

# Eindhoven Airport; kans of bedreiging?

*Van 'afvalputje' tot 'economische meerwaarde' voor de regio*



T.A.B. van Kuijk  
Utrecht, mei 2010

# Eindhoven Airport; kans of bedreiging?

*Van 'afvalputje' tot 'economische meerwaarde' voor de regio*

Teun Antoon Bertus van Kuijk

Master thesis Sociale Geografie, afstudeerrichting  
Economische Geografie

Universiteit Utrecht, mei 2010

## Voorwoord

Voor u ligt het eindresultaat van een onderzoek dat de afsluiting vormt van mijn studie Sociale Geografie met als afstudeerrichting Economische Geografie. Tijdens het eerste jaar van de studie werd mij al duidelijk dat mijn interesse bij de Economische Geografie lag, en dan vooral bij grote ontwikkelingen zoals zeehavens, luchthavens en wereldhandel. Voordat ik mijn afstudeeronderzoek begon vond ik het lastig om een onderwerp te kiezen. Stage lopen bij Rijkswaterstaat te 's-Hertogenbosch bracht mij op het spoor van luchthaven Eindhoven Airport. Dit heb ik gekoppeld aan de economische ontwikkeling van de regio Zuidoost-Brabant en de hoogtechnologische omgeving Brainport Eindhoven in het bijzonder. Ik heb onderzocht of luchthaven Eindhoven Airport een meerwaarde is voor de economische ontwikkeling van de regio Zuidoost-Brabant en de kennisintensieve economie Brainport Eindhoven. Daarnaast heb ik geprobeerd om de actualiteit omtrent de Tafel van Alders te omschrijven en een doorkijk te geven naar de toekomst van luchthaven Eindhoven Airport.

Graag wil ik alle mensen bedanken die op welke wijze dan ook een bijdrage hebben geleverd aan het tot stand komen van deze thesis. Allereerst wil ik mijn afstudeerbegeleiders Oedzge Atzema en Ton van Rietbergen en mijn stagebegeleider Christophe Mattousch bedanken. Daarnaast wil ik alle personen bedanken die ik heb mogen interviewen, deze personen hebben me waardevolle informatie verschaft waardoor ik de koppeling tussen theorie en praktijk kon maken. Tenslotte wil ik alle mensen bedanken die mij tijdens mijn thesis hebben bijgestaan en interesse hebben getoond in de voortgang, in het bijzonder mijn familie en vrienden.

Teun van Kuijk,  
Mei 2010

## Inhoudsopgave

|   |           |
|---|-----------|
| <b>H.1: INLEIDING</b> .....   | <b>1</b>  |
| 1.1    Aanleiding .....   | 1         |
| 1.2    Probleemstelling en onderzoeksvragen.....  | 4         |
| 1.3    Relevantie.....  | 4         |
| 1.4    Afbakening.....  | 5         |
| <b>H.2: EINDHOVEN AIRPORT; DE ONTWIKKELING VAN EEN REGIONALE LUCHTHAVEN</b> .....               | <b>6</b>  |
| 2.1    Luchthavens in Nederland; in het bijzonder Eindhoven Airport.....                        | 6         |
| 2.2    Opkomst regionale luchthavens .....  | 10        |
| 2.3    Verklaring voor de groei van Eindhoven Airport .....                                     | 17        |
| <b>H.3: BRAINPORT EINDHOVEN; DE ONTWIKKELING VAN EEN KENNISINTENSIEVE NETWERKECONOMIE</b> ..... | <b>18</b> |
| 3.1    Kennisregio's in Nederland; in het bijzonder Brainport Eindhoven.....                    | 18        |
| 3.2    Opkomst regionale kenniseconomie .....   | 24        |
| 3.3    Verklaring voor de groei van Brainport Eindhoven .....                                   | 32        |
| <b>H.4: REGIONALE EFFECTEN EINDHOVEN AIRPORT</b> .....  | <b>34</b> |
| 4.1    Regionaal economische ontwikkeling.....  | 34        |
| 4.2    Catchment area en internationale bereikbaarheid .....                                    | 45        |
| 4.3    Regionaal beleid en toekomst regionale luchthavens.....                                  | 46        |
| 4.4    Conclusie .....  | 50        |
| <b>H.5: GEÏNTERVIEWDE SLEUTELPERSONEN AAN HET WOORD</b> .....                                   | <b>52</b> |
| 5.1    Methodologie; interviews sleutelpersonen.....  | 52        |
| 5.2    Uitkomsten van de interviews.....  | 55        |
| 5.3    Overzichtstabel geïnterviewden .....   | 66        |
| <b>H.6: EINDCONCLUSIE</b> .....   | <b>68</b> |
| <b>LITERATUURLIJST</b> .....  | <b>70</b> |
| Documenten .....  | 70        |
| Websites.....   | 74        |
| Persberichten.....  | 74        |
| <b>BIJLAGEN</b> .....   | <b>75</b> |

