



## **Economische betekenis civiel medegebruik Laarbruch**

***In opdracht van:***  
Gemeente Bergen

Nijmegen, 25 februari 1999

# Inhoudsopgave

	Blz.
<b>1 Inleiding</b>	<b>1</b>
<b>2 Marktbasis</b>	<b>2</b>
2.1 Rapportenanalyse	2
2.2 Vervoerssegmenten	4
2.3 Nachtvluchten	10
2.4 Concurrentiepositie	11
2.5 Haalbaarheid vervoersvolumes	12
<b>3 Economische betekenis</b>	<b>14</b>
3.1 Toegevoegde waarde	14
3.2 Draagvlak	18
<b>4 Conclusies</b>	<b>19</b>
Literatuurlijst	22
Gesprekspartners	23

# 1 Inleiding

De Flughafen Niederrhein GmbH heeft eind 1998 een aanvraag bij het Ministerie van Verkeer van Nordrhein-Westfalen ingediend voor civiel luchtvaartgebruik van de militaire vliegbasis Weeze-Laarbruch. Op deze basis is nu nog de Britse luchtmacht gevestigd, maar deze is van plan voor eind 1999 deze luchtmachtbasis te sluiten en het gebied weer ter beschikking van Duitsland te stellen. In opdracht van de gemeente Bergen (L) heeft Buck Consultants International in een **globale** verkenning de **economische betekenis** onderzocht van **vliegveld Laarbruch** in geval van conversie tot 'Euregionaal centrum voor luchtverkeer, logistiek en nijverheid'.

Hiertoe zijn in eerste instantie de bestaande onderzoeken, die ter inzage liggen in het kader van de vergunningaanvraag van de Flughafen Niederrhein GmbH, geanalyseerd. Daarnaast is ook een aantal gesprekken gevoerd met informanten van de Flughafen Niederrhein, de Nederlandse Rijksluchtvaartdienst, Provincie Limburg, Kamer van Koophandel en Euregio (zie bijlage).

In dit rapport worden de conclusies van deze **korte verkenning** verwoord. In **hoofdstuk 2** wordt de marktbasis in de regio voor luchtvaart en bedrijfshuisvesting op Laarbruch geanalyseerd. Vervolgens wordt in **hoofdstuk 3** bekeken wat de economische uitstraling van Laarbruch zou kunnen zijn. Tot slot worden in **hoofdstuk 4** conclusies getrokken ten aanzien van de marktbasis en de economische betekenis van een civiele luchthaven in Laarbruch.

## 2 Marktbasis

In dit hoofdstuk wordt de marktbasis voor de luchtvaart vanaf Laarbruch geanalyseerd. Hiervoor zijn allereerst de bestaande rapporten van Professor Wolf en Dorsch Consult bekeken. Vervolgens komt de marktbasis voor de verschillende vervoerssegmenten aan de orde, met name op basis van vergelijkingen met bestaande regionale luchthavens. In paragraaf 3 worden nachtvluchten en de noodzaak hiertoe apart behandeld. Nadat in paragraaf 4 nog de concurrentiepositie van Laarbruch is beschreven, worden in paragraaf 5 conclusies getrokken ten aanzien van de haalbaarheid van de vervoersvolumes op Laarbruch.

### 2.1 Rapportenanalyse

Voor de economische onderbouwing van de haalbaarheid van conversie van Laarbruch naar een civiele luchthaven zijn met name de studies van Professor Wolf van de Universiteit van Aken (1997, in opdracht van de Flughafen Niederrhein en van Dorsch Consult (1998, ook in opdracht van de Flughafen Niederrhein) uit München van belang. Beide studies zijn gedegen van opzet. Desondanks bestaan er verschillen tussen de studie van Wolf en het onderzoek van Dorsch Consult, die toelichting vergen.

In de eerste plaats is het doel van de studie van Wolf niet geweest om de economische effecten te bepalen, maar om een basis te hebben waarmee de geluidscontouren konden worden berekend. Hierbij gaat Wolf van een andere vlootsamenstelling (allerlei typen vliegtuigen en luchtvaart) uit dan Dorsch Consult, die het accent meer legt op een fasering van de ontwikkeling van de luchthaven, met in het begin vooral veel kleine luchtvaart.

In de studie van Wolf wordt expliciet aangegeven dat het **niet zeker** is dat bepaalde vervoersvolumes **haalbaar** zijn (oftewel zijn er wel luchtvaartmaatschappijen geïnteresseerd in de luchthavens), maar dat de berekende volumes **denkbaar** zijn. De cijfers van Wolf worden echter in de studie van Dorsch Consult als (vaststaande) uitgangspunten gehanteerd.

Een ander verschil is dat waar Wolf deze volumes voor 2015 prognosticeert, ze door Dorsch Consult voor het jaar 2010 worden gehanteerd. Als reden hiervoor geeft Dorsch Consult aan dat men verwacht dat de ontwikkeling van de luchtvaart en van Laarbruch sneller zal gaan dan Wolf verwacht.

Belangrijkste kritiekpunt is echter dat de passagiersaantallen die Dorsch Consult gebruikt, door Wolf worden aangeduid als de **potentiële vervoersmarkt** en niet wat er daadwerkelijk kan worden gerealiseerd. Het ingeschatte aantal vliegbewegingen en de daarmee gemoeide passagiers en hoeveelheid vracht zijn door Wolf bepaald aan de hand van het gebruik van andere luchthavens door inwoners en bedrijven uit de regio. Dit wordt door Wolf de potentiële vervoersmarkt genoemd. Door in tweede instantie de bestemmingen van deze potentiële passagiers te analyseren, zijn op basis daarvan mogelijke luchtvaartverbindingen door Wolf in kaart gebracht. Doordat Dorsch Consult van de oorspronkelijke, totale potentiële vervoersmarkt van Wolf uitgaat (dus zonder naar te realiseren diensten te kijken), neemt Dorsch ook passagiers mee van vluchten die niet op Laarbruch kunnen worden gerealiseerd<sup>1</sup>. In tabel 2.1 wordt aangegeven op welke cijfers Wolf uitkomt in zijn analyse van mogelijke lijndiensten en van welke cijfers Dorsch Consult uitgaat.

Tabel 2.1 Vervoersvolumes Laarbruch per jaar in 2015 volgens Wolf en in 2010 volgens Dorsch Consult

	Wolf	Dorsch Consult
Passagiers	199.500 <sup>1)</sup>	503.000 <sup>2)</sup>
Vracht (tonnage)	35.000-45.000 <sup>3)</sup>	41.000
Vliegbewegingen	49.000	49.000

<sup>1)</sup> Bestaande uit 52.000 lijndiensten, 32.500 vakantiecharters en ± 115.000 passagiers op overige vluchten

<sup>2)</sup> Totale potentiële vervoersmarkt in de regio

<sup>3)</sup> Inschatting BCI, cijfer wordt niet exact door Wolf genoemd

Bron: Wolf, 1997 en Dorsch Consult, 1998

**Uit tabel 2.1 blijkt dat door het uitgaan van de potentiële vervoersmarkt en niet van het aantal mogelijke diensten Dorsch Consult voor passagiers van fors hogere aantallen uitgaat dan waar Wolf op basis van de mogelijke vluchten uitkomt.** Uiteraard heeft dit ook gevolgen voor de berekening van de economische effecten door Dorsch Consult. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de berekening van de economische effecten van de zogeheten Nutzungsmix (combinatie van een luchthaven met de ontwikkeling van bedrijventerreinen) door Dorsch Consult. In dit hoofdstuk wordt verder de mogelijke ontwikkeling van de luchtvaart op Laarbruch geanalyseerd.

