

512-207

Verwachte ontwikkelingen van het luchtverkeer op Groningen Airport Eelde

Groningen Airport Eelde nv



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Verwachte ontwikkelingen van het luchtverkeer op Groningen Airport Eelde.



Groningen Airport Eelde nv
Januari 2005

Verwachte ontwikkelingen van het luchtverkeer op Groningen Airport Eelde

1 Inleiding

De Uitspraak van de Raad van State inzake het beroep tegen het Aanwijzingsbesluit Luchtvaartterrein Eelde van mei 2001 maakte herziening van de berekening van de geluidscontouren voor Groningen Airport Eelde N.V. (GAE) noodzakelijk. Besloten is om niet alleen de berekeningsmethode te herzien, maar tevens de invoergegevens te actualiseren. Belangrijkste reden die daaraan ten grondslag ligt is het feit dat de invoergegevens voor het Aanwijzingsbesluit niet meer actueel zijn. Zo was de betreffende geluidscontour nog mede opgebouwd uit een relatief groot aantal bewegingen van lesverkeer met vliegtuigen van meer dan 6000 kg. In het Aanwijzingsbesluit is echter bepaald dat GAE die niet meer mag accommoderen.

Het Kabinet heeft destijds besloten om geen groot lesverkeer toe te staan omdat juist dat type verkeer ten opzichte van gewoon verkeer relatief veel hinder voor omwonenden met zich mee kan brengen. Dit besluit impliceerde echter niet dat de contouren evenredig zouden worden aangepast. Het Bevoegd Gezag stelde zich op het standpunt, daarin gesteund door een grote meerderheid van de betrokken regionale overheden, dat de exploitant de mogelijkheid moet behouden om op commercieel verantwoorde wijze en met zoveel mogelijk positieve spin-off voor de regionale economie de luchthaven te exploiteren. Concreet betekent dit dat de luchthaven die vormen van vliegverkeer, die in de Aanwijzing beperkt of verboden zijn, kan substitueren door het ontwikkelen van commercieel verkeer.

De mogelijkheid tot substitutie is ook nadrukkelijk uitgangspunt geweest bij het opstellen van een businessplan met verkeersprognoses ten behoeve van de berekening van de afkoopsom die het Rijk heeft betaald voor de beëindiging van de subsidierelatie met de luchthaven in december 2001. Een geactualiseerde versie daarvan is door de (regionale) aandeelhouders gehanteerd als basis voor de besluitvorming eind 2003 met betrekking tot de overname van de Staatsaandelen in GAE en de daaraan gekoppelde toezegging nog gedurende 10 jaar een substantiële kapitaalsstorting te doen in het vermogen van Groningen Airport Eelde. Bij dit alles is steeds uitgangspunt geweest dat de verlenging van de hoofd start- en landingsbaan, die voor de verdere ontwikkeling van de luchthaven noodzakelijk wordt geacht, binnen afzienbare tijd wordt gerealiseerd.

Doel van deze notitie is aan te geven hoe het management van de luchthaven de ontwikkeling van het vliegverkeer ziet. De ontwikkelingskansen zijn vertaald naar concrete aantallen vliegbewegingen voor verschillende typen vliegtuigen. Deze vormen de invoergegevens voor de berekening van allerlei milieueffecten die daarmee samenhangen, in het bijzonder de geluidsbelasting voor de omwonenden. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft verschillende bureaus opdracht gegeven de milieueffecten inzichtelijk te maken op basis van de in deze notitie weergegeven prognoses. In hoofdstuk 2 worden marktverwachtingen nader gespecificeerd en toegelicht en in hoofdstuk 3 samengevat tot de invoergegevens 2015. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op een drietal operationele uitgangspunten die voor de prognoses zijn gehanteerd: de verlenging van de hoofd start- en landingsbaan van 1800m tot 2500m; de geluidscontouren die zijn berekend en de openstellingstijden van de luchthaven van 6.30 uur tot 23.00 uur.

2 Verwachte verkeersontwikkelingen

Er zijn mogelijkheden het gebruik van GAE verder te intensiveren binnen verantwoorde milieugrenzen. Het beleid van de luchthaven is er dan ook opgericht kansrijke bestaande marktsegmenten te versterken en nieuwe te ontwikkelen (m.n. low-cost carriers en vrachtluchten). Die marktgerichte aanpak moet leiden tot een verbetering van het bedrijfsresultaat en een grotere bijdrage aan de regionale economische ontwikkeling.