*Figuren- en tabellenlijst*

|  |    |
|--|----|
| FIGUUR 2.1.1: PASSAGIERSGEGEVENS OP NEDERLANDSE REGIONALE LUCHTHAVENS 1987-2008.....   | 8  |
| FIGUUR 2.2.1: CASH COST PER SEAT VAN ZES VERSCHILLENDE LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN IN 2004 .....  | 13 |
| FIGUUR 2.2.2: LOW COST CARRIERONTWIKKELING IN EUROPA .....   | 13 |
| FIGUUR 2.2.3: EVOLUTIE VAN BUSINESSMODELLEN IN DE LUCHTVAART .....   | 14 |
| FIGUUR 2.2.4: HUB-AND-SPOKE SYSTEEM.....   | 15 |
| FIGUUR 2.2.5: DIRECTE NETWERKEN VAN KLM EN RYANAIR IN 2005 .....   | 16 |
| FIGUUR 3.1.1: DE DRIE PIJLERS ONDER DE NEDERLANDSE ECONOMIE .....  | 19 |
| FIGUUR 3.1.2: DE POSITIE VAN DE REGIO ZUIDOOST-BRABANT EN BRAINPORT EINDHOVEN .....  | 20 |
| FIGUUR 3.1.3: DE 1 <sup>E</sup> , 2 <sup>E</sup> EN 3 <sup>E</sup> GRAADRELATIES VAN DE VIJF MULTINATIONALS IN BRAINPORT EINDHOVEN ..... | 21 |
| FIGUUR 3.1.4: DE TIEN BEDRIJVEN MET HET GROOTSTE AANDEEL R&D-UITGAVEN IN NEDERLAND .....   | 22 |
| FIGUUR 3.1.5: AANDEEL PUBLIEKE- EN PRIVATE R&D-UITGAVEN ALS ONDERDEEL VAN HET BNP.....   | 22 |
| FIGUUR 3.1.6: REGIONAAL INNOVATIEPRESTATIE EU-25 IN 2006 .....   | 23 |
| FIGUUR 3.2.1: DE ZEVEN INGREDIËNTEN ACHTER DE KENNISECONOMIE .....   | 25 |
| FIGUUR 3.2.2: DE STRUCTUUR EN DYNAMIEK VAN LOCAL BUZZ AND GLOBAL PIPELINES.....  | 31 |
| TABEL 4.1.1: DIRECTE ARBEIDSPLAATSEN PER 1 MILLJOEN PASSAGIERS (PAX) .....   | 37 |
| TABEL 4.1.2: DIRECTE WERKGELEGENHEID EN TOEGEVOEGDE WAARDE VAN REGIONALE LUCHTHAVENS.....  | 38 |
| TABEL 4.1.3: BELANG REGIONALE LUCHTHAVENS ALS PERCENTAGE VAN BRP 1998 PER PROVINCIE.....   | 38 |
| TABEL 4.1.4: DIRECTE WERKGELEGENHEIDSEFFECTEN OP REGIONALE VLEGVELDEN UIT DIVERSE STUDIES .....  | 39 |
| TABEL 4.1.5: TOENAME WERKGELEGENHEID PER 1 MILJOEN EXTRA PASSAGIERS.....   | 39 |
| TABEL 4.1.6: AANTAL FTE PER LUCHTHAVENGEBONDEN SECTOR 1997-2006.....   | 40 |
| TABEL 4.1.7: DIRECTE EN INDIRECTE ACHTERWAARTSE WERKGELEGENHEID EINDHOVEN AIRPORT.....   | 41 |
| TABEL 4.1.8: GROOTSTE WERKGEVERS REGIO EINDHOVEN IN 2006 .....   | 42 |
| TABEL 4.1.9: TOEGEVOEGDE WAARDE EINDHOVEN AIRPORT VOOR DE REGIO .....  | 43 |
| FIGUUR 4.2.1: CATCHMENT AREA MET ÉÉN UUR REISTIJD .....  | 45 |
| FIGUUR 4.2.2: CATCHMENT AREA MET TWEE UUR REISTIJD .....   | 45 |
| TABEL 5.1.1: INTERVIEWLIJST .....  | 54 |
| TABEL 5.3.1: OVERZICHTSTABEL MET MENINGEN VAN DE GEÏNTERVIEWDEN .....  | 67 |

# Hoofdstuk 1

## Inleiding

### 1.1 Aanleiding

De liberalisering van de luchtvaartmarkt, gevolgd door de opkomst van low-costmaatschappijen, heeft geleid tot overaanbod op de luchtvaartmarkt. Het gevolg hiervan is extreme prijsconcurrentie. De kosten van luchtvaartmaatschappijen staan sterk onder druk. Veel maatschappijen zoeken naar mogelijkheden voor kostenbeheersing en schaalvergroting.

Het aanbod is hierdoor sterk toegenomen wat er mede voor gezorgd heeft dat de prijs voor tickets fors is gedaald. In combinatie met de groei van de mondiale economie, handel en koopkracht hebben deze ontwikkelingen geleid tot een explosieve groei van het aantal recreatieve- en zakelijke reizigers en ook van de hoeveelheid luchtvracht (RVW, 2005). De opkomst van zogenoemde Low Cost Carriers (LCCs) leidde in binnen- en buitenland tot een sterke groei van het aantal vluchten en passagiers. Deze groei concentreerde zich niet alleen op grote internationale luchthavens maar ook op regionale luchthavens. Veel van de LCCs zoeken juist op regionale luchthavens hun vertrek- en aankomstpunten. Deze groei doet zich ook voor in Nederland, vooral op de regionale luchthavens Rotterdam en Eindhoven. De opkomst van de LCCs lijkt de regionale luchthavens nieuwe kansen te bieden (Gordijn, 2005). In deze thesis wordt niet alleen naar de luchtzijde van regionale luchthavens gekeken, maar vooral naar de landzijde. Er wordt onderzocht wat de betekenis van de regionale luchthaven Eindhoven Airport is voor de economische ontwikkeling van de regio Zuidoost-Brabant en voor de hoogtechnologische omgeving Brainport Eindhoven.

Een luchthaven wordt door de Raad voor Verkeer en Waterstaat gedefinieerd als een mainport, als die de status van primaire hubluchthaven heeft en de thuishaven van een grote alliantie is. Daardoor vormt het een kwalitatief hoogwaardig intermodaal knooppunt binnen het personen- en goederenvervoer vormt (RVW, 2005)

De mainportstrategie van de Nederlandse regering richt zich op adequate bereikbaarheid van Schiphol over land en via de lucht. Deze knooppuntfunctie is van groot belang voor de internationale oriëntatie, de aantrekkingskracht en de economische groei van Nederland. Tegelijkertijd legt de ontwikkeling van de luchthaven en de daarmee verbonden activiteiten een grote druk op de leefbaarheid in de regio. Bij ongewijzigd beleid stuit Schiphol op grenzen in termen van capaciteit, maar ook van leefbaarheid (BRS, 2006).

