



university of  
 groningen

## De economische betekenis van Groningen Airport Eelde voor Noord-Nederland

Prof.dr. J.P. (Paul) Elhorst, Faculteit Economie & Bedrijfskunde, Rijksuniversiteit Groningen<sup>1</sup>

31 Oktober 2013<sup>2</sup>

### Inleiding en vraagstelling

Sinds 2003 wordt Groningen Airport Eelde (GAE) geëxploiteerd door Groningen Airport Eelde NV met als aandeelhouders de provincies Groningen en Drenthe en de gemeenten Groningen, Assen en Tynaarlo. Blijkens verscheidene beleidsnota's en ruimtelijk ordeningsplannen, beschouwen deze aandeelhouders de luchthaven als een essentiële infrastructurele basisvoorziening. Het publieke belang van GAE is gelegen in de bijdrage van de luchthaven aan de versterking van de ruimtelijk-economische structuur en een aantrekkelijk vestigingsklimaat in het Noorden.

Na jarenlange gerechtelijke procedures heeft in het voorjaar van 2013 de in 2004 beoogde baanverlenging van 1800 naar 2500 meter plaatsgevonden. Oorspronkelijk had GAE zich ten doel gesteld om in 2015 een breakeven resultaat te bereiken. Nu de baanverlenging zoveel later tot stand is gekomen, verschuift dit punt automatisch naar de toekomst, omdat plannen daartoe nu pas ten uitvoer kunnen worden gebracht. Bovendien heeft de luchtvaartsector ondertussen niet stilgestaan. Er zijn meer en meer regio's die het belang van een regionaal vliegveld inzien en daarom de ontwikkeling onderschrijven en ondersteunen. Bovendien wordt het afgelopen decennium gekenmerkt door een sterke opkomst van low cost carriers. Volgens haar eigen toekomstscenario, bereikt GAE het breakeven punt in 2020 (GAE, 2013). Tot 2020 voorziet zij exploitatietekorten van 692 duizend euro in 2013 (EBIT<sup>3</sup>), oplopend tot een piek van 1.042 duizend euro in 2015, waarna deze tekorten geleidelijk teruglopen tot 435 duizend euro in 2019 en vanaf 2020 uiteindelijk omslaan in een positief bedrijfsresultaat.

InterVISTAS (2013) heeft onderzoek gedaan naar het verzorgingsgebied van GAE. Jaarlijks boeken Noord-Nederlanders 2,3 miljoen vliegtrips, waarvan 1,8 miljoen continentaal en 0,5 miljoen intercontinentaal. GAE scoort hierop een marktaandeel van 4,1%. Het potentieel schat InterVISTAS

---

1 Vakgroep Economie, Econometrie en Financiering, Postbus 800, 9700 AV Groningen, tel. 050-3633893, fax 050-3637337, e-mail: j.p.elhorst@rug.nl.

2 De auteur dankt zijn collega's Dirk Stelder en Nannette Stoffers voor ondersteunende berekeningen, alsook Paul Bleumink en Jonathan de Bruijne van Buck Consultants International voor commentaar op een eerdere versie van dit rapport. De auteur blijft echter eindverantwoordelijk voor de inhoud en de verrichte analyse.

3 Het betreft hier het bedrijfsresultaat inclusief afschrijvingskosten, maar exclusief rentebaten.

op circa 1 miljoen vertrekkende stoelen (omdat niet alle stoelen bezet zijn ligt het aantal passagiersbewegingen lager). Het geeft aan waarom GAE zo sterk op groei heeft ingezet, zeker nu de start- en landingsbaan recentelijk is verlengd. GAE (2013) heeft een toekomstvisie opgesteld voor de periode tot aan het jaar 2023 die in het najaar aan de aandeelhouders zal worden voorgelegd.