Op basis van actuele marktverkenningen en zich voordoende ontwikkelingen in de sector zijn door het management van GAE een aantal deelmarkten benoemd waar de luchthaven zich kansrijk in kan ontwikkelen.

De meeste groei ten opzichte van 2003 is te verwachten in de volgende segmenten:

- vakantiecharters;
- lijndiensten (zowel feeder, als point-to-point, in het bijzonder low-cost carriers) en
- luchtvracht.

Voor de segmenten die tot de kleine luchtvaart (General Aviation) worden gerekend is een geringe toename voorzien voor:

- klein zakelijk verkeer waartoe hier ook taxivluchten worden gerekend en
- lesverkeer.

Voor de overige segmenten wordt een stabilisatie van het aantal bewegingen verwacht. Het gaat dan meer in het bijzonder om:

- privévluchten en
- overige vormen van kleine luchtvaart (heli's, rondvluchten, paravvluchten e.d.)

Bovendien ontstaan er door de ontwikkeling van de segmenten luchtvracht en lijndiensten ook nieuwe kansen voor de luchthaven op het terrein van vastgoedontwikkeling. Met het oog op het doel van deze notitie, de motivering van de gehanteerde nieuwe invoergegevens voor de nieuwe Beslissing op Bezwaar is de beschrijving van de marktontwikkelingen beperkt gebleven tot het vliegverkeer.

Onderstaand worden de belangrijkste verkeersontwikkelingen van bovengenoemde segmenten voor Groningen Airport Eelde kort belicht. Daarbij wordt per paragraaf eerst een beschrijving van de belangrijkste marktontwikkelingen gegeven, gevolgd door een prognose zoals die door de luchthaven is vastgesteld.

2.1 Vakantiecharters

2.1.1 Marktontwikkelingen

Op regionale luchthavens is het aantal vluchten naar vakantiebestemmingen de laatste jaren aanzienlijk gestegen. Door stijgende welvaart en toegenomen vrije tijd gingen meer mensen op vakantie en nam tevens de vakantiefrequentie toe. Touroperators spelen in op de voordelen van regionaal vliegen; dichtbij, overzichtelijk, lage parkeertarieven en korte inchecktijden, en bieden steeds meer vakantiebestemmingen aan vanaf regionale vliegvelden.

Mede dankzij impulsen van de regionale reisbureaus is er eind 80-er jaren een begin gemaakt met vakantievvluchten vanaf Eelde. Groningen Airport Eelde heeft zich sterk ontwikkeld in het vakantiesegment. In 2003 werden in de zomer wekelijks 16 bestemmingen aangevlogen (ruim 1100 bewegingen het hele jaar), aanzienlijk meer dan de 7 bestemmingen die 10 jaar geleden ten tijde van het opstellen van het Ontwikkelingsperspectief 1994 voor het jaar 2005 werden voorzien (350 bewegingen).

De beperkte baanlengte veroorzaakt een concurrentienadeel ten opzichte van de andere luchthavens in Nederland. Voor luchtvaartmaatschappijen en touroperators ontstaan er extra kosten door de noodzaak van additionele stops op andere regionale luchthavens bij vliegtijden langer dan ongeveer 2,5 uur. Ook de consument wil bij voorkeur *non-stop naar de bestemming vliegen*, wat bijvoorbeeld naar de Canarische Eilanden door de huidige korte baan wordt beperkt. Een nieuwe markttrend is het aanbieden van non-stop verbindingen naar verre bestemmingen. Als Groningen Airport Eelde daarop wil inspelen is baanverlenging eveneens noodzaak.

2.1.2 Prognose voor Groningen Airport Eelde

Onderzoek door NIPO bevestigt een trend die de laatste jaren te zien is; het aantal korte vakanties neemt toe. In Noord-Nederland bleef het gemiddelde aantal vakanties dat men genoot aanvankelijk achter bij de rest van Nederland. Mede door de ontwikkeling van meer bestemmingen op Groningen Airport Eelde is de noordelijke vakantiemarkt bezig aan een inhaalslag. De markt groeit sneller dan in de rest van het land, en Groningen Airport Eelde blijkt hierbij een belangrijke rol te vervullen. Het verzorgingsgebied voor GAE neemt toe door gerichte marketinginspanningen buiten de provincies Groningen en Drenthe. Het gaat in het bijzonder om de provincies Overijssel, Flevoland en Friesland. Onderzoek over de grens in Duitsland heeft aangetoond dat er voor Groningen Airport Eelde in Duitsland een marktpotentieel van circa 900.000 inwoners aanwezig is. Op basis van de recente ontwikkelingen, overleg met experts uit de branche en eigen inzichten van het management wordt uitgegaan van een gemiddelde groei van het chartersegment van zo'n 4 % per jaar tot 2015.

