ruime vestigingsmogelijkheden op en rond de luchthaven. Dit is beduidend anders op regionale luchthavens zoals Maastricht en Eindhoven.

Voor de inschatting van de luchthavengebonden effecten (via frequent gebruik) geldt:

- Er zijn enkele tientallen bedrijven in de regio die gebruik maken van Groningen Airport Eelde. Bedrijven die regelmatig gebruik maken van Groningen Airport Eelde<sup>17</sup>:

- 1 Gasunie Groningen
- 2 Philips Stadskanaal, Winschoten, Hogeveen, Drachten
- 3 PPG Fiberglass Westerbroek
- 4 PPG Chemicals Delfzijl
- 5 SCA Hoogezand
- 6 SCA Hygiene Products Bergum
- 7 Trelleborg Hoogezand
- 8 Pappa Graphic Board Hoogezand Sappemeer
- 9 Wagenborg Shipping Delfzijl
- 10 Pharma Bio-Research Zuidlaren
- 11 NAM Assen, Hoogezand, Schoonebeek
- 12 Avebe Veendam
- 13 KPN Groningen
- 14 Rijks Universiteit Groningen
- 15 AZG

- Bovengenoemde bedrijven maken frequent gebruik van de luchthaven. Dit geldt met name voor de energie gerelateerde bedrijven. Bovengenoemde bedrijven en instellingen mogen niet in hun geheel als voorwaarts effect aan de luchthaven worden toegerekend. Het gaat om die kleine onderdelen die frequente internationale contacten onderhouden.

De totale indirecte voorwaartse effecten (imago-effect en frequent gebruik van GAE) worden voor 2003 geschat op enkele honderden arbeidsplaatsen.

---

<sup>17</sup> Overzicht belangrijkste Fairlines-klanten op verbinding GAE-Schiphol.

## 3.2 Economische effecten 2015

### ***Directe effecten***

In de berekening van de toekomstige werkgelegenheid is uitgegaan van de realisatie van de baanverlenging op korte termijn en de prognoses van passagiersbewegingen in 2015. Wanneer met 950 arbeidsplaatsen per 1 miljoen passagiers wordt doorgerekend zullen de directe effecten in 2015 ongeveer 625 arbeidsplaatsen bedragen. Het aantal arbeidsplaatsen kan vervolgens worden vertaald naar een toegevoegde waarde (TW) van € 23,1 mln voor Groningen Airport Eelde in 2015<sup>18</sup>.

### ***Indirecte achterwaartse effecten***

Uitgaande van de prognose 2015 van directe effecten zullen de indirecte achterwaartse effecten voor 2015 ongeveer 312 (directe effecten x 0.5) arbeidsplaatsen bedragen. In totaal resulteert dit in 937 directe en indirecte achterwaartse effecten.

Tabel 3.2 *Directe en indirecte achterwaartse effecten Groningen Airport Eelde in 2015*

| Type effect                                 | Arbeidsplaatsen o.b.v. ratio diverse studies |
|---------------------------------------------|----------------------------------------------|
| Directe effecten                            | 625                                          |
| Indirecte achterwaartse effecten            | 312                                          |
| <b><i>Directe en indirecte effecten</i></b> | <b><i>937</i></b>                            |

### ***Indirecte voorwaartse effecten***

Het aantal passagiers dat Groningen Airport Eelde in de komende jaren zal vervoeren neemt volgens de prognoses een grote vlucht en ook voor vrachtvervoer zal de luchthaven in 2015 mogelijk een belangrijke functie vervullen. Naast particuliere reizigers zullen ook bedrijven in de regio vaker en regelmatig gebruik maken van de luchthaven en genereren daarmee luchthavengebonden effecten. Door de schaalvergroting die met deze groei gepaard gaat neemt de bekendheid van de luchthaven toe en zal de rol die de luchthaven speelt in de locatiekeuze van een bedrijf in belang toenemen.

De totale indirecte voorwaartse effecten zullen naar verwachting tussen de 500 en duizend arbeidsplaatsen bedragen (op basis van huidige omvang van de voorwaartse effecten van GAE en inschattingen van deze effecten op andere regionale luchthavens).

<sup>18</sup> €37.000 waarde per fte. Bron: Rand Europe, Regionale luchthavens in Nederland, april 2004

## Toerisme

Op andere regionale luchthavens (bijvoorbeeld Eindhoven Airport) vormen inbound passagiers ongeveer 20-30% van het totale aantal lijndienstpassagiers. Het merendeel van de passagiers komt namelijk uit de catchment area van de regionale luchthavens in Nederland. Voor Groningen Airport Eelde lijkt een percentage van 20% een reële inschatting. Verondersteld wordt dat het charterverkeer voor 100% outbound verkeer is. Volgens deze aannames zijn er in 2015 ongeveer 43.500 inbound zakelijke passagiers en 43.500 inbound leisure passagiers<sup>19</sup>

Op basis van gegevens van het NBTC<sup>20</sup> kunnen de effecten in generieke zin worden aangegeven. In 2001 werd er per persoon per bezoek gemiddeld 260 euro besteed. In de komende jaren zullen de jaarlijkse uitgaven van toeristen toenemen van €2.2 mln in 2003 naar €5 tot €10 mln. In hoeverre deze bestedingen binnen het gebied gehouden worden hangt af van de attractiviteit van het gebied, de capaciteit aan overnachtingen e.d. en de uiteindelijke reisbestemming van de inkomende passagiers.