Regionale overheden zijn gebaat bij het voortbestaan van de luchthaven vanwege het hierboven genoemde publieke belang. Als het publieke belang (maatschappelijke baten) de financiering van exploitatietekorten overtreft, is het verantwoord deze financiering, zij het onder voorwaarden, voort te zetten. Dit roept de vraag op hoe groot de economische betekenis (c.q. publieke belang) van de luchthaven GAE voor Noord-Nederland eigenlijk is? Voor de beantwoording van deze vraag zijn twee factoren van doorslaggevend belang. Ten eerste de werkgelegenheid die direct en indirect verloren zou gaan als de luchthaven wordt gesloten en ten tweede het reistijdverlies dat passagiers uit het Noorden zouden lijden als zij door sluiting in plaats van GAE grotendeels op Schiphol zijn aangewezen.

### **Het economisch belang van een luchthaven - werkgelegenheid**

Het economisch belang van een regionale luchthaven bestaat uit vier elementen: (1) het directe werkgelegenheidseffect verbonden aan de luchthaven; (2) het indirecte werkgelegenheidseffect verbonden aan de luchthaven. Dit betreft gerelateerde banen als gevolg van input-output relaties tussen GAE en bedrijven in andere sectoren. Het gaat hierbij om aannemers en installatiebedrijven, banken en wisselkantoren, financiële en zakelijke dienstverlening, uitzendbureaus, verzekeringsmaatschappijen, reisbureaus en touroperators, Telecom en Post, e.d.; (3) de bestedingseffecten die gegenereerd worden van mensen die direct of indirect werk hebben vanwege GAE; (4) het katalysator effect. Dit laatste betreft het aantrekkende effect dat de nabijheid van een luchthaven kan hebben op de vestigingsplaatskeuze van bedrijven, het productiviteitsverhogende effect dat het kan hebben op de arbeidsproductiviteit van werknemers bij bestaande bedrijven en het aantrekkende effect dat het kan hebben op toerisme of het aantal inkomende reizigers dat een regio bezoekt voor zakelijke doeleinden. De eerste drie effecten kunnen berekend worden middels input-outputmodellen. Deze exercitie wordt eerst uitgevoerd alvorens in te gaan op het katalysator effect.

In de jaren negentig heeft de sectie Ruimtelijke Economie van de RUG bi-regionale input-outputmodellen ontwikkeld van verscheidene provincies in Nederland, waaronder Groningen, Friesland en Drenthe (Eding et al., 1999).<sup>4</sup> Uit deze modellen blijkt dat de Drentse werkgelegenheidsmultiplier van de luchtvaartsector 1,78 bedraagt.<sup>5</sup> Als de bestedingseffecten van werknemers die op GAE emplooi vinden buiten beschouwing worden gelaten, dan daalt deze multiplier van 1,78 naar 1,75. Deze getallen zijn groter dan de 1,5 die in de nut- en noodzaakdiscussie door BCI (2007) is genoemd, maar moeten met de nodige voorzichtigheid gehanteerd worden, omdat het ook banen bevat buiten de eigen provincie of Noord-Nederland. De stellingname, de creatie van 1 baan op GAE levert ons (met de nadruk op ons) nog eens een 0,78 extra banen op, kan daarom beter beperkt worden tot die banen die de eigen provincie betreffen of alleen Noord-Nederland. Volgens

---

<sup>4</sup> Bi-regionaal wil zeggen dat de input-output relaties zijn beschreven van de belangrijkste sectoren (38 stuks) binnen de eigen provincie en die met overig Nederland. Onder de onderscheiden sectoren bevindt zich ook de zee- en luchtvaartsector.

<sup>5</sup> De luchthaven GAE is gevestigd op Drents grondgebied.

deze meer zuivere benadering blijkt dat elke baan op GAE binnen Drenthe 0,38 indirecte banen oplevert en binnen geheel Noord-Nederland 0,53 banen.