2.2 Lijndiensten

2.2.1 Marktontwikkelingen

Bij de markt voor lijndiensten wordt onderscheid gemaakt naar aard en functie van de diensten. We onderscheiden hierbij 3 verschillende categorieën:

- feederlijnen; verbinden een regionale luchthaven met een mainport, waar de reiziger overstapt op een andere vlucht
- conventionele point-to-point (origin-destination) lijndiensten; verbinden luchthavens op basis van een eigen vervoersvraag
- low-cost carriers.

Feederlijnen zijn met name van belang voor de zakelijke markt. Goede infrastructurele voorzieningen zijn een belangrijke voorwaarde bij bedrijfsvestiging, en een snelle verbinding met een mainport hoort daarbij. Van belang is dan dat er een relatief hoge vluchtfrequentie is, en dat de vluchttijden goed aansluiten op de bloktijden van Schiphol op zowel Europese als intercontinentale vluchten.

De *point-to-point* markt is de laatste jaren een groeimarkt gebleken, ondanks de aanleg van een hogesnelheids-netwerk in Europa. Daarbij gaat het niet alleen om verbindingen tussen grotere luchthavens, maar ook *steeds meer om verbindingen tussen kleinere steden en regio's*, waarbij juist de drukke mainports worden vermeden ("hub by-passing"). Geconcludeerd kan dan ook worden dat voor regionale luchthavens het point-to-point verkeer in belang toeneemt.

De belangrijkste ontwikkeling in de laatste jaren is de opkomst van de zogenaamde *low-cost carriers*. Deze maatschappijen (bijvoorbeeld Easyjet, Ryanair, BasiqAir) bieden laaggeprijsde stoelen aan en hebben een geheel afwijkende logistieke en marketing aanpak. Er wordt gevlogen over betrekkelijk korte afstanden en veelal vanaf kleinere, goedkopere, regionale luchthavens. Daarbij vliegen ze met relatief grote toestellen, halen voordeel uit snelle rotaties, en maken weinig distributiekosten door uitsluitend gebruik te maken van internet. Er wordt gericht op de leisuremarkt en de onderkant van de zakelijke markt. Het is gebleken dat de huidige baanlengte van Groningen Airport Eelde voor Ryanair beperkingen geeft op het maximaal aantal verkoopbare stoelen (*pay-load restriction*). Dit geldt in het bijzonder bij slechtere weersomstandigheden. Met een verlengde baan zal dit marktsegment ook voor Groningen Airport Eelde nieuwe kansen bieden.

2.2.2 Prognoses voor Groningen Airport Eelde

Een (hernieuwde) *feeder* op een Mainport blijft vooral vanuit de zakelijke markt een belangrijke wens. Dit is in recent onderzoek nog weer bevestigd. De luchthaven rekent er dan ook op dat binnen enkele jaren een lijndienst op een mainport, bij voorkeur Amsterdam, zal kunnen worden aangeboden.

Sinds enige tijd lijkt ook GAE een bescheiden positie te krijgen in het *point-to-point* verkeer. Van de geregelde taxivlucht op Aberdeen en Norwich is die op Aberdeen begin 2004 omgezet in een vijf-daagse lijndienst. Ook voor andere Europese bestemmingen liggen er in de toekomst kansen, waarbij onder meer gedacht kan worden aan Noord- en Oost-Europa. Dergelijke vluchten zullen worden uitgevoerd met vliegtuigen met een bescheiden capaciteit (tot 50 stoelen).