*Krantenartikel Brabants Dagblad, 9 september 2008:*

#### **'Eindhoven Airport veel groter'**

Den Haag – Eindhoven Airport kan mogelijk 40.000 vluchten van Schiphol overnemen. Het gaat om lijnvluchten naar steden als München, Barcelona, Helsinki en Stockholm. Dat zegt Eindhoven's burgemeester Rob van Gijzel. Het aantal vliegbewegingen op Eindhoven Airport, nu 17.000, zou daarmee meer dan verdrievoudigen.

*Krantenartikel Brabants Dagblad, 2 oktober 2008:*

#### **'Airport moet groeien'**

Eindhoven – Meer vakantie- en zakenvluchten, ruimere openingstijden en mogelijk een extra start- en landingsbaan. Dat is de toekomst van Eindhoven Airport als het vliegveld een deel van de overloop van Schiphol gaat opvangen. Eindhoven Airport zal voor 2020 samen met Lelystad 70.000 starts en landingen moeten overnemen om Schiphol te ontlasten, zo heeft de commissie Alders het kabinet gisteren geadviseerd. ... Eindhoven Airport wacht volgens Alders verruiming van de openingstijden.

Wederzijdse causaliteit tussen Eindhoven Airport en Brainport Eindhoven

Prijsvechters als Easyjet, die dan mogelijk naar Eindhoven komen, willen ook 's nachts vliegen. Volgens het Alders-rapport moeten de regionale luchthavens daarom open zijn van zes uur in de ochtend tot twaalf uur 's nachts. Nu is Eindhoven Airport open van zeven tot elf uur.

De opkomst van LCCs op regionale luchthavens, en het stuiten van Schiphol op grenzen van capaciteit en leefbaarheid, biedt Eindhoven Airport interessante toekomstmogelijkheden. Toch zijn de ruimtelijke effecten ook maatgevend voor de ontwikkeling van regionale luchthavens (Gordijn, 2005). Naast de invloed die regionale luchthavens hebben op milieueffecten en ruimtegebruik zal in deze thesis de nadruk gelegd worden op de economische effecten. De aanwezigheid, en groei van Eindhoven Airport heeft zowel directe als indirecte gevolgen voor de regionale economie. Direct van belang is dat de luchthaven nieuwe bedrijvigheid genereert en daarmee de economische- en werkgelegenheidsgroei zal stimuleren. Indirect vormt de luchthaven een vestigingsplaatsfactor voor bedrijven, en opent de regionale markten voor consumenten, bedrijven en toeristen. Zoals gezegd, heeft de groei van regionale luchthaven voor een belangrijk deel te maken met de komst van LCCs. De kanttekening hierbij is dat LCCs erg efficiënt werken en zeer sterk letten op kostenbesparing. Hierdoor kan het economisch effect of werkgelegenheidseffect minder groot zijn dan bij reguliere luchtvaartmaatschappijen (Gordijn, 2005).

Eindhoven Airport heeft de ambitie om de grootste regionale luchthaven in Nederland te blijven door middel van stabiele groei. De tweede ambitie is om Brainport Eindhoven te verbinden met andere kennisregio's in Europa (Eindhoven Airport N.V., 2008).

Met Brainport Eindhoven wordt bedoeld de regio Zuidoost-Nederland, met de stad Eindhoven en twintig omliggende gemeenten als kern. Brainport Eindhoven wordt door het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) als volgt omschreven: 'Brainport moet de derde pijler worden, naast de mainport Schiphol en mainport haven Rotterdam, waarop de economische ontwikkeling van Nederland de komende jaren moet steunen (de Jong & Lax, 2007). Brainport Eindhoven presenteert zichzelf als volgt: 'Van oudsher verrast dit gebied met technisch vernuft. Klassieke innovaties zijn onder andere de eerste overzeese radio-uitzending, elektronische muziek en de cd. Recentere voorbeelden zijn de LED-lamp, de 'wafer stepper', een champignonplukmachine, innovatie vervoersystemen, en de MRI-scanner' (Brainport.nl, 2008).

Het doel van Brainport Eindhoven is een regio te zijn waar bedrijven, kennisinstellingen en bewoners duurzaam floreren. Een attractieve regio die haar inwoners inspireert, talent aantrekt en weet te behouden. Brainport Eindhoven is de titel waarmee de regio wordt aangeduid in twee landelijke beleidsnota's. Namelijk de Nota Ruimte van het ministerie van VROM en Nota Pieken in de Delta van het ministerie van EZ. Binnen deze nota's wordt Brainport Eindhoven gezien als de spil binnen de technologieregio Zuidoost-Nederland, en als onderdeel van de kennisdriehoek Eindhoven-Leuven-Aken (Stichting Brainport, 2008). Daarnaast is Eindhoven lid van Brabantstad, een samenwerkingsovereenkomst van de vijf grote Noord-Brabantse steden.

De liberalisering van de luchtvaartmarkt zorgt voor nieuwe kansen voor Eindhoven Airport. Daarnaast timmert Brainport Eindhoven flink aan de weg met een positief imago, een grote ambitie en als onderdeel van meerdere samenwerkingsverbanden. Eindhoven Airport en Brainport Eindhoven delen min of meer dezelfde geografische ruimte en worden, op het eerste gezicht, in het verlengde van elkaar ontwikkeld. De vraag die dit oproept is of beide fenomenen elkaar inhoudelijk versterken. Wat heeft Eindhoven Airport aan Brainport Eindhoven en andersom?

De Nederlandse economie kan getypeerd worden als een kenniseconomie. Drie dimensies worden onderscheiden als karakteristiek voor deze kenniseconomie; 'r&d', 'kennisswerkers' en 'innovatie'. Binnen een kenniseconomie heeft transportinfrastructuur een structurende werking. Een kenniseconomie wordt ook aangeduid als een netwerkeconomie, waarin het draait om fysieke en niet-fysieke netwerken. Met een fysiek netwerk wordt de infrastructuur



bedoeld. Netwerkverbindingen van fysieke infrastructuur vormen middelen voor transport van mensen, geld en goederen. Niet-fysieke netwerken komen tot stand op basis van sociale, culturele en economische verbanden. Binnen deze verbanden communiceren personen, bedrijven en andere organisaties met elkaar. Ondanks de grote vlucht die virtuele, niet fysieke netwerken hebben gemaakt (bijvoorbeeld het World Wide Web) blijft fysieke infrastructuur belangrijk voor het faciliteren van communicatie (Lambooy, 2004).