<sup>1</sup> Dit kan bijvoorbeeld vijf passagiers betreffen die per jaar naar Kopenhagen vliegen, waarvoor nooit een rendabele vlucht kan worden opgezet en die dus altijd op een grotere hubluchthaven als Frankfurt of Schiphol zijn aangewezen.

## 2.2 Vervoerssegmenten

Bij de marktbasis van een luchthaven wordt onderscheid gemaakt in de **vervoerssegmenten** lijndienstpassagiers, vakantiecharters, luchtvracht en overige vluchten. Daarnaast is ook gekeken naar de marktbasis voor bedrijventerreinen, een belangrijk element in de Nutzungsmix van Dorsch Consult.

### Lijndiensten

Op basis van de markt in de regio veronderstelt Wolf mogelijkheden voor lijndiensten vanaf Laarbruch op Berlijn, München, Dresden (met een tussenstop in Leipzig/Halle) en Londen. In tabel 2.2 worden de ingeschatte passagiersstromen op deze trajecten weergegeven.

Wolf is van mening dat een lijndienst twee retourvluchten aan de randen van de dag van maandag tot en met vrijdag moet hebben en vier weekendvluchten, dat wil zeggen 24 vluchten per week. Bij het gebruik van vliegtuigen met 30 zitplaatsen en een bezettingsgraad van de vliegtuigen van 50% zijn hiervoor volgens Wolf 19.000 passagiers per jaar nodig. In de praktijk van regionale luchthavens (onder andere Rotterdam en Eindhoven) blijkt echter dat ook met één retourvlucht per dag (dus tien vluchten per week) al een lijndienst kan worden opgezet. Dit betekent dat met minder passagiers per bestemming per jaar (dan de 19.000 die Wolf hanteert) al een lijndienst kan worden opgezet. Aan de andere kant is een bezettingsgraad van de toestellen van 50% vrij laag voor een luchthaven die tegen lage tarieven wil werken, zodat wat dat betreft weer van een iets hogere bezettingsgraad van een lijndienst en daarmee van meer passagiers moet worden uitgegaan. In tabel 2.2 is door BCI op basis van de passagiersaantallen van Wolf het aantal mogelijke vluchten per dag berekend<sup>2</sup>.

Tabel 2.2 Passagiersaantal Laarbruch voor lijndiensten op basis van de markt in regio (Duisburg, Weeze en Kleve) en raming aantal mogelijke retourvluchten door BCI

Bestemming	Totale aantal passagier	Passagiers per dag	Aantal zitplaatsen (type vliegtuig)	Aantal retourvluchten per dag
Berlijn	20.000	80	50	2
München	10.000	40	30	1
Leipzig/Halle en Dresden	10.000	40	30	1
Londen	12.000	50	30	1
Overige bestemmingen	1.000-2.000	20	n.v.t.	n.v.t.

Bron: Wolf, bewerking BCI

<sup>2</sup> Berekeningswijze: het aantal passagiers op Berlijn vanuit de regio is 20.000 per jaar. Verdeeld over 5 x 52 = 260 dagen zijn dat ongeveer 80 passagiers per dag. Uitgaande van vliegtuigen met 50 zitplaatsen kunnen deze passagiers 2 vluchten oftewel 1 retourvlucht vullen

Gezien de snelle groei van de luchtvaartmarkt in de afgelopen jaren en naar verwachting ook in de komende jaren, **lijken** lijndiensten op deze bestemmingen dus **reëel** (alhoewel het **aantal** voorlopig nog onzeker is). Ervaringen bij andere regionale luchthavens zijn wisselend. Er zijn enkele Duitse regionale luchthavens die erin slagen frequente lijndienstvluchten op te zetten. Er zijn echter ook vele luchthavens bekend die alleen een feederdienst op een hub (bijvoorbeeld Schiphol, Frankfurt) kunnen aanbieden.

Deze feederdiensten staan door de schaarste aan capaciteit (aantal 'slots') op de grote luchthavens onder druk. Bovendien vormen in de toekomst HST-verbindingen een belangrijk substitutie-element. Om naar andere bestemmingen dan de hubs te vliegen is een behoorlijke 'massa' (potentiële markt) nodig in de regio om frequente lijndiensten te kunnen vullen. In de situatie van Laarbruch moet rekening worden gehouden met het afvloeien van (zakelijke) lijndienstreizigers vanuit de ruimere regio naar (middel)grote luchthavens in de (relatief) directe nabijheid (Düsseldorf, Schiphol, Eindhoven, Maastricht etc.).

Voor de Nutzungsmix<sup>3</sup> gaat Dorsch Consult ervan uit dat hierbij 80% van de vervoersvolumes van toepassing zijn. Dit is echter een iets te snelle aanname, die ook weer is gebaseerd op het feit dat Dorsch van de potentiële vervoersmarkt uitgaat en niet van het aanbod aan lijndiensten. Dit zou namelijk betekenen dat een vijfde deel van de vervoersmarkt weg zou vallen. **Gezien de marktbasis van lijndiensten (tabel 2.2) zou dit wel eens ertoe kunnen leiden dat voor drie van de vier bestemmingen onvoldoende marktbasis zou zijn voor een lijndienst.** Bij lijndiensten is het namelijk niet mogelijk om een **deel** van de vluchten te schrappen. Een lijndienst is juist gebaseerd op het feit dat er dagelijks (in ieder geval op werkdagen) een vlucht is naar een bepaalde bestemming, zodat het iedere dag in principe mogelijk is om naar die bestemming te vliegen. Het aanbieden van een onregelmatig patroon van vluchten doet dusdanig afbreuk aan het product van de lijndienst, dat deze niet meer aantrekkelijk wordt voor de klant.

Belemmerend in de ontwikkeling van lijndiensten is ook dat Laarbruch zelf niet in een economisch kerngebied ligt, zoals de Nederlandse regionale luchthavens Maastricht en Eindhoven en de Duitse luchthavens München-Gladbach en Münster-Osnabrück. Wel liggen er een aantal interessante regio's op een afstand van (ruim) een half uur rijden (Nijmegen, Arnhem, Duisburg), maar die afstand maakt een regionale luchthaven minder aantrekkelijk. Wanneer een passagier ook via een luchthaven kan reizen die op een uur rijden afstand ligt, maar meer keuze heeft in aantallen vluchten (bijvoorbeeld Düsseldorf), zal hij daar waarschijnlijk voor kiezen. De passagier wil of een luchthaven die héél dichtbij ligt, of één met een goed aanbod van frequenties en bestemmingen. De luchthavens Eelde en Twente zijn voorbeelden van regionale luchthavens waar lijndiensten moeilijk rendabel kunnen worden gemaakt, omdat deze niet midden in een economisch kerngebied zijn gelegen.

Daar komt bij dat de huidige ontsluiting van de luchthaven slecht is. In de conversieplannen is echter de aanleg van een rondweg rond Weeze inbegrepen, die moet aansluiten op de Duitse A57 (A77 in Nederland geheten). Deze is echter niet voor 2006 gereed.

---

<sup>3</sup> Gebruik voor dat luchthaventerrein voor luchthavenactiviteiten en niet luchtvaartactiviteiten

**De conclusie is dan ook dat een beperkt aantal lijndiensten in de toekomst mogelijk is, maar dat het een zware opgave zal zijn om frequente lijndiensten naar enkele bestemmingen gerealiseerd te krijgen.**

## **Vakantiecharters**

Ook voor vakantiecharters geldt het nadeel dat de luchthaven niet in een economisch kerngebied ligt, zij het dat dit in mindere mate van belang is. Voor vakantiecharters zijn vooral voldoende mogelijkheden voor vluchten, goedkope tarieven, een goede ontsluiting en voldoende parkeermogelijkheden van belang. In de plannen van de luchthaven wordt uitgegaan van lage tarieven, om de concurrentiepositie te versterken. Zoals hierboven is aangegeven wordt aan de ontsluiting via de weg gewerkt, maar dat is dan ook eigenlijk de enige bruikbare modaliteit. Spoorvervoer naar de luchthaven is (vrijwel) onmogelijk, zodat alleen openbaar vervoer per bus mogelijk is. Dit wordt echter over het algemeen door vakantie-gangers niet echt een aantrekkelijke optie gevonden om naar een luchthaven te worden vervoerd.