Ook voor het segment van de *low-cost carriers* liggen er voor GAE mogelijkheden. Ryanair heeft een jaar op Londen gevlogen en bewezen dat er voor deze formule van vliegen een relatief groot vervoerspotentieel aanwezig kan zijn. Dat deze lijndienst na een jaar is beëindigd, is onder meer te wijten aan het feit dat Ryanair de vluchttuitvoering wilde standaardiseren met het type Boeing 737-800. De maatschappij heeft echter aangegeven onze baanlengte van 1800 m voor een year-around vluchttuitvoering met volledige pay-load voor dit type vliegtuig te kritisch te vinden. De luchthaven verwacht evenwel dat er in de toekomst ook voor GAE in dit segment kansen zijn om bij deze marktontwikkelingen aan te sluiten mits, zoals uit de ervaring met Ryanair is gebleken, de baanverlenging doorgang zal vinden. Drie dagelijkse vluchten zal tot de mogelijkheden behoren.

2.3 Luchtvracht

2.3.1 Marktontwikkelingen

Algemeen wordt verondersteld dat de vraag naar luchtvrachtvervoer nog zal blijven groeien. In hoeverre regionale luchthavens daarbij een rol kunnen spelen is niet alleen ingegeven door de directe nabijheid van economische centra. Het verzorgingsgebied van luchtvrachtdiensten kan aanzienlijk zijn, mede door de grote afstanden waarover door middel van trucking het voor- en natransport verzorgd kan worden. De totale kosten (in tijd-kwaliteit) van vervoer van verlader tot ontvanger spelen een belangrijke rol bij de keuze voor de uiteindelijke mix aan vervoersmodaliteiten.

De markt voor luchtvracht op regionale luchthavens wordt in belangrijke mate bepaald door de operationele omstandigheden, in het bijzonder de baanlengte, de openstellingstijden en de totale kosten waarmee de maatschappijen geconfronteerd worden. De nabijheid van sterke economische centra blijft natuurlijk wel een rol spelen, maar is niet alles bepalend.

Op Groningen Airport Eelde vindt thans nauwelijks (gevlogen) luchtvracht plaats. De marktverwachting voor luchtvracht kan dan ook niet gebaseerd worden op ervaringen opgedaan in het verleden. Zonder een verlengde baan zal op structurele basis geen luchtvrachtvolume commercieel ontwikkeld kunnen worden, omdat de huidige 1800 m baan voor vrachtvliegtuigen onvoldoende is om het potentiële startgewicht met pay-load te benutten. Nadat de baanverlenging is gerealiseerd is deze beperking, althans voor middelgrote freighters, grotendeels weggenomen.

Groningen Airport Eelde ligt niet in een grote economische kern met een eigen potentieel aan vrachtvervoer. Ondanks deze beperking zijn er een aantal kansen aan te wijzen voor de luchthaven. Deze zijn: het catchment area Noord-Europa (met name de Scandinavische landen), Oost-Europa (de nieuwe EU-landen) en het aanboren van een aantal specifieke nichemarkten. De belangrijkste benefits die Groningen Airport Eelde daarbij aantrekkelijk zullen maken, zijn een relatief goedkope en zeer efficiënte, dus snelle vrachtafhandeling in combinatie met congestievrije bereikbaarheid over de weg. De nieuwe snelweg A31 van Noord Nederland naar het Ruhrgebied biedt wat betreft snel voor- en natransport nieuwe kansen.

2.3.2. Prognose voor Groningen Airport Eelde.

Omdat voor dit marktsegment een aantal omstandigheden niet gunstig zijn (nachtsluiting en ijle economische structuur) zijn de prognoses bescheiden. Echter de goede bereikbaarheid van de luchthaven over de weg, snelle afhandelingsmogelijkheden bieden in combinatie met andere kostencomponenten voor dit prijsgevoelige segment weer goede kansen.

Vooralsnog is uitgegaan van een geleidelijke ontwikkeling van het vrachtsegment, waarbij rekening gehouden wordt op een groei tot circa 600 vluchten per jaar met middelgrote toestellen (Airbus A310, Boeing 757 en MD 11).

2.4 Lesvluchten

2.4.1 Markontwikkelingen

Groningen Airport Eelde is van oudsher de lesluchthaven van Nederland. De vestiging van de Rijksluchtvaartschool (thans KLM Flight Academy) in de jaren 50 heeft daar in sterke mate aan bijgedragen.