Volgens een personeelstelling gehouden in september 2013 zijn er momenteel 300 personen werkzaam op GAE verspreid over verschillende bedrijfsonderdelen, zoals de luchthavenwinkel, restaurant, douane, luchtverkeersleiding, KLM Flight Academy, grondpersoneel, e.d. Werkgelegenheid (op de luchthaven) die niet aan de luchthaven is gebonden, circa 50 personen, is in deze telling buiten beschouwing gelaten. Gegeven de multiplier van 1,53 betekent dit dat direct en indirect 460 personen binnen Noord-Nederland emplooi vinden door de aanwezigheid van de luchthaven. Het gaat hierbij om een combinatie van part-time en full-time arbeidskrachten.

Door de verwachte toename van het aantal passagiers, zal in de komende jaren ook de werkgelegenheid op de luchthaven verder groeien. In het onderzoek van BCI (2007) is daarvan al een doorkijk gegeven.

### **Katalysator effect - reistijdwinst**

De directe en indirecte werkgelegenheidseffecten kunnen behalve voor GAE opererend binnen de luchtvaartsector ook voor andere sectoren worden uitgerekend. Deze effecten geven echter niet het bijzondere karakter aan dat een luchthaven in een economie kan innemen. Hiervoor dient het katalysator effect te worden berekend. Probleem is echter dat de meningen over de omvang en de wijze waarop het katalysator effect berekend dient te worden sterk uiteenlopen. Er zijn helaas vele case studies die het katalysator effect sterk overschatten (Cristureanu and Bobirca, 2007). Studies die het economisch belang van de luchthaven Schiphol voor de Nederlandse economie hebben trachten te bepalen vormen hier geen uitzondering op, als aangegeven in bijvoorbeeld Oosterhaven et al. (2001). Dit type case studies wordt dan ook zwaar bekritiseerd.

Eén oplossing om het katalysator effect te bepalen is uit te gaan van de welvaartseffecten van een luchthaven, bijvoorbeeld via een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) waarin onder andere de effecten van reistijdwinst meegenomen zijn. Het toekomstscenario zoals door GAE gepresenteerd draagt voldoende cijfermateriaal aan om een dergelijke analyse te maken. De werkwijze en de redenering achter de werkwijze van de MKBA die in dit onderzoek wordt uitgevoerd is in dit verband de volgende:

1. Een MKBA bestaat in de eerste plaats uit bedrijfsmatige opbrengsten en kosten. Het saldo van deze is het bedrijfsresultaat van GAE. Hiervoor hanteren wij het bedrijfsresultaat als bepaald door GAE in haar toekomstscenario.
2. Een van de belangrijkste maatschappelijke baten is de reistijdwinst die inwoners of werknemers kunnen realiseren door gebruik te maken van GAE i.p.v. Schiphol. Deze maken terecht geen onderdeel uit van de berekening van het bedrijfsresultaat van GAE, maar kunnen volgens de MKBA methodiek dekking van het exploitatietekort van GAE rechtvaardigen als ze deze overtreffen.
3. De maatschappelijke reistijdwinst volgt uit de veronderstelling van twee scenario's. Het nulscenario is dat de luchthaven wordt gesloten. Als de luchthaven op lange termijn niet op eigen benen kan staan, dat wil zeggen ook op lange termijn voor de dekking van het exploitatietekort

afhankelijk is van de aandeelhouders, kunnen zij besluiten dat de luchthaven geen verdere toekomst heeft. Het alternatieve scenario is het toekomstscenario's als geschetst in de visie van GAE (2013).

4. Indien het saldo van de MKBA in het alternatieve scenario positief is, geeft dit regionale en lokale overheden, zijnde de aandeelhouders, legitimatie zich het voortbestaan van de luchthaven aan te trekken, ook als zich exploitatietekorten voordoen en behoefte bestaat aan mogelijke nieuwe investeringen.

