

GRONINGEN AIRPORT

EELDE: REGIONALE

LUCHTHAVEN VAN

NOORD-NEDERLAND

F.J. VAN DER WERFF

Met het opengaan van de Europese binnengrenzen krijgen de drie noordelijke provincies van ons land de kans hun regionale economie te laten groeien. De ontwikkeling van de regionale luchthaven Groningen Airport Eelde kan daarin een belangrijke rol spelen. In aansluiting op de twee voorgaande AGORA-thema's *Noord-Nederland* en *Luchthavens* gaat de heer F.J. van der Werff, bestuurslid van Groningen Airport Eelde, in op de uitbreidingsplannen en het belang van de luchthaven.

De drie provincies Groningen, Drenthe en Friesland plegen samengevat te worden als de regio 'het Noorden'. Groningen Airport Eelde ligt in de steden-driehoek Groningen-Assen-Drachten, het economisch kerngebied van de regio. Het is de enige voor het Europese luchtvervoer bedoelde luchthavenfaciliteit van het Noorden. Vanuit het economische kerngebied zijn de eerste alternatieve luchthavenvoorzieningen (Schiphol en Bremen) pas op 180 kilometer afstand te vinden.

SCHARNIER

Een regionale luchthaven kan opgevat worden als het scharnierpunt tussen de regionale economie en de internationale economie met bijbehorende vervoersstromen. Waar die aansluiting ontbreekt zal men geen sterke regionale economie aantreffen. Een luchthaven is onderdeel van het regionale aanbod aan voorzieningen (bedrijventerreinen, kantoorfaciliteiten, congresvoorzieningen etcetera). De aard van de regionale luchthavenvoorzieningen is medebepalend voor de kwaliteit van alle andere voorzieningen.

In een niet zo sterke economie als die van Noord-Nederland geldt het bovenstaande nog sterker. Groningen Airport Eelde is een noodzakelijke -maar niet voldoende- voorwaarde voor de ontwikkelingskansen van de Noordelijke economie. In de

zich dat in de aanleg van één nationale luchthaven.

Daarbij hadden de regionale luchthavens de beperkte functie van aanvoerpunt, via de nationale luchthaven, voor de nationale luchtvaartmaatschappijen met uitsluiting van andere mogelijkheden.

LIBERALISATIE

Elders ging dat ook zo. De overweging dat dit tot economisch sub-optimale uitkomsten leidde, voerde eerst in Amerika en daarna in Europa tot liberalisatie van het luchtvervoersbeleid. Dit proces wordt de komende jaren voltooid. Voor Nederland was liberalisatie ook geboden, omdat de thuismarkt voor KLM en Schiphol te klein is om in het internationale luchtvervoer een rol van betekenis te kunnen blijven spelen.

Tegelijk met liberalisatie is ook een proces van regionalisering gaande: regio's als zelfstandiger bestuurlijke en economische een-

heden, die op Europese schaal levensvatbaar en gezond moeten zijn. Het bezit van regionale scharnierpunten en voorzieningen krijgt in de context van die Europese integratie extra gewicht.

Net als andere regionale vliegvelden zal Groningen Airport Eelde in de jaren negentig pas een echte regionale luchthaven kunnen worden als de luchthaven een voorziening voor het eigen verzorgingsgebied is.

Het besluit van de Noordelijke regio en het Rijk om de verouderde afmeting van de startbaan van Eelde van 1800 meter op de moderne afmeting van 2500 meter te brengen, is een voorbeeld van voorwaardescheppend beleid. Maar het is een inhaalmanoeuvre ten opzichte van bijna alle andere Europese regionale luchthavens.

Het belang van GRONINGEN AIRPORT EELDE:

- **ongeveer driehonderd directe arbeidsplaatsen op de luchthaven, daarmee behorend tot de grotere werkgevers in het Noorden;**
- **ongeveer honderdduizend vliegbewegingen per jaar, tien procent van het Nederlandse totaal;**
- **ongeveer 28.000 passagiers per jaar, het aantal charterpassagiers is gegroeid van ongeveer duizend in 1988 tot negenduizend in 1992;**
- **ongeveer duizend ton luchtvracht in 1991, een groei van twintig procent sinds 1988.**

Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening treft men -in het kader van 'regio's op eigen kracht'- dan ook een sterk accent aan op het benutten van de ontwikkelingskansen van de luchthaven.

BEPERKT

De mogelijke omvang en betekenis van een regionale luchthaven worden bepaald door twee factoren: de regionale economie en de bovenregionale ontwikkelingen en beleid.

Het verschijnsel 'regionale' luchthavens is nog geen decennium oud. De ontwikkelingskansen van Eelde zijn, net als die van andere Europese regionale luchthavens, sterk bepaald geweest door de naoorlogse, wereldwijde mode van nationalisme en centralisme in het luchtvervoersbeleid. In Nederland manifesteerde