In het rapport van Wolf worden de in tabel 2.3 weergegeven bestemmingen voor vakantievluchten vanaf Laarbruch geopperd.

Tabel 2.3 Bestemmingen en aantal vluchten per jaar voor vakantieverkeer

Bestemming	Totale aantal passagiers per jaar volgens Wolf	Type vliegtuig (aantal zitplaatsen)	Vluchten per jaar (enkel)	Aantal mogelijke retourvluchten per week in het hoogseizoen
Palma de Mallorca	24.000	B 737 (130)	185	3 (zomer)
Las Palmas	6.000	B 737 (130)	46	1 (winter)
Heraklion	4.000	BAe 146 (100)	40	1 (zomer)

Bron: Wolf, bewerking BCI

Uit tabel 2.3 blijkt dat er een drietal bestemmingen is waarop in het hoogseizoen vanaf Laarbruch vakantiecharters op uitgevoerd zouden kunnen worden, uitgaande van de markt-basis in de regio. Gezien de baanlengte van Laarbruch (2.450 meter) zal het vakantiever-keer beperkt blijven tot het Middellandse Zeegebied en Noord-Afrika, omdat grotere toe-stellen die verder kunnen vliegen, niet op Laarbruch kunnen landen.

Alhoewel er dus marktbasis lijkt te zijn, is de voorwaarde voor vluchten nog wel dat er chartermaatschappijen zijn die vluchten vanaf Laarbruch **willen** ondernemen. Tot nu toe proberen chartermaatschappijen hun vluchten op enkele luchthavens te concentreren, maar gezien de toenemende problemen om hen op grote luchthavens te accommoderen, zou dit kunnen veranderen. Dat dit al gaande is, is te zien aan het uitplaatsen van vluchten van Nederlandse chartermaatschappijen naar Nederlandse regionale luchthavens. Laarbruch zou in dit kader als uitwijkhaven van Düsseldorf en wellicht ook Schiphol kunnen functioneren.

Bij vakantievluchten speelt ook dat chartermaatschappijen uit het oogpunt van rentabiliteit twee 'slagen' per dag willen maken, dat wil zeggen dat ze twee maal per dag een retourvlucht naar een vakantiebestemming maken. Hierdoor is het vaak noodzakelijk om vroeg in de ochtend te vertrekken (5 of 6 uur) en laat in de avond/nacht terug te komen op de luchthaven. Dit betekent dat chartermaatschappijen de mogelijkheid voor nachtvluchten willen hebben. Op deze nachtvluchten wordt in de volgende paragraaf verder ingegaan.

## **Conclusie**

***Er bestaan kansen voor het segment vakantiecharters, maar in de komende jaren zal nog duidelijk moeten worden of chartermaatschappijen hun toestellen op Laarbruch willen stationeren en of vergaande beperkingen omtrent nachtvluchten (inclusief vluchten aan de dagranden) stationering wel of niet aantrekkelijk maken.***

## **Luchtvracht**

In principe is er in de (ruimere) regio een marktpotentieel voor luchtvracht. Met name in het KAN-gebied en in Venlo worden veel goederen gedistribueerd, die soms ook per luchtvracht worden vervoerd. In deze gebieden wordt een luchthaven in Laarbruch dan ook gezien als 'de ontbrekende modaliteit'. Probleem is echter dat voor luchtvracht een voldoende grote stroom goederen op één bestemming moet worden aangeboden.

Bij luchtvracht moet een onderscheid worden gemaakt tussen intercontinentale en continentale bestemmingen (inclusief Middellandse Zeegebied en Afrika). Voor de intercontinentale bestemmingen (Azië, Amerika) wordt met grote vrachtoestellen gevlogen van en naar vrachthubs zoals Frankfurt, Brussel en Schiphol en vanaf integrator hubs zoals Köln/Bonn en Luik. Voor de ontwikkeling van een dergelijke luchthavenproduct zijn een zeer groot ladingaanbod, een langere baan (langer dan 2.450 meter) en nachtvluchten noodzakelijk.

Laarbruch dient zich daarom op de **continentale markt** te richten. Hiervoor zijn ook concurrenten aanwezig, maar langzamerhand kan bij voldoende ladingaanbod een marktpositie worden opgebouwd. De indruk bestaat dat in de ruimere regio een verkeerd beeld bestaat bij bedrijfsleven en overheden over de luchtvrachtmogelijkheden van Laarbruch. Velen denken nog aan de behandeling van intercontinentale stromen, hetgeen zoals hierboven is aangegeven niet reëel is, gegeven de restricties.

Ten aanzien van continentale stromen geldt dat om frequent rendabele (en daarmee goedkope) lijndienstvluchten te kunnen maken naar continentale bestemmingen de capaciteit van het vliegtuig zo veel mogelijk moet worden benut. Omdat luchtvracht meestal kleine en lichte (maar dure) goederen betreft, zullen deze aantallen in het KAN-gebied en Venlo niet snel worden gehaald. Voor luchtvaart op charterbasis (ad hoc) bestaan wel mogelijkheden voor Laarbruch, maar dan zal het incidenteel gaan om uitwijkvluchten van de grote luchthavens.

In de praktijk blijkt dan ook dat de **meeste luchtvracht binnen Europa per vrachtwagen** wordt vervoerd ('getruckt'). Intercontinentale vracht wordt naar de grote luchthavens als Schiphol en Frankfurt getruckt, om van daar naar de intercontinentale bestemmingen te worden gevlogen. Regionale luchthavens als Rotterdam, Twente en Eindhoven hebben dan ook wel luchtvracht, maar dit betreft voor het overgrote deel getructe vracht.

Een status als ICAO-luchthaven, dat wil zeggen een luchthaven die erkend is als 'International Civil Aviation Organisation', biedt de mogelijkheid om luchtvracht in Laarbruch via de douane af te handelen voor de regio. Een tweede voordeel van een luchtvrachtruckpunt bij een luchthaven is dat in de luchtvrachtmarkt het vervoer naar de 'Airport of Destination' (of vanaf de 'Airport of Departure') in het tarief is verwerkt. Voor het transport vanaf Frankfurt of Schiphol naar Laarbruch zouden dan geen extra kosten hoeven te worden betaald. Dit lijkt een interessante meerwaarde voor Laarbruch, zij het dat sommige bedrijven (logistieke dienstverleners, grote verladers) ook in staat zijn zelf zo'n ICAO-status te verkrijgen. Het is daarom niet ondenkbeeldig dat dergelijke 'luchtvrachtopstappunten' in het KAN-gebied en Venlo zelf worden opgericht.

## **Conclusie**

**'Gevlogen' luchtvracht (Europees en Middellands Zeegebied en Afrika) is weliswaar mogelijk vanaf Laarbruch, maar dit segment is niet groot van omvang en er zijn vele concurrenten. Er liggen wel mogelijkheden voor een luchtvrachtruckpunt.**

## **Overige vluchten**

Tot de overige vluchten kunnen onder andere worden gerekend zakenvluchten, luchttaxi-vluchten, privé-vluchten, lesvluchten en testvluchten. Dit zijn activiteiten die zonder al te veel investeringen vanaf iedere luchthaven kunnen worden uitgevoerd. Omdat ze daarnaast uit capaciteitsoogpunt steeds meer van andere vliegvelden worden geweerd, is dit zeker een optie voor Laarbruch. Hier liggen dan ook duidelijk de meeste mogelijkheden.

