



De aandeelhouders van Groningen Airport Eelde  
p/a de provincie Drenthe  
Postbus 122  
9400 AC ASSEN

**N.V. NOM**  
*Investerings- en  
Ontwikkelingsmaatschappij  
voor Noord-Nederland*

*Correspondentieadres*  
Postbus 424  
9700 AK Groningen

*Bezoekadres*  
Paterswoldseweg 810  
9728 BM Groningen

Groningen, 16 augustus 2016  
Onze ref.: 201608161158-GL/mw  
Betreft: Ondernemersconsultatie Groningen Airport Eelde

Geachte heer, mevrouw,

In het kader van de strategische verkenning die de vijf aandeelhouders van Groningen Airport Eelde N.V. uitvoeren naar de toekomstperspectieven voor Groningen Airport Eelde is aan N.V. NOM en VNO-NCW Noord gevraagd om het draagvlak voor de regionale luchthaven onder bedrijven en andere belanghebbende organisaties inzichtelijk te maken.

Tijdens een viertal Ronde-tafel bijeenkomsten is met ondernemers en andere vertegenwoordigers van bedrijven en organisaties gesproken over de betekenis en het belang van de luchthaven voor het bedrijfsleven. Daarnaast hebben ook individuele gesprekken plaatsgevonden om de gevonden beelden te toetsen en hiaten in te vullen. In totaal hebben ruim veertig personen een inbreng geleverd op basis waarvan deze brief is geschreven.

Benadrukt wordt dat de NOM en VNO-NCW Noord niet pretenderen met deze aanpak een geheel compleet beeld neer te zetten. De NOM en VNO-NCW Noord geven op voorhand geen oordeel over de geschetste beelden en ideeën van de deelnemers. Wel geeft het een representatief beeld over de beleving van de luchthaven als asset voor de regio, gezien door de ogen van ondernemers.

### **Een luchthaven is infrastructuur die bijdraagt aan een internationaal imago en daarmee van belang voor bedrijfsleven en kennisinstellingen.**

Alle bedrijven en organisaties die in een internationale setting actief zijn, benadrukken dat een luchthaven de regio een internationaal imago geeft en de regio aansluit op de wereld. Voor bedrijven met een buitenlandse moeder verkleint het de afstand naar het besliscentrum en vergroot het daarmee het belang van de vestiging binnen het concern. Ook als vestigingsfactor voor internationale bedrijven kan een luchthaven met internationale verbindingen het verschil maken. Recent moest de NOM ervaren dat de noordelijke regio, onder meer vanwege het ontbreken van internationale vluchten, van de shortlist voor een groot bedrijf viel.

Tel. 050 - 521 44 44  
Fax 050 - 521 44 00  
E-mail: [info@nom.nl](mailto:info@nom.nl)  
Internet: [www.nom.nl](http://www.nom.nl)  
KvK Groningen nr. 02032331  
Rabobank  
IBAN: NL71RABO0348358369  
BIC: RABONL2U  
BTW nr. NL8045.21.086.B.01

Voor kennisinstellingen (met name RUG en UMCG) geldt dat zowel het aantal internationale studenten (voor een aantal opleidingen al meer dan 15%), als docenten (nu al circa 10% van het totaal) toeneemt en ook de drempel voor onderzoekcontacten met universiteiten elders op de wereld door de aanwezigheid van de luchthaven verlaagd wordt. Door verbreding van het netwerk van internationale verbindingen wordt die functie versterkt. Daarmee wordt de luchthaven gezien als een belangrijke (economische) infrastructuur, die de regio als geheel belangrijke sociaaleconomische en maatschappelijke baten oplevert. Ook de belangrijke positie van het UMCG op het gebied van orgaantransplantaties hangt samen met de aanwezigheid van de luchthaven.

## De luchthaven als draaischijf voor de regio

De keuze in reismogelijkheden is in de afgelopen decennia gegroeid en ook zijn er meer vervoerders op de verschillende verbindingen bijgekomen. Voor verbindingen vanaf/via GAE geldt in het algemeen dat het totaalpakket op ieder moment voldoende aantrekkelijk moet zijn ten opzichte van alternatieven. Daarbij wordt opgemerkt dat met name bedrijven meer naar het totaal zullen kijken dan naar de ticketprijzen alleen, dus een reële meerprijs voor de vliegreis zal minder een belemmering zijn.

