

## Regionale luchthavens en hun toekomstperspectieven

# ECONOMISCH GEZONDE LUCHTHAVENS WORDEN DOOR PRIORITEIT VOOR HET MILIEU OM ZEEP GEHOLPEN

Schiphol staat volop in de belangstelling, maar ook de regionale vliegvelden komen regelmatig in het nieuws. Zorgen zij uitsluitend voor overlast of hebben zij wel degelijk een belangrijke functie: regionaal, nationaal of misschien zelfs internationaal? AGORA sprak hierover met drs. D.H. van der Laan, werkzaam als luchtvaart-econoom aan de Universiteit van Amsterdam. Zijn taken vloeien voort uit de leerstoel Luchtvaarteconomie waarin de UvA en de bedrijfstak luchtvaart zijn vertegenwoordigd. Dat er diverse soorten luchthavens bestaan werd duidelijk bij de eerste vraag: wat is de huidige positie van regionale luchthavens?

Je moet onderscheid maken tussen regionale luchthavens die met name gericht zijn op passagiersvervoer, vrachtvervoer en een tussenvariant als Rotterdam. De positie van de regionale vliegvelden is afhankelijk van dit onderscheid. Het met name op zaken- en chartervluchten gerichte vliegveld Eindhoven staat wat betreft passagiersvervoer na Schiphol en Rotterdam op de derde plaats (1990: 190.000 passagiers, tegen 16 miljoen passagiers voor Schiphol). Dit wordt veroorzaakt door de aanwezigheid van internationaal georiënteerde bedrijven als Philips en DAF.

Vliegveld Zuid-Limburg is voornamelijk gericht op (inter-) continentaal vrachtvervoer. Het vervult de zogenaamde 'hub and spoke'-functie, wat inhoudt dat intercontinentale vracht binnenkomt en van daaruit continentaal verspreid wordt. Wat betreft vrachtvervoer staat Zuid-Limburg op de tweede plaats (1990: 25.000 ton, tegenover 600.000 ton voor Schiphol). Rotterdam neemt een tussenpositie in, omdat er zowel passagiers als vracht worden afgehandeld. De positie van de luchthavens Eelde en

Twente is door de decentrale ligging op de achtergrond geraakt.

*Wat zal de toekomstige positie van de regionale vliegvelden zijn?*

Na een sterke groei in de jaren tachtig is voor vliegveld Zuid-Limburg een negatieve trend ingezet. Er vindt vooral klantgericht vrachtvervoer van overnight-producten plaats. Dat brengt met zich mee dat er voornamelijk 's nachts gevlogen moet worden. Hierdoor is een conflict ontstaan tussen het vliegveld en de omgeving, met als gevolg dat bedrijven besluiten naar elders te vertrekken, zoals het grote Amerikaanse expresvervoersbedrijf Emery dat naar Brussel is gegaan. Het milieubelang heeft het economische belang verdreven. Daardoor is uitbreiding van Zuid-Limburg, waaronder de aanleg van een oost-westbaan, beperkt.

Eindhoven en Rotterdam hebben grote economische mogelijkheden als ze hun huidige sterke punten, het zaken- en chartervervoer, voortzetten. Ook het verschijnsel trucking, waarbij voor- en natransport van luchtvracht over de weg in plaats van door de lucht plaatsvindt, heeft goede mogelijkheden. Rotterdam kan het vrachtvervoer bovendien nog verder uitbreiden door in te spelen op een nieuwe ontwikkeling van zee/luchtvervoer. Daarbij gaat het eerste traject over zee en het tweede door de lucht, waardoor de kwaliteiten van beide vormen van vervoer, lage kosten en hoge snelheid, worden gecombineerd.

Een gunstige geografische ligging en de aanwezigheid van grote bedrijven in de omgeving zullen bepalend zijn voor de groei van Eindhoven, Zuid-Limburg en Rotterdam. De ontwikkeling van deze vliegvelden zou overigens tegengewerkt kunnen worden door milieu- en



**"De potentie van de regionale luchthavens is zeer hoog." Foto: Linda Groot.**

capaciteitsaspecten. Als er sprake is van een minder gunstige ligging, zoals bij Eelde en Twente, zijn de groeimogelijkheden gering.

*Welke effecten zal de uitbreiding van Schiphol tot mainport hebben op de positie van de regionale vliegvelden?*

Ik verwacht uitsluitend positieve effecten. Er is namelijk geen sprake van concurrentie tussen Schiphol en de regionale vliegvelden, ze zijn veel eerder complementair aan elkaar. Als Schiphol groeit, groeien de regionale vliegvelden mee. In dit verband wordt gesproken over de zogenaamde schijffunctie van een mainport: personen- en vrachtvervoer verzamelt zich op een mainport en wordt vervolgens over de verschillende regionale luchthavens verspreid. Van daaruit wordt het eventueel weer verder verplaatst. Zowel bij het vrachtvervoer als bij het zakelijk personenvervoer gaat het de klant om goede dienstverlening en snelle, flexibele afhandeling door de douane. Bedrijven en personen zullen bij een grote groei van de mainport, en dus grotere drukte, eerder geneigd zijn over te gaan naar regionale vliegvelden, op voorwaarde dat daar een goede dienstverlening wordt gegeven.