Het rendement van dit type activiteiten is beperkt, omdat het relatief geringe gewicht en het beperkte aantal passagiers leiden tot weinig inkomsten voor de luchthaven bij starten en landen. Zakenvluchten en taxivluchten met kleine vliegtuigen (propjets) worden echter steeds vaker gebruikt door internationale ondernemingen. Het wordt ook in toenemende mate als een belangrijk element van het internationale vestigingsklimaat gezien. Bovendien zijn veel vliegtuigeigenaren (met name bedrijven) op zoek naar een vaste standplaats voor hun toestellen. Het gebruik van een luchthaven door 'bekende' bedrijven en personen heeft positieve effecten op het imago en de bekendheid van een luchthaven.

## **Conclusie**

**In het segment overige vluchten (lesvluchten en onderhoud, luchttaxivluchten en zakenluchtvaart) liggen kansen voor Laarbruch. Het zijn over het algemeen wel**

**(deel)segmenten die tot veel vliegtuigbewegingen leiden met kleine toestellen en daardoor relatief weinig inkomsten genereren.**

## **Bedrijventerreinen**

In de Nutzüngsmix, zoals die door Dorsch Consult is ontwikkeld en nu ook ter aanvraag ligt, wordt uitgegaan van de combinatie van een luchthaven met een bedrijventerrein. In een verkenning van het draagvlak moet daarom ook de vraag naar bedrijventerreinen in de regio worden meegenomen. In tabel 2.4 wordt het aanbod aan bedrijventerreinen op Laarbruch en de geplande bestemming volgens Dorsch Consult weergegeven.

Tabel 2.4 *Planning inrichting bedrijventerreinen Laarbruch*

Bestemming	Oppervlak (ha)
Luchthavenoperatie (exclusief platform)	69
Integrator	54
Distributie	26
Industrie	21
Dienstverlening	55
Winkels	19
Wonen	9
Sport, vrije tijd en ontspanning	31
Bos	117
Natuurontwikkeling	13
Groenstroken met struiken	18
Totaal	615

*Bron: Dorsch Consult, 1998*

In de Duitse regio blijkt voldoende aanbod van nieuwe bedrijventerreinen te zijn. Aan de Nederlandse kant ligt dat wat moeilijker: daar kampen Bergen en Gennep met restricties van de provincie voor het aanleggen van nieuwe bedrijventerreinen.

Binnen het grote aanbod aan bedrijventerreinen in de Duitse regio, vormt een bedrijventerrein met mogelijkheden voor luchtvaart wel een extra aantrekkingsfactor voor sommige bedrijven. Deze vraag zal met name van Duitse en internationale bedrijven komen: verplaatsingen van Nederlandse bedrijven naar locaties aan andere kant van grens komen niet of nauwelijks voor.

Gezien met name het beperkte aantal lijndiensten (in de eerste jaren) en de geringe luchtvrachtvolumes zullen nieuwvestigingen van bedrijven vooral verwacht kunnen worden van bedrijven die zelf actief zijn in de luchtvaart (vliegtuigonderhoud, vliegtuigonderdelen, luchtschepen). Deze bedrijven kunnen gebruik maken van de al bestaande faciliteiten (onder andere hangars) op de luchthaven. Daarnaast worden ook vestigingen van internationaal georiënteerde bedrijven verwacht (luchtvrachtexpediteurs, bedrijven met 'eigen' vliegtuigen, zoals internationale kantoren of productiebedrijven).

De prijzen van bedrijventerreinen in Nordrhein-Westfalen liggen sterk onder de Nederlandse. Grondprijzen van 20 of 30 Mark per vierkante meter zijn hier niet vreemd. De prijzen van bedrijventerrein in Laarbruch zullen wel daarboven liggen, ook al omdat een deel van het terrein parkachtig wordt aangelegd, maar het zullen nog altijd zeer aantrekkelijke prijzen blijven. **Ten opzichte van andere bedrijventerrein in de regio is Laarbruch als bedrijventerrein met mogelijkheden voor luchtvaart aantrekkelijk voor bedrijven die zich in de regio willen vestigen. Laarbruch is daarmee een concurrent voor andere bedrijventerreinen in de (ruimere) regio, vooral als de ontsluiting wordt verbeterd.**

## 2.3 Nachtvluchten

In het rapport van Wolf wordt aangegeven dat het wellicht mogelijk is een zogenaamde 'subhub' van een expresvervoerder op Laarbruch te vestigen. Expresvervoerders of 'integrators' als UPS, DHL, TNT en FedEx hebben in Europa één of meerdere 'hubs' op luchthavens, vanwaar ze de documenten en pakketjes intercontinentaal aan- en afvoeren. Binnen Europa worden de goederen per truck bij de klanten opgehaald of naar de bestemmingen vervoerd. Wolf verwacht echter dat door de groeiende congestie en door de behoefte aan nog snellere leveringen in de toekomst ook 'tussenpunten' in Europa nodig zijn, vanwaar de goederen naar de hoofdhub of 'Eurohub' worden vervoerd of naar andere subhubs. Laarbruch zou zo'n functie als subhub kunnen vervullen.

Omdat het vervoer van goederen door expresvervoerders zoveel mogelijk 's nachts plaatsvindt (zodat de klant de goederen de volgende dag kan ontvangen), zullen de vluchten van en naar de subhub ook zoveel mogelijk 's nachts plaatsvinden. Wolf gaat ervan uit dat op Laarbruch een subhub wordt gerealiseerd met vluchten op drie bestemmingen per dag (nacht). Uitgaande van 5 retourvluchten per week op drie bestemmingen levert dit 1.560 nachtvluchten<sup>4</sup> op. Gezien de afstanden binnen Europa die binnen 2 à 3 uur vliegen kunnen worden afgelegd, is het waarschijnlijk dat deze vluchten gedurende de nacht plaatsvinden. **Het is echter de vraag of expresvervoerders dergelijke subhubs gaan opzetten en of één hiervan dan op Laarbruch komt. Voorlopig zal er nog worden getrukt op de hoofdhubs.**

Gezien de behoefte van (vakantie)chartermaatschappijen om twee 'slagen' per dag te maken, dat wil zeggen om twee maal per dag een retourvlucht naar een vakantiebestemming te maken (zie paragraaf 2.2), ligt het meer voor de hand dat vooral chartermaatschappijen nachtvluchten op Laarbruch uitvoeren. Deze nachtvluchten zullen waarschijnlijk 'in de randen van de nacht' plaatsvinden, dat wil zeggen rond elf of twaalf uur 's avonds en rond vijf of zes uur 's ochtends. Alhoewel sommige vluchten in principe wel boven Duits grondgebied kunnen plaatsvinden, ligt het volgens de Flughafen Niederrhein bij de meeste weertypen en

---

<sup>4</sup> 5 vluchten per week x 2 (retour) x 52 weken x 3 bestemmingen = 1.560 nachtvluchten

windrichtingen voor de hand dat de start en landingen (voor een deel) door het Nederlandse luchtruim gaan.

Echter voor het gebruik van het Nederlandse luchtruim moet de Duitse overheid afspraken maken met Nederland. De Nederlandse overheid wil daarbij nachtvluchten (tussen 22.00 uur en 6.00 uur) boven het Nederlandse grondgebied uitsluiten, te regelen middels een staatsverdrag met Duitsland. Dit betekent dat met name chartermaatschappijen de noodzakelijke uren aan de 'dagranden' vrijwel niet kunnen benutten (tenzij de weersomstandigheden het toelaten om alleen door het Duitse luchtruim te vliegen) en daardoor moeilijk de twee 'slagen' per dag kunnen maken. Het zal dus voor een belangrijk deel afhangen van de 'druk' op andere luchthavens of chartermaatschappijen voor Laarbruch zullen kiezen. Vanwege de hoge inkomsten die de (grote) chartervliegtuigen met zich mee brengen, zijn de vakantievluchten wel van groot belang voor de exploitatie van de luchthaven.