## Samenvatting

Tabel 3.3 geeft inzicht in de totale effecten (directe en indirecte voorwaartse en achterwaartse effecten) van Groningen Airport Eelde in termen van werkgelegenheid in 2015.

Tabel 3.3 Overzicht totale effecten in 2015

| 2015                             | Arbeitsplaatsen        |
|----------------------------------|------------------------|
| Directe effecten                 | 625                    |
| Indirecte achterwaartse effecten | 312                    |
| Indirecte voorwaartse effecten   | 500-1000 <sup>1)</sup> |

1) afhankelijk van luchthavenbinding van bedrijven en vestigingsmogelijkheden op de luchthaven

Een recente studie van Rand Europe vertaalt de directe werkgelegenheidseffecten op regionale luchthavens naar toegevoegde waarde (TW) in mln. Euro's (€ 37.000,00 per fte). De toegevoegde waarde van 625 arbeidsplaatsen in 2015 bedraagt € 23.1 miljoen. In de komende jaren zullen de jaarlijkse uitgaven van toeristen zal oplopen tot € 5 - € 10 miljoen. Dit hoofdstuk laat zien dat een groeiend aantal passagiers en vrachtverkeer niet alleen leidt tot meer arbeidsplaatsen op Groningen Airport Eelde zelf maar ook een positieve invloed heeft op de werkgelegenheid bij o.a. toeleveranciers van de luchtvaartactiviteiten en gebruikers van de luchthaven. Het zal voor bedrijven in de toekomst nog interessanter worden om zich te vestigen rondom de luchthaven, wanneer de verwachte groei wordt gerealiseerd. De vastgoedontwikkeling op en rondom de luchthaven is daarmee onlosmakelijk verbonden aan de economische betekenis van Groningen Airport Eelde.

<sup>19</sup> Berekening totale aantal inbound passagiers: 20% van 435.000 passagiers lijnvluchten (prognose 2015).  
Aanname: 50% leisure passagiers en 50% zakelijke passagiers.

<sup>20</sup> NBTC, Beleef Holland, cijfermatige onderbouwing, april 2003.

## Hoofdstuk 4      **Vastgoedontwikkeling**

### 4.1      Huidige situatie vastgoed

Het terrein van de luchthaven is volgens de ruimtelijke ordening gekenmerkt als een C-lokatie, dit betekent dat er alleen voor luchtvaart- en luchthavengebonden activiteiten gebouwd mag worden. Er zijn inmiddels al uitzonderingen gemaakt voor de NACAP gebouwen. Behalve NACAP zijn de bedrijven die zich nu op en rond het Groningen Airport Eelde bevinden zijn vooral gericht op de luchtvaart; luchtvaartmaatschappijen, luchtvaartgerelateerde opleidingen, luchthaven gerelateerde diensten, vrachtvervoerders en vliegsportclubs. Slechts een gedeelte van de grond rondom de luchthaven is echter in eigendom van Groningen Airport Eelde zelf. Een gedeelte is in bezit van Groningen Airpark Eelde B.V en een ander deel is in erfpacht bij KLM Flight Academy, die op haar beurt weer huurafspraken heeft met SIG Real Estate.

*Figuur 4.1    Structuurschets GAE*



*Toelichting*  
donker rood    = bestaande bebouwing  
roze             = potentiële bebouwingsvlakken  
geel             = parkeren  
grijs             = platform

## 4.2 Prognoses ontwikkeling bedrijfsgebouwen

Ondanks de aanwezigheid van natuurgebied rondom de luchthaven is het potentieel van de op het terrein te ontwikkelen gebouwen, vanuit de aanbodzijde gezien, relatief groot. In het huidige bestemmingsplan is namelijk ruim 70.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak opgenomen. De structuurschets geeft de volgende verhouding weer:

Tabel 4.1 Bruto vloeroppervlak

|                             | Bruto vloeroppervlak<br>(BVO in m <sup>2</sup> ) | Gerealiseerd<br>BVO | Te ontwikkelen<br>BVO |
|-----------------------------|--------------------------------------------------|---------------------|-----------------------|
| Kantoren/bedrijfsruimtes    | 39.525                                           | 4.900               | 34.625                |
| Luchtvaartscholen           | 4.710                                            | 4.710               |                       |
| Platform gebonden bedrijven | 49.398                                           | 14.640              | 36.249                |
| Cargo                       | 5.501                                            |                     | 5.501                 |
| Totaal                      | 99.134                                           | 24.250              | 76.375                |

Bron: Groningen Airport Eelde

Er bestaan mogelijkheden om het cargogebied uit te breiden wanneer de vraag naar cargo gebied sterk zou toenemen. In welke mate de activiteiten rond de luchthaven luchtvaartgebonden moeten zijn wordt vastgelegd in het (herzien) bestemmingsplan.

Het beschikbare bruto vloeroppervlak voor kantoren en platformgebonden bedrijvigheid kan worden omgezet in werkgelegenheid. Hierbij moet gewaakt worden voor mogelijke dubbel-tellingen. Immers, een deel van de platform gebonden bedrijvigheid is al meegenomen in de berekening van de directe effecten en een deel van de bedrijvigheid gericht op toelevering al is verwerkt in de achterwaartse effecten. De totale vastgoedontwikkeling zal naar verwachting enkele honderden arbeidsplaatsen opleveren (zie bijlage 4 voor toelichting).