De laatste jaren is het karakter van de lesbewegingen op GAE veranderd. In de eerste plaats wordt sinds 2000 geen groot lesverkeer meer geaccommodeerd (vliegtuigen boven de 6000 kg). In de tweede plaats hebben veel vliegscholen delen van de opleiding verplaatst naar andere landen, waar de klimatologische omstandigheden een efficiëntere opleiding tot verkeersvlieger mogelijk maken. Ook de toename van het gebruik van de flight simulator is merkbaar. De vervolg-opleiding vindt echter veelal nog steeds in Eelde plaats. Het effect van het uitplaatsen van de beginnersopleiding naar het buitenland is geweest dat het aantal bewegingen op GAE met kleine lesvliegtuigen de laatste jaren sterk is afgenomen, waarbij het vooral VFR-vliegen betreft. Deze vluchten vallen vrijwel altijd onder de Regeling Geluidsbelasting Kleine Luchtvaart (BKL) en betreffen veelal single engine toestellen. Illustratief is het verschil tussen de jaren 1995 en 2003. In 1995 zijn op GAE bijna 80.000 lesvluchten geregistreerd, tegen circa 36.000 in 2003. Niettemin wordt het aantal vliegbewegingen nog steeds in belangrijke mate bepaald door het aantal lesvluchten. In 2003 ging het om het aantal van circa 36.000 lesvluchten op een totaal van 55.000 vliegbewegingen.

2.4.2 Prognose voor Groningen Airport Eelde.

De afname van het aantal lesbewegingen lijkt ten einde. De contacten met de vliegscholen bevestigen dit beeld. De verwachting voor Groningen Airport Eelde is dat het aantal lesbewegingen weer iets zal toenemen. Enerzijds als gevolg van de toenemende vraag naar piloten en anderzijds als gevolg van het verwachte effect van capaciteitsbeperkingen op nabij gelegen luchthavens. (Enschede en Lelystad) Voor de komende jaren wordt dan ook gerekend op een wat groter aantal lesbewegingen (bijna 43.000) voor de opleidingen tot verkeersvlieger, waarvan een deel onder Instrument Flight Rules (IFR) als KE-verkeer wordt uitgevoerd.

2.5 Zakelijk verkeer

2.5.1 Markontwikkelingen

Naast het geregelde handelsverkeer wordt er op de regionale luchthavens vaak gebruik gemaakt van zakelijk verkeer. Soms zijn dit vluchten met company-jets, of kleine zakentoeestellen. Vaak betreft het taxivluchten. Op Groningen Airport Eelde zijn momenteel twee luchtvaartbedrijven gevestigd die taxivluchten kunnen uitvoeren. Maar ook wordt de luchthaven frequent bezocht door businessjets uit allerlei delen van de wereld.

Een bijzondere vorm van taxiverkeer vormen de vluchten met medische doeleinden. Meerdere keren per week ontvangt Groningen Airport Eelde zogenaamde medische vluchten. Meestal betreft het vluchten ten behoeve van donortransplantaties voor het Academisch Ziekenhuis Groningen. Uitsluitend ten behoeve van deze vluchten wordt openstelling buiten sluitingstijd toegestaan.

2.5.2 Prognose voor Groningen Airport Eelde

Mede door de vestiging in 2004 van een tweede luchtvaartonderneming die zich toelegt op het verzorgen van taxi-vluchten en de zakelijke vraag vanuit de markt, wordt een toename verwacht van de zakelijke vluchten. Alleen voor het gebruik van kleine zakenvliegtuigen (2 tot 5 personen) wordt geen grote toename verwacht.

2.6 Privé-vluchten

2.6.1 Marktontwikkelingen

Het aantal privé-vluchten is evenals de lesvluchten in de laatste jaren sterk afgenomen. Het aantal bewegingen met privé-vluchten (voornamelijk sportvliegers) is tussen 1995 en 2003 afgenomen van bijna 25.000 tot ruim 11.000.

Het blijkt dat veel sportvliegers hun oefenvluchten elders uitvoeren, mede uit kostenoverwegingen.

2.6.2 Prognose voor Groningen Airport Eelde

Voor het segment privé-vluchten wordt voor de komende jaren in totaal een stabilisatie voorzien van het aantal bewegingen.

3 Van verwachte verkeersontwikkelingen naar invoergegevens

In de vorige sub-paragrafen is in het kort beschreven welke verkeersontwikkeling het management van Groningen Airport Eelde voorziet voor de langere termijn (2015). Daar gaat het dus om een inschatting van de marktpotenties. Ten behoeve van een juiste inschatting van de mogelijke milieueffecten die daarmee gepaard kunnen gaan zijn de genoemde ontwikkelingen vertaald in concrete aannames met betrekking tot het aantal vliegbewegingen voor de verschillende segmenten. Daarbij is aangegeven welke typen vliegtuigen naar alle waarschijnlijkheid daarvoor zullen worden ingezet (op basis van de huidige inzichten). Dit zijn de relevante invoergegevens voor de inschatting van de milieueffecten. Het betreft dus een concrete invulling van de marktverwachtingen met aantallen vliegbewegingen en types om berekeningen te kunnen maken van de milieueffecten.

