

(20)
512-50



ONTWIKKELINGSPERSPECTIEF 1994



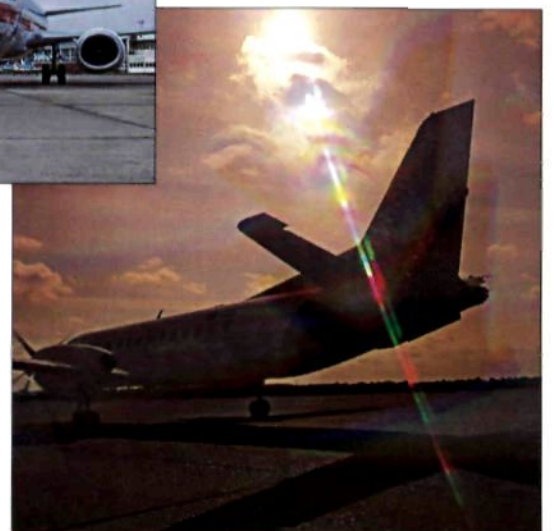
Baanverlenging
Groningen
Airport Eelde

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEF

Groningen Airport Eelde

1 9 9 4

Groningen Airport Eelde N.V.
Eelde, december 1994
versie 3



INHOUD

BLAD

1	INLEIDING	4
2	SAMENVATTING EN CONCLUSIES	5
3	OMGEVINGSFACTOREN	7
3.1	Ontwikkelingen in de economie	7
3.2	Ontwikkelingen in de luchtvaart en bij de luchthavens	8
3.3	Ontwikkelingen in de infrastructuur van de regionale luchthavens in Europa	9
3.4	Veiligheid en milieu	10
4	DE ECONOMISCHE BETEKENIS VAN GRONINGEN AIRPORT EELDE VOOR DE EUREGIO NOORD-NEDERLAND	11
4.1	Regio's op eigen kracht en bereikbaarheid	11
4.2	Nutsvoorziening	12
4.3	Bovenregionale aspecten	13
4.4	Economische kwetsbaarheid	13
4.5	Bedrijfsvestiging	14
4.6	Werkgelegenheid	15
4.7	Baanverlenging een voorwaarde	15
5	DE STRATEGIE VAN GRONINGEN AIRPORT EELDE	16
6	VERVOERSSCENARIO'S GRONINGEN AIRPORT EELDE	18
6.1	Inleiding	18
6.2	Lijnverkeer	18
6.3	Charterverkeer (vakantiecharters)	19
6.4	Lesverkeer	22
6.5	Luchtvracht	23
7	HET FINANCIIEEL MEERJARENPECTIEF 1994	27
7.1	Algemeen	27
7.2	Kosten baanverlenging	28
7.3	Toelichting bij het financieel meerjarenperspectief 1994	28
7.4	Vergelijking netto resultaat 1800 en 2500 meter baan (met en zonder nachtvluchten)	31
7.5	Conclusie	31

BIJLAGEN

1. Matrix ontwikkelingskansen 1800 m. versus 2500 m. scenario.
2. Financieel meerjarenperspectief 1994 (gemiddelde variant).
3. Ontwikkelingspad gemiddelde variant: koppeling vervoersperspectief met financieel perspectief.
4. Kwantificering werkgelegenheidseffecten.

Groningen Airport Eelde acht een verlenging van de startbaan van 1800 meter naar 2500 meter een absolute voorwaarde voor het realiseren van de aanwezige marktpotenties en voor een verantwoorde bedrijfsvoering op lange termijn. In het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen wordt baanverlenging omschreven als voorwaarde voor volledige inschakeling in het Europese verkeer.

Midden jaren tachtig is een wijzigingsprocedure doorlopen, inclusief Milieu Effect Rapport, voor een baanverlenging van Groningen Airport Eelde. Na afronding van die procedure (1987) bleef een beslissing van de Minister van Verkeer en Waterstaat tot baanverlenging achterwege.

In 1992 werd besloten om uit oogpunt van zorgvuldigheid een nieuwe wijzigingsprocedure te starten, inclusief een geactualiseerde Milieu Effect Rapportage. De formele start daarvan vond plaats in 1993 met de terinzagelegging van de Startnotitie. In deze Startnotitie wordt het doel van de baanverlenging beschreven als "het bevorderen van de continuïteit van Groningen Airport Eelde als infrastructurele voorziening voor het aanbieden van marktgerichte en kwalitatief hoogstaande diensten voor luchtvervoer". In dat kader wordt gewezen op de luchthaven als basisvoorziening voor de economische ontwikkeling van Noord-Nederland. Daarbij wordt verwezen naar de aanbeveling van de nota VINEX over de benutting van de ontwikkelings-kansen van de luchthaven ingeval de startbaan wordt verlengd.

In de Richtlijnen voor het nieuwe Milieu Effect Rapport werd aanbevolen om ook het rapport "Ontwikkelingsperspectief Groningen Airport Eelde 1990" te actualiseren. Het onderhavige "Ontwikkelingsperspectief 1994" komt aan die aanbeveling tegemoet. Daarbij worden de bevindingen van de nota over de strategie van de luchthaven "Ready for take off" (maart 1994) betrokken.

Bij deze actualisering wordt ook gekeken naar ontwikkelingen in de omgevingsfactoren sinds 1990. Gewezen wordt op de nieuwe perspectieven die de ontwikkelingen in Oost-Europa bieden en de sterk voortgezette internationalisering en de invloed daarvan op de vraag naar luchtvervoer.

Eelde, december 1994

De samenstellers.

Dit rapport "Ontwikkelingsperspectief 1994" maakt onderdeel uit van de Milieu Effect Rapportage (MER), die ten behoeve van de procedure tot baanverlenging wordt opgesteld. Tevens is dit rapport een actualisering van het rapport "Ontwikkelingsperspectief 1990", dat in 1991 door de Minister van Verkeer en Waterstaat werd geaccordeerd als onderbouwing voor de baanverlenging.

Om na te gaan wat de bedrijfseconomische resultaten zijn van intensivering van het gebruik van de luchthaven zowel met als zonder baanverlenging, zijn verkeers- en vervoersscenario's van deze alternatieven opgesteld.

De geactualiseerde scenario's zijn vervolgens in financiële zin vertaald. Daarbij is het "gemiddelde ontwikkelings-scenario" doorgerekend, waarbij één van de aannames is, dat er geen nachtvluchten voor vracht zullen plaatsvinden. Dit scenario vormt de basis voor het financieel meerjarenperspectief voor Groningen Airport Eelde. Uit de berekening blijkt dat een baanlengte van 2500 meter structureel een beter bedrijfsresultaat oplevert dan een baan-lengte van 1800 meter.

In dit rapport wordt tevens gewezen op de betekenis van een goed toegeruste luchthaven voor de economische ontwikkeling van het Noorden van het land. Voor het optimaal benutten van de ontwikkelingskansen blijkt een start- en landingsbaan van 2500 meter noodzakelijk.

De belangrijkste conclusies van dit Ontwikkelingsperspectief 1994 zijn:

1. de regionale economische ontwikkeling is in een internationaliserende maatschappij sterk gediend met een volwaardige, goed geoutilleerde luchthaven. Basisvoorwaarden daarvan zijn een 2500 meter startbaan, Luchtverkeersleiding (ATC) en adequate Luchtverkeersleidingsapparatuur zoals radar;
2. uit de financiële meerjarenramingen blijkt dat Groningen Airport Eelde bij een 2500 meter baan een meer efficiënte benutting van kapitaal en personeel kan bereiken. De prognose van het bedrijfsresultaat is bij een 2500 meter baan beter dan bij de 1800 meter variant, wat ook een lagere exploitatie-bijdrage van de aandeelhouders betekent;
3. de ruimere gebruiksmogelijkheden van een 2500 meter baan betekenen een sterke vermindering van de bedrijfseconomische kwetsbaarheid van de luchthaven;
4. een 2500 meter baanlengte draagt bij tot vergroting van de vliegveiligheid, omdat de in het intra-Europese verkeer gebruikelijke toestellen bij start en landing dan een grotere veiligheidsmarge hebben. Tevens draagt het bij aan de vliegveiligheid bij slechtweeromstandigheden;
5. voor het behoud en versterking van de positie van Groningen Airport Eelde op de chartermarkt is een verlengde startbaan noodzakelijk;
6. door het middels baanverlenging mogelijk te maken het verkeer met vakantiecharters op Eelde te intensiveren, is het tegelijk mogelijk de luchthaven Schiphol te ontlasten;

7. baanverlenging maakt het mogelijk op Groningen Airport Eelde oefen- en proefvluchten uit te voeren waarvoor nu veelal naar het buitenland wordt uitgeweken. Dit type vluchten verbeteren het bedrijfsresultaat en verhogen de kans op het aantrekken van toeleverende bedrijvigheid;
8. een 2500 meter baanlengte is noodzakelijk voor een functie van de luchthaven in het luchtvrachtvervoer en biedt kansen op het aantrekken van expressevervoer;
9. de werkgelegenheid op het luchthaventerrein zal circa 400 arbeidsplaatsen groter zijn bij de 2500 meter variant dan bij de huidige baanlengte;
10. met een 2500 meter baanlengte kan Noord-Nederland als Euregio qua luchthavenvoorzieningen op gelijke voet concurreren met andere Euregio's. Bij de huidige baanlengte is dat niet het geval.

3 OMGEVINGSFACTOREN

3.1 Ontwikkelingen in de economie

De ontwikkelingskansen van de luchthaven en de regio zullen in sterkere mate dan voorheen samenhangen met veranderingen op boven-regionaal niveau. Met name de veranderingen binnen het bedrijfsleven doen een sterk beroep op de kwaliteit van alle typen van infrastructuur. Binnen het bedrijfsleven doen zich structurele veranderingen voor die belangrijke gevolgen hebben voor de eisen die aan vestigingsomgevingen worden gesteld. Deze veranderingen betreffen in hoofdzaak:

- A) er is sprake van een functionele ontvlechting van bedrijven ("concentratie op kernactiviteiten") die meestal gepaard gaat met uitbesteding van diensten, van delen van het productieproces en van logistieke functies;
- B) er is sprake van een sterke internationalisering en daarmee samenhangende schaalvergroting. (Dit door fusies, overnames, strategische allianties en door het aangaan van toeleverings- en uitbestedingsrelaties). Dit speelt zich zowel binnen de Europese Unie als mondiaal af. De argumenten daarvoor zijn concurrentie en kostenoverwegingen. Deze ontwikkelingen spelen zich af in combinatie met de factor functionele ontvlechting. Ze betekenen dat de bedrijven zowel wat hun input als wat hun output betreft steeds sterker op de internationale markt opereren. Er doet zich een proces voor van toenemende interdependentie (wederzijdse afhankelijkheidsrelaties), waaraan geen bedrijf of regio zich kan onttrekken;
- C) verdergaande technologische ontwikkelingen, hogere eisen aan de aspecten communicatie, organisatie en logistiek, betekenen een kennis-intensiever worden van de productieprocessen;
- D) in samenhang met de factoren A) tot en met C) doet zich een toenemende concurrentie voor (men kan zich niet meer "achter regionale of landgrenzen verschuilen"). Er is sprake van zowel een technologische stroomversnelling als van een snellere produktvernieuwing. En in relatie met specialisatie (onder andere van dienstverlening) doet zich een schaalvergroting voor, over regio- en landgrenzen heen.