De verwachting is dat de onlangs (maar na de bijeenkomsten) aangekondigde verbinding naar Kopenhagen een goede (eerste) invulling van ontsluiting naar/via een hub is. De aankondiging is door een groot aantal bedrijven met enthousiasme ontvangen, onder meer met een paginagrote advertentie in het Dagblad van het Noorden. Tijdens de bijeenkomsten zijn meer interessante overstapluchthavens/bestemmingen genoemd, behalve Amsterdam onder meer Frankfurt en München.

Door de NOM is met een luchtvaartmaatschappij gesproken die kleinschalige lijndiensten en PSO-verbindingen (Public Service Obligation ofwel een openbaar vervoerconcessie) exploiteert. Om de mogelijke aansluiting en op bestaande verbindingen te optimaliseren is de suggestie gedaan de openingstijden van de luchthaven te verruimen. Idealiter zou de luchthaven opengesteld moeten zijn van 5.00 tot 24.00 uur.

## Hoe wordt vliegen vanaf GAE aantrekkelijker?

In de bijeenkomsten is ook gesproken over de ontsluiting van de luchthaven. Daar waar reizigers die vanuit de eigen regio (voor het gemak noemen we dat de 'greater Noord-Nederland area') vertrekken, voor hun aansluitende vervoer vooraf en achteraf, vooral gebruik maken van hun eigen auto, zullen gasten van elders hier niet over vervoer beschikken. Voor reizigers is het belangrijk dat verschillende vervoersmodaliteiten op hun luchthaven van aankomst beschikbaar zijn om hun mobiliteit te regelen. Dit is overigens niet anders dan de reizigers (ook die vanuit deze regio) dat elders verwachten. Om van Eelde een succesvolle aankomstluchthaven te maken, moeten dergelijke basisvoorzieningen aanwezig zijn.

Als privaat initiatief is rond de David Bowie-expositie in Groningen een rechtstreekse buslijn tussen GAE en het Groninger Museum/Groningen Hoofdstation opgezet, die tot het eind van de expositie heeft gereden. Na de 'Bowie-bus' is het OV-bureau voornemens vanaf 2017 een rechtstreekse verbinding met station Groningen in de dienstregeling op te nemen.

Als alternatief voor een reguliere bus, zou ook kunnen worden gedacht aan een airportliner die de luchthaven verbindt met de stations van Groningen en Assen en hotels in de regio. Een airportliner hoeft overigens ook alleen maar aanwezig te zijn aansluitend aan aankomende of vertrekkende vluchten (feeders). Zeker in een situatie waarin het aantal lijnbestemmingen overzichtelijk is, kunnen maatwerkoplossingen worden uitgewerkt. Onder het bedrijfsleven is belangstelling gebleken aan zo'n initiatief mee te werken.

In ieder geval is het wenselijk om vliegen via GAE en gebruik maken van de faciliteiten op GAE extra aantrekkelijk te maken. Tijdens de bijeenkomsten werden door de deelnemers verscheidene ideeën aangereikt. De algemene lijn is dat de aan de reiziger geboden service onderscheidend moet zijn. Het gaat daarbij om service aan de reiziger die soms verder gaat dan de vliegreis zelf. Ook partners op en om de luchthaven spelen daar een rol in, waardoor de componenten op elkaar zullen moeten worden afgestemd.

### Onbekend maakt onbemind

Door verschillende ondernemers werd geopperd dat GAE een imagoprobleem heeft. De indruk bestaat dat veel bedrijven onbekend zijn met de mogelijkheden die de luchthaven kan bieden. Er is een breed gedragen gevoel dat dat zou moeten veranderen. De luchthaven wordt gezien als infrastructuur die langs een aantal invalshoeken bijdraagt aan en deel uitmaakt van de Noord-Nederlandse economie. Om deze reden zou er een gemeenschappelijk gevoel moeten ontstaan dat 'de luchthaven van ons allemaal is'.

Duidelijk is dat oplossingen hiervoor voor een belangrijk deel buiten de invloedssfeer van de luchthaven liggen. Er werd in twee bijeenkomsten zelfs gesproken over een noodzaak het 'noordelijk chauvinisme' te activeren. Ook andere partijen zouden moeten worden verbonden aan het realiseren van oplossingen, waarbij onder meer de NOM, de werkgeversorganisaties en de marketingorganisaties als belangrijke actoren werden genoemd.