Een en ander is weergegeven in de volgende tabel. Daarbij is ter verduidelijking van het potentieel nog toegelicht om wat voor bestemmingen of soort verkeer het gaat.

prognose invoergegevens GAE 2015

Omschrijving	Type	Aantal bewegingen	Toelichting
Low-cost	B 737-800	2190	3xpd, 7 dpw
Feeder Amsterdam	Embr. 135	1872	3xpd, 6 dpw
P.t.p lijn	Embr. 145	1000	1xpd, 5dpw 1xpd, 5dpw
Vracht	MD11 Airbus A310 B 757-200	208 520 416	2xpw 5xpw 4xpw
Vakantiecharters	Airbus A320 / B737800 / MD88	1848	Diverse bestemmingen
hulpdienstenheli	MD 900	1400	o.a. AZG
Overige heli	Sikorsky / Robinson R22	250	o.a. militair verkeer
Zakenvluchten	Citation/F 50/ Gulfstream IV	680	Diversen
Proefvluchten	B 747	90	Gelimiteerd in A-besluit
General aviation	Cessna/Beach (cat 004)	3500	Klein les IFR
	Idem	2500	Privé IFR
	Idem	3000	Klein zakelijk IFR
	diverse	39125	Klein les VFR
	diverse	10500	Privé VFR

Bij de berekening van de geluidscontouren en de beschrijving van de overige milieueffecten zijn uiteraard nog meer aannames met betrekking tot deze prognose relevant. Het gaat daarbij onder meer om de meteomarge, baangebruik, (nieuwe) routestructuur en spreidingsgegevens. Deze aspecten blijven hier buiten beschouwing.

4 Operationele uitgangspunten

De verwachte verkeersontwikkeling zoals in het vorige hoofdstuk is beschreven staat en valt met het realiseren van een drietal essentiële operationele uitgangspunten. Het gaat om de realisatie van de verlenging van de baan 23-05 van 1800m tot 2500m, het kunnen openstellen van de luchthaven tussen 6.30 uur en 23.00 uur en om de beschikbaarheid van voldoende milieuruimte met name geluidsruimte. Onderstaand wordt op deze drie aspecten nader ingegaan.

4.1 Baanverlenging

In de hiervoor gepresenteerde verkeersprognoses is de realisatie van de verlenging van de start- en landingsbaan tot 2500 m uitgangspunt.

Baanverlenging is een noodzakelijke voorwaarde voor de continuïteit van de luchthaven.

In dit verband wijzen wij op de Nota inzake de regionale luchthavenstrategie (RELUS) van februari 1997 (TK, vergaderjaar 1996-1997, 25 230, nrs. 1-2), waarin onder meer melding wordt gemaakt van het feit, dat de Minister van Verkeer en Waterstaat in januari 1992 de Raad van Bestuur van de N.V. Luchthaven Eelde heeft laten weten baanverlenging noodzakelijk te achten voor het toekomstperspectief van de luchthaven Eelde.

Een en ander is nog eens onderschreven door het feit dat het Rijk de kosten van de baanverlenging betaalt.

In de inleiding is reeds aangegeven dat er sprake is van een toezegging van de regionale aandeelhouders om nog gedurende 10 jaar vanaf 2003 een substantiële kapitaalstorting te doen in het vermogen van GAE. Dit betekent, dat vanaf 2014 de luchthaven rendabel dient te zijn.

Uitgangspunt daarbij is geweest dat de baanverlenging wordt gerealiseerd, want zonder verlengde baan is de concurrentiepositie van Groningen Airport Eelde achtergesteld bij andere regionale luchthavens en zijn er operationele beperkingen waardoor:

- de ontwikkeling van luchtvracht niet mogelijk is;
- de ontwikkeling van de chartermarkt aan te veel beperkingen onderhevig is;
- hetzelfde geldt voor het segment low-cost carriers (Ryanair heeft bij de beslissing om de lijndienst op Stansted te stoppen laten meewegen dat de baanlengte kritisch is voor een full pay-load wanneer de B737-800 standaard wordt ingezet).

