

## Eelde... het sprookje van de bereikbaarheid van het Noorden

### De argumenten

In alle beleidsplannen, regiovisies, bestemmingsplannen, bestuursakkoorden en business plannen wordt als belangrijkste argument voor het bestaansrecht van Groningen Airport Eelde, de bereikbaarheid van het Noorden aangevoerd. Als tweede punt noemt men economische groei en werkgelegenheid, die door de aanwezigheid van het vliegveld bevorderd zouden worden. En vervolgens wordt steevast baanverlenging genoemd als noodzakelijke voorwaarde om deze doelen te bereiken (aangevuld met ruimere openingstijden en de mogelijkheid van nachtvluchten voor vrachtverkeer).

### Eelde, de cijfers

Het jaar 2011 is nu afgesloten en binnen enkele maanden zullen de definitieve cijfers van het CBS gepubliceerd worden. Voor Eelde zal er weer een daling op de borden verschijnen; een vermindering in aantal passagiers van 6% à 7%.

Met kerst zijn twee nieuwe wekelijkse verbindingen met skigebieden in Oostenrijk van start gegaan; Transavia vliegt met de iets kleinere B737-700 voor 140 passagiers op Innsbruck en Salzburg met een directe vlucht. Maar deze vluchten zullen nog geen invloed hebben op de cijfers van 2011, door hun start zo laat in het jaar. De eerste berichten zijn trouwens niet heel positief. Reisbureaus klagen over de ongelukkige vertrektijden en de eerste vliegtuigen waren slechts half vol. Maar iets nieuws moet natuurlijk de tijd hebben om in te burgeren.



Boeing 737 700 met 141 zitplaatsen vertrekt met 70 passagiers op 7 januari 2012 naar Salzburg

## **Resultaten elders**

Het is niet overal malaise. Schiphol, waar 90% van het vliegverkeer plaats vindt, groeide in de eerste 10 maanden van 2011 met 11% en de regionale luchthaven Rotterdam met 15%. Eindhoven groeide met 24% en Maastricht met 53%. Eindhoven en Maastricht hebben hun sterke groei te danken aan de komst van Ryanair, Wizzair, Germanwings, Cityjet en Corendon. Op Eindhoven verzorgt Ryanair 30 van de 50 bestemmingen en Wizzair en Transavia ieder ca. 10.

De vraag rijst dan: Hoe kan het, dat op Eindhoven en Maastricht wel zo'n enorme groei plaatsvindt maar op Eelde niet? Ligt dat dan toch aan de baanlengte, zoals GAE zelf voortdurend beweert?

London City Airport waarop vanaf Eindhoven en Rotterdam dagelijks door Cityjet gevlogen wordt met de Fokker voor 50 personen heeft een landingsbaan van 1500 meter en ontving in 2010 maar liefst 2,7 miljoen passagiers. Eelde daarentegen, met een langere baan van 1800 meter verwerkte in datzelfde jaar slechts 123.000 passagiers. Het is duidelijk dat dit verschil in aantal passagiers niets met de baanlengte van doen heeft. Maar waar ligt de oorzaak van dit verschil dan wel?

## **De markt**

Een luchthaven heeft zelf weinig directe invloed op de groei van het aantal passagiers. In feite zijn het de airlines die de keuze maken om een luchthaven op te nemen in hun netwerk van bestemmingen. En die airlines kijken in eerste instantie naar de markt, dat wil zeggen de bevolkingsdichtheid rond de luchthaven en de behoeften bij de potentiële klanten. Men rekent tegenwoordig met een acceptabele reistijd van max. 2 uur naar een luchthaven om de omvang van de markt te bepalen. Per auto kunnen 38 miljoen mensen binnen twee uur Eindhoven Airport bereiken. Voor Maastricht Aachen Airport is dat 36 miljoen. Rotterdam The Hague Airport komt aan 26 miljoen inwoners op 2 uur afstand. Groningen Airport Eelde rekent in haar business plan met een getal van 3,3 miljoen potentiële passagiers binnen 2 uur reistijd. Het verschil is opvallend en zal bij de keuze van de airlines voor een bepaald vertrekpunt de doorslag geven. Het is dus niet de baanlengte die het aantal passagiers bepaalt, maar de markt, en het marktpotentieel van Eelde is in vergelijking met andere regionale luchthavens heel zwak.

## **De bereikbaarheid van het Noorden**

Bovenstaande cijfers over de groei en het marktpotentieel van GAE zeggen iets over de betekenis van Eelde voor de economie en werkgelegenheid van het Noorden. En die blijkt, in vergelijking met andere kleine luchthavens in hun eigen regio, niet erg groot te zijn.

Hoe zit het nu eigenlijk met *de bereikbaarheid van het Noorden*, die als voornaamste argument voor het belang van vliegveld Eelde (inclusief de daarvoor noodzakelijk geachte baanverlenging) wordt genoemd?.

De enige zinvolle invulling van het begrip *bereikbaarheid* bestaat daarin, dat Eelde via de belangrijkste internationale luchthavens (Hub's) zoals Schiphol, Londen Heathrow, Frankfurt, Kopenhagen of Brussel bereikbaar zou zijn. Vanaf luchthavens van over de hele wereld kan men dan met één overstap in Eelde komen. Dit is echter alleen mogelijk als de verbindingen met die Hub's frequent genoeg zijn om de aansluiting op andere vluchten te waarborgen.

In de praktijk wordt dit soort lijndiensten onderhouden d.m.v. relatief kleine vliegtuigen met 20 tot 50 stoelen, dus een baanverlenging is daar sowieso niet voor nodig. De oorzaak van het uitblijven van een dergelijk netwerk van verbindingen ligt dan ook niet in de baanlengte maar in de zwakke marktpositie van GAE.