Ook vanuit de vraagzijde is er genoeg basis om aan te nemen dat er voldoende potentieel is om het terrein te ontwikkelen. Een luchthaven is voor veel bedrijven een belangrijke locatiefactor en draagt bij aan het internationale karakter van de regio (wat ook een locatiefactor kan zijn) en daarmee draagt het bij aan het imago van de bedrijven zelf. Het belang van luchthaven Eelde wordt door de gevestigde internationale ondernemingen onder schreven. De verdere ontwikkeling van kantoren en bedrijfsruimtes op de luchthaven zal de marktba-sis en daarmee de dynamiek van de luchthaven vergroten, waardoor haar aantrekkingskracht weer zal groeien.

Het actief in de markt zetten van het omgevingsproduct (aanbod van bedrijfslocaties) door de luchthaven zelf, welke zich genoodzaakt ziet een kostendekkende exploitatie te realiseren door een commerciële, vraaggerichte bedrijfsvoering waarbij vastgoedontwikkeling op de luchthaven uitgangspunt is, zal bijdragen aan de toekomstige vastgoedpotenties op en rondom de luchthaven.

## **Samenvatting**

Vastgoedontwikkeling op de luchthaven zal een bijdrage kunnen leveren aan verbeterde exploitatieresultaten van de luchthaven.

Samenvattend worden de volgende marktkansen gesignaleerd:

- Groei (internationale) logistiek, distributie, opslag en overslag van vracht; luchthavengebonden bedrijvigheid.
- Groei logistieke dienstverleners die niet zozeer luchthavengebonden zijn, maar die zich vanwege de internationale verbindingen en het aanwezige netwerk van luchthavengebonden logistiek dienstverleners en expediteurs nabij de luchthaven vestigen.
- Groeiende interesse om particuliere investeerders te interesseren voor joint venture of participatie in aandelen op het gebied van vastgoedontwikkeling en vrachtafhandeling. De grond rondom de luchthaven kent meerdere eigenaars dan wel pachters. Vormen van publiek-private samenwerking (PPS constructies) bieden mogelijkheden om de exploitatie van het luchthavenbedrijf te verbeteren.
- Mogelijkheid tot aantrekken van handelsbedrijven in versproducten (synergie met vracht).
- Groei van internationaal georiënteerde bedrijven/divisies die beschikken over eigen vliegtuigen. Voor dergelijk soort ondernemingen is een vestiging op een regionale luchthaven aantrekkelijk. De kavels op GAE zullen worden ingenomen door hangars (voor stalling van vliegtuigen) en kleine kantoren.
- Diverse internationaal opererende bedrijven waarvan de werknemers gebruik zullen maken van de luchthaven, met name als het bestemmingenaanbod van de luchthaven wordt uitgebreid. Noord-Nederland huisvest diverse internationale bedrijven en enkele hoofdkantoren. De luchthaven speelt een rol in de locatiekeuze van een bedrijf. GAE doet er verstandig aan zich te richten op vastgoed voor regionale bedrijven omdat deze bedrijven in toenemende mate ook internationaal opereren en zich daarom graag vestigen in de omgeving van een luchthaven. De luchthaven kan een extra vestigingskwaliteit kan bieden voor die regionale bedrijven die vanwege het internationale karakter (imago-effect) mogelijk toch kiezen voor het luchthaventerrein. De luchthaven is goed bereikbaar door de ligging nabij de A28 en biedt mogelijkheden voor bedrijven die hun activiteiten in Assen en Groningen willen bundelen. In verhouding heeft Groningen veel (geschikt) arbeidspotentieel.
- Ontwikkeling van een kleinschalig kantorenpark waarbij de doelgroep bestaat uit noordelijke bedrijven die een kantoor met een eigen karakter willen hebben. Uitgangspunten zouden kleinschaligheid, groen en hoge kwaliteit moeten zijn (advies BCI 1999).
- Ontwikkeling R&D op de luchthaven; voor activiteiten gericht op innovaties in (luchtvaart) ontwikkeling.
- Groei van activiteiten gericht op luchthaven georiënteerde leisure/ recreatieve/ gezondheidsgerelateerde voorzieningen.



## Hoofdstuk 5      **Strategische betekenis GAE voor regionale economie**

### 5.1      Algemene kenmerken Noord-Nederland:

Noord-Nederland is relatief dun bevolkt. In de Provincies Groningen, Friesland en Drenthe wonen gemiddeld 200 inwoners per km<sup>2</sup>. De bevolkingsdichtheid in Nederland bedraagt 481 inwoners per km<sup>2</sup>. Ongeveer 10% van de Nederlandse bevolking is woonachtig in het Noorden en ook ongeveer 10% van het totale aantal bedrijfsvestigingen in Nederland is gevestigd in het Noorden (78.000 vestigingen).

De economische structuur van de regio dient versterkt te worden. Het Noorden kent een relatief hoog werkloosheidspercentage, een lage groei van de economie en een afname van de bevolking. Van de werkeloze Nederlandse bevolking is 14% woonachtig in het Noorden. Door de hoge werkloosheid, de lage economische groei en een relatief lager ontwikkeld voorzieningenniveau trekken veel jongeren weg uit het Noorden en is de vergrijzing in de regio zichtbaar en voelbaar. Er bestaan nationale en Europese economisch steunprogramma's om het verschil tussen het Noorden en andere regio's in Nederland weg te werken. Het Noorden is perifeer binnen Nederland gelegen en daarmee voor veel bedrijven, kantoren, industrie etc geografisch een minder aantrekkelijke vestigingsomgeving.