Effecten daarvan zijn

- dat de vastgoedontwikkeling moeilijk van de grond zal komen;
- dat private partijen geen interesse zullen hebben in welke vorm van participatie dan ook;
- touroperators, airlines en passagiers beperkt worden in hun keuze-mogelijkheden;
- dat er minder opbrengsten uit concessies, reclame e.d. gegenereerd kunnen worden;
- dat het bedrijfsresultaat structureel verlieslatend zal zijn en de continuïteit van de luchthaven in gevaar komt.

Geconcludeerd kan worden dat zonder baanverlenging belangrijke marktsegmenten niet tot ontwikkeling kunnen komen, met als gevolg dat de economische effecten voor de regio niet worden benut (naar schatting gaat het om 1500 tot 1900 arbeidsplaatsen in 2015 bij de hier gehanteerde vervoersprognoses) en er geen rendabele exploitatie mogelijk is. In feite zal dat kunnen leiden tot sluiting van de luchthaven.

Daarmee zouden belangrijke economisch effecten die de luchthaven biedt voor de Noordelijke regio op het spel worden gezet. Maar ook andere partijen zullen daarmee in problemen komen. Zo zal een stringente verdere beperking van de openstelling of zelfs sluiting van de luchthaven impliceren, dat de thans uitgevoerde ambulance- en donorvluchten voor gespecialiseerde ziekenhuizen, zoals het Academisch Ziekenhuis in Groningen, beperkt of niet meer plaats kunnen vinden.

Dat de luchthaven zonder baanverlenging niet rendabel kan worden geëxploiteerd is al te concluderen uit het businessplan en businessmodel dat in 2001 mede is opgesteld en door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is aanvaard als document ter onderbouwing van de afkoopsom die het Rijk heeft betaald ter vervanging van de jaarlijkse Rijksbijdrage in de toekomstige exploitatietekorten. De conclusie was dat de luchthaven, rekening houdend met een regionale bijdrage gedurende 10 jaar van ongeveer € 1 miljoen, en met een totale afkoopsom van het Rijk van circa € 10 miljoen als bijdrage in de exploitatieverliezen, rond 2017 break-even kon worden.

Medio 2002 heeft de directie van Groningen Airport Eelde aan NIB-Capital gevraagd bovengenoemd businessplan en de daarbij behorende financiële prognose nader te toetsen en daarbij aanbevelingen te doen met betrekking tot de realisatie en zo mogelijk verbetering van de geprognostiseerde uitkomsten.

De conclusies van NIB-Capital in september 2002 waren onder meer dat:

- De groeidoelstellingen in vergelijking met andere regionale luchthavens realistisch ogen. Echter, de kansen van met name de vrachtmarkt zouden nog beter in kaart gebracht kunnen worden;
- Baanverlenging is noodzakelijk voor het op middellange termijn kunnen bereiken van een kostendekkende exploitatie en het toevoegen van aandeelhouderswaarde. Zonder baanverlenging is luchtvracht niet mogelijk en zal de ontwikkeling van charterverkeer achterblijven.

Ook eigen analyses van Groningen Airport Eelde op basis van het door NIB-Capital aangepaste businessmodel tonen aan, dat zonder baanverlenging een kostendekkende exploitatie niet in het verschiet ligt. Voor de continuïteit van de luchthaven is baanverlenging dan ook noodzakelijk.

Niet alleen is een geregelde dienst op Schiphol (of een nadere mainport) voor het Noordelijk bedrijfsleven van betekenis, voor de luchthavenexploitatie is het eveneens van groot belang. Een lijndienst met op jaarbasis 30.000 passagierbewegingen levert naar verwachting aan extra omzet een bedrag op van € 500.000.

Overigens werd ook door andere gebruikers dan lijnvluchten, zij het incidenteel, gebruik gemaakt van de mogelijkheid om kort na half 7 van de luchthaven te vertrekken of er aan te komen.

In 2003 zijn er tussen 6.30 uur en 7.00 uur 37 vluchten in die tijd uitgevoerd, waarbij 741 passagiers zijn betrokken.