Bovenstaande ontwikkelingen manifesteren zich in een groeiend aantal regio- en landgrenzen-overschrijdende transacties, met als gevolg data-transmissie en verplaatsing van personen en goederen

Dit stelt hoge eisen aan de aanwezige infrastructuur van a) voorzieningen ten behoeve van telecommunicatie; b) wegen, rails en luchthavens; c) kennisinfrastructuur.

Steeds meer doen zich bij bedrijven heroverwegingen voor ten behoeve van een optimalisering van de allocatie van (delen van) bedrijfsprocessen. Het gevestigd blijven of zich vestigen van bedrijven wordt minder vanzelfsprekend dan voorheen. Kortom, bedrijven en bedrijfsonderdelen worden minder locatie-gebonden.

Deze trends kunnen enerzijds nieuwe kansen betekenen (het aantrekken van meer "footloose" geworden bedrijven of bedrijfsfuncties), maar anderzijds zijn het ook nieuwe bedreigingen wanneer het regionale concurrentieprofiel qua bedrijfsomgeving verslechtert ten opzichte van andere locaties.

Het afnemen van de geografische gebondenheid van bedrijven, de toenemende concurrentie en de hogere eisen aan de bedrijfsomgeving vinden hun spiegelbeeld in een sterkere beleidsconcurrentie tussen regio's. Van overheden wordt een actiever bedrijfsomgevings- en vestigingsbeleid gevergd. Niet slechts om nieuwe bedrijven aan te trekken, maar ook om bestaande te behouden.

Bovengenoemde ontwikkelingen vormen tegelijk de achtergrond van de hoge groeiratio's van de communicatie-industrie en van de luchtvaartindustrie. Bij het laatste betreft dit zowel het passagiersvervoer als het goederenvervoer. In beide sectoren wordt mondiaal een verdubbeling verwacht van de vervoersvolumes in de komende tien jaren.

3.2 Ontwikkelingen in de luchtvaart en bij de luchthavens

Bij de Europese luchthavens tekent zich een specialisatie op hoofdfuncties af. Men onderscheidt (intercontinentale) Mainports, Eurohubs en regionale luchthavens.

De Mainports richten zich op het aantrekken van intercontinentale vervoersstromen met een daarop aansluitend Europees net-werk.

Eurohubs zijn verdeelstations van intra-Europees vervoer. Door een beheerst overstapproces worden Europese economische centra met elkaar verbonden.

Een grote luchthaven kan als strategie voeren om zich te ontwikkelen tot zowel Mainport als Eurohub. Zo'n strategie voert Schiphol sinds het begin van de jaren negentig, met aanzienlijk succes. Dit nadat plannen van KLM, British Airways en Sabena om Brussel tot Eurohub te ontwikkelen, waren gestrand. Plannen van Lufthansa om van Keulen-Bonn een Eurohub te maken werden achterhaald door de ontwikkelingen in Oost-Europa. Dit leidde tot andere prioriteiten. Frankfurt en in de toekomst ook Berlijn, zullen een op Oost-Europa georiënteerde "Eurohub" worden.

Regionale luchthavens zijn luchthavens die regio's ontsluiten middels vervoer door de lucht. Dit door hoogfrequente verbindingen met Mainports en/of Eurohubs en *rechtstreekse verbindingen waar de markt dit toelaat. En door charters, zakenverkeer en vervoer van luchtvracht.* Daarnaast kunnen regionale luchthavens, afhankelijk van hun specifieke omstandigheden, gespecialiseerde en luchthavengeoriënteerde bedrijvigheid aantrekken.

Een belangrijke omgevingsfactor bij deze ontwikkeling is het toenemende gebrek aan luchthavencapaciteit. De groeiende vraag naar luchtvervoer veroorzaakt steeds meer congestieproblemen bij de grote luchthavens. Daar is zich dan ook een proces van "bezinning op kerntaken" aan het afspeilen, met als resultaat een concentratie op het luchtvervoer middels lijndiensten. Dit betekent dat niet-Mainportgebonden activiteiten zoals lesverkeer, groot vliegtuigonderhoud en dergelijke naar andere luchthavens (met name regionale luchthavens) zullen moeten uitwijken.

Daarbij is er in Europa geen of nauwelijks ruimte voor nieuwe luchthavencapaciteit. Het gebrek aan voldoende luchthavencapaciteit zal een structureel verschijnsel in Europa zijn, omdat de meeste bestaande luchthavens geen, of zeer beperkte uitbreidingsmogelijkheden hebben.

Het proces van zich toeleggen op kerntaken vindt reeds plaats rond Londen, Parijs, Düsseldorf en tekent zich ook al af bij Schiphol. Dit verschijnsel zal in de toekomst het hele Europese luchtvervoer kenmerken. In deze context is het ontwikkelen van regionale luchthavens tevens een capaciteitsverruiming voor de Mainports en betekent een economischer gebruik van voorheen onderbenutte middelen. Het geografisch dicht bij elkaar brengen van vraag en aanbod van luchtvervoer (lijndiensten, maar ook de regionalisering van vakantiecharters) helpt tevens om de congesties bij het grondtransport te reduceren.

3.3 Ontwikkelingen in de infrastructuur van de regionale luchthavens in Europa

In de periode van de jaren '40 en '50 was een baanlengte van 1800 meter de norm voor de voor het Europees verkeer gebruikte propeller-toestellen. Zowel Maastricht, Rotterdam als Eelde werden voorzien van een 1800 meter baan.

De meeste Europese regionale luchthavens hadden gelijksoortige voorzieningen. Echter, in de jaren '60 ontwikkelde zich het verkeer met straalmotoren en dat vereiste een langere baanlengte, namelijk 2050 meter of meer. De baanlengte van Rotterdam werd reeds midden jaren '60 boven de 2000 meter gebracht. De startbaan van Maastricht werd in 1973 tot 2500 meter verlengd. Bijna alle Europese regionale luchthavens verlengden hun startbaan tot boven de 2000 meter in de periode 1960-1990. Men kon daarom spreken van verlegging van de norm voor baanlengten in het Europese luchtverkeer.

Vanuit de luchtvaartindustrie gezien is een luchthaven met een 1800 meter baan onaantrekkelijk, want oneconomisch:

- * voor standaardbestemmingen moeten óf minder passagiers, óf minder brandstof meegenomen worden (met een extra tussenlanding);
- * men komt altijd vanaf of vliegt naar een luchthaven met een langere startbaan. De luchthaven met de 1800 meter baan vormt altijd de bottleneck;
- * een luchtvaartmaatschappij die opereert vanaf een luchthaven met een 1800 meter baan is in concurrentie-nadeel, want a) hij heeft extra kosten en vliegt minder economisch; b) zijn concurrenten elders hebben een groter bereik (= markt) van rechtstreeks aanvliegbare bestemmingen; c) sterkere afhankelijkheid van weersomstandigheden, waardoor meer onzekerheid over doorgaan van vluchten;
- * bij een geliberaliseerde markt neemt de druk op de marges toe, waardoor de extra kosten van een luchthaven met een 1800 meter baan eerder onacceptabel gaan worden. Liberalisatie heeft dus gevolgen voor concurrentie-positie en wervend vermogen.

Wanneer infrastructuur ingezet wordt als concurrentie-kracht en als wervingsmiddel voor luchthavengeoriënteerde bedrijven, zal men goed moeten kijken naar wat andere regio's aanbieden. In het bijzonder moet gelet worden op welke voorzieningen de beoogde (extra) marktgebieden bezitten, zoals Oost-Europa, het GOS en de landen rond de Middellandse zee.

In Oost-Europa en het GOS zijn de luchthavens standaard uitgerust met een startbaan van 2400 meter of meer. Bij de vakantiebestemmingen rondom de Middellandse Zee treft men geen luchthavens aan met een startbaan korter dan 2300 meter.

Uitgaande van nog acceptabel Europees gebruik voor een Boeing 737-300 (vereist minstens 2050 m, bij koele en droge weersomstandigheden), hebben 23 van de 316 Europese luchthavens met regionale functie (inclusief vakantiebestemmingen) een gebruiksbeperking, dat wil zeggen 7,3% van het totaal. En 20 daarvan hebben een ernstige gebruiksbeperking omdat zij slechts een 1800 meter baan hebben, dat wil zeggen 6,3%.

Eelde behoort momenteel dus tot de 6,3% slechtst toegeruste Europese regionale luchthavens.

(Na het jaar 2000 wordt dit 4,7%, omdat vijf West-Europese luchthavens hun 1800 meter baan dan verlengd hebben. In Oost-Europa zijn 1800 meter banen alleen nog in Roemenië te vinden.

Van de Europese regionale luchthavens is 92,7% derhalve aanzienlijk beter toegerust dan Eelde. Met een 2500 meter baanlengte zou Eelde gaan behoren tot de 39% best toegeruste luchthavens (dat wil zeggen luchthavens met startbaan van 2200 - 2600 meter baanlengte).

Tevens dient te worden opgemerkt dat de luchthavens in Oost-Europa standaard gedimensioneerd zijn op onbeperkt gebruik van de Tupolev 154, die 2500 meter vereist. Daarom zijn er in Oost-Europa slechts 19 luchthavens (waarvan 10 in Roemenië) te vinden met een baanlengte van minder dan 2500 meter, en 97 met een baanlengte van 2500 meter of meer (waarvan 36 met een baanlengte van 2500 meter). Dit is tevens de baanlengte die bij de Nederlandse weersomstandigheden leidt tot onbeperkte inzetbaarheid van de in West-Europa gangbare toestellen als de Boeing 737-300 en de Boeing 757.

3.4 Veiligheid en milieu

Voor de sinds de jaren vijftig in het Europese middellange afstandsvervoer gebezigde straaltoestellen is een 1800 meter baanlengte zeer krap bemeten. De vliegveiligheid, zeker onder slecht-weer-condities, zal door een 2500 meter baanlengte beter gewaarborgd zijn dan door een 1800 meter baanlengte. Daarbij komt dat het milieu, wat geluidsniveaus en uitstoot van verbrandingsstoffen betreft, gediend is bij een 2500 meter baanlengte, omdat niet steeds op vol vermogen gestart hoeft te worden en het remmen met de straalmotor (thrust reverse) minder aangesproken hoeft te worden.

4 DE ECONOMISCHE BETEKENIS VAN GRONINGEN AIRPORT EELDE VOOR DE EUREGIO NOORD-NEDERLAND

4.1 Regio's op eigen kracht en bereikbaarheid

In de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening en de Vierde Nota Extra (VINEX) wordt Noord-Nederland gekenschetst als een gebied, dat ligt tussen het Nederlands economische kerngebied en Noord-Europa. De regio zal "op eigen kracht" de nationale en internationale positie kunnen versterken. Daartoe moeten de ontwikkelingskansen worden benut die zich in de regio voordoen. Gedoeld wordt onder meer op de mogelijkheden van het gebied Groningen-Assen met het stedelijk knooppunt Groningen als belangrijkste centrum. Daarnaast bieden de Eemshaven en Groningen Airport Eelde mogelijkheden de oriëntatie te vergroten op Scandinavië, Noord-Duitsland en op Oost-Europa.

De Commissie Goudswaard (de adviescommissie voor de Noordelijke marktsector) wees reeds in 1984 in haar rapport "Het Noorden aan zet" opnieuw op het belang van een goed geoutilleerde luchthaven. In de in 1988 uitgebracht Vierde Nota Ruimtelijke Ordening wordt eveneens een grote betekenis toegekend aan de aanwezigheid van een regionale luchthaven voor de economische betekenis van de Noordelijke regio.