Tabel 5.1 geeft inzicht in de werkgelegenheid per sector voor de drie Noordelijke provincies. De directe en indirecte werkgelegenheid van Groningen Airport Eelde in 2003 is in hoofdstuk 3 reeds geschat op ongeveer 345 arbeidsplaatsen (directe en indirecte achterwaartse effecten).

Tabel 5.1 Werkgelegenheid per sector, Noord-Nederland

| Sector                                                   | Groningen | Friesland | Drenthe | Noorden |
|----------------------------------------------------------|-----------|-----------|---------|---------|
| Landbouw en Visserij                                     | 12.166    | 19.133    | 14.361  | 45.660  |
| Industrie, delfstoffen, elektriciteit en water bedrijven | 40.257    | 42.704    | 33.117  | 116.078 |
| Bouwnijverheid                                           | 15.570    | 20.321    | 13.970  | 49.861  |
| Handel en reparatie                                      | 37.509    | 45.075    | 33.183  | 115.767 |
| Horeca                                                   | 9.833     | 12.248    | 7.300   | 29.381  |
| Vervoer, opslag en communicatie                          | 15.308    | 13.583    | 7.278   | 36.169  |
| Financiële instellingen                                  | 6.504     | 12.117    | 4.587   | 23.208  |
| Zakelijke dienstverlening                                | 39.228    | 26.366    | 16.174  | 81.768  |
| Openbaar bestuur en overheid                             | 16.395    | 14.918    | 11.830  | 43.143  |
| Onderwijs                                                | 22.179    | 17.732    | 9.662   | 49.573  |
| Gezondheid- en welzijnszorg                              | 43.290    | 39.193    | 31.057  | 113.540 |
| Overige diensten                                         | 9.677     | 11.491    | 6.561   | 27.729  |
| Totaal                                                   | 267.916   | 274.881   | 189.080 | 731.877 |

Bron: Statistisch jaarboek voor het Noorden 2003

## 5.2 Strategische betekenis GAE

De economische betekenis van Groningen Airport Eelde is veel omvangrijker dan de directe economische effecten/ werkgelegenheidcijfers doen vermoeden.

Door verdergaande globalisering zullen de verschillen tussen de regio's in Noordwest-Europa ten aanzien van verschillende locatiefactoren afnemen. De internationale bereikbaarheid (en daarmee ook de ontwikkeling van regionale luchthavens als onderdeel van de internationale bereikbaarheid) blijft een belangrijke locatiefactor voor veel bedrijven. Het belang van de luchthaven moet voornamelijk worden gezien vanuit de functie die het vervult voor het beter functioneren van het regionale bedrijfsleven. Het bedrijfsleven laat een tendens van globalisering zien en de kennisintensieve en logistieke netwerkeconomie zijn een feit. Dit leidt tot meer intercontinentale contacten tussen bedrijven en binnen bedrijfsvestigingen van een bedrijf. Het zakelijke luchtvaartsegment en het vrachtsegment van Groningen Airport Eelde kan daarvan de vruchten plukken.

Er is met grote zekerheid te stellen dat de ontwikkeling van de luchthaven een directe en positieve wisselwerking heeft met de ontwikkeling van de regionale economie en het aantal bedrijfsvestigingen. Al jaren wordt onderkend dat regionale luchthavens niet alleen vanuit hun transportfunctie moeten worden gezien, maar ook vanuit hun stuwende economische functie voor de regio. Voor de regionale economie is het van groot belang dat het Noorden beter bereikbaar wordt. De ontwikkelingen op de luchthaven dragen direct en effectief bij aan een verbeterde infrastructuur. Door een verbeterde bereikbaarheid (zowel lokaal, regionaal, nationaal als internationaal) wordt de aantrekkingskracht op bedrijven groter, met name op het gebied van transport en logistieke diensten. Voor de ontwikkeling van de regio

speelt GAE een belangrijke rol, omdat zij voorziet in de internationale bereikbaarheid (transportfunctie) en omdat bedrijven een bepaald internationaal imago verlenen aan de aanwezigheid van de luchthaven.

Diverse regionale en nationale beleidsnota's benadrukken het belang van een luchthaven voor de ontwikkeling van de regionale economie.

De betekenis van de ontwikkelingen op (regionale) luchthavens voor de regionale economie wordt ook in de **Nota Ruimte 2004** benadrukt. Een goed functionerend transportnetwerk en betrouwbare (inter)nationale bereikbaarheid zijn belangrijke voorwaarden voor groei. De strategie met betrekking tot infrastructuur vormt voor het kabinet de basis voor de specifieke ruimtelijke aanpak voor het versterken van de concurrentiekracht van een regio.

Ook de **Nota Mobiliteit 2004** benadrukt dat regionale luchthavens vooral een economische impuls geven aan de regionale economie en bereikbaarheid. De ambitie is om luchthavens de ruimte te geven voor groei binnen de grenzen van veiligheid, milieu en leefomgeving.