Voor andere segmenten, m.n. de luchtvrachtmarkt is vroege (en late) openstelling essentieel voor een commercieel verantwoorde operatie. Vrachtdiensten, maar ook charters zoeken om bedrijfseconomische redenen de randen van de dag. Beperkingen daaraan gesteld vormen een extra drempel om de luchtvrachtmarkt te kunnen ontwikkelen. Voor Groningen Airport Eelde is het realiseren van een zij het beperkt vrachtvolume van groot belang om daarmee de kwetsbaarheid van de onderneming te beperken en het bedrijfsresultaat te verbeteren. Baanverlenging is daarvoor echter een noodzakelijke voorwaarde.

De conclusie is dat openstelling tussen half zeven in de morgen en elf uur in de avond absoluut noodzakelijk is om aan de vraag van de markt te kunnen voldoen en de luchthaven uitzicht te bieden op een betere exploitatie.

Voor Rotterdam Airport en Maastricht Aachen Airport is recent een ruimere openstelling vastgesteld. Concurrentieverhoudingen tussen regionale luchthavens zouden door de overheid geborgd moeten worden (level playing field); een beperking voor GAE en verruiming voor Rotterdam/Maastricht doet aan dit principe geen recht.

De afweging voor wat betreft milieueffecten richt zich in dit geval vooral op de positieve effecten die van een latere openstelling in de ochtend voor omwonenden mogen worden verwacht. Anders gezegd, de vraag is of is aan te geven in hoeverre omwonenden minder slaapstoring zullen ondervinden als de luchthaven pas om 7.00 uur opengaat in plaats van de huidige tijd van 6.30 uur. Daarbij is relevant dat er voor 7.30 uur geen lesvluchten worden uitgevoerd, zodat de vliegbewegingen beperkt blijven tot commercieel verkeer.

Bij de beoordeling van milieuaspecten zoals uitgevoerd door Adecs (geluid en emissies), Waardenburg (Habitat en vogelrichtlijn) en NLR (externe veiligheid) is aangenomen dat er een lijndienst en vrachtverkeer tussen 6.30 uur en 7.00 uur kan plaatsvinden. Deze effecten zijn dan ook meegewogen in de betreffende rapportages.

5 Tot slot

Groningen Airport Eelde is in een fase van ontwikkeling waarin de luchthaven verandert van een vooral op general aviation en op lesverkeer georiënteerd vliegveld tot een belangrijke regionale luchthaven waar handelsverkeer wordt geacommodeerd en zo een belangrijke bijdrage levert aan de regionale economie. Dit is ook de ontwikkeling die de overheid (zowel Rijk als Regio) voor ogen stond bij de beleidsbeslissingen die de laatste jaren zijn genomen.

Baanverlenging versterkt de operationele mogelijkheden en draagt zo bij aan een betere vervulling van de luchthavenfunctie door de mogelijkheid meer segmenten van het handelsverkeer te kunnen bedienen. Dit legt tevens de basis voor een exploitatie die op termijn niet meer afhankelijk is van directe overheidsbijdragen.

Daarvoor is het, naast de mogelijkheid de start- en landingsbaan te verlengen, tevens noodzakelijk dat de exploitant (en regio) realistische ontwikkelingskansen niet worden ontnomen door te beperkende milieumaatregelen op het gebied van geluid, emissies, externe veiligheid of openstellingstijden.

Bij de beleidsbeslissingen van de laatste jaren hebben afwegingen met betrekking tot nadelige milieueffecten een belangrijke plaats gehad en tot beperkende maatregelen voor het vliegverkeer op GAE geleid. Zo is afgezien van reguliere nachtvluchten, mag er geen lesverkeer meer plaatsvinden met grote vliegtuigen en met straalvliegtuigen, is het accommoderen van klein lesverkeer aan beperkingen in de avonduren gebonden, zijn beperkingen opgelegd aan paravoluchten en is het toe te laten aantal proefvluchten aan een maximum gebonden.

Dat bij de kabinetsbeslissing om in te stemmen met de baanverlenging, gekoppeld aan het verbod op (les) circuitvluchten met grote toestellen, is vastgesteld dat de geluidscontouren niet worden aangepast aan dat verbod, is de logische consequentie van het inzicht dat deze contouren minimaal noodzakelijk zijn om de gewenste ontwikkeling van Groningen Airport Eelde mogelijk te houden.

Daarbij is het aan de exploitant de ontwikkelingsrichting te bepalen, rekening houdend met marktkansen en operationele mogelijkheden en binnen de kaders van de milieuvoorschriften.

Groningen Airport Eelde N.V.
januari 2005