In de nota "Regio zonder grenzen, het regionaal-economisch beleid voor de periode 1990-1994" werd, naast de genoemde Vierde Nota Ruimtelijke Ordening en VINEX, het Rijksbeleid voor de versterking van de regionale economieën tot uitdrukking gebracht. Hoofdpunten van deze nota's zijn:

- versterking van de regionale functionele samenhang;
- versterking van het vestigingsmilieu;
- benutting van de ontwikkelingskansen van de luchthavens;
- een maximale bijdrage van de regio's aan de nationale welvaartsontwikkeling;
- bevorderen van een geografisch evenwichtige ontwikkeling van economische activiteiten.

Daarbij wordt onderkend dat de regionale luchthavens niet alleen vanuit hun transportfunctie moeten worden gezien, maar ook vanuit hun stuwende economische functie voor de regio.

Het Rijk onderkent daarbij dat zich in Noord-Nederland nog een achterstandssituatie voordoet, waarbij extra inspanningen zijn geboden om van de kansen die factoren zoals internationalisering bieden, te kunnen profiteren.

Het Noorden zal in de toekomst geen Nederlands perifeer gebied meer mogen zijn, maar zal een intermediaire zone zijn tussen de Randstad enerzijds en Noord-Duitsland en Scandinavië anderzijds, met een oriëntatie op de Europese economische centra.

Deze beleidsuitgangspunten hebben een versterkte impuls gekregen door ontwikkelingen als de ontsluiting van Oost-Europa en de toetreding van Scandinavische landen tot de Europese Unie.

Beleidsmatig gaat het bij het ontwikkelen van de regio om het benutten van de sterke punten en aanknopingsmogelijkheden en het functioneren in regionale, nationale en internationale context. De recente tendens tot internationalisatie, de Europese ontwikkelingen - in het bijzonder de snel voortschrijdende toepassing van de telematica - versterken het belang van de internationale context.

Om mede in het licht hiervan een offensief ontwikkelingsbeleid te kunnen voeren, zal met name het economisch kerngebied van Noord-Nederland - het gebied tussen Assen, Groningen en Drachten - over een complete en optimale in- en externe infrastructuur moeten beschikken. In dit kerngebied zijn verschillende aanknopingspunten voor een ontwikkelingsbeleid aanwezig:

- sterke kennis-infrastructuur;
- voldoende en vooral hooggekwalificeerd arbeidsaanbod;
- hoogwaardige stedelijke samenleving en cultuur;
- een uitstekende leefomgeving;
- goede, congestievrije transport- en communicatieverbindingen.

De optimalisatie van (inter-)nationale verbindingen is voor een intermediaire zone in een zich internationaliserende economie noodzakelijk om de potentiële ontwikkelingskansen volledig te benutten. De ontwikkeling van Groningen Airport Eelde is daarbij van bijzondere betekenis. De ontwikkelingskansen van Groningen Airport Eelde zijn afhankelijk van de baanverlenging.

4.2 Nutsvoorziening

Groningen Airport Eelde moet worden beschouwd als een "nutsbedrijf" voor de regio, waarbij de kwaliteit in belangrijke mate het nut bepaalt. Het verbeteren van de luchthaven tot een kwalitatief goede nutsvoorziening op het gebied van verkeer en vervoer vereist investeringen. Voor de hele Noordelijke regio zullen deze investeringen profijt opleveren in termen van versterking van het vestigingsmilieu en de imago-versterkende werking.

Voor internationaal opererende bedrijven en instellingen is een luchthaven een vestigingsfactor van toenemend belang.

Dat dit ook voor de Noordelijke regio opgaat blijkt onder andere uit het onderzoek naar de betekenis van Groningen Airport Eelde voor het Noordelijk bedrijfsleven (R.U.G. maart 1994). In dit onderzoek komt naar voren dat 80% van de Noordelijke bedrijven vindt dat de regionale economie in Noord-Nederland gebaat is bij Groningen Airport Eelde. De helft daarvan is zelfs van oordeel dat Noord-Nederland zonder Groningen Airport Eelde een tweederangs regio zou worden.

Een regio die gekenmerkt wordt door een hoogwaardig woon- en leef-milieu, uitstekende kennis-infrastructuur en goede internationale verbinding moet in staat worden geacht haar economie verder te ontwikkelen en een bijdrage te leveren aan de vergroting van de welvaart.

4.3 Bovenregionale aspecten

Behalve de hierboven beschreven betekenis voor de regionale economie spelen nog een aantal factoren een rol bij de baanverlenging.

In de eerste plaats zal een goede regionale luchthaven de betekenis van Nederland als distributieland mee versterken. Uiteraard door het aanbieden van het luchthavenprodukt zelf, maar ook door de indirecte ondersteuning van het Rijksbeleid, gericht op de versterking van de positie van Schiphol. Immers, de versterking van de positie van Schiphol tot intercontinentale Mainport vereist veel inspanningen om congestieverschijnselen tegen te gaan die de kwaliteit van de luchthaven in de toekomst kunnen bedreigen.

Daarbij gaat het niet alleen om het luchtverkeer, maar ook om wegen, railverbindingen en de vestiging van luchthavengebonden bedrijvigheid. Wil Nederland zijn positie als distributieland handhaven dan zal het qua luchthavencapaciteit een uitstekende concurrentiepositie moeten waarborgen. Hier doet zich de gelegenheid voor om nationaal beleid te ondersteunen door regionaal economisch beleid, door het ontwikkelen van Groningen Airport Eelde.

Het verder ontwikkelen van regionale luchthavens biedt mogelijkheden om functies, welke voor Schiphol niet van strategisch belang zijn, over te plaatsen. Als overlooppfuncties kan gedacht worden aan kleine (zaken)luchtvaart, specifieke vormen van luchtvracht en vooral ook aan vakantievervoer per charter.

Een tweede economisch effect van de baanverlenging van bovenregionaal belang is het feit dat een 2500 meter baan de mogelijkheden biedt aan Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en ook aan vliegtuigproducent Fokker om op een Nederlandse luchthaven les- en trainingsvluchten uit te voeren. Thans worden veel van deze vluchten vanaf buitenlandse luchthavens gevlogen. Zou dat mogelijk gemaakt worden op Groningen Airport Eelde, dan betekent dat een directe besparing voor die bedrijven en een besteding van middelen in eigen land.

4.4 Economische kwetsbaarheid

Een luchthaven is in strategisch opzicht gebaat bij een verbreding van haar produktenpakket om bedrijfseconomische kwetsbaarheid te verlagen. Met haar 1800 meter baanlengte wordt Groningen Airport Eelde reeds jarenlang gekenmerkt door een hoge kwetsbaarheid en het sterk leunen op een enkele marktpartij, namelijk de opleiding tot verkeersvlieger door de KLM-Luchtvaartschool op kleine toestellen.

Bij het middellange afstandsverkeer kunnen luchtvaartmaatschappijen op een 1800 meter baan niet bedrijfseconomisch optimaal werken, omdat niet met volle belading geopereerd kan worden en/of men een tussenlanding elders moet inlassen, wat kostenverhogend werkt. Wanneer door de toeneming van concurrentie in de luchtvaart de druk op de marges toeneemt zal de luchthaven waarop bedrijfseconomisch suboptimaal geopereerd wordt het eerste slachtoffer worden.

Met een 2500 meter baanlengte wordt deze bedrijfseconomische kwetsbaarheid verlaagd, omdat luchthaven-gebruikers zich dan ook in moeilijker marktcondities kunnen handhaven. Ook kunnen realistisch nieuwe markten aangeboord worden zoals luchtvracht, vliegtuigonderhoud, congresverkeer en oefenvluchten met groot verkeer, omdat Groningen Airport Eelde deze marktpartijen dan een bedrijfseconomisch gezonde operatie kan aanbieden.

Internationalisering betekent dat de mate van luchthaven-verbondenheid van bedrijven en instellingen zal toenemen. Met een luchthaven met een 2500 meter baanlengte zal de Noordelijke regio op gelijk niveau kunnen concurreren met andere Europese regio's. Bij een 1800 meter baanlengte is het regionaal concurrentieprofiel in dat opzicht van een duidelijk minder gehalte.

4.5 Bedrijfsvestiging

Sinds het einde van de jaren zeventig zijn luchthavens steeds meer in beeld gekomen als lokaties voor bedrijfsvestiging. De internationalisering en derhalve toenemende luchthavengevoeligheid is daarbij een belangrijke factor.

Bedrijven ontdekten ook dat lokatie op of nabij een luchthaven kon bijdragen aan het bedrijfsimago. De bedrijfsvestigingen hadden omgekeerd weer een positief effect op het luchthaven-imago, waardoor zichzelf versterkende processen van ontwikkeling van luchthaven en bedrijventerreinen op gang zijn gekomen. Daarmee dragen luchthavens bij tot het regionale imago voor bedrijfsvestiging. Bij vele Europese regio's gelden luchthaven-bedrijventerreinen inmiddels als regionale speerpuntlokaties.

Met de ontwikkeling van een bedrijventerrein wil Groningen Airport Eelde insteken op de genoemde marktendensen. Het is het enige bedrijventerrein in Noord-Nederland waarvandaan men met het vliegtuig heel Europa kan bereiken. Het ligt uitstekend bereikbaar vlak naast de A28. Momenteel wordt op het luchthaventerrein een kantorenpark (Groningen Airpark Eelde) ontwikkeld. In 1994 is begonnen met de bouw van de eerste kantoorvilla. In de onmiddellijke nabijheid van de luchthaven zijn daarnaast nog enige tientallen hectaren beschikbaar voor bedrijfsvestiging.

Het gaat bij dit type bedrijfsvestiging om bedrijven die afhankelijk zijn van of gevoelig zijn voor de aanwezigheid van een luchthaven. Verschillende van deze bedrijven zouden zonder de luchthaven en bijbehorende vestigingsmogelijkheid voor de regio verloren gaan.

Mits voorzien van kwalitatief goede luchthavenvoorzieningen, waaronder een 2500 baanlengte, kunnen goede kansen worden toegeschreven aan gerichte Europese acquisitie van luchthaven-georiënteerde- of gebonden bedrijven. Daarbij moet ook gedacht worden aan herlokatie van bedrijven die vanouds op een grote luchthaven zijn gevestigd, maar die door de markt-ontwikkelingen de sterk stijgende grond- en huurprijzen niet meer zullen kunnen opbrengen en die niet meer passen in het ontwikkelingsconcept van die luchthavens.

4.6 Werkgelegenheid

Uit de geactualiseerde berekeningen van Groningen Airport Eelde blijkt dat de werkgelegenheid (direct en indirect) bij een baanlengte van 2500 meter structureel circa 350 mensjaren groter kan zijn dan bij een 1800 meter baan. Voor een kwantificering van de werkgelegenheidseffecten wordt verwezen naar bijlage 4. Een structurele groei van werkgelegenheid is van grote betekenis in een regio waar de werkloosheid zeer groot is.

4.7 Baanverlenging een voorwaarde

Eerst wanneer sprake is van een volwaardige luchthaven zal de bijdrage aan de regionale en de nationale economie tot zijn recht kunnen komen. Bij de kwaliteit van het luchthavenprodukt speelt de baanverlenging een doorslaggevende rol.

Een beslissing om niet tot baanverlenging over te gaan zou bovendien betekenen dat de beeldvorming over het Noorden des lands ernstig wordt beïnvloed.