Op dit moment mogen al op de meeste Nederlandse regionale luchthavens 's nachts geen vliegtuigen starten of landen. Alhoewel dit nadelig is voor de klanten (vliegtuigmaatschappijen) is dit exploitatietechnisch een voordeel voor de luchthaven. Nachtvluchten zijn namelijk zeer duur, omdat functies als luchtverkeersbegeleiding en brandweer toch bemand moeten blijven, ook al in het maar voor twee of drie vluchten die nacht. Aangezien deze mensen tegen nachtelijke tarieven moeten worden betaald, is het vaak niet rendabel voor een luchthaven om 's nachts open te zijn. Flughafen Niederrhein realiseert zich dit ook en is van plan om tussen 0.00 uur en 5.00 uur een 'Kernruhezeit' te plannen.

***De conclusie ten aanzien van de nachtvluchten is dat het niet toestaan van nachtvluchten (inclusief vluchten aan de randen van de nacht) het accommoderen van een expresvervoerder op Laarbruch (grotendeels) in de weg staat en de stationering van toestellen door chartermaatschappijen bemoeilijkt. Zonder deze nachtvluchten zal de ontwikkeling van de luchthaven worden geremd, maar niet onmogelijk worden gemaakt.***

## 2.4 Concurrentiepositie

Laarbruch ligt relatief dicht bij andere luchthavens, met name Maastricht-Aachen Airport (MAA), Eindhoven, Düsseldorf, München-Gladbach en Dortmund. Omdat regionale luchthavens hun marktgebied ook in de regio hebben, is de veronderstelling dat deze luchthavens niet veel concurrentie zullen ondervinden van Laarbruch. Dit geldt in nog sterkere mate voor luchthavens die nog verder van Laarbruch afliggen, zoals Münster-Osnabrück en Paderborn/Lippstadt. De luchthaven Laarbruch zal in kunnen spelen op marktsegmenten van de grote luchthavens Schiphol, Frankfurt en Düsseldorf (charterpassagiers, uitwijkvluchten vanaf die luchthavens).

Een ander verhaal betreft de plannen voor een eventuele conversie van de luchtmachtbasis Brüggen naar een civiele luchthaven. Brüggen ligt tussen Laarbruch en Maastricht in. Een extra luchthaven op die locatie zou ten koste gaan van de marktbasis van Laarbruch en MAA. Op zich ligt de luchthaven meer in een economisch kerngebied (München-Gladbach en Roermond) dan Laarbruch, maar kent ook problemen in het luchtruim met de aanvliegroutes van de luchthavens München-Gladbach en in mindere mate Düsseldorf. Conversie van Brüggen is echter voorlopig nog niet aan de orde, omdat naar verwachting de Britse landmacht hier voorlopig nog blijft gestationeerd.

## 2.5 Haalbaarheid vervoersvolumes

Naast de in paragraaf 2.2 beschreven verschillen, zijn er nog een aantal detailpunten op basis waarvan kritiek kan worden geleverd op de vervoersvolumes van Wolf en Dorsch. In tabel 2.5 worden de volumeprognoses van Dorsch Consult voor de Nutzungsmix<sup>5</sup> vergeleken met de huidige volumes van andere regionale luchthavens.

Tabel 2.5 Vervoersvolumes Laarbruch in 2010 vergeleken met de huidige volumes van andere regionale luchthavens

Luchthaven	Jaar	Passagiers x 1.000	Vracht x 1.000 ton	Vliegbewegingen x 1.000
Laarbruch	2010	349	26	41
MAA	1997	269	35	80
Rotterdam	1997	516	27	110
Eindhoven	1997	271	24	15
Dortmund	1997	564	-	48
Münster/Osnabrück	1997	1.117	13	57

Bron: Dorsch Consult en respectievelijke luchthavens

Uit tabel 2.5 blijkt dat de prognoses voor Laarbruch behoorlijk ambitieus zijn: de verwachting is dat het aantal passagiers op de Flughafen Niederrhein in 2010 tussen de huidige vervoersvolumes van Rotterdam en Maastricht Aachen Airport in zal liggen en dat de hoeveelheid vracht ongeveer gelijk is aan Rotterdam Airport. Dit zijn vervoersvolumes waar deze luchthavens een aantal decennia over hebben gedaan, terwijl in de prognoses verwacht wordt dat Laarbruch dit in ruim tien jaar kan realiseren.

<sup>5</sup> Deze wijken iets af van Dorsch-cijfers uit tabel 2.1 voor de totaal-variant. In de door Dorsch Consult voorgestelde Nutzungsmix wordt in 2010 80% van de in tabel 2.1 weergegeven vervoersvolumes behaald, omdat de nadruk in deze variant ligt op (andere) activiteiten in combinatie met vliegen.

De omstandigheden zijn voor Laarbruch ook niet dermate gunstig dat deze een veel voorspoediger groei zou kunnen doormaken. Alhoewel de luchtvaart momenteel sterk groeit, zijn de ligging, ontsluiting en de mogelijkheden voor nachtvluchten niet gunstig voor Laarbruch. Doordat de luchthaven aan de rand van een economisch kerngebied ligt, zal het verwerven van een marktbasis moeilijk zijn. De ontsluiting is momenteel nog niet optimaal en alhoewel er plannen zijn om dit te verbeteren, is dit voorlopig nog een belemmerende factor. Ten derde zal het niet toestaan van nachtvluchten een snelle ontwikkeling van de luchthaven remmen.

Prognoses zijn echter zeer lastig, omdat ze van zeer veel factoren afhangen. Het tempo waarin de ontwikkeling van de luchthaven plaats zal vinden, kan op voorhand niet worden ingeschat. Het is moeilijk om het daadwerkelijke gebruik van een luchthaven te voorspellen. Luchtvaartmaatschappijen en andere geïnteresseerde partijen (vastgoedontwikkelaars, te vestigen bedrijven) kunnen pas concreet worden benaderd als de benodigde vergunningen en financiële participanten in de luchthaven duidelijk zijn.

Het kan daarom **enerzijds langer** duren om tot de verwachte vervoersvolumes te komen (belangstelling van luchtvaartmaatschappijen valt tegen), maar het is ook niet helemaal ondenkbaar dat het **sneller** kan gaan. Deze snellere groei kan zich voordoen als bijvoorbeeld enkele luchtvaartmaatschappijen belangstelling tonen. Denkbaar is ook dat de luchtvaart sneller groeit dan verwacht of dat bijvoorbeeld Schiphol en Düsseldorf flink worden afgeremd.

**Laarbruch wordt dan ook gezien als een strategische reservering van een mogelijkheid voor een regionale luchthaven. De Flughafen Niederrhein geeft ook zelf aan dat men uitgaat van een 'Angebotsflughafen', oftewel een interessante optie voor bedrijven die er eventueel gebruik van willen maken, zonder dat er al concrete gebruikers zijn.** Dit wordt mede veroorzaakt door het feit dat de luchtvaartmarkt zodanig in beweging is en er nog geen duidelijkheid is over de financiering van noodzakelijke investeringen en gebruiksmogelijkheden van Laarbruch. Hierover ontstaat pas duidelijkheid na de vergunningaanvraag. Dit betekent dan ook dat luchtvaartmaatschappijen nu nog geen definitieve toezeggingen doen over het gebruik van een luchthaven over enkele jaren.

