

Factsheet

Philippe Boucher april 2015

Luchthaven Eelde in vogelvlucht

1. Bereikbaarheid van het Noorden

Luchthaven Eelde onderhoudt geen verbindingen met een hub-luchthaven waar men kan overstappen op internationale vluchten. Daardoor speelt de luchthaven geen enkele rol in de bereikbaarheid van het Noorden. Alleen met vakantievluchten in de zomer zijn een beperkt aantal Europese vakantiebestemmingen voor het Noorden makkelijk bereikbaar. Vanuit de rest van de wereld is het Noorden goed bereikbaar via Schiphol en het dichte Nederlandse wegen- en spoorwegnet. Bedrijven met eigen zakenjets kunnen van Eelde gebruik maken, ook zonder verkeerstoren. Eelde zal nooit een belangrijke rol kunnen spelen in de bereikbaarheid van het Noorden door de lucht vanwege de geringe bevolkingsdichtheid en de nabijheid van grotere luchthavens, waaronder Schiphol, Bremen, Weeze, Düsseldorf, Eindhoven en straks Lelystad.

2. Marktpotentieel van luchthaven Eelde

Eelde heeft een achterland van 3,3 miljoen inwoners op twee uur reizen van de luchthaven. Concurrerende regionale luchthavens, als Bremen, Weeze, Düsseldorf en Eindhoven, hebben een potentieel dat vier tot tien maal hoger ligt. Daarmee is niet alleen de markt voor Eelde te dun voor commerciële lijnvluchten, maar vestigen luchtvaartmaatschappijen zich liever op luchthavens in dicht bevolkte gebieden. Die kunnen daardoor een breder aanbod aan bestemmingen leveren. Door het beperkte aanbod op Eelde gaan reizigers uit het achterland van Eelde naar luchthavens die meer te bieden hebben. Slechts 4% van de noordelijke luchtreizigers gebruikt Eelde, 70% start van Schiphol, 11% van Bremen, 7% zelfs van Düsseldorf.

3. Baanlengte luchthaven Eelde

Het meest gangbare type vliegtuigen in het Europese luchtverkeer is de Boeing B737 en Airbus A320 voor 180 passagiers. Hiermee kunnen alle bestemmingen binnen Europa worden bereikt, zelfs vanaf een 1800 meter baan. De baan van Eelde is in 2013 verlengd tot 2500 meter met als argument dat dan grotere toestellen zouden kunnen landen, tussenlandingen overbodig werden en de passagiersaantallen zouden groeien. Na een korte opleving door de komst in 2012 van Ryanair en Vueling, notabene vóór de baanverlenging, zijn de passagiersaantallen weer afgenomen. Het heeft ook niet geleid tot het opheffen van de tussenlandingen. Van de 20 chartervluchten per week in de zomer maken er nog [steeds 15 een tussenlanding](#) op Eindhoven, Rotterdam of Maastricht. Ze doen dit om extra passagiers op te halen omdat het aantal passagiers op Eelde te gering is om de toestellen voldoende te vullen. Een tussenlanding kost ca. 2000 liter extra kerosine en een uur extra reistijd. Daarmee is Eelde ook nog eens zeer vervuilend.

4. Overloop van Schiphol

Als Schiphol aan het maximum aantal toegestane vliegtuigbewegingen zit, moeten vluchten worden uitgeplaatst naar andere luchthavens. Het kabinet heeft de voorkeur uitgesproken voor Eindhoven en Lelystad. In overleg met omwonenden van Schiphol heeft men het maximum aantal toegestane vliegbewegingen verlaagd, om op piekdagen alle banen te mogen gebruiken. Deze deal met omwonenden vergroot de noodzaak om [Lelystad snel te openen](#) omdat een deel van dit vliegverkeer zal moeten worden uitgeplaatst. Inmiddels heeft [Mansveld definitief besloten](#) Lelystad uit te breiden. Schiphol is eigenaar van vliegveld Lelystad en verwacht dat het in 2018 open gaat voor vakantieervoer als de landingsbaan is verlengd tot 2400 meter.