De strategische doelen van de luchthaven zijn:

- A) uitbouwen van de transportfunctie voor de regio (personen en goederen, lijndiensten, zakencharters, charterseries, luchtvrachtvervoer);
- B) uitspelen van de unieke sterke punten, zoals de geschiktheid voor training en opleiding ten behoeve van de luchtvaartsector, alsmede en waar mogelijk het aantrekken van "footloose" bedrijvigheid (zoals vliegtuigonderhoud, luchtvracht).

In het huidige denken over regionale luchthavens lopen de doelen van Rijk en Regio voor wat betreft de bijdrage van de luchthaven aan de regionale economische ontwikkeling parallel. Hetgeen voor Groningen Airport Eelde moge blijken uit de *voorgenomen bijdrage van het Ministerie van Economische Zaken (I.S.P.) in de kosten van de baanverlenging*.

Daarnaast echter kent het Rijk aan Groningen Airport Eelde een bijzonder belang toe als lesluchthaven. Het spreekt voor zich dat ook het belang van lesluchthaven voorzieningen vereist op het vlak van Luchtverkeersbeveiliging en apparatuur, zoals radar.

De strategische doelen van de luchthaven in de context van de regionale sociaal-economische doelstellingen kunnen als volgt worden verbijszonderd:

- versterkingen van het regionale produktiemilieu;
- versterking van het regionale bedrijfsvestigingsmilieu;
- aantrekken van nieuwe bedrijfsvestigingen;
- bijdragen aan ontwikkelen van een internationale oriëntatie van de regio;
- versterking van de concurrentie-positie van de Euregio Noord-Nederland;
- versterking van de logistieke kwaliteit van de intermodale transportregio Noord-Nederland.

Voor de regio dient de luchthaven dan het voertuig te zijn om genoemde doelstellingen beter of sneller helpen te realiseren. Het ontbreken van een eigen Noordelijke luchthaven zou die doelen moeilijker bereikbaar maken.

Maar de mate waarin de luchthaven aan de regionale behoeften en ambities kan bijdragen hangt weer af van de kwaliteit en de omvang van de luchthavenvoorzieningen.

De luchthaven dient haar doelen op zo bedrijfseconomisch mogelijke wijze te realiseren. De term "op zo bedrijfseconomisch mogelijke wijze" is van toepassing, omdat een infrastructurele "nutsvoorziening" niet alleen kan worden beoordeeld op het behaalde of te behalen bedrijfseconomisch resultaat.

In dit opzicht staan de twee strategische doelen in een elkaar versterkend verband. Het uitspelen van de unieke sterke punten betekent een hogere kostendeckingsgraad van de luchthaven.

De strategische doelen van de luchthaven moeten gerealiseerd worden door de ontwikkeling van de functies die de luchthaven vervult.

De volgende functies worden onderscheiden:

- de transportfuncties ten behoeve van de vraag naar luchtvervoer voor passagiers en vracht. De transportfuncties worden vervuld door:
 - * lijndiensten;
 - * charterseries (vakantiecharters);
 - * incidentele charters (zaken en congrescharters) en zakenvluchten;
 - * luchtvracht-vervoer (per vliegtuig en door trucking)
- transport-ondersteunende functies: de activiteiten ten behoeve van de luchttransportmiddelen en het bedienend personeel. Deze functies worden vervuld door:
 - * opleidingen, lesverkeer en trainingen;
 - * vliegtuigonderhoud;
 - * toeleverende bedrijven.
- bedrijfsvestiging: terreinen voor bedrijven die op de luchthaven gevestigd willen zijn;
- de recreatieve functies: de faciliteiten ten behoeve van de actieve en passieve recreant (vliegclubs, horeca, e.d.).

Bij verschillende functies kunnen synergetische effecten optreden. Zo betekenen de transport en transportondersteunende functies dat de wervingskracht voor het aantrekken van bedrijfsvestiging toeneemt, zowel op, rond als op enige afstand van de luchthaven.



6 VERVOERSSCENARIO'S GRONINGEN AIRPORT EELDE

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt het te verwachten gebruik van de luchthaven tot en met het jaar 2005 weergegeven. Achtereenvolgens betreft het de prognoses voor lijndiensten, charterseries, lesverkeer en vrachtvervoer. Daarvoor voorafgaand worden in 6.1 de begrippen verzorgingsgebieden en vervoerspotentieel toegelicht.

De drie Noordelijke provincies (Groningen, Friesland, Drenthe) vormen het primaire verzorgingsgebied voor Groningen Airport Eelde. Dit verzorgingsgebied zal per luchthavenprodukt enigszins verschillen. De ervaring leert dat luchtvracht en vakantiecharters het meest ruime marktgebied kennen.

Van de totale Noordelijke bevolking (1,6 miljoen mensen) wonen 1,1 miljoen (70%) binnen 45 minuten en 1,5 miljoen mensen binnen 60 minuten reistijd (auto) vanaf Groningen Airport Eelde. De gemiddelde reisafstand van de regio naar Groningen Airport Eelde bedraagt 40 kilometer.

De gemiddelde reisafstand (per reisrichting) tot de eerste alternatieve luchthaven (Schiphol of Bremen) bedraagt 160 kilometer. Vergeleken met een alternatieve luchthaven van vertrek bespaart de gemiddelde passagier vanaf Eelde zich 240 kilometer per retourvlucht. De bereikbaarheid van Groningen Airport Eelde is uitstekend te noemen.

6.2 Lijnverkeer

Aan het einde van de jaren tachtig kwam het begrip Eurohub op binnen de strategie van het toenmalige samenwerkingsverband tussen KLM, British Airways en Sabena. Brussel was daarbij de beoogde Eurohub. Ook Lufthansa had plannen om Keulen/ Bonn tot Eurohub om te bouwen. Door ontbinding van de eerstgenoemde samenwerking kwam de basis aan Brussel als Eurohub te ontvallen, terwijl de val van de Berlijnse muur de aandacht van Lufthansa oostwaarts richtte.

Schiphol heeft sinds het einde van de jaren tachtig het Eurohub-concept met veel succes als strategisch wapen ingezet. Schiphol combineert dit met haar ontwikkeling als Mainport. Dat wil zeggen, dat het intercontinentale vluchtschema nauwkeurig wordt afgestemd op het intra-Europese overstapproces. Daarmee is Schiphol voor Groningen Airport Eelde een zeer aantrekkelijke luchthaven geworden om een feeder-lijn op te openen, om het Noorden op snelle wijze met de Europese en wereldwijde economische centra te verbinden. Eind 1994 is de ontwikkeling van deze lijn in nauwe samenwerking met N.V. Luchthaven Schiphol en KLM gestart.

Verwacht wordt dat in de verdere toekomst voor het Oost-Europese verkeer in Berlijn of Frankfurt een "Oost-Europese Eurohub" ontwikkeld zal worden. Aangezien voldoende draagvlak voor directe Oost-Europese bestemmingen ontbreekt, zal in de toekomst aansluiting gezocht kunnen worden bij die hub. Tevens zou Berlijn of Frankfurt een belangrijke directe bestemming kunnen worden.

Ten aanzien van direct aan te vliegen routes zullen alleen die bestemmingen aangevlogen kunnen worden, waar ook een goede markt voor is en die niet concurreren met de feeder-verbinding op Schiphol.

Sinds 1982 wordt vanaf Groningen Airport Eelde door Quick Airways een directe lijndienst met Rotterdam onderhouden (de "PTT-Lijn"). Verwacht mag worden dat deze lijn in de toekomst zal blijven bestaan, zij het op een lagere frequentie.

Het totale vervoerspotentieel voor het lijnvervoer bedroeg in het basisjaar 1988 circa 182.000 passagiersbewegingen. Bij het groepercentage van dit potentieel is verondersteld dat dit voor Noord-Nederland lager ligt dan het Nederlandse of Europese gemiddelde (6 - 8 %). De gehanteerde groeicijfers voor het Noorden zijn; 4% per jaar tot het jaar 2000 en 2% voor de periode daarna.

De cijfers uit 1988 zijn vergeleken met de sindsdien beschikbaar gekomen gegevens van de jaren 1992 en 1993. Het blijkt dat de aanname van 4% groei jaarlijks overeenkomt met de feitelijk aangetroffen ontwikkelingen.

Gezien de aard van de luchtverbindingen zijn alle zakelijke passagiers als potentieel gerekend en 50% van de reizigers, die niet met een zakelijk motief reizen.

A) *Vervoersprognoses Eurohub/Mainport(Schiphol)*

Jaar	Potentieel	Verworven paxen	Vliegtuigbewegingen
(1988)	(48.000)	n.v.t.	n.v.t.
(1992)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
2005	84.800	28.764 (34%)	3.196

B) *Vervoersprognoses Rotterdam*

Jaar	Potentieel	Verworven paxen	Vliegtuigbewegingen
1992	n.v.t.	10.800	1.800
2005	n.v.t.	6.000	1.000

C) *Vervoersprognoses Berlijn/Frankfurt (Oost Europa hub)*

Jaar	Potentieel	Verworven paxen	Vliegtuigbewegingen
2005	30.000	11.688 (39%)	974

Uitgangspunt is dat eerst op lange termijn (vanaf 2003) de bestemming Berlijn/Oost-Europa zich zal ontwikkelen.

6.3 Charterverkeer (vakantiecharters)

Vanuit de drie Noordelijk provincies werden op de in aanmerking komende bestemmingen (Middellandse Zee-gebied en Canarische Eilanden) in het basisjaar 1988 in totaal 138.000 passagiersbewegingen geregistreerd. Dit getal mag echter niet als totaal potentieel worden opgevat.

Op basis van een analyse van gepubliceerde Schiphol-statistieken wordt in deze prognoses verondersteld dat 15% van de charterpassagiers buiten de periode april tot en met oktober reist (het "charterseizoen"), verder "snij-verlies" te noemen. Verder wordt verondersteld, dat 5% van de passagiers naar bestemmingen vliegt, die qua volume oninteressant zijn, verder "verlies vanwege kleine bestemmingen" te noemen. Het potentieel van de 2500 meter baan is dus 80% van 138.000 ($15\% + 5\% = 20\%$ vanwege snij-verlies en kleine bestemmingen).

Ten aanzien van de groei van de markt is, gezien het mogelijk sterk schommelende karakter ervan, hier gewerkt met de bescheiden aanname van een gemiddelde groei van 1% per jaar.

Gezien de wisselende consumenten-voorkeuren bij vakanties aan het Middellandse Zeegebied is het voor een luchthaven essentieel om een verschuivende vraag te kunnen volgen. Zo heeft zich in de periode 1988 - 1994 onder meer het volgende voorgedaan:

- een sterke opkomst en vervolgens neergang van het verkeer op Turkije;
- een verschuiving naar de Griekse bestemmingen;
- een terugkeer van Spaanse bestemmingen.

Deze periode werd eveneens gekenmerkt door zowel historische dieptepunten als wel historische topjaren in het vakantievervoer. Dit ging gepaard met een verdergaande regionalisering van de vraag naar dit type luchtvervoer.

Door de Europese liberalisatie van het luchtvervoer op dit vlak werden de eerste signalen van een scherpere concurrentie zichtbaar, met het optreden van Zuid-Europese maatschappijen op de Nederlandse markt.

Met de huidige baanlengte zal Groningen Airport Eelde die passagiers verliezen, die volgend jaar in plaats van naar Mallorca, naar bijvoorbeeld Istanbul of de Canarische Eilanden wil.