### **Bepaling reistijdwinst**

Een inwoner uit Noord-Nederland boekt circa 2 tot 3 uur tijdswinst indien hij of zij kan vertrekken van GAE i.p.v. Schiphol. Schiphol adviseert 3 uur voor vertrek van een vliegtuig aanwezig te zijn. Dit advies geldt zeker voor een reiziger die uit Noord-Nederland komt. Normaal duurt de reis naar Schiphol circa 2 uur, maar door mogelijke vertraging van de trein of files op de wegen is een marge van één uur geen overbodige luxe, ook als het een Europese vlucht betreft. Reizigers uit Noord-Nederland lopen ook altijd het risico een vliegtuig op Schiphol te missen door een onverwacht grote en onvoorziene vertraging. Indien wordt gereisd per GAE wordt het risico hierop beperkt, hetgeen een additioneel voordeel betekent. Indien vroeg van Schiphol moet worden vertrokken, bijvoorbeeld voor 10 uur, kan mogelijk ook een overnachting nabij Schiphol worden uitgespaard of een te korte nachtrust worden vermeden. Evenzo kan worden voorkomen dat bij een late of vertraagde aankomst van de terugreis het laatste onderdeel van de reis huiswaarts tot de volgende ochtend moet worden uitgesteld en een overnachting op of nabij Schiphol noodzakelijk is. Indien wordt gereisd via GAE hoeft de betreffende reiziger slechts 1,5 tot 2 uur van te voren op de luchthaven aanwezig te zijn, omdat risico's op vertraging zo goed als niet aanwezig zijn en de afhandelingstijd op GAE sneller is. De reistijdbesparing indien de reiziger terugkeert in Nederland is kleiner, omdat op de terugreis de noodzaak om op tijd aanwezig te zijn vervalt.

Op basis van het wegennetwerk in 2012 (zonder rekening te houden met congestie) is in het kader van dit onderzoek de gemiddelde en naar populatieomvang gewogen reistijd vanuit Noord-Nederland naar Schiphol en GAE bepaald. Deze weging is gebaseerd op inwoneraantallen per gemeente in Noord-Nederland. Hieruit resulteert een doorsnee reistijd van 100,6 minuten naar Schiphol en 29,8 minuten naar GAE, ofwel een reistijdwinst van 70,8 minuten voor een enkele reis en 141,6 minuten op een retour. Per retourvlucht komt hier één uur bij vanwege de noodzaak eerder op Schiphol te zijn, dan wel de noodzaak eerder af te reizen om toch op tijd te zijn mocht zich vertraging voordoen. Per passagiersbeweging (een retourvlucht bestaat uit twee passagiersbewegingen) bedraagt de reistijdwinst via GAE voor de doorsnee Noord-Nederlander daarmee 100,8 minuten, ofwel  $100,8/60=1,68$  uur.

Een andere bate betreft een besparing op de reiskosten. De afstand tot GAE is korter dan tot Schiphol waardoor bespaard kan worden op de benzinekosten wanneer wordt gereisd per auto of op de ticketprijs indien wordt gereisd per OV. Bovendien zijn de parkeertarieven op GAE aanzienlijk lager en is de tijd die nodig is om de afstand te overbruggen van het langparkeerterrein tot de vertrekhal aanzienlijk korter.

Tabel 1 Tarieven van een drietal vluchten opgevraagd op 12 augustus 2013, 15:30 uur

Retourvlucht vrijdag 11 oktober – vrijdag 18 oktober 2013
GAE – Kreta met Transavia, 420 euro
Alternatief; Schiphol – Kreta met Transavia, 385 euro
Retourvlucht zondag 20 oktober –zondag 27 oktober 2013 (herfstvakantie)
GAE – Palma de Mallorca met Ryanair: 203 euro
Eindhoven – Palma de Mallorca met Ryanair 150 euro
Retourvlucht zaterdag 22 februari – zaterdag 1 maart 2014 (krokusvakantie)
GAE – Salzburg met Transavia, 240 euro
Schiphol – Salzburg met Transavia, 240 euro

Tegenover deze baten moet echter rekening worden gehouden met verschillen in ticketprijzen vanwege concurrentievoordelen of -nadelen. Vliegtuigmaatschappijen die vliegen op GAE kunnen het reistijdvoordeel dat Noord-Nederlanders genieten gedeeltelijk afromen door hogere tarieven in rekening te brengen op haar vluchten. Tabel 1 bevat een aantal voorbeelden.