De **Regiovisie Groningen-Assen 2030** geeft de luchthaven een prominente rol als regionaal/bovenregionaal economisch gebied. Een van de pijlers van de regiovisie betreft goede verbindingen via weg, spoor, lucht en water met de Randstad, Duitsland en andere belangrijke regio's.

Ook in het **Provinciaal Omgevingsplan Drenthe** wordt de luchthaven als regionaal hoogwaardig terrein aangemerkt. Het omgevingsplan bepleit dat het terrein beschikbaar wordt gehouden voor luchthaven gebonden activiteiten waaronder zakelijke dienstverlening.

## 5.3 Toekomstige betekenis van GAE

De toekomstige betekenis van Groningen Airport Eelde en daarmee haar strategische betekenis is afhankelijk van een tweetal factoren:

- De ontwikkeling van de regionale marktbasis van de luchthaven (vraagontwikkeling).
- De mogelijke capaciteitsontwikkelingen (aanbodontwikkeling).

Het economische ontwikkelingsprogramma '**Kompas van het Noorden**', een ruimtelijk economisch ontwikkelingsprogramma 2000-2006 voor Noord-Nederland, heeft als doelstelling het inlopen van het economische faseverschil tussen Noord-Nederland en Nederland in termen van werkgelegenheid. Deze ondersteuning kan dus een belangrijke bijdrage leveren aan de vraagontwikkeling. Het stimuleren van investeringen en economische groei leidt ook tot groei van de planningsvraag naar luchtvaart. De **Langman afspraken** die lopen tot 2010 liggen ten grondslag aan 'Kompas'. Het is echter onduidelijk of en in welke vorm de specifieke steun aan het Noorden na 2006 daadwerkelijk blijft voortbestaan.

Voor de capaciteitsontwikkeling is met name de geplande baanverlenging bepalend. Wanneer deze wordt gerealiseerd kunnen grotere typen vliegtuigen en zwaarder beladen toestellen opereren, wat de mogelijkheden voor luchtvaartmaatschappijen vergroot en daarmee de aantrekkingskracht op luchtvaartmaatschappijen om vluchten vanaf GAE aan te bieden. Daarmee kan het bestemmingspakket uitgebreid worden, wat vervolgens de aantrekkingskracht van de regio op bedrijven vergroot.

In het kader van verdergaande decentralisatie heeft de Staat der Nederlanden al haar aandelen in regionale luchthavens overgedragen aan de regionale aandeelhouders en geld beschikbaar gesteld voor de baanverlenging (gereserveerde Rijks gelden bedragen 18,6 miljoen Euro) De Raad van State heeft het positieve besluit tot **baanverlenging** vernietigd omdat gebruik is gemaakt van het verouderde Ke-rekenmodel om de geluidsbelasting te meten. In het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (1988) was de wenselijkheid van de baanverlenging al opgenomen, met ruimte voor de regio om al dan niet tot baanverlenging te besluiten. Het imago van de luchthaven is de laatste jaren aanzienlijk verbeterd. Om het verbeterde imago te behouden is het van groot belang dat er op korte termijn duidelijkheid komt over de baanverlenging omdat omwonenden met praktische vragen zitten over huisverbouwingen en verhuizingen. Ook de regionale Kamers van Koophandel en Fabrieken in Groningen en Drenthe, NOM en VNO/NCW hebben de geplande ontwikkeling op Groningen Airport Eelde altijd ondersteund. Regionale overheden (provincies en aantal gemeenten) hebben zich op bestuurlijk en financieel vlak gecommitteerd door de toezegging om gedurende 10 jaar vanaf 2003 de luchthaven financieel te ondersteunen. Ook het Kompas van het Noorden en de Langman afspraken gaan in op de noodzak tot verbetering van bereikbaarheid en infrastructuur. De ontwikkelingen van Groningen Airport Eelde worden niet specifiek genoemd in de regionale plannen omdat bij de vaststelling van deze documenten reeds consensus bestond over de baanverlenging.

### ***Baanverlenging kan betekenen:***

- De verwachte groei van de vraag naar vakantievluchten kan opgevangen worden. Baanverlenging is nodig om de huidige beperkingen van de ontwikkeling van de chartermarkt en LCCs weg te nemen en nieuwe (non-stop) vakantiebestemmingen aan te bieden en grotere toestellen te accommoderen. De catchment area voor vakantievluchten groeit aanzienlijk, omdat – naast de passagiers uit Groningen en Drenthe -steeds meer passagiers uit Friesland, Overijssel, Gelderland en Flevopolder interesse tonen in het aanbod van vluchten vanaf GAE.
- Ontwikkeling van luchtvrachtvervoer.
- Verbetering bedrijfsresultaat: Financiële analyse heeft aangetoond dat zonder een verlengde baan een positief bedrijfsresultaat op de lange termijn niet haalbaar is. Onderzoek onder 20 regionale luchthavens in Europa toont het verband aan tussen winstgevendheid en omvang. Uit het onderzoek komt naar voren dat een luchthaven kostendekkend of winstgevend kan zijn wanneer meer dan 650.0000 units worden verwerkt op jaarbasis (1 passagier of 100 kilo vracht = 1 unit) <sup>21</sup>. Uitgaande van deze berekening verwerkt Groningen Airport Eelde momenteel minder dan 50% van de nodige units om kostendekkend te zijn. Tabel 2.5 liet een prognose zien voor GAE van meer dan 650.000 passagiers in 2015. Dit betekent dat de luchthaven vanaf 2015 theoretisch in

---

<sup>21</sup> Bron: Airport Quality Improvement and Development Strategies, Uniconsult, july 2004.

staat is om kostendekkend te opereren<sup>22</sup>. De combinatie met vastgoedontwikkeling en parkeerfaciliteiten maakt een sluitende exploitatie van Groningen Airport Eelde mogelijk.