Eindhoven Airport kan aangeduid worden als een knooppunt in een fysiek netwerk en Brainport Eindhoven als een knooppunt in een niet-fysiek netwerk. Het SRE typeert Brainport Eindhoven als 'economische motor van de regio'. Daarnaast moet Brainport Eindhoven uitgroeien tot derde mainport, naast luchthaven Schiphol en de haven van Rotterdam, waarop de economische ontwikkeling van Nederland de komende jaren moet steunen. Het concept kan groeien door ontwikkelingen aan luchtzijde en landzijde. De intensiteit en reikwijdte van de vliegtuigvluchten zijn aan de luchtzijde van belang terwijl aan de landzijde de aanwezigheid van hoogwaardige voorzieningen, recreatiemogelijkheden en voldoende woningen van belang zijn. Daarnaast is verdere ontwikkeling van Brainport Eindhoven mede afhankelijk van een goede bereikbaarheid. Infrastructuur is daarbij sturend voor ruimtelijke ontwikkelingen (de Jong & Lax, 2007).

De profilering van Eindhoven Airport richt zich op de internationale uitstraling. Dit heeft niet alleen te maken met de gewenste groei en ambitie, maar ook met een aantal maatschappelijke trends. Een van deze trends is het wegvallen van grenzen. Politieke- en economische grenzen vallen weg, waardoor het belang van internationale verbanden steeds groter wordt. Daarnaast is er ook de trend van toenemende mobiliteit. Mensen gaan vaker op reis, zowel zakelijk als privé, en mensen gaan meer op reis dan ooit. Te verwachten is dat de toename van mobiliteit zich zal voortzetten, ondanks dat door de ontwikkeling van moderne communicatiemiddelen het fysieke reizen minder noodzakelijk is geworden (van Damme, 2005).

Een laatste belangrijke ontwikkeling is de ontwikkeling van een netwerkeconomie. Kennis en innovatie moeten als economische pijler worden gezien. Gelet op de groeikansen van de regionale economie, is het daarom van belang om te investeren in fysieke en niet-fysieke verbanden wat de bereikbaarheid en leefbaarheid ten goede zal komen (Lambooy, 2004; netwerkanalyse BrabantStad, 2006).

Dit onderzoek richt zich op Eindhoven Airport en de economische ontwikkeling van de regio Zuidoost-Brabant en Brainport Eindhoven. De ontwikkelingen die spelen rondom de groei van Eindhoven Airport hebben ook invloed op de omgeving. Er zal bekeken worden wat de economische ontwikkelingen zijn die direct verband houden met groei van Eindhoven Airport, hiervoor wordt de directe- en indirecte werkgelegenheid geanalyseerd en de economische impulsen die groei met zich meebrengen voor de regio. Er wordt afgesloten met een advies of de regio moet inzetten op luchtvaartgroei of juist niet.



## 1.2 Probleemstelling en onderzoeksvragen

Het doel van dit onderzoek is te achterhalen wat de betekenis is van regionale luchthaven Eindhoven Airport voor de economische ontwikkeling van de regio. Het onderzoek richt zich op de werkgelegenheidseffecten en economische impulsen van Eindhoven Airport. Ook richt dit onderzoek zich daarbij op de huidige groei van Eindhoven Airport, en hoe dit middels beleid is in te passen in de omgeving.

Dit leidt tot de volgende probleemstelling:

*'Wat is de betekenis van regionale luchthaven Eindhoven Airport voor de economische ontwikkeling van de regio Zuidoost-Brabant en de hoogtechnologische omgeving Brainport Eindhoven; moet de regio inzetten op luchtvaartgroei of juist niet?'*

De probleemstelling wordt verder uitgewerkt aan de hand van de volgende onderzoeksvragen:

- 1) Wat zijn de directe-, indirecte- en geïnduceerde economische effecten van Eindhoven Airport op de regionale economie?
- 2) Wat zijn de negatieve effecten van Eindhoven Airport met betrekking tot de leefomgeving en het milieu van de regio?
- 3) Wat is de betekenis van Eindhoven Airport voor Brainport Eindhoven?

## 1.3 Relevantie

### Theoretische relevantie

De theoretische relevantie van een thesis spitst zich op de toepassing en toevoeging van theoretische concepten. Dit onderzoek heeft een beperkte theoretische relevantie. Bestaande theorieën worden getoetst aan een regionale luchthaven en de directe economische omgeving. Er worden geen nieuwe theoretische inzichten ontwikkeld.

### Praktische relevantie

Bij praktische relevantie is de doelstelling om via onderzoek informatie te verzamelen die men verwacht te kunnen benutten bij de oplossing van het gestelde probleem. Het eerste gedeelte van dit onderzoek zal vooral beschrijvend van aard zijn waarbij de huidige ontwikkelingen en trends rondom regionale luchthavens wordt geanalyseerd. Het tweede gedeelte van de thesis zal meer een verkennend karakter hebben. Middels interviews met sleutelpersonen wordt er afsluitend een mening gevormd of de regio moet inzetten op luchtvaartgroei of juist niet.

Er is gekozen om brede theorieën te gebruiken die aandacht hebben voor het onderzoeksobject en de omgeving. Ik probeer te achterhalen wat de betekenis van regionale luchthaven is op regionaal economische ontwikkeling van een regio.

Grote luchthavens, denk aan Schiphol, worden al snel gedefinieerd als hubs of mainports vanwege hun uitstraling en connecties met de rest van de wereld. Kleinere, of regionale, luchthavens worden weinig besproken in literatuur terwijl er veel recente ontwikkelingen zijn. Denk hierbij aan de opkomst van LCCs, de Tafel van Alders, de wereldwijde economische crisis en de regionale luchthaven als vestigingsplaatsfactor.