### Additionele activiteiten op en rond de luchthaven

In de bijeenkomsten leidde het gesprek steeds tot de conclusie dat op alle luchthavens die er toe doen ook aanpalende bedrijfsactiviteiten zijn, naast het vliegbedrijf. Natuurlijk zijn er al enkele bedrijven actief, maar er is naar het gevoel van de deelnemers meer mogelijk op en rond de luchthaven. Een luchthaven is meer dan een vertrek- en eindpunt voor personenvervoer. GAE is immers ook een bedrijventerrein met een belangrijke asset: ontsluiting door de lucht. Ook in de nu gehouden sessies zijn verschillende mogelijkheden genoemd om de bedrijfsmogelijkheden beter en breder te benutten en daarmee activiteiten aan te jagen die de rentabiliteit van de luchthaven verbeteren. Genoemde activiteiten betreffen: goederenvervoer (vracht en pakketten), opleidingen (verkeersvlieger, vliegtuigonderhoud, proeftuin voor duurzaamheid, exploitatie van vastgoed). Een andere activiteit waarvoor in het buitenland een markt ontstaat, is klein charterverkeer. Een voorbeeld in het buitenland is Flyvictor.com. Het Noord-Nederlandse Winged Dutchman Aero Service is een bedrijf dat in Nederland dergelijke diensten aanbiedt. Er zijn voorzichtige plannen om dit soort dienstverlening, tezamen met het onlangs op GAE gevestigde bedrijf JetLounge, verder te ontwikkelen. Daarbij kan ook worden gedacht aan het poolen/time sharing van één of meer vliegtuigen in een groep van gebruikers. Ook werd geopperd om een 'Über voor vliegen' te maken. Iets dergelijks bestaat overigens al onder de naam Skyüber.

### De luchthaven als aanjager voor de regio als attractie

Binnen de regio moet worden nagedacht over 'Bestemming Noord-Nederland': de regio aantrekkelijk maken voor internationale toeristen, bijvoorbeeld aan de hand van niches zoals het werelderfgoed, maar ook bekende festiviteiten verbinden met de regio. Zo staat Groningen hoog op het lijstje met aantrekkelijke steden. Dus het is geenszins nodig valse bescheidenheid aan de dag te leggen. Het Groninger Museum is wereldwijd erkend en herkend; het Drents Museum had de afgelopen jaren ook aansprekende exposities.

Het beeld leeft dat de noordelijke marketingorganisaties zich met betrekking tot inkomend toerisme, voornamelijk op Nederland en de direct omliggende landen richten (in het bijzonder Duitsland).

Er gebeurt weinig om het Noord-Nederlandse toeristische aanbod in andere landen te profileren. Daar lijkt een kip en ei situatie te zijn ontstaan: omdat er weinig toeristen uit andere landen komen, is daarvoor weinig aandacht. Omdat er weinig aandacht is voor het buitenland, worden daar vandaan weinig toeristen aangetrokken. De overtuiging is dat de noordelijke marketingorganisaties meer de handen ineen moeten slaan rond inkomend toerisme, en een nadrukkelijker rol moeten pakken.

De toeristische sector blijkt maar matig ingericht op toeristen uit andere landen. Er zijn natuurlijk positieve uitzonderingen, maar in het algemeen lijkt dat voor verbetering vatbaar. Vanuit het buitenland zijn er sterke geluiden dat de regio Noord-Nederland als bestemming slecht vindbaar is op internet en dat de informatie voor buitenlanders beperkt is. De deelnemers denken dat de regio daarmee (economische) kansen laat liggen, kansen die ook aan de luchthaven kunnen bijdragen en waarbij de luchthaven een belangrijke rol kan spelen.

Inkomend toerisme, onder meer vanuit China wordt als kansrijk gezien. Het NBTC heeft het over een tsunami van Chinezen die Amsterdam bezoeken en zoekt kansen om andere gebieden in Nederland onder de aandacht te brengen. Een aansluiting op een hub met verbindingen met China zou kansen kunnen bieden om Nederland/Amsterdam vanuit het noorden te bezoeken. China is een te groot land om als geheel te benaderen, dus concentratie op één of enkele regio's verdient de voorkeur. Enkele partijen uit Noord-Nederland hebben contacten met het Nederlandse Consulaat in Chongqing:

- De ondernemers van het initiatief 'Quest for China' die in 2015 die regio hebben bezocht;
- Rabobank Meppel-Staphorst-Steenwijkerland die samen met de gemeente Meppel en Hogeschool Windesheim in Zwolle een plan aan het uitwerken is gericht op Chinezen die Giethoorn bezoeken.

Een andere invulling van de 'Bestemming Noord-Nederland' zijn grotere internationale congressen. Om deze te kunnen hosten geldt een ongeschreven regel dat er een luchthaven binnen een reisafstand van maximaal een uur moet zijn. Zonder luchthaven is de regio voor congressen onaantrekkelijk. Deze observaties worden gedeeld door de kennisinstellingen, die door de jaren heen vele malen hebben aangegeven dat de afstand tot Schiphol belemmerend is bij de organisatie van grotere wetenschappelijke congressen.