- Imago verbetering: de baanverlenging verschaft GAE een nieuwe functie als goed toegeruste, moderne luchthaven, een belangrijke aanwinst voor Noord-Nederland.
- Mogelijkheid om nieuwe investeerders aan te trekken: de baanverlenging en parallel daaraan een verwachte uitbreiding van het aanbod van bestemmingen zal nieuwe (internationale) kantoren en bedrijven rondom GAE aantrekken en maakt vastgoedontwikkeling gerelateerd aan luchtvracht mogelijk. Baanverlenging biedt mogelijkheden om private partijen te interesseren voor participatie in GAE. Eveneens worden toenemende opbrengsten uit concessies, reclame ed. verwacht. Onduidelijkheid en trage besluitvorming rondom baanverlenging schrikt potentiële investeerders af.

Naast baanverlenging pleiten de luchthaven, luchtvaartmaatschappijen en het regionale bedrijfsleven voor een vroege openstelling als voorwaarde voor groei. Ten behoeve van de omwonenden zijn afspraken gemaakt over nachtsluiting en afschaffing van groot lesverkeer. De regio heeft behoefte aan een hernieuwde lijndienst naar Schiphol of andere mainports. Openstelling om half 7 is daartoe noodzakelijk omdat vroege aankomst op Schiphol de overstap op intercontinentale vluchten mogelijk maakt. Maar ook chartervliegtuigen en vrachtdiensten zoeken om bedrijfseconomische redenen de randen van de dag.

Tabel 5.2 Vergelijking vervoersmogelijkheden vanuit de regio naar Schiphol

|                  | Enschede     | Groningen    | Eindhoven    | Maastricht   |
|------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Afstand          | 170 km       | 188 km       | 126 km       | 211 km       |
| Tijd met auto    | 2 uur 50 min | 3 uur        | 2 uur 20 min | 3 uur 40 min |
| Tijd met trein   | 3 uur 35 min | 3 uur 45 min | 3 uur        | 3 uur 50 min |
| Tijd met vliegen | 2 uur        | 2 uur        | 2 uur 10 min | 2 uur 10 min |

*Tijd= inclusief voortransport, parkeren, inchecken etc.*

*Bron: alternatieven voor het binnenlandse luchtvervoer, 1998*

Bovenstaande tabel geeft weer dat vliegen vanaf de luchthavens in Maastricht en Groningen naar Schiphol de grootste tijdwinst oplevert ten opzichte van vervoer per trein of auto. De totale reistijd per trein vanaf Groningen bedraagt 3 uur en 45 minuten, een lijndienst geeft een tijdwinst van 1 uur en 45 minuten. Vanuit zakelijke economisch oogpunt is deze tijdwinst in de ochtenduren van groot belang omdat het mogelijk wordt om aansluitende Europese vluchten vanaf Schiphol te nemen. Gelijktijdig profiteren aankomende passagiers vanuit intercontinentale bestemmingen van de mogelijkheid om terug te vliegen naar GAE.

<sup>22</sup> Kanttekening: Op basis van aantal passagiers, de ontwikkeling van vrachtvervoer is niet meegenomen in deze berekening.

## ***Samenvatting***

De economische structuur van het Noorden dient versterkt te worden. Er bestaan diverse programma's die tot doel hebben de economische structuur van het Noorden te verbeteren en versterken. In dit kader heeft Groningen Airport Eelde ook een duidelijke strategische betekenis. De ontwikkeling van de luchthaven heeft een directe positieve wisselwerking met de ontwikkeling van de regionale luchthaven en het aantal bedrijfsvestigingen. Baanverlening en vroege openstelling van de luchthaven zijn randvoorwaarden waarbinnen de luchthaven zich verder kan ontwikkelen.

Hoewel de prognoses van Groningen Airport Eelde lopen tot 2015, is dit jaartal zeker geen eindpunt voor de ontwikkelingen van de luchthaven. Het gaat buiten de scope van dit onderzoek om inzicht te geven in de ontwikkelingen na 2015. Echter, een paar opmerkingen over de lange termijn ontwikkelingen zijn hier op zijn plaats. De congestie op de Nederlandse wegen zal toenemen en de regionale luchthavens zullen een grotere rol gaan spelen in de binnenlandse en continentale bereikbaarheid. Door toenemende capaciteitsbeperkingen op grotere luchthavens zal ook voor internationale vluchten vaker worden uitgeweken naar regionale luchthavens als Groningen Airport Eelde. De grootste beperkende factoren voor GAE zijn momenteel de capaciteitsbeperkingen: geluidscontouren en de daarbij behorende nachtvluchtbeperkingen en baanlengte. Baanverlening en een beperkte verruiming van de openstellingen zijn noodzakelijk voorwaarden om de in het rapport gepresenteerde voersvolumes en economische effecten te realiseren.