Ooit onderhield KLM met de Cityhopper een verbinding tussen Maastricht, Twente, Eelde en Schiphol met een Fokker 50. Toen de bezettingsgraad onder de 50% zakte is men daar echter mee gestopt. Sinds 2003 is er geen verbinding meer tussen Eelde en Schiphol, of Londen sinds 2008. Alleen vanaf Eindhoven en Rotterdam is er voldoende vraag om een verbinding met Londen City Airport in stand te houden. In Maastricht worden momenteel pogingen ondernomen om een reguliere verbinding op te zetten met Schiphol met een Saab 340 voor 30 personen. Het lukt overigens nog steeds niet om de benodigde 5 miljoen euro startkapitaal bij elkaar te krijgen.<sup>1</sup> Ook een poging van GAE om in 2010 een lijn te openen met een Metroliner van OLT voor 19 personen naar Kopenhagen, strandde op onvoldoende financiële middelen.<sup>2</sup> De conclusie moet dus zijn, dat *de bereikbaarheid van het Noorden* een zwak gelegenheidsargument is, dat een baanverlenging in geen enkel opzicht rechtvaardigt. Verbindingen met internationale luchthavens worden verzorgd met kleine toestellen die alle dagen vliegen. Daarvoor is de huidige baanlengte ruim voldoende. Baanverlenging zal de bereikbaarheid dus op geen enkele manier verbeteren.

### **Waar vliegt het geld uit het Noorden naar toe?**

De belangrijkste betekenis van Eelde op dit moment is haar functie als thuisbasis voor twee vliegscholen, die nog steeds met hinderlijk lawaaierige toestellen boven het woongebied vliegen, en als vertrekpunt voor vakantievluchten naar een twaalftal bestemmingen in het Zuiden. Wat betekent dit voor het Noorden? Aan de ene kant geluidsoverlast en een bescheiden werkgelegenheid voor vliegveldgebonden ondernemingen. Aan de andere kant de mogelijkheid voor bewoners om dicht bij huis op een vliegtuig te kunnen stappen naar het Zuiden. Levert dit voor het Noorden economisch voordeel op? Dat lijkt niet waarschijnlijk; de passagiers nemen hun vakantiegeld vanuit Nederland mee naar het buitenland en geven het daar uit. Voor de economie van het Noorden maakt het nauwelijks uit of dat via Bremen, Groningen of Schiphol gebeurt. Omgekeerd is Eelde niet interessant voor mensen uit de vakantie regio's in Zuid Europa, dus leveren deze vluchten geen geldstroom op richting Noorden. Economisch gezien betekent vliegen vanuit Eelde alleen verlies voor het Noorden. Geld dat in het Noorden verdiend is, wordt elders uitgegeven.

### **De toekomst**

Om tegenwoordig een regionale luchthaven winstgevend te kunnen exploiteren heeft men ca. 1,5 miljoen passagiersbewegingen nodig. Voor Eelde is dit een volstrekt onhaalbaar aantal. In het topjaar 2008 behaalde Eelde 149.000 passagiersbewegingen en inmiddels is dit aantal in 2011 weer teruggezakt naar ca. 117.000, terwijl de markt als geheel, ondanks het slechte jaar 2009, met ca. 6% is gestegen. Opnieuw een bewijs voor het zwakke potentieel van Eelde.

Trekken we van die 117.000 passagiersbewegingen de ca. 27.000 transit passagiers af, dan blijven er 90.000 passagiersbewegingen over. Dat wil zeggen 45.000 reizigers die een retourticket kochten. Niet meer dan 125 reizigers per dag!

Voor Eelde zullen de kosten in de nabije toekomst explosief stijgen als de nieuwe regeling voor het bekostigen van luchtverkeersleiding na 2014 zal ingaan.

Gemiddelde tekorten van 4 miljoen euro op luchtverkeersleiding werden tot nu toe altijd aangevuld door het ministerie van verkeer en waterstaat. Vanaf 2015 moeten regionale luchthavens de kosten van luchtverkeersleiding zelf dragen om eerlijke concurrentie verhoudingen tussen regionale luchthavens te garanderen. Europese wetgeving ziet hierop toe.

<sup>1</sup> 'Meer geld nodig voor heropening lijndienst Maastricht-Schiphol', Luchtvaartnieuws, 15-08-2011

<sup>2</sup> 'Start nieuwe routes vanaf Groningen Airport Eelde kansrijk', Luchtvaartnieuws, 21-07-2009

Al met al zal Eelde tot in lengte van jaren een verliesgevende luchthaven blijven. Alleen in de zomer interessant voor vakantiegangers, die hun geld vervolgens in het buitenland gaan uitgeven. En als luchthaven dus zonder veel betekenis voor de economie van het Noorden.

Qua omzet en werkgelegenheid is de luchthaven vergelijkbaar met een middelgrote supermarkt, zoals Albert Heijn in Paterswolde. Met dit verschil dat de supermarkt per jaar 2 ton winst maakt en de luchthaven 5 ton verlies.

Voor bestuurders is het een moeilijke keus: blijven we een bodemloze put vullen of heffen we de luchthaven op en zetten we de publieke middelen rendabeler in. Beide opties zijn bittere beslissingen. Maar met name de eerste omdat die ten koste zal gaan van veel andere maatschappelijke voorzieningen.

**Philippe Boucher, januari 2012**

zie ook:

**<http://www.mejudice.nl/artikel/399/heeft-een-kleine-regionale-luchthaven-nog-kansen>**