Deze voorbeelden geven aan dat vliegen via GAE duurder is dan via Schiphol (of Eindhoven) en dat dezelfde maatschappij een hogere prijs in rekening kan brengen om zo het reistijdvoordeel af te romen.<sup>6</sup> Een aantal lijnvluchten tussen GAE en populaire bestemmingen (London en Barcelona) werden al snel weer opgeheven vanwege onvoldoende belangstelling. Een mogelijke oorzaak hiervan is dat de ticketprijs via GAE hoger is dan via Schiphol, precies omdat de maatschappij het tijdsvoordeel dat Noord-Nederlanders genieten probeert af te romen. Alleen klanten die vroegtijdig boeken kunnen daadwerkelijk prijsvoordeel realiseren, zie bijvoorbeeld de vlucht naar Salzburg in tabel 1 die een half jaar van te voren via GAE nog even duur is als via Schiphol. Eenzelfde probleem speelt bij zakenvluchten. GAE onderhoudt of heeft specifieke zakenvluchten onderhouden met bestemmingen die vanuit niet-zakelijk oogpunt minder voor de hand liggend zijn, zoals Aberdeen. Men mag aannemen dat het reistijdvoordeel dat Noordelijke zakenreizigers genieten door van zo'n verbinding gebruik te maken volledig in de prijzen van de tickets is verdisconteerd. Andere oorzaken zijn dat de kosten van een dergelijke vliegverbinding hoger zijn, omdat er minder frequent wordt gevlogen en de bezettingsgraad lager is. Met andere woorden, alleen bij hogere ticketprijzen is een dergelijke vliegverbinding voor de vliegtuigmaatschappij exploitabel.

---

<sup>6</sup> Uit enkele gesprekken die zijn gevoerd met potentiële klanten van GAE is eenzelfde beeld naar voren gekomen.

Tabel 1 geeft slechts drie voorbeelden. Om een beter beeld te krijgen zijn daarom op alle vliegverbindingen die GAE onderhoudt prijsvergelijkingen gemaakt van vergelijkbare vluchten die vertrekken vanaf Schiphol. In totaal zijn 211 prijsvergelijkingen gemaakt op de bestemmingen Antalya en Dalaman in Turkije, Kreta in Griekenland, Malaga, Mallorca en Gran Canaria in Spanje, Faro in Portugal en Innsbruck en Salzburg in Oostenrijk. Het beeld dat hieruit naar voren komt is wisselend. Sommige bestemmingen zijn beduidend duurder, andere (zo goed als) even duur en in enkele gevallen is de vlucht vanaf GAE zelfs substantieel goedkoper. Dit op zijn beurt hangt weer af van de vliegtuigmaatschappij, de dag waarop wordt gevlogen en de periode die voorafgaat tussen de boekingsdatum en de datum van de vliegreis. Niettemin overheerst het beeld dat vliegen via GAE duurder is. We hanteren op grond van de verzamelde gegevens een prijsverschil van 20 euro op een retour.

GAE heeft in haar toekomstscenario het aantal passagiersbewegingen en het bijbehorende operationele resultaat bepaald tot aan 2023. Tabel 2 geeft deze resultaten voor een aantal jaren weer, alsook de waarde van de maatschappelijke reistijdwinst die volgt uit eigen berekeningen. Hierbij zijn de volgende drie aannamen gemaakt:

1. De maatschappelijke reistijdwinst volgt uit de veronderstelling van het nul- en het alternatieve scenario. Als de luchthaven GAE volgens het nulscenario wordt gesloten, dienen Noord-Nederlanders te reizen via Schiphol, of mogelijk andere luchthavens in de nabije omgeving. Als de luchthaven volgens het alternatieve scenario in stand wordt gehouden, boeken Noord-Nederlanders die reizen via GAE in plaats van Schiphol reistijdwinst.
2. Om de reistijdwinst te waarderen worden de meest recente prijskengetallen gebruikt van het KiM (2013). Volgens dit instituut bedraagt de waardering van één uur reistijdwinst 26,50 euro per uur voor zakelijk verkeer en 7,50 euro voor niet-zakelijk (lees: toeristisch) verkeer, beide uitgedrukt in het prijspeil van 2010. Het aandeel zakelijk verkeer wordt geschat op 28% en op niet-zakelijk verkeer op 72%. Dit resulteert in een gewogen gemiddelde van 12,16 euro per uur, omgerekend naar het prijspeil van 2013.
3. Het aantal passagiersbewegingen omvat naast Noord-Nederlandse reizigers ook Nederlandse reizigers van buiten de drie Noordelijke provincies en inkomende reizigers vanuit het buitenland. In een Noord-Nederlandse MKBA dient de reistijdwinst van deze reizigers buiten beschouwing te worden gelaten. Het aandeel buitenlandse reizigers wordt geschat op 20% en het aandeel aandeel Nederlandse reizigers woonachtig buiten Noord-Nederland op 10%. Dit betekent dat het aandeel Noord-Nederlandse reizigers in het totaal aantal passagiersbewegingen  $0,8 \cdot 0,9 = 72\%$  bedraagt.
4. Het bedrag dat vliegtuigmaatschappijen reizigers die gebruik maken van GAE extra in rekening brengt ten opzichte van Schiphol is gelijk aan 20 euro per retour of 10 euro per passagiersbeweging verondersteld.

Uit tabel 2 blijkt dat de maatschappelijke reistijdbaten na correctie van het bedrag dat maatschappijen afromen het verwachte negatieve bedrijfsresultaat in 2013 overtreffen. In 2015 is dat niet het geval. In de jaren daarna tot aan 2020, als GAE het aantal passagiersbewegingen echt weet op te voeren, zijn de maatschappelijke reistijdbaten na correctie van het bedrag dat maatschappijen afromen dermate

groot dat ze het negatieve bedrijfsresultaat in ruime mate overtreffen. Vanaf 2020 verwacht de luchthaven een positief bedrijfsresultaat. Dat betekent dat de luchthaven vanaf dat moment niet alleen voor Noord-Nederland van maatschappelijke betekenis is, maar dat zij ook financieel gezien op eigen benen kan staan. Uit deze resultaten kan geconcludeerd worden dat de doorsnee Noord-Niederlander graag ziet dat de politiek bijdraagt aan de dekking van het exploitatietekort van GAE op korte en middellange termijn en daarmee aan het voortbestaan van de luchthaven.

Tabel 2 Maatschappelijk saldo van reizen vanuit Noord-Nederland via GAE i.p.v. Schiphol in  
 verscheidene jaren o.b.v. toekomstscenario's geschetst in GAE (2013).

Jaar	Passagiers- bewegingen (*1000)	Bedrijfsresultaat (*1000)	Maatschappelijke reistijdwinst (*1000)	Afroming reistijdwinst (*1000)	Maatschappelijk saldo (*1000)
2013	175	-692	2.574	1.750	132
2015	192	-1.042	2.824	1.920	-138
2017	303	-741	4.457	3.030	686
2019	411	-435	6.045	4.110	1.500
2021	524	1.321	7.707	5.240	3.788
2023	597	1.759	8.781	5.970	4.570

Uiteraard kunnen bij de bovenstaande berekening kanttekeningen worden geplaatst:

1. Men zou kunnen betogen dat de reistijdwinst minder is dan 1,68 uur per passagiersbeweging. In de reistijdwinstberekening is voorts geen onderscheid gemaakt tussen bestaande reizigers en reizigers die afhaken. Indien de luchthaven GAE zou worden gesloten bestaat de mogelijkheid dat sommige reizigers in het geheel afzien van het doen van vliegreizen. Hun reistijdwinst wordt dan bepaald door de zogeheten "rule of half". Daar staat tegenover dat allerlei genoemde additionele reistijdbaten en besparingen op reiskosten buiten beschouwing zijn gelaten.
2. Men zou kunnen betogen dat de reistijdwinst die wordt geboekt door te reizen via GAE elders weer verloren gaat omdat wordt overgestapt op een andere vlucht (zogenaamde transfer vluchten). Stel de reis gaat naar New York en de reiziger heeft de keuze uit een reis per auto of trein naar Schiphol en dan een rechtstreekse vlucht naar New York of een reis naar GAE op London en dan een vlucht van Londen naar New York. Waar bij de tweede reis 3,36 uur reistijdwinst wordt geboekt in Nederland door te reizen via GAE, gaat door de overstap op het vliegveld in Londen weer  $2 \times 2 = 4$  uur verloren vanwege de overstaptijd. Voorts zou het kunnen zijn dat de bestemming waarnaar iemand vliegt niet de eindbestemming is. Een reiziger uit Groningen vliegt via GAE naar Gerona en reist per OV vervolgens door naar Barcelona, de feitelijke eindbestemming. In dat geval zou zonder tijdverlies ook middels een rechtstreekse vlucht via Schiphol naar Barcelona kunnen zijn gevlogen.

3. Schiphol is flexibeler qua aankomst- en vertrektijden dan GAE omdat op (concurrerende) bestemmingen frequenter wordt gevlogen.
4. Een laatste kanttekening is dat GAE wel een aantrekkelijk aanbod aan bestemmingen moet kunnen bieden, conform het aanbod beschreven in het geschetste toekomstscenario's dat concurrerend is met Schiphol en andere regionale luchthavens.

Een en ander geeft aan dat genoemde getallen met de nodige voorzichtigheid gehanteerd dienen te worden. Aan de algemene bevinding dat de maatschappelijke reistijdwinst, na correctie van het bedrag dat maatschappijen afromen, het negatieve bedrijfsresultaat op middellange termijn ruimschoots overtreft doet het echter geen afbreuk.

### **Katalysator-effect**

De mate waarin de reistijdwinst, na correctie van het bedrag dat luchtvaartmaatschappijen afromen, het mogelijke negatieve bedrijfsresultaat overtreft, kan mede gezien worden als een maat voor het aantrekkende effect dat de nabijheid van een luchthaven kan hebben op de vestigingsplaatskeuze van bedrijven, een mogelijke stijging van de arbeidsproductiviteit van werknemers van bestaande bedrijven en met een toename van het inkomende (zakelijke) verkeer. Bedrijven kunnen de potentiële reistijdwinst in hun gedrag verdisconteren om daarmee dit katalysator effect te realiseren. Onderstaande tekstbox geeft een voorbeeld. Het zou echter niet juist zijn dit katalysator effect (mogelijk langs andere weg) vervolgens alsnog te bepalen om dubbeltellingen te voorkomen.

Tekstbox: Voorbeeld van een mogelijk katalysator effect

Congressen die de RUG nu niet naar Groningen kan halen omdat de besturen van internationale wetenschappelijke associaties de reistijd van Schiphol naar Groningen onacceptabel achten, komen als GAE haar ambities kan waarmaken dan wel binnen bereik. Ook kan de RUG meer buitenlandse sprekers naar Groningen halen om hier een lezing of een seminar te geven. Meer internationale contacten kan de productiviteit van de hier zittende wetenschappelijke staf vergroten. Mogelijk is ook beter gekwalificeerde personeel bereid om een baan in Groningen te accepteren, hetgeen eveneens de productiviteit verhoogd. Meer internationale studenten zullen bereid zijn om in Groningen te gaan studeren omdat het contact met het thuisfront wordt vergemakkelijkt, hetgeen leidt tot meer banen aan de universiteit. Uiteraard is dit slechts een voorbeeld.