Wel dient opgemerkt, dat de markt zich kenmerkt door een steeds langer seizoen, omdat de consument in toenemende mate kiest voor een paar korte vakanties per jaar in plaats van één lange vakantie in het hoogseizoen. Anderzijds betekent deze ontwikkeling ook een afvlakking van de gemiddelde beladingsgraad, die eerder kritische niveaus zal gaan bereiken, met minder ruimte voor meerkosten.

De regionalisering van de vraag naar charterseries heeft zich op Groningen Airport Eelde vertaald in een groei van twee bestemmingen in 1993 naar vier in 1994.

De belangrijkste oorzaak van de regionalisering is gelegen in het toenemend belang dat de consument aan de factor gebruiksgemak hecht. Ervaringen elders hebben geleerd, dat de "ontdekking" van de eigen luchthaven in het chartervervoer een belangrijke positieve uitstraling (naambekendheid, voorkeursontwikkeling) kan hebben op de andere diensten van een luchthaven (lijnverkeer, congresverkeer, etc.)

Met een 1800 meter baanlengte zijn de Spaanse bestemmingen rechtstreeks aanvliegbaar met volledige belading. Voor de Portugese bestemmingen zal afhankelijk van het weer met minder passagiers gevlogen moeten worden of zullen tussenlandingen moet

plaatsvinden. Bij de Griekse bestemmingen is steeds sprake van minder passagiers meenemen of tussenlandingen maken. De Turkse bestemmingen, Noord-Afrika en de Canarische Eilanden kunnen alleen via een tussenlanding elders bereikt worden. Deze beperkingen vertalen zich in een lagere gemiddelde beladingsgraad, of het niet kunnen aanbieden van deze bestemmingen.

Bij een 2500 meter baanlengte echter, kunnen al deze bestemmingen zonder gebruiksbeperkingen rechtstreeks aangevlogen worden.

A) Vervoersprognoses 1800 meter baanlengte

Jaar	Potentieel	Verworven pax bew.	Vliegtuigbewegingen
1992	114.900	14.747	147
1994	117.200	23.750 (20%)	190
2005	128.200	26.250 (20%)	210

Toelichting: het gebruikte vliegtuigtype is de Boeing 737-300 (capaciteit 149 stoelen).

B) Vervoersprognoses 2500 meter baanlengte

Uitgangspunt is dat de 2500 meter baan in 1998 volledig operationeel zal zijn. De ontwikkelingen tot 1998 lopen derhalve parallel aan die van de 1800 meter baanvariant.

Jaar	Potentieel	Verworven paxen	Vliegtuigbew. B737	Vliegtuigbew. B757
1992	114.900	14.747	147	-
1994	117.200	23.750(20%)	190	-
1998	122.000	35.250(29%)	210	50
2005	128.200	49.250(38%)	250	100

Toelichting: in 1998 zal rechtstreeks op alle bestemmingen gevlogen kunnen worden. Rechtstreekse vluchten met de B757 op de Canarische Eilanden zullen dat jaar worden gestart. Deze bestemming zal geleidelijk worden uitgebouwd tot een bestemming die het hele jaar door wordt aangevlogen. Uiteindelijk zullen een zevental bestemmingen rechtstreeks kunnen worden aangevlogen. Bij zo'n dienstenpakket zal ook de Duitse markt aangeboord kunnen worden, die een 10% van de verworven passagiers kunnen gaan uitmaken.

Bovendien is het denkbaar dat zich nieuwe vakantiebestemmingen zullen ontwikkelen, waarbij gedacht moet worden aan de ambities van de regio rond de Zwarte Zee (De Krim), Noord- en Midden-Afrika (Egypte, Kenia). Met een 2500 meter baan zullen dergelijke ontwikkelingen moeiteloos gevolgd kunnen worden.

6.4 Lesverkeer

Groningen Airport Eelde staat sinds jaar en dag bekend als een luchthaven waar zeer veel lesverkeer wordt afgewikkeld. Van de ruim 100.000 vliegbewegingen bestaat structureel een 65% uit dit type verkeer. De opleiding tot verkeersvlieger op de KLM Luchtvaartschool genereerde het meeste lesverkeer, namelijk gemiddeld een 40% van de totale vliegbewegingen. Daarnaast wordt door diverse maatschappijen voor het lessen van de luchthaven gebruik gemaakt, waaronder Martinair, KLM Cityhopper en Lufthansa.

Het begrip "lesverkeer" kan als volgt worden verbijzonderd:

- lessen in het kader van de basisopleiding tot verkeersvlieger;
- lessen ten behoeve van opleiding tot privé-vlieger;
- vluchten ten behoeve van zogeheten type-rating door luchtvaartmaatschappijen.
- testvluchten van vliegtuigfabrikanten(bijvoorbeeld Fokker).

Groningen Airport Eelde neemt dus een belangrijke ondersteunende functie in voor luchtvaartmaatschappijen, vliegtuigfabrikanten en voor het genereren van vliegtechnische know-how.

Groningen Airport Eelde ontleent haar geschiktheid voor het lesverkeer aan de volgende factoren:

- grote capaciteit qua luchtruimte;
- een uitstekende luchtverkeersbeveiliging, die voldoet aan de hoge eisen van het lesverkeer;
- een goede technische luchthaven-uitrusting zoals radar en ILS;
- een gunstige ligging in een dunbevolkte omgeving.

Het gebruik van de luchthaven voor lesdoeleinden biedt kansen om gelieerde bedrijvigheid aan te trekken.

- uitbouw van de KLM Luchtvaartschool als Europees opleidingscentrum;
- vestiging van een trainingscentrum;
- aantrekken van vliegtuigonderhoud;
- aantrekken van toeleveringsbedrijven, bijvoorbeeld instrumenten, onderstellen voor vliegtuigen, etc.

Groningen Airport Eelde dient rekening te houden met de verplaatsing van de beginopleidingen (op éénmotorige propellertoestellen) naar zogenaamde "mooi-weer gebieden" (Verenigde Staten). Vervolgopleidingen (met grotere toestellen) zullen in West-Europa blijven. Dat zal dan sterker de markt worden.

Groningen Airport Eelde is echter met haar 1800 meter baanlengte ongeschikt om het meest interessante (ook wat aantakende bedrijvigheid betreft) marktsegment aan te trekken, namelijk die voor groot lesverkeer. Dat is de markt voor vliegtuigen van meer dan 40 ton zwaarte, waarbij gedacht moet worden aan vliegtuigen als de Airbus A 310 (en ander Airbus-typen), Boeing 737, en dergelijke.

Met uitzondering van voldoende baanlengte voor groot verkeer voldoet Groningen Airport Eelde momenteel aan alle eisen die het lesverkeer stelt.

Niet alleen op de grond, maar ook in de lucht rond de grote luchthavens komt steeds minder ruimte om niet tot de kernactiviteit (transport) behorende bedrijvigheid te herbergen. De toenemende schaarste aan zogeheten slots (een beperkte tijd waar binnen vliegtuigen moeten aankomen of vertrekken) op deze luchthavens illustreert dit probleem. In nationaal kader zou het logisch zijn, dat Groningen Airport Eelde in overleg treedt met de luchthavens Schiphol en Rotterdam, om luchthaven-activiteiten aan te trekken die niet meer in de Randstad passen.

Prognoses Lesverkeer

Bij deze prognoses is onderscheid gemaakt tussen klein verkeer (tot 6.000 kilogram) en groot verkeer (boven 6.000 kilogram). Het KLM Luchtvaartschool-verkeer (KLS) is afzonderlijk zichtbaar gemaakt.

Geprognotiseerd lesverkeer				
vliegtuigtypen	vliegtuigbewegingen			
	1.800 meter		2.500 meter	
	1992	2005	1992	2005
KLS klein verkeer	47.000	14.000	-	14.000
general aviation	10.800	21.600	10.800	21.600
Citation C601	-	50	-	50
Saab 340	250	500	-	500
Fokker 50	1.900	3.100	-	3.100
F 27	50	-	-	-
F 100 + F 28	600	700	-	800
Boeing 737-300	-	200	-	1.000
Airbus A 310	-	-	-	1.000

6.5 Luchtvracht

Achtergrond en ontwikkelingen

De luchtvracht heeft op Groningen Airport Eelde sinds de start ervan in 1986 de grootste groei te zien gegeven. Gemiddeld groeide deze markt met 30% per jaar, naar bijna 2.000 ton in 1994. Het betreft hier vooral 'getruckte' luchtvracht, waarbij Groningen Airport Eelde functioneert als regionale satelliet-luchthaven voor Schiphol. Daarnaast is er eind 1993 een begin gemaakt met gevlogen luchtvracht op Oost-Europa.

De sterke groei van de luchtvracht op Groningen Airport Eelde is, naast een extra inhaal-effect en de ontdekking van de voordelen van Groningen Airport Eelde als regionaal distributiepunt, een weerspiegeling van Europese en mondiale ontwikkelingen, zoals geschetst in paragraaf 3.1.

Dat juist de luchtvrachtsector van deze ontwikkelingen profiteert komt omdat:

- vervoer door de lucht nu eenmaal de snelste wijze van vervoer is;
- door concurrentie en door technologische ontwikkelingen is de relatieve prijs voor luchtvracht ten opzichte van andere modaliteiten verbeterd.

De internationalisering van de economie en het besef dat de kwaliteit van de infrastructuur en de logistieke dienstverlening in toenemende mate van betekenis is voor het regionale produktiemilieu, is mede aanleiding geweest tot de instelling in 1992 van "Multimodale Transport Regio Noord-Nederland". De zeven taakstellingen van het MTR haken direct in op genoemde ontwikkelingen:

- het verhogen van de logistieke kwaliteit van de regio;
- het bevorderen van een optimale intermodale infrastructuur;
- het aansluiten van de regio op de intermodale Europese en internationale netwerken;
- het ontwikkelen van de faciliteiten voor het realiseren van toegevoegde waarde in logistieke centra;
- het optimaliseren van de kansen voor het lokale bedrijfsleven en nieuw te vestigen bedrijven;
- het ontwikkelen van de regionale kennisinfrastructuur;
- het ontwikkelen en aansluiten van de regio op de telematica-netwerken.

De strategie van de luchthaven in de luchtvracht-sector is om een zo groot mogelijke bijdrage te leveren aan de logistieke kwaliteit van Noord-Nederland. Dit opdat de regio optimaal is opgenomen in de internationale vervoers- en distributienetwerken. Waar logistieke infrastructuur en voorzieningen een kritischer factor worden in de concurrentie-positie van de regio, daar zullen hogere eisen gesteld moeten worden aan de regionale luchthaven-infrastructuur en daar aanwezige voorzieningen. Een 2500 meter startbaan voldoet aan die eisen, een 1800 meter baan maar in zeer beperkte mate, omdat deze ongeschikt is voor de in de luchttransportbranche gebezigde vliegtuigtypen. Bij een 1800 meter baan kunnen vliegtuigen met een lading tot 6 ton opereren, op een 2500 meter baan toestellen met een lading van 30-50 ton.

Met een 2500 meter baan zou de luchthaven een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de logistieke infrastructuur van Noord-Nederland.

Bovendien, in een branche waar zo'n hevige concurrentie heerst als in de luchtvracht, kan een transporteur zich niet veroorloven om toestellen slechts half of minder te laden, omdat baanlengte een volledige belading uitsluit.