## 1.4 Afbakening

Dit onderzoek betreft een inventarisatie en evaluatie van de actuele ontwikkelingen rondom Eindhoven Airport, bekeken vanuit een economisch geografische invalshoek. Gepoogd wordt te achterhalen wat de meerwaarde van Eindhoven Airport is voor de economische ontwikkeling van Eindhoven en Brainport Eindhoven. Deze onderzoeksdoelstelling kan niet los gezien worden van maatschappelijke ontwikkelingen. Daarom zal ook het regionaal beleid geanalyseerd worden, de Brabantse Tafel van Alders en zal er afgesloten worden met een advies of de regio moet inzetten op luchtvaartgroei of juist niet.

Deze thesis richt zich op de studie van primaire bronnen. Hierbij moet gedacht worden beleidsnotities, officiële overheidspublicaties en wetenschappelijke bronnen. Deze bronnen zullen aangevuld worden met secundaire bronnen, zoals meer informele bronnen (kranten, brochures en internetsites).

In het tweede deel wordt empirisch onderzoek verricht door middel van diepte-interviews met sleutelpersonen in de regio Zuidoost-Brabant. Het doel hiervan is inzicht te krijgen in de betekenis van Eindhoven Airport voor de economische ontwikkeling van de regio en Brainport Eindhoven. Daarnaast is het doel om de maatschappelijke discussie over de opkomst van regionale luchthavens te belichten vanuit verschillende perspectieven.

Vervolgens zullen de uitkomsten van de interviews, naast de uitkomsten uit het theoretisch gedeelte, gebruikt worden bij de beantwoording van de onderzoeksvragen en uiteindelijk bij de beantwoording van de probleemstelling.

## Hoofdstuk 2

# Eindhoven Airport; de ontwikkeling van een regionale luchthaven

*'De constante in het luchtvaartbeleid is de opgave om de spanning tussen de lusten en de lasten van de luchtvaart in balans te houden'.* Deze uitspraak, gedaan door prof. dr. L.F. Bussink (2002), geeft in essentie de inhoud van dit hoofdstuk weer. Eerst worden de luchthavens in Nederland besproken. Daarna zal de opkomst van de regionale luchthaven aan bod komen. Er zal afgesloten worden met de verklaringen voor de sterke groei van regionale luchthaven Eindhoven Airport in het bijzonder.

### 2.1 *Luchthavens in Nederland; in het bijzonder Eindhoven Airport*

De luchtvaart kenmerkte zich tot voor kort door groei wereldwijd. Deze groei ging hand in hand met de toename van mobiliteit. Binnen de luchtvaart steeg het aantal passagiers met gemiddeld 7,5% per jaar. Deze groei heeft zich vooral voorgedaan op de grote, nationale, luchthavens. De kleinere regionale luchthavens waren veelal gespecialiseerd op vakantievluchten, charters, vluchten voor politie / les / recreatie of goederenvervoer (RPB, 2005).

Afgelopen jaren maken sommige regionale luchthavens in Noordwest-Europa een spectaculaire groei door, ze staan volop in de belangstelling van luchtvaartmaatschappijen, projectontwikkelaars en het bedrijfsleven (Veldman e.a., 2004). Ook in Nederland doet dit verschijnsel zich voor. Eindhoven, en in mindere mate Rotterdam, hebben de passagiersaantallen sterk zien stijgen. Door de stijging van de passagiersaantallen is de belangstelling voor de ontwikkelingskansen van regionale vliegvelden ook gestegen. Recent is er veel ophef ontstaan over de doorstartplannen van het voormalig militair vliegveld Twente als burgerluchthaven. De snelle veranderingen in de markt voor regionale luchthavens vallen verder samen met veranderingen in het Nederlandse beleid. Luchtvaart was voorheen een onderwerp voor nationaal beleid, vanaf 2007 zijn steeds meer bevoegdheden overgedragen van het Rijk naar provincies (RPB, 2005).

#### Mainport Schiphol

Het begrip mainport is een term die in de jaren tachtig in Nederland is geïntroduceerd om de unieke posities van Rotterdam en Schiphol als zee- en luchthaven sterker te profileren. Een mainport kan als volgt gedefinieerd worden:

*"Een mainport omvat twee nauw verweven functies met betekenis voor de nationale economie. Ten eerste is het een (lucht)haven met een hubfunctie: een knooppunt waar veel nationale, Europese en intercontinentale verbindingen samenkomen. Ten tweede is het een grootstedelijk gebied met een hoogwaardig woon-, leef- en vestigingsklimaat waar veel bedrijven concurrerend opereren in internationale netwerken van productie en consumptie en waar veel mensen wonen, werken en recreëren"* (Ministerie V&W et al., 2005).

Een mainport wordt gekenmerkt door:

1. De hubfunctie; als hoofdvervoersknooppunt in het netwerk.
2. De mainport als aantrekkelijke vestigingsplaatslocatie. Hierbij is onderscheid te maken naar schaalniveau: lokaal (op of om het luchtvaartterrein), regionaal (regio Amsterdam) of nationaal (KiM, 2007).

Mainports zorgen voor de bundeling en vervoer van mensen- en goederenstromen. Maar daarnaast is het een aantrekkelijke vestigingsplaatslocatie. Het economisch belang van Schiphol voor de regio Amsterdam maar ook voor Nederland als geheel is groot. De luchtvaart is van groot belang voor de economische vitaliteit en het internationale vestigingsklimaat van Nederland (Beekman & Weening, 2004; Bleumink & van der Zanden, 2005). Schiphol is uitgegroeid tot een belangrijke pijler onder de ontwikkeling van Nederland als logistiek en economisch knooppunt.

Met de ontwikkeling van Schiphol en de mede in samenhang daarmee gegroeide bedrijvigheid is ook de stedelijke omgeving gegroeid. Dit heeft gezorgd voor schaalvoordelen voor de luchtvaartmaatschappijen en omliggende bedrijven.