*Zal het opengaan van de Europese binnengrenzen gevolgen hebben voor de rol van de regionale vliegvelden?*

Binnen Europa gaat het hub and spoke-systeem al over de grenzen heen. Maar het antwoord op deze vraag zal voornamelijk afhangen van de besluitvorming rond de discussie over 'points of entry' en 'points of destination'. Als voor het eerste wordt gekozen dienen alle douane-afhandelingen plaats te vinden op een mainport, wat funest is voor de regionale vliegvelden. Als voor 'points of destination' wordt gekozen zullen alle douane-faciliteiten ook op de plaats van bestemming aanwezig zijn. Juist hierin kunnen de regionale vliegvelden hun voordeel ten opzichte van de mainport behalen.

*Er is sprake van liberalisatie van het luchtverkeer. Wat verstaat u hieronder en wat zullen de gevolgen van deze ontwikkelingen zijn voor de regionale luchthavens?*

Momenteel is het zo dat Nederlandse luchtvaartmaatschappijen alleen tussen Nederland en een ander land kunnen vliegen als dat andere land landingsrechten heeft gegeven. Bij liberalisatie ontstaan voor het luchtverkeer drie extra mogelijkheden. Allereerst zullen afspra-



**Grotere drukte op Schiphol zal ertoe leiden dat personen en bedrijven eerder zullen overgaan naar regionale vliegvelden. Bron: N.V. Luchthaven Schiphol.**

ken en onderhandelingen over de landingsrechten komen te vervallen. Daardoor is toestemming van beide landen niet meer nodig. Ten tweede kunnen op tussenliggende bestemmingen zowel personen als vracht worden geladen en gelost. Daardoor wordt de markt van de maatschappijen vergroot. Wel geldt hier de eis dat de vlucht in relatie moet staan met het moederland. Tenslotte wordt het 'cabotage-principe' mogelijk: Nederlandse maatschappijen zullen in de verre toekomst kunnen vliegen tussen bestemmingen in andere landen dan Nederland. Zo wordt een 'binnenlandse' vlucht in het buitenland mogelijk.

Met name kleine maatschappijen kunnen hieruit een voordeel halen, omdat zij zijn gespecialiseerd in het punt-punt-vervoer. Voor grotere maatschappijen is die vorm minder interessant, aangezien zij zich richten op het lijndienstvervoer. De liberalisatie-ontwikkelingen kunnen indirect positieve gevolgen hebben voor de regionale vliegvelden, aangezien zij veelal te maken hebben met de chartermarkt die door de kleine maatschappijen wordt verzorgd. Het lijnvervoer is daarentegen grotendeels mainport-afhankelijk.

*Op het ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt gewerkt aan de beleidsnota Regionale Luchthaven Strategie ('RELUS'). Er zijn tekenen dat daarin 'slecht nieuws' komt te staan voor de regionale vliegvelden en dat lijkt in strijd met uw*

*positieve verwachtingen. Waar wordt dit door veroorzaakt?*

Ik denk dat de economische potenties van de regionale vliegvelden zeer hoog zijn. Vanwege de huidige omgevingsproblemen is het voor de vliegvelden echter moeilijk om de begroting sluitend te krijgen. Ik heb het idee dat het milieu bij het Rijk steeds hogere prioriteit krijgt, waardoor economisch gezonde luchthavens om zeep worden geholpen. Het is noodzakelijk dat er een evenwicht gaat ontstaan tussen economische- en milieubelangen. Zo'n evenwicht kan worden bereikt indien de luchthavens zich naar overheid en omgeving toe openstellen. Een goed voorbeeld daarvan is Schiphol, dat veel doet aan voorlichting en overleg. Regionale luchthavens hebben een eigen marktpositie en een functie die zich een niveau lager bevindt dan die van de mainport. Als regionale luchthavens deze positie willen behouden dan wel willen verbeteren, is het noodzakelijk dat zij zich zo breed mogelijk oriënteren en zich richten op hun sterkste punten. Dit houdt in dat zij er onder meer naar streven een multi-modaal knooppunt te worden, met uitgebreide rail- en wegverbindingen en een goede infrastructuur. Hierdoor worden bedrijven aangetrokken en groeit de luchtvaart vanzelf mee.

JOSÉ ADMIRAAL EN LINDA GROOT  
Redactie AGORA