5. Luchthaven Eelde als stimulans voor de economie.

Onder luchtvaarteconomen geldt als vuistregel dat een luchthaven pas rendabel is met 1,5 tot 2 miljoen passagiers-bewegingen. Als vliegwiel voor de regionale economie zijn minstens vijf miljoen passagiers-bewegingen nodig en stationering van vliegtuigen op de luchthaven. Eelde heeft nu 0,17 miljoen passagiersbewegingen. Het zouden er dus tien maal zo veel moeten zijn om winstgevend te worden. Zelfs dan is de betekenis voor de noordelijke economie gering.

6. Huidige prognoses van GAE

De luchthaven heeft in 2014 een ambitieuze prognose gemaakt waarin het aantal passagiers groeit van 175.000 in 2013 naar ca. 597.000 in 2023. Het onderzoeksbureau SEO, dat de plannen van Eelde recentelijk onderzocht in opdracht van de Noordelijke Rekenkamer, acht het hoogst onwaarschijnlijk dat dit gaat lukken. SEO ziet Eelde tot 2025 hooguit groeien naar 307.000 passagiers, terwijl GAE zelf mikt op ca. 600.000. Bij een uitbreiding van Ryanair zou dit mogelijk zijn volgens SEO. Maar na de opening van Lelystad is dit hoogst onwaarschijnlijk en schat SEO het maximum op 224.000 passagiers. Dit is volstrekt onvoldoende om uit de kosten te komen.

7. Recente ontwikkeling bestemmingen

De 4 Low Cost verbindingen van Ryanair en Vueling gaven een forse groei in passagiers te zien in 2012, van 114.000 naar 180.000 passagiersbewegingen. Vueling stopte al na een jaar en Ryanair na drie jaar in 2014 wegens matige bezetting. BMI stopte in 2014 de dagelijkse lijn naar Aberdeen. Ondanks nieuwe lijndiensten naar Gdansk en Londen Southend daalden de passagiersaantallen in 2014 verder naar 169.000. De lijndiensten laten een zeer instabiel patroon zien, voornamelijk door de zwakke bezettingsgraad. De frequentie op de lijn naar Londen van Flybe is momenteel ook weer met twee dagen per week terug gebracht. Om de lijndiensten te houden moet Eelde veel kortingen en subsidies geven. Ook de charters lopen terug, met 6,6% in 2014. Transavia stopte met vluchten naar Antalya, Dalaman, Rhodos, Corfu, en Malaga. Er kwamen wel een paar bestemmingen bij van Corendon, naar Antalya en Bodrum, Transavia naar Lanzarote en Aegean naar Corfu. Het totaalbeeld is ook hier niet stabiel. Charters zitten in heel Europa in een dalende trend. De verwachting is dat de daling in Eelde versneld zal doorzetten als Lelystad open gaat in 2018.

8. Financiële resultaten

Luchthaven Eelde heeft de laatste tien jaar steeds een verlies gemaakt van één tot een half miljoen euro per jaar. Dit verlies zal naar verwachting van GAE zelf in 2015 oplopen naar één à anderhalf miljoen. Er is nog geen rekening gehouden met de kosten van luchtverkeersleiding die Eelde vanaf 2016 zelf zal moeten dragen. Deze extra kosten belopen ca. 2 miljoen. Dat zou betekenen dat Eelde naar verwachting bij een omzet van ca. 6 miljoen een verlies zal draaien van 3 miljoen. Zelfs als dit kan worden teruggedrongen tot 2 miljoen, door goedkopere luchtverkeersleiding in te huren, is de situatie zonder overheidssteun onhoudbaar. Omdat er nog geen uitzicht is op groei zijn de aandeelhouders momenteel terughoudend. En omdat er geen aantoonbare betekenis is voor de regionale economie, zoals de Noordelijke Rekenkamer vaststelde, is er onvoldoende politiek/maatschappelijke rechtvaardiging voor overheidssubsidie.

9. Kopenhagen als Hub

De luchthaven wil recentelijk een lijn van Eelde naar Kopenhagen openen. Reizigers kunnen daar op een andere vlucht overstappen naar verdere bestemmingen. Bijvoorbeeld Moskou of New York. Noordelijke lobbyisten (VNO/NCW, Groningen Seaports, Bouwend Nederland, en UMCG) voeren campagne om de geesten rijp te maken voor 2 miljoen subsidie aan de luchthaven om deze lijn naar Kopenhagen te openen.