Deze schaalvoordelen zorgen er weer voor dat er meer vracht en passagiers wordt aangetrokken, daardoor ontstaat weer voldoende marktomvang om het aantal verbindingen uit te breiden (scopevoordelen). Zo ontstaat een zichzelf versterkend proces van nieuwe schaal- en scopevoordelen (Mijs & van der Wal, 2005). Wat scopevoordelen betreft is de combinatie van luchtvracht en passagiers zeer belangrijk. Door het combineren van passagiers en vracht in combivliegtuigen kan de luchtvaartmaatschappij een rendabel netwerk in stand kan houden (KiM, 2007).

Mainports dragen bij aan de mogelijkheid om steeds grotere volumes, passagiers en vracht, over de wereld te vervoeren. Met het toenemen van de omvang van een bepaalde markt, bijvoorbeeld toename van het aantal passagiers, bestaat er een prikkel om met behulp van techniek de schaal te vergroten. Het grootste vliegtuig ter wereld, de Airbus A380, is hier een goed voorbeeld van. Hierdoor gaan de gegeneraliseerde transportkosten steeds verder omlaag, dit wordt ook wel 'economies of scale' genoemd (Mainport Schiphol, 2005). Dit zijn echter geen voordelen die enkel aan mainports toegerekend kan worden, maar mainports zijn hierin wel faciliterend (KiM, 2007).

In de uitdijende stedelijke omgeving vinden mensen woonvoorzieningen, werk en een breed scala aan voorzieningen. Dit gebied biedt vervolgens weer potentie voor de groei van allerlei (clusters van) niet-luchtvaartgebonden bedrijvigheid. Dit zijn veelal internationale bedrijven, die bereikbaarheid en een goed netwerk van verbindingen als belangrijkste locatiefactoren zien. In deze zin bestaat er dan ook een intensieve wisselwerkingen tussen de twee kenmerken van een mainport die hierboven zijn genoemd (KiM, 2007).

Mainports en het grootstedelijk gebied groeien door de combinatie van knooppuntfunctie en de aantrekkelijke vestigingsplaatslocatie. Deze groei vindt veelal plaats in het gebied tussen luchthaven en stad. Meestal zijn deze 'airport corridors' min of meer spontane ontwikkelingen die niet of nauwelijks zijn afgestemd op de omgeving (KiM, 2007).

Niettemin ondervindt dit gebied ook de nadelen van groei. Congestie, milieuvervuiling en geluidshinder zijn enkele van de vele problemen die het woon- en leefklimaat, en daarmee het vestigingsklimaat, ernstig kunnen verstoren. In het achtergronddocument Mainport Schiphol (Mijs & van der Wal, 2005) wordt het als volgt verwoord:

*'Meer concreet vormt de luchthaven Schiphol een bron van overlast voor omwonenden en legt het luchthaventerrein en de benodigde in- en uitvliegroutes een groot beslag op de beschikbare ruimte'.*

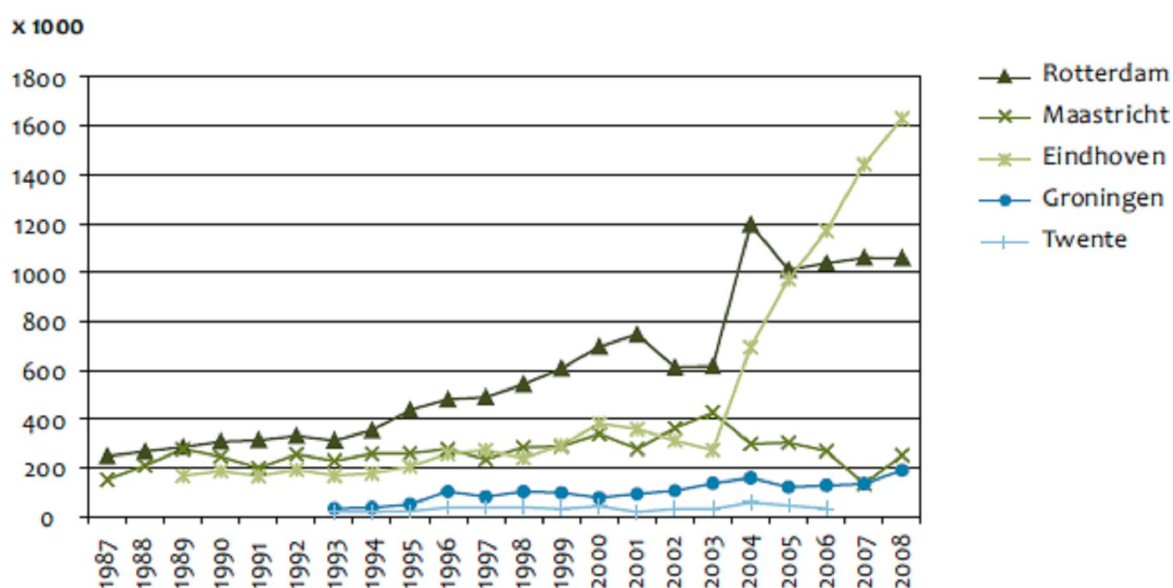
Eindhoven Airport

Nederland kent zes regionale luchthavens: Rotterdam, Maastricht, Groningen, Enschede, Lelystad en Eindhoven. Twee hiervan, Eindhoven en Enschede, vallen wat hoofdinfrastructuur betreft onder het Ministerie van Defensie. Rotterdam en Lelystad zijn onderdeel van de Schiphol Group, Eindhoven voor 51% (Veldman e.a., 2004). Eindhoven Airport N.V. exploiteert het civiele gedeelte op de luchthaven, de overige aandelen zijn voor 24,5% eigendom van de Provincie Noord-Brabant en de andere 24,5% van de gemeente Eindhoven (Provincie Noord-Brabant, 2008).