De strategie van de luchthaven is om zich te ontwikkelen tot het regionaal verzamel- en distributiepunt voor luchtvracht in Noord-Nederland, door A) zich verder te ontwikkelen als satelliet-luchthaven voor Schiphol voor de getruckte luchtvracht (wat ook gunstig uitwerkt voor de doorlooptijden en de overslagcapaciteit van Schiphol); B) het zich ontwikkelen tot centrum van gevlogen luchtvracht voor Noord-Nederland.

In het onderstaande zal aan de hand van de eisen, welke een luchtvracht of expresse-vervoerder aan een luchthaven stelt bekeken worden in hoeverre Groningen Airport Eelde daaraan voldoet of kan voldoen.

- De baansterkte van Groningen Airport Eelde is voldoende. De baanlengte is onvoldoende (1800 meter), maar zou bij 2500 meter toereikend zijn voor toestellen met 30-50 ton laadcapaciteit;
- de luchthaven is uitgerust met ILS, CAT II (éénzijdig), radar en heeft Luchtverkeersbeveiligingsvoorzieningen;
- de luchthaven ligt in dunbevolkt gebied; er is voldoende arbeidsreserve;
- op Groningen Airport Eelde is voldoende luchthaven-areaal beschikbaar aangesloten aan de startbaan, met ruimte voor distributieloodsen, opstelplaatsen, onderhoudshangars en dergelijke;
- de luchthaven is uitstekend bereikbaar voor vrachtverkeer over de weg;
- Groningen Airport Eelde ligt binnen 600 kilometer van belangrijke economische centra. Tevens heeft Groningen Airport Eelde een gunstige ligging in de Noord-Zuid-as (Scandinavië-Zuid Europa) en de Oost-West- as (Engeland-Rusland);
- Groningen Airport Eelde ligt in economische stimuleringsgebied Noord-Nederland, met gunstige vestigingsmogelijkheden, waaronder investeringspremies.

De conclusie is dat Groningen Airport Eelde, mits uitgerust met een 2500 meter baan, kan voldoen aan de meeste eisen van de vervoerders.

De ontsluiting van Oost-Europa en de toetreding van Scandinavische landen tot de Europese Unie betekenen voor Groningen Airport Eelde nieuwe kansen om een rol op deze markt te kunnen spelen.

Als bovendien jaarlijks 2.000 nacht-vliegbewegingen worden toegestaan, zijn er kansen voor het aantrekken van expresse-vracht.

Vervoersscenario's vrachtverkeer

A) 1800 meter scenario

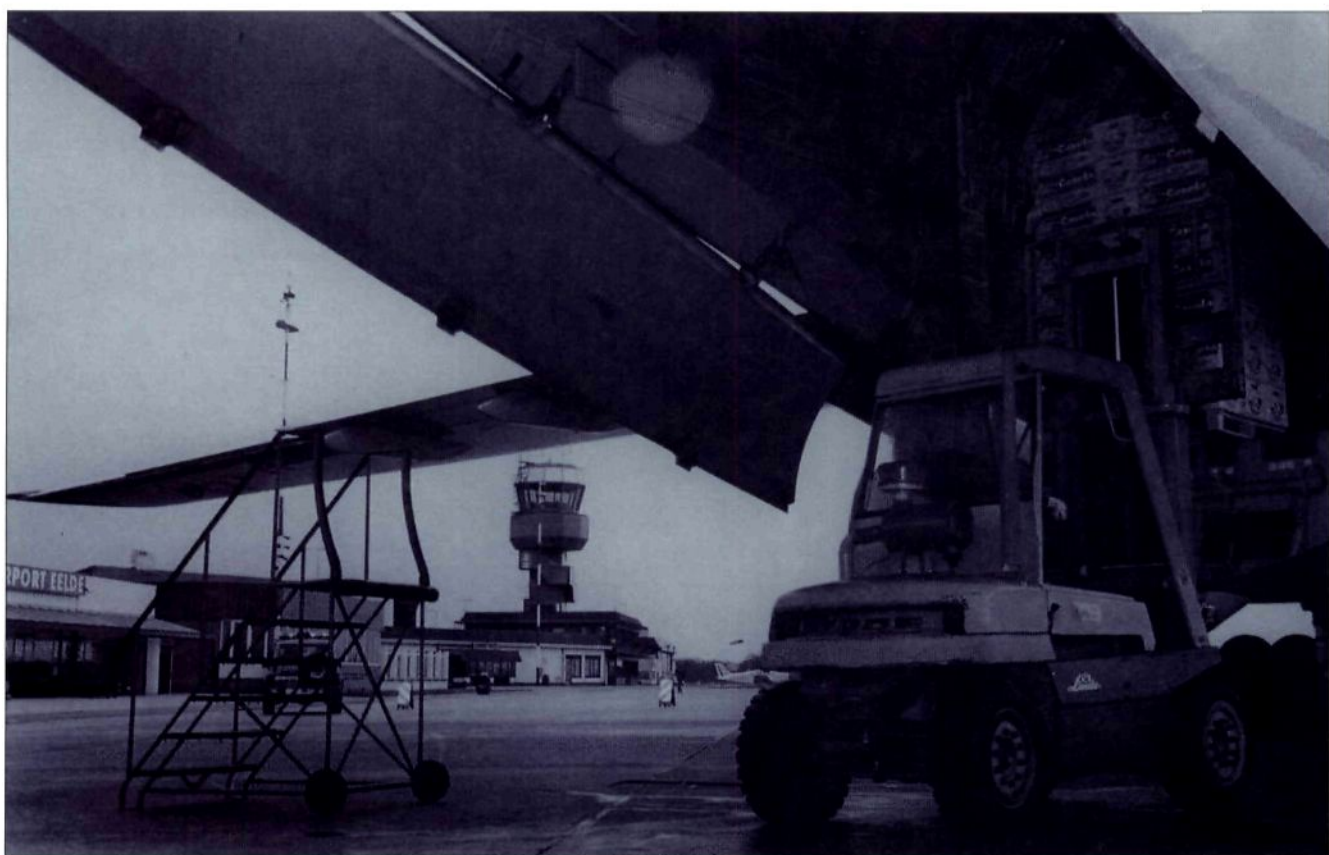
Jaar	Toestel	Vliegbewegingen	
		Overdag	Nacht
1992	n.v.t.	--	--
2005	F 50	100	2.000

Toelichting: aangezien een overslagproces grotere toestellen vereist van 30-50 ton lading, is het niet erg waarschijnlijk dat dit scenario gerealiseerd kan worden.

B) 2500 meter scenario

Jaar	Toestel	Vliegbewegingen	
		Overdag	Nacht
1992	n.v.t.	--	--
2005	F 50	200	1.600
2005	B 757	600	400

Toelichting: Met een totaal aantal van 1.000 bewegingen met een Boeing 757 en 1.800 met een F 50 zou een niche-speler in de logistieke dienstverlening aangetrokken kunnen worden, of een positie als "sub-hub" voor een integrator kunnen worden verworven.



7.1 Algemeen

Dit hoofdstuk van het "Ontwikkelingsperspectief Groningen Airport Eelde 1994" geeft de financiële vertaling weer van de geactualiseerde verkeers- en vervoersprognoses en de daarmee gepaard gaande kosten en opbrengsten voor de vennootschap. Daar het een actualisatie betreft van de in 1990 gepresenteerde meerjarenramingen is qua presentatie zoveel mogelijk aangesloten bij die uit het ontwikkelingsperspectief 1990.

De voorliggende versie laat echter voor een aantal componenten een wat gedifferentieerder beeld zien. Voorts wordt in de bijlage 3 de koppeling tussen het vervoersperspectief en het financieel perspectief inzichtelijk gemaakt.

Opgemerkt zij, dat de waarde van de prognoses wordt gerelativeerd door de zeer lange termijn waarover deze zich uitstrekken (tot 2006), te meer daar de luchtvaartontwikkelingen aan vele omgevingsinvloeden onderhevig zijn, welke niet door handelen van de vennootschap beïnvloedbaar zijn.

Voor drie scenario's zijn berekeningen gemaakt: het maximum-, het gemiddelde-, en het minimum scenario. Aan de berekening van de milieu-effecten (het MER-rapport) heeft het maximum-scenario ten grondslag gelegen. Het betreft de actuele verkeers- en vervoersprognoses, dus de te verwachten aantallen vliegtuig- en passagiersbewegingen en af te handelen luchtvracht, tot en met het jaar 2005. Daarbij is tevens gekeken naar de effecten met en zonder nachtvluchten.

In het gemiddelde scenario is uitgegaan van 10% minder bewegingen dan in het maximum-scenario. Bij het minimum-scenario is uitgegaan van 20% minder activiteit dan bij het maximum-scenario. Ook voor het gemiddelde- en het minimum-scenario zijn de effecten van nachtvluchten afzonderlijk doorgerekend. Voor alle scenario's geldt uiteraard dat de 1800 meter baanlengte is vergeleken met de 2500 meter baanlengte.

Het gemiddelde scenario vormt de basis voor het financieel meerjarenperspectief 1994. Het maximum(MER)-scenario en het minimum-scenario geven in feite de bandbreedte weer waarbinnen de ontwikkelingen zich naar verwachting zullen afspelen.

In paragraaf 6.3 worden de uitgangspunten voor het financieel meerjarenperspectief toegelicht. In bijlage 2 is het volledige financieel ontwikkelingsperspectief tot 2006 opgenomen.

In paragraaf 6.4 worden de belangrijkste uitkomsten van het financieel meerjarenperspectief (het gemiddelde scenario) vergeleken met het maximum en minimum scenario (de bandbreedte) en worden de belangrijkste conclusies getrokken. In de volgende paragraaf wordt allereerst nog kort ingegaan op de financiering van de baanverlenging.

7.2 Kosten baanverlenging

Bij besluitvorming in 1991 door de aandeelhouders over de gewenste (afgeslankte) uitvoeringsvariant voor de baanverlenging in combinatie met het renovatieproject is de omvang van het budget voor de baanverlenging uiteindelijk vastgesteld op f 22,2 miljoen.

Over de verdeling van die kosten zijn afspraken gemaakt, welke bij de rijksbegroting voor 1995 nog zijn bevestigd. De kosten worden in zijn geheel in de vorm van een rijkssubsidie door de Ministeries van Economische Zaken (voor f 12,3 miljoen) en Verkeer en Waterstaat (voor f 9,9 miljoen) betaald. Aangezien de investering volledig met een rijkssubsidie wordt gefinancierd, wordt hierop niet afgeschreven. De consequenties van baanverlenging voor de exploitatiekosten blijven dan ook beperkt tot een verhoging van de kosten voor onderhoud en de exploitatiekosten van rollend materieel.

Uit deze handelwijze en het feit dat de rijkssubsidiebepalingen het vormen van reserves niet toelaten, vloeit overigens voort, dat in de toekomst te realiseren investeringen voor te vervangen onderdelen eveneens uit subsidies moeten worden betaald, of moeten worden gefinancierd met vreemd vermogen.

7.3 Toelichting bij het financieel meerjarenperspectief 1994

Het bijgestelde financieel meerjarenperspectief voor Groningen Airport Eelde 1994 (het gemiddelde ontwikkelingsscenario) is doorgerekend voor een 1800 meter variant en de 2500 meter variant. Onderstaand worden de onderscheiden opbrengsten- en kostencomponenten nader toegelicht. Daarbij wordt verwezen naar de bijlagen, waarin een volledig overzicht van de kosten en opbrengsten voor de periode tot en met 2005 wordt gegeven. Tenzij anders vermeld wordt het prijspeil 1994 aangehouden. Uitgangspunt is dat de verlengde baan in 1998 operationeel is.