Ook lijken er goede kansen om de luchthaven als toegangspoort voor grotere events te positioneren. waarbij kan worden gedacht aan onder meer de Dutch TT, Eurosonic/Noorderslag, Leeuwarden Culturele hoofdstad 2018 en exposities in het Groninger Museum en het Drents Museum.

## Conclusies en volgende stappen

Met de NOM en VNO-NCW Noord zijn bedrijven en kennisinstellingen van mening dat GAE als regionale luchthaven met een internationaal bestemmingennetwerk belangrijk is voor de economische ontwikkeling van de regio. Het verdwijnen van de luchthaven en/of haar rol in de internationale bereikbaarheid remt de ontwikkelingspotentie en zal de regio op achterstand zetten. Deze positieve houding vanuit de regio is een extra stimulans om bestaande zaken te versterken en nieuwe activiteiten aan te jagen. De wens is er en ideeën zijn er ook.

Het merendeel van de geopperde suggesties is in de afgelopen jaren al eens opgeborreld en veelal in schoonheid gestrand: soms vanwege belemmeringen in het bestemmingsplan, soms omdat niemand zich probleem eigenaar voelde, of moest concluderen dat er een veel grotere groep van actoren ook zou moeten meebewegen. Men zag zichzelf daartoe niet in staat om de doorbraak te forceren of had daar domweg de tijd en middelen niet voor.

Ondernemers met goede ideeën nemen tot nu toe nog een afwachtende houding aan omdat de randvoorwaarden en de toekomst van Groningen Airport Eelde voortdurend ter discussie worden gesteld. Toch ontbreekt het niet aan de wil om mee te helpen en (deel)verantwoordelijkheid te dragen. Er leeft bij veel partijen een houding van 'hak knopen door en kom in actie!' Aan de publieke kant ligt de verantwoordelijkheid om binnen vast te stellen kaders de toekomst voor de luchthaven vast te leggen. Dat gaat verder dan alleen financiële aspecten, maar betreft ook zaken als openingstijden, bestemmingen van bedrijventerreinen, een adequate infrastructurele ontsluiting en voorzieningen.

Veel deelnemers hebben aangegeven dat business development van een luchthaven verder gaat dan het ontwikkelen van vliegverbindingen. Hiervoor is tot nu toe naar mening van de aanwezigen te weinig aandacht geweest.

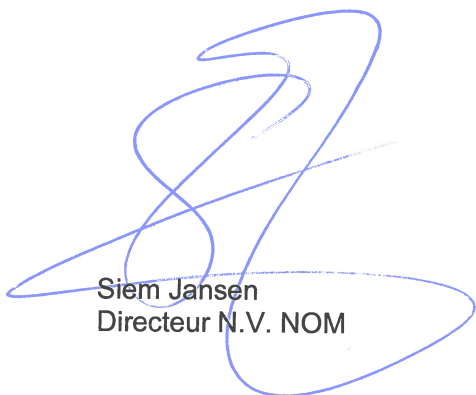
De NOM en VNO-NCW Noord pleiten voor een samenwerkingsmodel waarbinnen business development in een breder kader wordt uitgewerkt. Belangrijk is dat hierbij alle stakeholders, zowel publiek als privaat worden betrokken en dat voor de uitwerking een nader te bepalen partij verantwoordelijk wordt gemaakt. Met een schuin oog kan worden gekeken naar hoe in het verleden Groningen Seaports een omslag heeft gemaakt.

De NOM en VNO-NCW Noord denken dat het goed is om deze suggesties snel op te pakken en ze tot een goed en werkend geheel te smeden. De NOM is bereid om deze handschoen op te pakken en hieraan invulling te geven. De drie noordelijke provincies hebben onlangs een aanzienlijk belang in de NOM gekregen, wat deze inzet rechtvaardigt. Er zullen in dat geval afspraken moeten worden gemaakt hoe deze in het NOM-werkplan te vervlechten.

Ook VNO-NCW Noord is bereid haar organiserend vermogen in te zetten binnen de hiervoor geschetste kaders.

Wij vertrouwen erop u hiermee van dienst te zijn geweest en extra aandachtspunten te hebben aangedragen die het belang van Groningen Airport Eelde voor Noord-Nederland voor het bedrijfsleven en kennisinstellingen beargumenteren.

Met vriendelijke groet,



Siem Jansen  
Directeur N.V. NOM



Lambert Zwiers  
Directeur VNO-NCW Noord