Eindhoven Airport is de grootste regionale luchthaven van Nederland in termen van burgerluchtvaart terwijl het luchtvaartterrein Eindhoven aangewezen is als militair luchtvaartterrein. Eindhoven Airport is medegebruiker. Defensie bepaald de omvang van het medegebruik, oftewel de geluidsruimte die Eindhoven Airport N.V. mag gebruiken als deel van de totale geluidsruimte van Defensie (Provincie Noord-Brabant, 2008).

In de afgelopen jaren is het aantal vliegbewegingen, luchtvracht, passagiers en bestemmingen gegroeid, zie ook tabel 2.1.1. In deze tabel wordt alleen de civiele luchtvaart meegenomen, over de militaire luchtvaart doet het Ministerie van Defensie geen uitspraak. In januari 2010 kon vanaf Eindhoven Airport naar 26 bestemmingen gevlogen worden. Dit aantal schommelt zeer sterk. Zo zijn er begin 2008 een aantal bestemmingen afgefallen omdat ze niet winstgevend waren. Begin 2009 heeft Ryanair aangekondigd nieuwe bestemmingen aan het aanbod toe te voegen, Sardinië, Barcelona Reus en Bristol. Ook WizzAir heeft in 2009 nieuwe bestemming aangekondigd, vanaf juni 2009 wordt er rechtstreeks naar Praag gevlogen (Ryanair, 2009; WizzAir, 2009). Halverwege 2010 worden de bestemmingen Trapani, Warschau, Wroclaw en Oslo aan het aanbod toegevoegd. De volgende maatschappijen vliegen op Eindhoven Airpoty: Transavia.com, VLM Airlines, Wizz Air en Ryanair. Van deze maatschappijen is Ryanair veruit de grootste. Bij Eindhoven Airport N.V. waren in 2008 43 personen werkzaam. Bij de bedrijven grenzend aan het platform werken circa 600 personen, en bij het bedrijventerrein dat aan de luchthaven grenst circa 4000 personen in luchthavengebonden bedrijven (Eindhoven Airport N.V., 2008).

Figuur 2.1.1: Passagiersgegevens op Nederlandse regionale luchthavens 1987-2008



Bron: Gordijn, 2009

Eindhoven Airport heeft de ambitie om de komende vijf jaar te groeien naar een luchthaven met drie miljoen passagiers per jaar. Andere ambities zijn het uitbreiden van bestemmingen, investeren in stedenbouwkundige functies en de vestiging van één of meer luchtvaartmaatschappijen die Eindhoven Airport als base (thuisbasis voor vliegtuigen) gebruiken (Eindhoven Airport N.V., 2008).

De ambitie van de provincie Noord-Brabant is de provincie als één geheel te ontwikkelen. Met betrekking tot Eindhoven Airport zet de provincie in op beheerste groei. Er moet gewerkt worden naar een toekomstbestendige exploitatie waarbij het aantrekken van zakelijke reizigers en bestemmingen, en aansluiting vinden met Europese kennisregio's de grootste prioriteiten zijn. De ambitie is om de stad Eindhoven aan te sluiten op andere Europese steden met eenzelfde economische structuur. Daarnaast dienen er voldoende condities te zijn (en te blijven) voor een duurzaam en toekomstbestendig Eindhoven Airport, het investeren in duurzame mobiliteitsketens past in deze benadering. De vorming van een thuisbasis voor vliegtuigen, een base, is cruciaal voor het vormen van duurzame mobiliteitsketens. Vanaf dat moment krijgt Eindhoven Airport namelijk een vaste bespeler die zelf ook investeert in de luchthaven (Provincie Noord-Brabant, 2008). Een vaste bespeler, en de daarmee gepaard gaande continuïteit, is een ambitie van provincie Noord-Brabant en Eindhoven Airport.

Door een base wordt Eindhoven Airport minder afhankelijk van (de marktmacht van) luchtvaartmaatschappijen, die alleen op Eindhoven Airport willen landen. Een base geeft voor een langdurige periode zekerheid, omdat dit aanzienlijke investeringen met zich meebrengt die niet op korte termijn terugverdiend kunnen worden. Middels een base krijgt een luchthaven een uitvalsbasis met eigen bestemmingen, waardoor de luchthaven weer aantrekkelijker wordt voor andere luchtvaartmaatschappijen. Daarnaast wordt de kwaliteit van de verbindingen beter, zonder base zijn er meer wisselingen in verbindingen. Ook bestaat de mogelijkheid dat er meer bestemmingen bij komen. Als laatste punt levert een base de nodige banen en economische impulsen op. 1 Miljoen passagiers levert 1000 directe en 500 indirecte banen op (gemeente Eindhoven, 2007). Een base lijkt een voorwaarde te zijn om de ambitie van drie miljoen passagiers per jaar en het verbinden van Eindhoven met andere Europese kennisregio's te verwezenlijken (Provincie Noord-Brabant, 2008).

Een luchthaven is een gevoelig onderwerp binnen de politiek. Het brengt werkgelegenheid en economische impulsen met zich mee voor de gemeente waarin de luchthaven ligt, maar ook veel negatieve effecten voor omliggende gemeenten.

Deze negatieve effecten zijn aantasting van het milieu en (geluids)overlast voor omwonenden. Zo schrijft de vereniging Belangenbehartiging Omwonenden Welschap (BOW) het volgende op haar website (2009): *'Het is maar zeer de vraag of de vestiging van een home-based-carrier per saldo een positieve bijdrage levert aan de voorspoed van de regio en het is helemaal de vraag of de regio daaraan nachtrust, gezondheid en veiligheid moet offeren'*.

Daarnaast zullen voor de vestiging van een base de openingstijden aangepast moeten worden. Voor base-vliegtuigen zullen de openingstijden doordeweeks met één uur verruimd moeten worden en zal het ook mogelijk moeten zijn om in het weekend te landen en te starten. Dit leidt tot een patstelling tussen Eindhoven Airport en omwonenden (Provincie Noord-Brabant, 2008). Maar zoals uit figuur 2.1.1 naar voren komt groeit de civiele luchthaven Eindhoven Airport ook zonder de verruiming van openingstijden en zonder base. Deze groei komt voort uit ontwikkelingen binnen de luchtvaart die in komende paragraaf besproken worden.