De aard en het niveau van voorgenomen investeringen zijn van grote invloed op de toekomstige kosten en opbrengsten. Onderscheid wordt gemaakt in vervangingsinvesteringen en uitbreidingsinvesteringen (al dan niet in relatie tot de voorgenomen baanverlenging).

Vervangingsinvesteringen

Om de faciliteiten op de luchthaven op een adequaat niveau te kunnen handhaven zijn vervangingsinvesteringen noodzakelijk. Hiertoe wordt ten laste van de exploitatie afgeschreven.

N.B.: voor enkele investeringen uit het verleden geldt echter dat deze uit overheidssubsidies zijn gefinancierd (onder andere renovatie baanverlichting). Daarop wordt niet afgeschreven ten laste van de exploitatie. Voor de baanverlichtingsinstallaties is een lange termijn groot-onderhouds- en vervangingsplan opgesteld, waardoor enerzijds de kwaliteit van de installaties op een constant hoog niveau wordt gehouden en anderzijds de kosten voor groot onderhoud worden geëgaliseerd. Er zal overigens rekening mee moeten worden gehouden dat er naar verwachting in het jaar 2012 enkele miljoenen in vervanging van de baanverlichting moeten worden geïnvesteerd.

Voor de overige materiële vaste activa is een gemiddeld afschrijvingsniveau bepaald op f 1.300.000,= per jaar, welke als basis voor het meerjarenperspectief is aangehouden. Dit bedrag is ruim f 300.000,= lager komen te liggen dan voorzien in het meerjarenperspectief 1990, aangezien daar onder meer nog rekening was gehouden met afschrijving op investeringen die later onder het renovatieproject zijn meegenomen.

Uitbreidingsinvesteringen

In het meerjarenperspectief 1994 is expliciet rekening gehouden met een aantal uitbreidingsinvesteringen die noodzakelijk worden geacht om ontwikkelingen te stimuleren (bijvoorbeeld vrachtgebouw) of om een wenselijk kwaliteitsniveau bij groeiend gebruik van de luchthaven mogelijk te maken (bijvoorbeeld uitbreiding passagehal). Onderstaand worden de projecten kort aangeduid, waarbij onderscheid is gemaakt tussen projecten die zowel bij een 1800 meter baan als bij een 2500 meter baan zijn voorzien en projecten die alleen bij een 2500 meter baan nodig worden geacht.

1800 en 2500 meter baanlengte:

- 1995: uitbreiding parkeerterrein, investering f 500.000,=;
- 1996: realisatie vrachtgebouw, investering f 1.500.000,=. Het betreft een gebouw voor op- en overslag van luchtvracht en bijbehorende kantoorruimte;
- 1997: uitbreiding passagehal, investering f 2.500.000,=. Met deze investering wordt de piekcapaciteit van de passagehal vergroot, waardoor ook gelijktijdige afhandeling van charters en lijndiensten op efficiënte wijze kan plaatsvinden, rekening houdend met Schengen-voorschriften;
- 2000: uitbreiding taxibanen general aviation, investering f 1.000.000,=. Rekening houdend met de verwachte ontwikkeling van general aviation is uitbreiding van platform en taxibanen voorzien in het jaar 2000.

extra bij 2500 meter baanlengte:

- 1998:(gebruikt)schuimblusvoertuig, investering f 750.000,=;
- 1999: veegmachine, investering: f 650.000,=.

In het meerjarenperspectief zijn de afschrijvingslasten verwerkt, waarbij een afschrijvingstermijn van 15 tot 40 jaar is aangehouden.

Tegenover de investeringen in brandweermaterieel staan geen directe ontvangsten. Voor de andere investeringen geldt dat met ontvangsten uit erfpacht, verhuur, concessies of parkeergelden rekening is gehouden, welke in het meerjarenperspectief zijn opgenomen.

Rentelasten

In de meerjarenramingen is rekening gehouden met een gemiddelde interestlast van f 800.000,=. Het betreft zowel langlopende leningen als rente voor kort vreemd vermogen. Het interestniveau zal de komende jaren toenemen als gevolg van financiering met vreemd vermogen van zowel vervangingsinvesteringen als bovengenoemde uitbreidingsinvesteringen. Daarbij is een rentevoet voor nieuwe leningen van 9% aangehouden.

Havengelden

De havengelden bestaan uit landingsgelden, passagiersbelasting en overige baten. Ook hier is het prijspeil 1994 aangehouden. Alleen voor de passagiers-gelden is met een tariefstijging van f 14,80 in 1994 tot f 20,= in 1998 rekening gehouden. Voor ontvangsten uit overige baten (onder meer vergoeding voor nachtelijke openstelling medische vluchten) is een vaste opbrengst geraamd van f 160.000,= (bij 2500 meter baan f 175.000,=). Voor nachtvluchten is gerekend met een opslag van 50% op de havengelden.

Voor inzicht in de koppeling tussen het vervoersperspectief en het financieel perspectief is in bijlage 3 het ontwikkelingspad tot en met 2005 weergegeven (gemiddelde variant).

Gebouwen

In de ramingen zijn ontvangsten uit uitbreidingsinvesteringen verwerkt voor onder andere vrachtgebouw en passagehal. Tot de opbrengsten uit gebouwen worden ook de concessies gerekend.

Terreinen

Bij de ontvangsten uit terreinen (erfpacht) is rekening gehouden met gronduitgifte van 2000 m² per twee jaar bij een 1800 meter baan en van 5000 m² per twee jaar bij baanverlenging, tegen gemiddeld f 8,= per m², prijspeil 1994.

Overige baten

Deze post wordt onder meer gevormd door opbrengsten uit verkopen (brandstof en tax-free), de brandweerbijdrage van het Rijk en uit opbrengsten uit parkeerterrein en reclame voorterrein. Met ingang van 1995 stelt het Rijk deze brandweerbijdrage niet langer ter beschikking. Voor de parkeer- en reclameopbrengsten is een stijging voorzien als gevolg van het groeiend aantal passagiers op de luchthaven.

Personeelskosten

De ontwikkeling in personeelskosten is afgezien van de extra kosten voor Functioneel Leefijds Ontslag (F.L.O.) voor brandweerpersoneel bij de 1800 meter constant verondersteld. Bij de 2500 meter baan zal als gevolg van het accommoderen van groter verkeer uitbreiding van brandweerpersoneel nodig zijn. Voorzien is een drietal brandweerlieden in 1998 en in 2000. Voorts wordt voorzien dat de personeelsformatie in 1997 met een medewerker wordt uitgebreid.

De kosten voor F.L.O. zijn als egalisatievoorziening ten laste van de exploitatie opgevoerd voor f 300.000,= per jaar. Deze lasten zullen op de vennootschap drukken tot en met het jaar 2004. In 1995 wordt voor de eerste keer vervanging van brandweerpersoneel als gevolg van F.L.O. voorzien.

Huisvestingskosten

Hieronder vallen ook onderhoud gebouwen en terreinen en de dotatie in het fonds groot-onderhoud. Specifiek voor de baanverlichtingsinstallatie is vanaf 1996 een dotatie opgenomen van f 50.000,=, te verhogen tot f 100.000,= na baanverlenging in 1998. Bij de 2500 meter variant is met een stijging van de post onderhoud terreinen rekening gehouden.

Algemene kosten

Tot de algemene kosten worden onder andere gerekend de kosten voor promotie en ontwikkeling en overige algemene kosten waaronder de exploitatie rollend materieel. Voor dit laatste is bij de baanverlengingsvariant een beperkte stijging opgenomen.

7.4 Vergelijking netto resultaat 1800 en 2500 meter baan (met en zonder nachtvluchten)

In onderstaande tabel worden voor de verschillende scenario's de geprognostiseerde resultaten gepresenteerd.

De weergegeven bedragen zijn de netto-exploitatie tekorten na afschrijving en interest, prijspeil 1994 (bedragen x 1000).

Het gemiddelde scenario is het meerjaren perspectief 1994, dat in uitgewerkte vorm in de bijlage is bijgevoegd. Het maximum en minimum scenario geven de bandbreedte weer, met marges van 10 %, gerelateerd aan verkeers- en vervoersbewegingen.

Overzicht verwacht netto verlies						
		zonder nachtvluchten			met nachtvluchten	
jaar		1995	2000	2005	2000	2005
minimum scenario	1800 m	3.686	3.480	2.723	3.687	2.474
	2500 m		3.212	1.672	3.511	1.095
gemiddeld scenario	1800 m	3.536	3.319	2.507	3.515	2.198
	2500 m		3.071	1.270	3.218	775
maximum scenario	1800 m	3.420	3.163	2.287	3.324	1.916
	2500 m		2.825	868	2.888	259

7.5 Conclusie

Uit bovenstaand schema valt de conclusie te trekken dat baanverlenging, te realiseren in 1997, tot een aanzienlijk beter bedrijfsresultaat zal leiden dan bij de huidige baanlengte mogelijk is.

Uit het meerjarenperspectief blijkt dat in het jaar 2005 (peiljaartal voor de Milieu Effect Rapportage) het resultaat ruim f 1.2 miljoen gulden per jaar beter is bij verlengde baan.

Het geprognostiseerde netto verlies in het ontwikkelingsperspectief 1994 (gemiddeld scenario) bedraagt bij een 2500 meter baan in 2005 circa f 1.270.000 zonder nachtvluchten. Zijn nachtvluchten mogelijk, dan kan het tekort teruggebracht worden tot ca. f 775.000 bij een 2500 m lange baan.

BIJLAGE 1 : MATRIX VAN KANSEN EN BIJDRAGEN GRONINGEN AIRPORT EELDE NAAR DEELMARKTEN EN FUNCTIES

De symbolen betekenen de kansen op ontwikkeling van die marktsegmenten, of de mate van vervullen van die functies.