## **Bijlagen**



## Bijlage 1    **Ontwikkelingen Low Cost Carriers**

De opkomst van de Europese LCCs begint na de liberalisering van de intra Europese markt voor luchtverkeer begin jaren 90. In de U.S. kwam een vergelijkbare ontwikkeling ongeveer 25 jaar eerder op gang, met de oprichting van Southwest (1967), dat zich inmiddels tot één van de grootste carriers in de U.S. ontwikkeld heeft.

Met de opkomst van de Europese LCCs namen zij een deel van het Amerikaanse low cost bedrijfsvoeringconcept mee:

- No frills: geen gratis eten en drinken aan boord
- Simpele processen: bijvoorbeeld free seating
- Geen interlining (passagier zorgt zelf voor aansluitende vluchten en bagage)
- Eigen (online) ticketing en reservering
- Maximale benutting van toestellen (max. aantal vliegen/gevlogen sectoren per dag)
- Veelal vliegend van secundaire luchthavens
- Lage ticketprijs

Aanvankelijk opereerden LCCs slechts op een beperkt aantal routes, met een beperkt aantal vliegtuigen en leken de LCCs zich te ontwikkelen tot niche spelers in de (beperkte) markt van low fare leisure passagiers. Inmiddels hebben zij groei versneld en creëren ze eigen markten. Uiteindelijk trekken ze verkeer weg bij bestaande aanbieders.

Momenteel zijn er ongeveer 55 LCCs actief in Europa en hadden zij in 2003 een marktaandeel in het intra Europees verkeer van 15%. Naar verwachting zal dit marktsegment (intra Europa) en het marktaandeel van de LCCs sterk toenemen.

LCCs kunnen tegen lage koste aanbieden omdat de aard van hun bedrijfsconcept leidt tot een substantieel lagere kostprijs dan die van de traditionele aanbieders. 30% van de kostprijs van een LCC operatie wordt mede bepaald door de luchthaven waar vandaan zij opereert. De invloed van de LCC-ontwikkeling op luchthaven gaat verder dan het kostenniveau alleen. Het bedrijfsvoeringconcept van de LCC vraagt ondermeer om een snelle omdraaitijd (teneinde het vliegtuig zo snel mogelijk weer productief in de lucht te hebben = opbrengsten). De LCC vraagt van de luchthaven, behalve een acceptabel kostenniveau:

- eenvoudige en efficiënte luchthavenprocessen leidend tot snel en efficiënt inchecken, security controles, in- en uitstappen en een snelle omdraai tijd voor het vliegtuig (20 minuten);
- voldoende marktpotentieel (catchment area) en minstens zo belangrijk groeimogelijkheden op de luchthaven, zowel qua terminalcapaciteit als luchtzijdige capaciteit.

Tot dusverre zijn de LCCs en de reguliere lijndiensten als compleet verschillende concepten beschouwd. Er zijn echter ontwikkelingen vast te stellen die wijzen op het naar elkaar toegroeien van beide concepten op de intra Europese markt.

## Bijlage 2    Grootste werkgevers in het Noorden (>1000 werknemers)

| Organisatie                                                                                  | Aantal werknemers | Provincie |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-----------|
| Friesland Coberco Dairy Foods BV                                                             | 5558              | Drenthe   |
| Stichting GGZ Drenthe                                                                        | 2704              | Drenthe   |
| Stichting Friese Werkverbanden Sociale werkvoorziening                                       | 2573              | Friesland |
| Coöperatieve verkoop en prod. Ver. Aardappelm. & Deriv 'AVEBE' b.a.                          | 2546              | Groningen |
| Stichting Algemeen Christelijk Ziekenhuis Groningen                                          | 2455              | Groningen |
| Oranjewoud Beheer BV                                                                         | 1929              | Friesland |
| Koninklijke Wagenborg BV                                                                     | 1875              |           |
| Koninklijke Douwe Egberts BV                                                                 | 1866              | Groningen |
| Cordis Europa N.V                                                                            | 1718              | Friesland |
| Stichting Hanzehogeschool Groningen                                                          | 1603              | Drenthe   |
| Stichting Fokus Exploitatie                                                                  | 1589              | Groningen |
| Professor Doctor G. Heymans Stichting                                                        | 1462              | Groningen |
| Nederlandse Gasunie                                                                          | 1418              | Groningen |
| Stichting Interzorg Noord-Nederland                                                          | 1400              | Groningen |
| Essent Netwerk Noord BV                                                                      | 1370              | Drenthe   |
| Stichting Wilhelmina Ziekenhuis Assen                                                        | 1230              | Groningen |
| Stichting Palet                                                                              | 1220              | Drenthe   |
| Accell Group NV                                                                              | 1213              | Friesland |
| NDC Holding BV                                                                               | 1200              | Friesland |
| Stichting Oosterlengte                                                                       | 1200              | Groningen |
| Stichting automatisering Gezondheidszorg in Friesland                                        | 1185              | Groningen |
| Nederlandse Aardolie Maatschappij BV                                                         | 1168              | Friesland |
| Stichting voor Algemeen Voortgezet Onderwijs, Beroepsonderwijs en Volwasseneneducatie        | 1149              | Drenthe   |
| Meander, Stichting voor Wonen en Zorg                                                        | 1149              | Friesland |
| Stichting Hendrik van Boeijen                                                                | 1147              | Drenthe   |
| Stichting Christelijk Ziekenhuis 'Nij Smellinghe'                                            | 1115              | Drenthe   |
| NPBI International BV                                                                        | 1113              | Friesland |
| Stichting Nursing home Zuidwest Friesland                                                    | 1104              | Drenthe   |
| Stichting Nursing home de Friese Wouden, Onderneming voor gezinszorg, kraamzorg en kruiswerk | 1082              | Friesland |
| Stichting voor Christelijk Beroepsonderwijs en Volwasseneneducatie Friesland/Flevoland       | 1054              | Friesland |
| Atos Origin Telco Services BV                                                                | 1007              | Groningen |
| Stichting Zorginstellingen De Hoven                                                          | 1005              | Groningen |
| Friesland Bank NV                                                                            | 1000              | Friesland |
| Stichting De Zijlen                                                                          | 1000              | Groningen |