Voordeel van de conversie van Laarbruch is dat door de aanwezigheid van infrastructuur (landingsbaan) hier zeer goedkoop een luchthaven kan worden gerealiseerd. Er is ook sprake van dat de luchthaven een 'NATO-reservestatus' behoudt, waarvoor de luchthaven een vergoeding ontvangt. Door deze eventuele NATO-gelden en de beschikbare KONVER-gelden (Europees, Duits) is een goedkope exploitatie mogelijk. De lage tarieven die hierdoor kunnen worden gerekend hebben aantrekkingskracht op luchtvaartmaatschappijen. Aan de andere kant hoeft men zich niet direct zorgen te gaan maken, wanneer de luchthaven niet meteen grote aantallen gebruikers aantrekt.

**Conclusie is dat de ontwikkeling van een luchthaven op Laarbruch op de korte termijn onzeker is: het zal waarschijnlijk meer tijd vergen (dan 2010) om de verwachte vervoersvolumes te realiseren, maar het kan wellicht ook sneller gaan. Voor beide situaties is het noodzakelijk om dit goed te monitoren en goede afspraken en regels te maken over hoe hier mee om te gaan.**

## 3 Economische betekenis

Nadat in het vorige hoofdstuk de marktbasis voor luchtvaart is geanalyseerd, wordt in dit hoofdstuk de economische betekenis van Laarbruch voor de regio beschreven. Hierbij wordt ingegaan op de toegevoegde waarde die de luchthaven met zich meebrengt en het politiek, bestuurlijk en organisatorische draagvlak dat er in de regio is voor de luchthaven.

### 3.1 Toegevoegde waarde

Zoals al eerder is aangegeven, komt Dorsch Consult in het rapport uit op een Nutzungsmix, waarbij door combinatie van de mogelijkheid tot vliegen met de beschikbare ruimte de meeste economische effecten (werkgelegenheid) kunnen worden gegenereerd. Deze combinatie van vervoer en vastgoedontwikkeling is terecht. Voor een rendabele exploitatie is het voor een (regionale) luchthaven noodzakelijk om de vaak negatieve exploitatie van de luchthaven te compenseren door vastgoedontwikkeling.

***De aan de Nutzungsmix gekoppelde economische effecten van ruim 2.000 arbeidsplaatsen zijn te kenschetsen als realistisch voor een (kleine) regionale luchthaven.*** Dit aantal is gebaseerd op de werkgelegenheid bij de luchthaven voor 26 personen (luchthavenbedrijf) en gemiddeld 30 werkzame personen per hectare op de rond de luchthaven beschikbare 68 hectare voor bedrijfshuisvesting. Dit gemiddelde van 30 werkzame personen per hectare is op zich een reële terreinquotiënt, maar voor een nieuwe ontwikkeling binnen 10 jaar lijkt deze nogal aan de hoge kant, dat wil zeggen dat het verwachte aantal werkzame personen per hectare hoog is. Ook de ontwikkeling en de bezetting van een terrein vergt de nodige tijd.

In tabel 2.6 is aangegeven wat de economische effecten (uitgedrukt in arbeidsplaatsen) van de Nederlandse regionale luchthavens zijn. Het gaat daarbij om bedrijvigheid die als luchthavengerelateerd kan worden beschouwd. Deze gegevens zijn gebaseerd op studies die in diverse jaren door verschillende instanties zijn uitgevoerd. De gegevens corresponderen daardoor onderling niet geheel met elkaar, maar geven wel een beeld van wat de economische effecten van een regionale luchthaven kunnen zijn. Regionale luchthavens (in de orde van grootte van de Nederlandse luchthavens) hebben een economisch effect van enkele honderden tot enkele duizenden arbeidsplaatsen.

Tabel 2.6 Economische effecten Nederlandse regionale luchthavens

Vervoersvolumes 1997	Nationaal Schiphol	Regionale luchthavens Nederland				
		Rotterdam	Eindhoven	Maastricht	Eelde	Twente
Passagiers	31.570.000	516.000	271.000	269.000	58.000	32.000
Vracht (tonnage)	1.161.000	27.000	24.000	35.000		6.000
Economische effecten (jaar)	(1995)				(1992)	(1997)
• Directe effecten (platformgebonden activiteiten)	43.200	1.700	500	} 1.500 - 3.300 <sup>3)</sup>	258	70
• Indirecte achterwaartse effecten (toeleveranciers)	21.000	} 3.500	250 <sup>1)</sup>		129	30
• Indirecte voorwaartse effecten (gebonden en verbonden activiteiten)	19.900		2)		n.b.	4)

<sup>1)</sup> Inschatting op basis van berekeningen voor Schiphol, waaruit blijkt dat de indirecte achterwaartse werkgelegenheid ongeveer de helft bedraagt van de directe (multiplier 0,5).

<sup>2)</sup> 167.000 werkzame personen bij 'luchtvaartgevoelige' bedrijven in 5 COROP-gebieden rond Eindhoven Airport, in 1985, onduidelijk wat toe te rekenen is tot de luchthaven.

<sup>3)</sup> Uit de vele literatuur die over de economische effecten van Maastricht Aachen Airport is verschenen, is niet eenduidig op te maken wat de economische effecten van de luchthaven zijn. Uit een studie van de Wetenschapswinkel van de Rijksuniversiteit Limburg blijkt dat in totaal 1.500 personen werkzaam zijn op luchthaven en in bedrijven in de nabije omgeving van de luchthaven. Volgens een studie van het SEO betreft dit 3.300 werkzame personen.

<sup>4)</sup> In een studie van Radix in opdracht van de Provincie Overijssel wordt aangegeven dat voor 45 bedrijven met in totaal 8.300 werkzame personen (1996) de luchthaven belangrijk is als vestigingsplaatsfactor, waardoor deze bedrijven als 'luchthavengeotieënteerd' kunnen worden gezien. Deze arbeidsplaatsen kunnen echter niet in totaal aan de luchthaven worden toegerekend.

**Uit tabel 2.6 blijkt dat de inschattingen van Dorsch Consult in vergelijking met andere luchthavens realistisch zijn, maar dat daarbij wel een aantal kanttekeningen moeten worden gemaakt. Ten eerste betreft dit de onzekerheid over het tempo waarin de vervoersvolumes gerealiseerd kunnen worden, zoals in paragraaf 2.5 al is aangegeven.**

**Daarnaast is de marktpositie van de bedrijfslocaties op Laarbruch in vergelijking met andere terreinen in een ruimere regio niet helder vastgesteld.** Het gaat daarbij niet alleen om de te hanteren grondprijzen, maar ook om de vraag naar bedrijfslocaties, de ligging ten opzichte van stedelijke centra, de nabijheid van dienstverleners etc. Luchthavens vormen in binnen- en buitenland een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven, niet alleen voor (sterk) luchthavengebonden bedrijven, maar ook voor bedrijven die slechts beperkt gebruik maken van de luchtvaart. Het gevaar kan dus bestaan dat door de eventueel langzamere ontwikkeling van de luchthaven en de voorlopig nog niet optimale ontsluiting, het uitgifte tempo van de bedrijventerreinen kan tegenvallen.