-- = zeer slecht
- = slecht
0 = matig
+ = goed
++ = zeer goed

MARKT/FUNCTIE	SCENARIO	
	1.800 meter	2.500 meter
- Lesverkeer klein	+	+
- Lesverkeer groot	--	++
- Trainingscentrum	-	++
- les-gelieerde bedrijven	-	++
- lijnverkeer	+	+
- vakantiecharters	-	++
- congresmarkt	-	+
- luchtvracht	-	+
- bedrijfsvestiging 'landside'	+	++
- bedrijfsvestiging 'airside'	-	+
- veiligheid	-	++
- concurrentiepositie	--	++
- vestigingsimago	0	+
- imago regio	0	+
- logistiek profiel regio	0	+
- concurrentie-positie regio	0	+
- break-even bereiken	0	+
- werkgelegenheid Groningen		
Airport Eelde	0	+
- idem, regio	0	+

BIJLAGE 2: FINANCIEEL MEERJARENPECTIEF GAE

Scenario: 1800 meter baan
op basis prijspeil 1994

(x f 1.000) *

Bijlage 2

FINANCIEEL MEERJARENPECTIEF GRONINGEN AIRPORT EELDE (1994)

	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
	1)	1)	1)	1	1	1	2	3										
OPBRENGSTEN																		
Havengelden	784	684	636	757	1.100	1.192	1.325	1.370	1.395	1.455	1.535	1.575	1.610	1.670	1.835	1.860	2.080	2.120
Gebouwen	1.208	1.158	1.154	1.150	1.160	1.427	1.162	1.344	1.384	1.445	1.482	1.523	1.533	1.533	1.533	1.543	1.543	1.543
Treinen	246	256	259	240	245	283	261	260	276	276	292	292	308	308	324	324	340	340
Overige baten	633	803	743	580	663	682	729	460	495	520	570	570	570	580	580	580	580	580
Totaal opbrengsten	2.871	2.901	2.792	2.727	3.168	3.584	3.477	3.434	3.550	3.596	3.879	3.960	4.021	4.091	4.272	4.327	4.543	4.583
BEDRIJFSKOSTEN																		
Personeelskosten	2.094	2.348	2.584	2.582	2.578	2.632	2.700	2.945	2.945	2.945	2.945	2.945	2.945	2.945	2.945	2.945	2.945	2.945
Extra kosten brw/td 4)					pm		0	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	0
Huisvestingskosten	385	528	488	482	512	434	613	675	725	725	725	725	725	725	725	725	725	725
Algemene kosten	428	832	629	444	929	1.207	889	920	920	820	820	820	820	820	820	820	820	820
Totaal	2.907	3.708	3.701	3.508	4.019	4.273	4.202	4.840	4.890	4.790	4.790	4.790	4.790	4.790	4.790	4.790	4.790	4.490
Opbrengsten-Kosten	(36)	(807)	(909)	(781)	(851)	(689)	(725)	(1.406)	(1.340)	(1.094)	(911)	(830)	(769)	(699)	(518)	(463)	(247)	93
Incidentieel	(201)	(81)	(194)															
Interest (9%)	(897)	(973)	(1.161)	(1.250)	(718)	(749)	(800)	(830)	(916)	(990)	(1.045)	(1.045)	(1.065)	(1.090)	(1.090)	(1.090)	(1.090)	(1.090)
Res. voor afschr.	(1.134)	(1.861)	(2.264)	(2.031)	(1.569)	(1.438)	(1.525)	(2.236)	(2.265)	(2.084)	(1.956)	(1.876)	(1.834)	(1.789)	(1.608)	(1.653)	(1.337)	(997)
Afschrijvingen	1.135	1.377	1.399	1.499	1.453	1.205	1.325	1.300	1.325	1.360	1.485	1.485	1.485	1.510	1.510	1.510	1.510	1.510
NETTO RESULTAAT	(2.269)	(3.238)	(3.663)	(3.530)	(3.022)	(2.643)	(2.850)	(3.536)	(3.580)	(3.444)	(3.441)	(3.360)	(3.319)	(3.299)	(3.118)	(3.063)	(2.847)	(2.507)

(x 1 1.000)

.....

	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
OPBRENGSTEN																		
Havengelden											1.830	2.100	2.350	2.630	2.980	3.145	3.610	3.725
Gebouwen											1.484	1.528	1.548	1.558	1.583	1.593	1.613	1.623
Terreinen											316	316	356	356	396	396	436	436
Overige baten											600	600	620	640	640	640	640	640
Totaal opbrengsten											4.230	4.544	4.874	5.184	5.599	5.774	6.299	6.424
BEDRIJFSKOSTEN																		
Personeelskosten											3.125	3.125	3.305	3.305	3.305	3.305	3.305	3.305
Extra kosten brw/td											300	300	300	300	300	300	300	0
Huisvestingskosten											790	790	790	790	790	790	790	790
Algemene kosten											830	830	830	830	830	830	830	830
Totaal											5.045	5.045	5.225	5.225	5.225	5.225	5.225	4.925
Opbrengsten-Kosten Incidenteel											(815)	(501)	(351)	(41)	374	549	1.074	1.499
Interest (9%)											(1.060)	(1.095)	(1.130)	(1.155)	(1.155)	(1.155)	(1.155)	(1.155)
Res. voor afschr. Afschrijvingen											(1.875)	(1.596)	(1.481)	(1.196)	(781)	(606)	(81)	344
											1.485	1.535	1.590	1.615	1.615	1.615	1.615	1.615
NETTO RESULTAAT											(3.360)	(3.131)	(3.071)	(2.811)	(2.396)	(2.221)	(1.696)	(1.271)

**BIJLAGE 3: KOPPELING VERVOERSPERSPECTIEF MET
FINANCIEEL PERSPECTIEF**

TOTAAL-GENERAAL						
jaar	aantal bew.	aantal pax	tonnen vracht	Ontvangsten		
				landing f	pax f	vracht f
1800 m						
1992	99,540	0	0			0
1993						
1994	90,248	30,276	45	795,089	224,042	225
1995	92,321	41,092	135	889,029	304,082	675
1996	86,756	43,821	225	884,197	350,568	1,125
1997	79,116	46,526	270	888,771	407,098	1,350
1998	71,465	48,016	270	897,911	480,159	1,350
1999	72,788	49,523	315	919,524	495,234	1,575
2000	74,261	49,939	360	950,851	499,392	1,800
2001	76,083	51,624	405	993,594	516,240	2,025
2002	78,298	61,367	450	1,063,432	613,674	2,250
2003	79,543	64,055	450	1,082,129	640,548	2,250
2004	80,892	68,105	450	1,237,009	681,048	2,250
2005	81,972	71,858	450	1,243,275	718,578	2,250
2500 m						
1992	99,540	0	0			0
1993						
1994	90,248	30,276	45	795,089	224,042	225
1995	92,321	41,092	135	889,029	304,082	675
1996	86,756	43,821	225	884,197	350,568	1,125
1997	79,116	46,526	270	888,771	407,098	1,350
1998	71,831	54,438	648	1,073,439	584,379	3,240
1999	73,725	62,087	1,305	1,303,215	620,874	6,525
2000	75,528	66,715	2,340	1,510,362	667,152	11,700
2001	77,732	72,720	4,320	1,726,157	727,200	21,600
2002	80,304	84,101	6,300	1,963,942	841,014	31,500
2003	81,652	88,742	8,280	2,082,621	887,418	41,400
2004	83,284	95,105	10,260	2,397,239	1,037,340	51,300
2005	84,474	99,308	12,240	2,500,546	1,050,606	61,200

BIJLAGE 4: KWANTIFICERING WERKGELEGENHEIDSEFFECTEN

Voor de berekening van de werkgelegenheidseffecten is in dit 'Ontwikkelingsperspectief 1994' zoveel mogelijke de werkwijze gevolgd van de in 1986 verschenen 'Intensiveringsnota Groningen Airport Eelde'. Daarbij zijn een aantal categorieën activiteiten onderscheiden, waarbij variabelen zijn gehanteerd voor de berekening van de werkgelegenheidseffecten. Deze variabelen zullen na verloop van tijd veranderen door produktiviteitsverbetering. Evenals in de intensiveringsnota zijn hiervoor de volgende percentages aangehouden : 1,5% produktiviteitsstijging per jaar voor de (hierna behandelde) categorieën "P", "C" en "V" en 3% per jaar voor de categorie "O". Na de beschrijving van elke categorie wordt de grootte van de variabelen voor 1992 en 2005 aangegeven. Voor de berekening van de variabelen is uitgegaan van dezelfde uitgangspunten als gehanteerd in genoemde intensiveringsnota.

De volgende categorieën worden onderscheiden:

- **Categorie "P"**: Passagiersgebonden bedrijven, die gerelateerd kunnen worden aan het aantal paxbewegingen (lijn, charter, andere) zoals groundservice, ticketing, tax free, autobedrijven, en 75 % van het restaurant-personeel.

Variabele : 1 directe arbeidsplaats per :

4.600 passagiersbewegingen in 1992;

5.600 passagiersbewegingen in 2005.

- **Categorie "C"**: Cargo, = luchtvrachtgebonden bedrijven: afhandeling, expediteurs en dergelijke.

Variabele: 1 directe arbeidsplaats per :

250 ton luchtvracht in 1992;

310 ton luchtvracht in 2005.

- **Categorie "V"**: Vliegtuiggebonden bedrijven, die een direct verband hebben met de vliegtuigbewegingen (excl. KLS): gevestigde luchtvaartmaatschappijen, onderhoudsbedrijven en brandstofleverantie:

Variabele: 1 directe arbeidsplaats per :

1.160 vliegbewegingen in 1992 ;

1.430 vliegbewegingen in 2005.

- **Categorie "O"**: De luchtvaart "Overhead": de luchthaven-organisatie, LVB, douane, marechaussee, rijkspolitie en 25% van het restaurant-personeel.

Variabele: 1 arbeidsplaats per :

670 passagiersbewegingen in 1992;

820 passagiersbewegingen in 2005.

- **Categorie "KLS"**: de directe werkgelegenheid van de KLS. Een variabele is hier niet van toepassing omdat zich geen toename van produktie in de zin van vliegbewegingen zal voordoen.

- **Categorie "TC"**: de directe werkgelegenheid van een nieuw Trainingscentrum. Een variabele is hiervoor (nog) niet van toepassing.

In dit ontwikkelingsperspectief is de volgende categorie toegevoegd:

- **Categorie "B"**: De werkgelegenheid bij aangetrokken, niet platformgebonden bedrijfsvestiging op het Airpark en andere arealen van het luchthaventerrein.

Bij de berekeningen is uitgegaan van 100 arbeidsplaatsen per hectare op het Airpark (dit is een kantorenareaal van 2,5 ha) en van 70 arbeidsplaatsen per hectare op de andere arealen.

Verder is verondersteld dat bij de 1800 m variant er elke 2 jaar 0,2 ha wordt uitgegeven aan andere arealen dan het Airpark. Bij de 2500 m variant wordt uitgegaan van een uitgiftetempo van 0,5 ha per 2 jaren.

Scenario's zonder nachtvluchten

Categorie	Directe werkgelegenheid		
	1992	2005	
	1800 m.	1800 m.	2500 m.
"P"	6,0	15,5	20,8
"C"	4,4	34,2	77,0
"V"	49,6	54,3	56,2
"O"	41,2	106,0	142,5
"KLS"	145,0	85,0	85,0
"TC"	-	-	100,0
Subtotaal directe arbeidsplaatsen (I)	246,2	295,0	481,5
Indirecte werkgelegenheid ^{*)}			
Indirect (II)	123,0	147,5	240,8
"B" (III)	-	313,0	386,0
Totaal arbeidsplaatsen (I + II + III)	269,0	755,5	1.108,0

^{*)} Voor de indirecte werkgelegenheid wordt uitgegaan van een multiplier van 0,5. D.w.z. dat er voor elke directe arbeidsplaats er één halve indirecte arbeidsplaats ontstaat. Daarnaast is sprake van een categorie "B" van bedrijven, die niet platformgebonden zijn, maar die naar de luchthaven komen als exclusieve vestigingsplaats in Noord-Nederland.

Het verschil tussen de 1800 m. en de 2500 m. varianten (zonder nachtvluchten) bedraagt dus circa 350 arbeidsplaatsen.

In de alternatieven met nachtvluchten zou er extra werkgelegenheid zijn door de 's nachts vervoerde luchtvracht (categorie "C"). In het jaar 2005 zou dit bij de 1800 m., baan 33 extra directe arbeidsplaatsen opleveren, en 53 directe arbeidsplaatsen bij de 2500 m. variant. Inclusief de indirecte werkgelegenheidseffecten leveren deze alternatieven in totaal respectievelijk 50 en 80 arbeidsplaatsen op.

Met de uitvoering van de baanverlenging is ongeveer 150 mensjaren aan eenmalige werkgelegenheid gemoeid.



Groningen Airport Eelde NV
Machlaan 14a, 9761 TK Eelde
Telefoon 05907 - 95055
Fax 05907 - 93185