Voor wie de lobbyisten wil horen of lezen vermelden we de volgende links:

[BNR Radio](#): vanaf 39:45 over de luchthaven met o.a. Rolf Koops Bouwend Nederland, Gerard Kremer VNO/NCW en Marko van de Kreeke directeur GAE

Groninger internetcourant: [VNO/NCW](#) Lambert Zwiers
Groninger internetcourant: [Groningen Seaports](#) Harm Post
Groninger internetcourant: [Commentaar](#) Philippe Boucher
Groninger internetcourant: [Marc Vletter](#) jonge succesvolle ondernemer

Waar het om draait is de vraag of je beter de trein naar Schiphol kunt nemen (2uur en 15 min en € 42,- 1^{ste} klas) of het vliegtuig van Eelde naar Kopenhagen (1 uur vliegen en kosten ca. 300,- tot € 450,- , momenteelde prijs vanaf Bremen naar Kopenhagen met SAS) , om daar je gewenste vlucht te nemen naar de eindbestemming.

Bij de afweging of men de trein naar Schiphol zal nemen of een klein vliegtuig van Eelde naar Kopenhagen zal de reiziger kijken naar de reistijd, de prijs, de aansluiting op de vertrektijden en de risico's van vertragingen op heen- en terugreis. Reizen per spoor naar Schiphol duurt een uur langer dan de vlucht naar Kopenhagen. Maar de hoge frequentie van treinen op het spoor geven een betere aansluiting op de vertrektijden vanaf Schiphol, en daardoor kortere wachttijden dan in Kopenhagen. Vliegen vanaf Eelde zal hooguit twee maal op een ochtend en twee maal op een avond plaats vinden. Op Schiphol wordt er 10 maal per dag naar Kopenhagen gevlogen voor € 200,-. Ook dat speelt een rol bij de afwegingen van de reiziger, die Kopenhagen als eindbestemming heeft. Voor wie intercontinentaal wil vliegen is Schiphol vele malen aantrekkelijker dan Kopenhagen. Hoge frequentie van vertrektijden, directe verbindingen, groter aanbod aan bestemmingen, goede aansluiting met openbaar vervoer of auto en lagere kosten. Verder heeft Kopenhagen geen directe verbindingen met Zuid Amerika, Antillen, Suriname, Afrika, India, Indonesië, Nieuw Zeeland en Australië.

GAE vraagt nu 2 miljoen subsidie omdat de lijn het eerste jaar niet rendabel zal zijn en de Deense maatschappij, Danish Air Transport, dat risico niet wil dragen. Ook kan men de prijs van tickets in de aanloopperiode daardoor misschien lager houden. Maar wat is de garantie dat de lijn na een jaar wel genoeg klanten trekt als de prijs op een reëel niveau komt? Het noordelijke bedrijfsleven is momenteel terughoudend om veel in de lijn te investeren. Het is trouwens de vraag of je met subsidie onze nationale luchthaven Schiphol concurrentie moet aandoen.

In zijn algemeenheid kan men stellen dat vervoer door de lucht naar een Hub luchthaven alleen zin heeft als het gaat om grote afstanden, afgelegen gebieden en er sprake is van onvoldoende openbaar vervoer en onvoldoende alternatieven. In het geval van Eelde zal de hub functie naar alle waarschijnlijkheid niet gaan werken. Hogere kosten, langere wachttijden, meer risico's van vertragingen en een beperkter vluchtaanbod op Kopenhagen dan op Schiphol. Danish Air Transport is niet aangesloten bij [Star Alliance](#) maar ze hebben wel een "Interline agreement" met SAS. Tickets koopt men dan bij SAS en die zijn verder verantwoordelijk voor de vluchtuitvoering en aansluitingen op andere luchtvaartmaatschappijen in het traject.

Sommige deskundigen voorspellen de lijn naar Kopenhagen geen langer leven dan een half jaar.

[Deze factsheet is naar aanleiding van de verkiezingen voor Provinciale Staten van 18 maart 2015 en de daaropvolgende collegevorming van P.S. door Philippe Boucher aangeboden aan de Statenleden en de Colleges van Gedeputeerde Staten van de provincies Groningen en Drenthe, als tegenwicht tegen de lobby van GAE voor het Routefonds om 2 miljoen op te halen t.b.v. het binnenhalen van Danish Air Transport, red.]