De ontwikkeling van luchthavengerelateerde bedrijfshuisvesting is niet alleen afhankelijk van de luchthaven zelf, maar ook van de regio waarin de luchthaven is gelegen. In tabel 2.7 wordt de verwachte kwaliteit van Laarbruch in 2010 (volgens de plannen van Dorsch Consult) vergeleken met de huidige situatie van andere regionale luchthavens in de omgeving

(Düsseldorf, Maastricht, Eindhoven, Mönchen-Gladbach). Hierbij worden ten eerste de scores geanalyseerd op de vier componenten van het luchthavenproduct, te weten:

- vervoersproduct (aantal bestemmingen en frequenties van vluchten van en naar de luchthaven);
- terminalproduct (faciliteiten op de luchthaven, zoals een goede passagiersterminal met een efficiënte afhandeling van passagiers en bagage en met voorzieningen als winkels en dergelijke);
- ontsluitingsproduct (bereikbaarheid vanaf de 'landzijde' via autowegen en openbaar vervoer, inclusief parkeervoorzieningen);
- omgevingsproduct (vestigingsklimaat voor bedrijven).

Daarnaast wordt het ruimtelijk-economisch profiel van de regio in tabel 2.7 bekeken. Daarbij gaat het om de ligging in een economisch kerngebied, de ligging nabij (Europese) hoofdtransportassen, de productiestructuur van de regio (verschillende bedrijven die en stabiele economische groei vertonen) en de kracht van de ruimere regio waarin de luchthaven is gelegen.

Tabel 2.7 Analyse luchthavenproduct en ruimtelijk-economisch profiel

Luchthaven	Luchthavenproduct				Ruimtelijk-economisch profiel			
	Vervoersproduct	Terminalproduct	Ontsluitingsproduct	Omgevingsproduct	Economisch kerngebied	Hoofdtransportassen	Productiestructuur	Kracht ruimere regio
Laarbruch <sup>1)</sup>	+	+	+	+	+	+	+	++
Düsseldorf	+++	+++	+++	+++	+++	++	++	++
Mönchen-Gladbach	+	+	+	++	++	++	+	++
Maastricht	+	+	++	++	++	++	+	++
Eindhoven	++	+	++	++	++	++	++	+

<sup>1)</sup> in 2010 (volgens de plannen van Dorsch Consult)

- 0 = matig of niet aanwezig  
 + = redelijk of in beperkte mate aanwezig  
 ++ = voldoende aanwezig  
 +++ = sterk aanwezig

Bron: Buck Consultants International

**Uit deze tabel blijkt dat het luchthavenproduct en het ruimtelijk-economisch profiel van Laarbruch (voorlopig) nog achterblijft bij de andere regio's. Dit betekent dat met name in de beginjaren de mogelijkheden van Laarbruch om de activiteiten op de luchthaven om te zetten in economisch spin-off ook relatief beperkt zullen zijn.** Doordat de luchthaven aan de rand van enkele economische kerngebieden ligt en de productiestructuur in de directe omgeving relatief beperkt is (aantal internationale bedrijven), is er

vanuit de directe regio relatief weinig vraag naar bedrijfshuisvesting te verwachten. Ook het feit dat de luchthaven voorlopig niet direct is aangesloten op het hoofdwegennet werkt belemmerend op de economische ontwikkeling. Daar staat tegenover dat de ruimere regio (KAN, Venlo) wel veel economische kracht vertoont. De luchthaven zal met name op basis van de relaties met die regio's groei kunnen verwachten

De toegevoegde waarde van een toekomstige Flughafen Niederrhein is in eerste instantie afhankelijk van het dienstenpakket dat er kan worden gerealiseerd. Zoals in paragraaf 2.2 is aangegeven, zijn er voorlopig nog weinig mogelijkheden voor bedrijven in het KAN-gebied en in Venlo om Laarbruch te gebruiken voor vrachtvervoer en zakelijk vervoer. De toegevoegde waarde van Laarbruch zal voorlopig dus nog beperkt zijn, maar kan op termijn (bij groeiende hoeveelheid te vervoeren goederen en groter dienstenpakket van Laarbruch) wel toenemen.

Voor lijndiensten moet de markt dus nog tot ontwikkeling komen, zodat de voordelen hiervan voor de regio voorlopig niet groot zullen zijn. Wanneer in de toekomst enkele lijndiensten worden opgestart, blijft het feit dat de luchthaven niet midden in een economisch centrum is gelegen een belemmerende factor. (Zaken)reizigers uit Venlo en het KAN-gebied zullen dan toch altijd minimaal een half uur moeten reizen en zullen dit afwegen tegen de voordelen van meer vluchten via andere luchthavens of andere modaliteiten (HSL, auto).

Vakantiecharters zijn, zoals gezegd, een interessante markt voor Laarbruch. Alhoewel het rendement hiervan voor de luchthaven zelf groot is, brengen deze weinig toegevoegde waarde voor de regio met zich mee: de reizigers besteden hun geld vooral op de vakantiebestemming.

Zakenvluchten en luchttaxi's zijn de meest reële markt voor Laarbruch, maar leveren in principe weinig rendement voor de luchthaven en de regio op. Deze vluchten hebben daarentegen wel een duidelijk imago-effect en zullen bedrijven aantrekken om zich op het terrein te vestigen. Deze nieuwe werkgelegenheid kan voor een deel ook door Nederlandse werknemers (uit Bergen en omgeving) worden ingevuld.

***Aan de andere kant zijn er de negatieve effecten op met name het toerisme in de regio.*** Op dit moment bedraagt de toeristische werkgelegenheid in de gemeente Bergen (waar de negatieve effecten op het toerisme zich voornamelijk zullen manifesteren) volgens een model van de RECRON ongeveer 150 arbeidsplaatsen. Het verlies aan werkgelegenheid in het toerisme door de luchthaven is in het rapport van Dorsch Consult niet meegerekend. Het is zeer lastig vast te stellen wat de negatieve impact is van luchtvaart op de werkgelegenheid in het toerisme. Dit is in sterke mate afhankelijk van het aantal vluchten, het type vliegtuigen en het tijdstip van vliegen. Duidelijk is wel dat nachtvluchten hierbij relatief schadelijk zijn. Omdat er echter geen goed zicht is op het aantal te realiseren vluchten, kunnen over de negatieve effecten ook geen kwantitatieve uitspraken worden gedaan.

***Samengevat de toegevoegde waarde van de Flughafen Niederrhein voor de regio is (in ieder geval op de korte termijn) relatief beperkt, maar kan zich geleidelijk ontwikkelen. Ten eerste is het luchthavenproduct (vervoer, terminal, ontsluiting, omgeving) voorlopig (in de beginjaren) nog matig, waardoor de luchthaven niet aantrekkelijk is voor bedrijven om zich er te vestigen. Ten tweede ligt er geen economisch kernge-***

***bied in de directe omgeving van de luchthaven. Ten derde zijn er in de ruimere regio voldoende alternatieven voor bedrijven en consumenten, zowel voor vervoer als voor bedrijfshuisvesting.***

## 3.2 Draagvlak

Bij de Nederlandse partijen (regio, provincie, bedrijfsleven) is er over het algemeen draagvlak voor de economische mogelijkheden van de ontwikkeling van Laarbruch tot civiele luchthaven. Wel wordt er kritisch gekeken naar de gevolgen voor de leefbaarheid en met name de impact van nachtvluchten daarop.

In de logistieke sector is men enthousiast omdat luchtvaart de ontbrekende modaliteit in de regio is. Uit de gesprekken is wel gebleken dat men over de invulling van luchtvracht via Laarbruch nog geen duidelijk beeld heeft. Men realiseert zich niet dat het bij luchtvracht niet alleen gaat om het aanbod van voldoende lading, maar dat deze lading ook dezelfde bestemming moet hebben en ten behoeve van een lijndienst liefst met enige regelmaat moet worden aangeboden. Daarnaast is men zich er blijkbaar niet van bewust dat de meeste luchtvracht vanuit de verschillende regio's per vrachtwagen naar de hoofdhubs wordt vervoerd, omdat alleen daar voldoende massa aanwezig is voor luchtvaart. Kortom, er blijkt nog veel onwetendheid te bestaan ten aanzien van de kansen van luchtvracht.