## Bijlage 3

# Prognose invoergegevens GAE 2015

| Omschrijving        | Type                      | Toelichting                  | Aantal<br>bewegin-<br>gen 2003 | Vlieg-<br>bewegingen<br>2015 |
|---------------------|---------------------------|------------------------------|--------------------------------|------------------------------|
| Low Cost            | B737-800                  | 3xpd (7d pw)                 | 488 <sup>1)</sup>              | 2190                         |
| Feeder Amsterdam    | Embr. 135                 | 3x pd. (6d pw)               | 0                              | 1872                         |
| Point-to-point lijn | Embr. 145                 | 2x pd (5d pw)                | 0                              | 1000                         |
|                     |                           | 2x pd (5d pw)                |                                |                              |
| Vracht              | MD11                      | 2x pw                        | 0                              | 208                          |
|                     | Airbus A310               | 5x pw                        |                                | 520                          |
|                     | B757-200                  | 4x pw                        |                                | 416                          |
| Vakantiecharters    | Airbus<br>A320/B737800    | Diverse bestem-<br>mingen    | 1113 <sup>2)</sup>             | 1848                         |
| Hulpdienstenheli    | MD900                     | o.a. AGZ                     | <sup>3)</sup>                  | 1400                         |
| Overige heli        | Sikorsky                  | o.a. militair                | <sup>3)</sup>                  | 250                          |
| zakenvluchten       | Citation/<br>F50/Embr     | Diversen                     | 400                            | 680                          |
| Proefvluchten       | B747                      | Gelimiteerd in A-<br>besluit | 6                              | 90                           |
| General<br>aviation | Cessna/Beach<br>(cat 004) | Klein les IFR                | <sup>3)</sup>                  | 3500                         |
|                     | Idem                      | Privé IFR                    | 3000 <sup>3)</sup>             | 3000                         |
|                     | Idem                      | Klein zakelijk IFR           | 2100 <sup>3)</sup>             | 2500 <sup>4)</sup>           |
|                     | Diverse                   | Klein les VFR                | <sup>3)</sup>                  | 39125                        |
|                     | Diverse                   | Privé VFR                    | <sup>3)</sup>                  | 10500                        |

1) Ryanair bestemming Londen; gestart 1 mei 2003, beëindigd 30 april 2004

2) Inclusief ca 20 incidentele charters (w.o. Lourdesvluchten)

3) In totaal betrof het ca 52840 bewegingen met kleine toestellen en heli's

4) Waarvan 800 taxivluchten met types als PA 31 Navajo en Cessna 406 C.

## Bijlage 4

# Werkgelegenheid gekoppeld aan vastgoedontwikkeling

Vastgoed ontwikkeling levert vrijwel altijd arbeidsplaatsen op. De benodigde vloeroppervlakte per arbeidsplaats is sterk afhankelijk van het type bedrijvigheid. Het is wel mogelijk om een indicatie te geven van arbeidsplaatsen per bruto vloer oppervlak voor de verschillende segmenten.

| Te ontwikkelen terrein BVO Werkgelegenheid <sup>1)</sup> |                       |                               |
|----------------------------------------------------------|-----------------------|-------------------------------|
| <b>Kantoren</b>                                          |                       |                               |
| Luchtvaartscholen                                        | 13.125 m <sup>2</sup> | Circa 60 arbeidsplaatsen      |
| Groningen Airport Eelde N.V.                             | 18.050 m <sup>2</sup> | Circa 400-600 arbeidsplaatsen |
| Airpark Eelde                                            | 3.450 m <sup>2</sup>  | Circa 75-115 arbeidsplaatsen  |
| <b>Platform gebonden bedrijvigheid</b>                   |                       |                               |
| Hangars                                                  | 5.380 m <sup>2</sup>  | Circa 25 arbeidsplaatsen      |
| Passagiersterminal                                       | 200 m <sup>2</sup>    | Circa 1-2 arbeidsplaatsen     |
| Internaat KLS                                            | 12.963 m <sup>2</sup> | Circa 25-30 arbeidsplaatsen   |
| Restaurant/kantoor op terminal                           | 1.650 m <sup>2</sup>  | Circa 40-50 arbeidsplaatsen   |
| <b>Cargo</b>                                             | 5.501 m <sup>2</sup>  | Circa 10-15 arbeidsplaatsen   |

1) Op basis van huidige normgetallen over ruimtegebruik

Naast de directe en indirecte achterwaartse werkgelegenheid die de luchthaven biedt zal het vastgoed potentieel op GAE nog een extra economische impuls kunnen betekenen. De daaraan gerelateerde werkgelegenheidseffecten zijn te berekenen op enkele honderden arbeidsplaatsen.