Behalve de RUG zullen ook vele andere grote en middelgrote bedrijven die in Noord-Nederland opereren van de luchthaven profiteren, met name bedrijven in de speerpuntsectoren van de Noord-Nederlandse economie. Ook de productiviteit van het personeel werkzaam bij deze bedrijven kan toenemen door meer internationale contacten. Dit is belangrijk om de concurrentiekracht van een economie met name bepaald wordt door de productiviteit van de werkzame bevolking (Hummel en Elhorst, 2013). Evenzo zullen deze bedrijven beter gekwalificeerde personeel bereid vinden om een baan in Groningen te accepteren, omdat belangrijke sociale of zakelijke contacten vanwege goede vliegverbindingen vanaf GAE niet verloren gaan.



## Conclusie

Het economisch belang van de luchthaven GAE voor Noord-Nederland volgt uit de werkgelegenheid, direct en indirect, en het katalysator effect. De werkgelegenheidseffecten zijn bepaald met behulp van input-output tabellen en het katalysator effect middels de waarde van de reistijdwinst die Noord-Nederlanders realiseren door te reizen via GAE in plaats van Schiphol. Uit het onderzoek komen de volgende drie bevindingen naar voren:

1. Elke baan op GAE genereert indirect een halve baan elders in Noord-Nederland. Direct en indirect vinden daardoor 460 personen binnen Noord-Nederland emplooi door de aanwezigheid van de luchthaven. Door de verwachte groei van het aantal passagiers, zal de werkgelegenheid (direct en indirect) in de toekomst verder toenemen.
2. GAE (2013) voorziet vanaf 2020 een positief bedrijfsresultaat. Omdat zich tot 2020 negatieve bedrijfsresultaten zullen voordoen, is een beknopte maatschappelijke kosten-baten analyse uitgevoerd om een eventuele bijdrage uit publieke middelen alsook nieuwe investeringen te rechtvaardigen. Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat de maatschappelijke reistijdbaten, na correctie van het bedrag dat maatschappijen afkomen, het verwachte negatieve bedrijfsresultaat in 2013 overtreffen. In 2015 is dat niet het geval. In de jaren daarna tot aan 2020, als GAE het aantal passagiersbewegingen pas goed weet op te voeren, zijn de maatschappelijke reistijdbaten dermate groot dat ze het negatieve bedrijfsresultaat in ruime mate overtreffen. Als de luchthaven het verwachte een positieve bedrijfsresultaat vanaf 2020 kan waarmaken, is zij voor Noord-Nederland vanaf dat moment niet alleen van maatschappelijke betekenis is, maar kan ze ook financieel op eigen benen staan.
3. Uit deze resultaten kan geconcludeerd worden dat het voor lokale en regionale overheden het legitiem is een bijdrage te leveren aan de dekking van het exploitatietekort van GAE op korte termijn en daarmee aan het openhouden van de luchthaven. De aandeelhouders dienen er echter wel rekening mee te houden dat de financiële tekorten die zich tot aan 2020 voordoen door haar afgedekt dienen te worden, tenzij GAE die kan bekostigen door in te teren op eigen vermogen.

## Literatuur

BCI (2007) Positioneringsdocument Nut en Noodzaak. Buck Consultants International, Nijmegen.

Cristureanu C, Bobirca A (2007) Airports driving economic and tourism development. The Romanian Economic Journal 25, blz. 31-44.

Eding GJ, Oosterhaven J, Vet B. de, Nijmeijer H (1999) Constructing Regional Supply and Use Tables: Dutch Experiences, in: Hewings GJD, Sonis M, Madden M, Kimura Y (eds) Understanding and Interpreting Economic Structure. Berlijn: Springer Verlag, blz. 237-63.

GAE (2013) Groningen Airport Eelde, Werelden verbinden. Groningen Airport Eelde.

Hummel AJ, Elhorst JP (2013) Regional labor productivity differentials explaining U.S. wage curve patterns. RUG, mimeo.

InterVISTAS (2013) Groningen Airport Eelde; Air Service Development Strategy.  
John.weatherill@intervistas.com.

KiM (2013) De maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Den Haag.

Oosterhaven J, Eding GJ, Stelder D (2001) Clusters, linkages and interregional spillovers: Methodology and policy implications for the two Dutch airports and the rural North. Regional Studies 35, blz. 809-822.