Laarbruch wordt niet gezien als concurrent voor Maastricht Aachen Airport, zeker niet nu door het wegvallen van de Oost-West baan het marktgebied van MAA weer is verkleind tot de regio zelf. Laarbruch en MAA zullen naar verwachting ieder hun eigen regionale marktgebied bedienen, dat maximaal een gebied met een straal van ongeveer een uur rijden zal omvatten.

De mogelijkheid om extra werkgelegenheid in de grensregio te creëren wordt als waardevol beschouwd. Ten eerste zijn er aan Nederlandse zijde nog maar weinig mogelijkheden voor bedrijfshuisvesting. Daarnaast zou een luchthaven met bedrijventerrein ook werkgelegenheid kunnen bieden aan Nederlanders. Tot slot wordt het ook als positief gezien dat met behulp van Europese subsidies zowel voor Duitsers als voor Nederlanders mogelijkheden voor luchtvaart, bedrijfshuisvesting en werkgelegenheid worden gecreëerd.

***Er bestaat dus nog veel onwetendheid over het type luchthaven en over wat het oplevert. De algemene opvatting is dat het mogelijk economische voordelen oplevert, terwijl er vanuit economische optiek vrijwel geen nadelen zijn. Een belangrijke voorwaarde is volgens de partijen dat er geen nachtvluchten over Nederlands grondgebied plaatsvinden.***

## 4 Conclusies

Uit het voorgaande kunnen de volgende conclusies over de economische betekenis van een nieuwe luchthaven in Laarbruch worden getrokken:

- De **studies** die door verschillende organisaties zijn gedaan zijn **gedegen** en geven geen overschatting, maar kennen wel een aantal kritiekpunten. Deze betreffen met name de prognoses ten aanzien van de vervoersvolumes en het tempo waarin die vervoersvolumes kunnen worden gerealiseerd. Aan de andere kant zijn dergelijke prognoses dermate moeilijk en onzeker, dat dit niet als al te zwaarwegend punt moet worden gezien.
- Er is **voorlopig** een **beperkte marktbasis** voor een luchthaven met bedrijventerrein:
  - een beperkt aantal lijndiensten is in de toekomst mogelijk, maar ligt niet op korte termijn voor de hand;
  - vakantiecharters lijken reëler en zijn van groot belang voor de exploitatie van de luchthaven, maar leveren niet veel toegevoegde waarde op voor de (structuurversterking van de) regionale economie;
  - voor 'gevolgen' vracht is de marktbasis vooralsnog te onzeker, er bestaan wel kansen voor een luchtvrachttruckingpunt;
  - zakenvluchten en taxivluchten vormen een reële markt, maar het rendement (exploitatie) hiervan voor de luchthaven is beperkt. Aan de andere kant is dit wel een (belangrijk) element van het internationale vestigingsklimaat;
  - er liggen kansen (gezien faciliteiten) voor het segment onderhoud in de luchtvaartsector;
  - als bedrijventerrein kan de Laarbruch concurreren met andere terreinen in de regio, omdat de aanwezigheid van een luchthaven een extra aantrekkingsfactor is.
- De luchthaven is als zodanig ook een 'Angebotsflughafen': een luchthaven met bedrijventerrein nu nog zonder concrete gebruikers (luchtvaartmaatschappijen). De luchthaven wordt dan ook gezien een als **strategische reservering** voor de toekomst.
- Het niet toestaan van nachtvluchten (inclusief vluchten in de randen van de nacht) staat het accommoderen van een expresvervoerder op Laarbruch in de weg en bemoeilijkt de stationering van toestellen voor vakantievluchten door chartermaatschappijen. **Zonder nachtvluchten** zal daarom de **ontwikkeling** van de luchthaven worden **geremd**, maar niet onmogelijk worden gemaakt.
- De haalbaarheid van een luchthaven op Laarbruch is op de korte termijn zeer onzeker: het kan nog jaren duren voordat de verwachte vervoersvolumes worden gerealiseerd, maar het kan ook sneller gaan. **Op dit moment lijkt het waarschijnlijk dat de ontwikkeling langer gaat duren dan verwacht.** Het is echter in alle omstandigheden van be-

lang de ontwikkeling van de luchtvaart op Laarbruch goed te volgen (monitoren). Voor beide situaties is het noodzakelijk om goede afspraken en regels te maken over hoe hier mee om te gaan.

- Door het naar verwachting beperkte pakket aan vluchten is de **toegevoegde waarde** van de Flughafen Niederrhein voor de regio (in ieder geval op de korte termijn) **relatief beperkt**. De verwachte werkgelegenheidseffecten (ongeveer 2.000 arbeidsplaatsen) zijn op zich realistisch ingeschat, maar ook hier is het de vraag op welke termijn en in welk tempo die effecten kunnen worden gerealiseerd. Het luchthavenproduct (vervoer, terminal, ontsluiting, omgeving) is voorlopig nog beperkt, waardoor het belang van de luchthaven als vestigingsplaatsfactor zich ook langzaam zal ontwikkelen. Ten tweede ligt de luchthaven aan de rand van een economisch kerngebied. Ten derde zijn er in de ruimere regio voldoende alternatieven, zowel voor vervoer als voor bedrijfshuisvesting.
- Bij de Nederlandse partijen (overheden en bedrijfsleven) leeft de opvatting ten aanzien van de luchthaven Laarbruch dat het mogelijk economische voordelen oplevert, terwijl er vanuit economische optiek vrijwel geen nadelen zijn. Hierbij blijkt overigens wel dat er nog veel onwetendheid heerst ten aanzien van de mogelijkheden van een regionale luchthaven. In principe staan de Nederlandse partijen positief tegenover de economische mogelijkheden die Laarbruch kan opleveren, maar wordt er wel kritisch naar de gevolgen voor de leefbaarheid gekeken. Dit betekent onder andere dat men van mening dat er **geen nachtvluchten** over Nederlands grondgebied mogen plaatsvinden.

***Het economisch perspectief van de Flughafen Niederrhein in Laarbruch is gedegen en niet onrealistisch, maar er bestaat nog onzekerheid over de termijn waarop de luchthaven tot ontwikkeling zal komen, met name omdat dit afhankelijk is van het tempo en de intensiteit waarmee marktpartijen (op korte termijn) gebruik zullen maken van de luchthaven.***

# **Bijlagen**

# Literatuurlijst

- Arthur Andersen (1996). Erstellung und Umsetzung der Konzeption 'Konversion des Militärflugplatzes Weeze – Laarbruch, Phase I. entwicklung der Grundstrukturen, Definition der Entwicklungsziele, Zusammenstellung von Nutzungsalternativen (Düsseldorf)
- Buck Consultants International (1999). Regionaal-economische functies van regionale luchthavens (Nijmegen)
- Dorsch Consult (1998). Flugplatz Weeze-Laarbruch. Machbarkeitsstudie zum Konversionsprojekt (München-Kleve)
- Flughafen Niederrhein (1998). Actuele stand van zaken met betrekking tot het project (Kleve)
- Wolf, Prof. dr. ing. P (1997). Ontwikkeling van luchtvervoersscenario's voor civiel gebruik van het militaire vliegveld Weeze-Laarbruch (Aachen).

# Gesprekspartners

Organisatie	Gesprekspartner
• Dorsch Consult	Dhr. A. Mair
• Euregio	Dhr. M. Spierts Dhr. J. Kamps
• Flughafen Niederrhein	Dhr. R. Gilleßen
• Kamer van Koophandel	Dhr. G. Boots Dhr. B. Kaumo
• Provincie Limburg	Dhr. M. van Ginderen Dhr. P. Simons
• RECRON	Dhr. A. de Bakker
• RLD	Dhr. M. Jurriaans