## 2.2 Opkomst regionale luchthavens

### Deregulatie

De luchtvaartsector heeft een proces van deregulatie doorgemaakt. De macht is overgegaan van de verschillende nationale overheden naar de luchtvaartmaatschappijen. Tot 1987 kreeg het Europese dereguleringsproces een impuls door akkoorden gesloten tussen twee landen, zoals het bilaterale akkoord tussen de V.S. en Nederland. Vanaf dit jaar neemt de Europese Unie het stokje over van de verschillende landen. Middels multilaterale akkoorden worden tarifiering en toetreding op de luchtvaartmarkt nog vrijer gemaakt. In het jaar 1993 ging de Europese eenheidsmarkt van start. Om het vrij verkeer van geld, goederen, diensten en personen mogelijk te maken moest volgens beleidsmakers en politici de luchtvaartsector nog verder geliberaliseerd worden. Er werden veel maatregelen getroffen en wetten aangenomen die de vrije markttoegang garandeert voor alle EU-luchtvaartmaatschappijen (Bruffaerts, 2006).

Door deregulatie, opkomst van de EU en het liberaliseringproces binnen de luchtvaartsector is er een proces op gang gebracht. Zo wordt de Europese luchtvaart sinds de jaren '90, onder druk van aanhoudende concurrentie, gekenmerkt door fusies, nieuwe concurrenten, allianties en drastische prijsverlagingen (Bruffaerts, 2006). Wat opvalt zijn de grote fusies, bijvoorbeeld Air-France-KLM. Daarnaast komen low cost carriers (LCCs) zoals bijvoorbeeld Ryanair en Easyjet tot wasdom. De evolutie van de luchtvaart in Europa is ingezet in de V.S. waarbij de eerste LCC, Southwest Airlines, al sinds 1971 vluchten uitvoert. Door opkomst van LCCs veranderde er veel voor de luchtvaart in de V.S.. De concurrentie werd steeds groter, luchtvaartmaatschappijen gingen failliet, werden overgenomen of fuseerden. In Europa heeft dit tot minder sterke veranderingen geleid, en is de markt in de laatste jaren tot rust gekomen, niet in de laatste plaats door overheidsingrijpen.

In Europa is de grootste verandering de vrije markttoegang voor alle EU-luchtvaartmaatschappijen, en het wegvallen van controle op prijs en capaciteit. De controle op prijs en capaciteit wordt alleen uitgevoerd bij fusies of overnames van luchtvaartmaatschappijen. Dit wordt gedaan door de Europees Commissaris mededinging. Zo blokkeert Eurocommissaris Neelie Kroes de overname van Aer Lingus door Ryanair in 2007. Eind 2006 meldde Ryanair Aer Lingus over te willen nemen voor 1,48 miljard Euro. De combinatie van de twee Ierse luchtvaartmaatschappijen zou jaarlijks meer dan 50 miljoen passagiers vervoeren. Ter vergelijking, Air France-KLM vervoert ruim 73 miljoen passagiers. De reden om de overname te blokkeren is de sterke afname van de keuzemogelijkheid voor de consument. Daarnaast zou het kunnen leiden tot hogere tarieven omdat Ryanair 80% van de Ierse markt in handen zou krijgen. Het blokkeren van deze overname is de eerste blokkade binnen de luchtvaartsector (Europese Commissie, 2007).

Deze zaak verschilt erg veel van andere fusies en overnames binnen de luchtvaartsector. Dit was de eerste zaak waarbij de twee grootste luchtvaartmaatschappijen van een land waren betrokken. Daarnaast opereren ze beide vanaf hun thuisbasis Dublin en zijn het beide LCCs die middels een point-to-point systeem werken. De Europees Commissaris mededinging, Neelie Kroes, vatte haar standpunt als volgt samen (2007): *'Zelfs 'low-cost' maatschappijen kunnen de consument schade berokkenen'*.

Door deregulatie is overheidssteun aan de luchtvaartsector verboden. Toch worden geldinjecties soms toegelaten door de Europese Commissie. Deze geldinjecties worden alleen toegelaten als de injectie samenhangt met een meerjarig saneringsplan, met als doel de maatschappij financieel gezond in te laten stromen in de geliberaliseerde luchtvaartmarkt (Bruffaerts, 2006).



### Nieuwe businessmodellen

De luchtvaart is aan verandering onderhevig. Dit wordt enerzijds veroorzaakt door deregulatie, maar wordt anderzijds ook veroorzaakt door andere factoren. Zo heeft de luchtvaart viermaal een recessie gekend, gelijk opgaand met de economische recessies wereldwijd. De recessies van begin jaren '70, '80, '90 en '00 veroorzaakten een grote terugval van passagiers en luchtvracht (Grin, 2001). Ook de hedendaagse recessie, anno 2010, zorgt voor grote verliezen in de luchtvaartbranche. De luchtvaartbranche blijkt erg gevoelig te zijn voor de economische conjunctuur.

*Krantenartikel Financieel Dagblad, 24 maart 2009*

#### **'Recessie luchtvaart in de rode cijfers'**

De wereldluchtvaart komt door de mondiale recessie diep in de rode cijfers. Brancheorganisatie IATA heeft de prognose vanochtend neerwaarts bijgesteld. IATA vreest dat de sector dit jaar afstevent op een verlies van \$4,7 miljard dollar. De organisatie rekent dit jaar op een omzetzak van 12% ofwel \$62 miljard tot \$467 miljard. Bij de vorige teruggang aan het begin van de eeuwwisseling, die versterkt werd door de aanslagen op het World Trade Center, nam de omzet met 7% af. IATA telt 230 leden en vertegenwoordigt daarmee 93% van het wereldwijde luchtvaartverkeer.

Door deregulatie en conjunctuurgevoeligheid zoekt de luchtvaartbranche continu naar nieuwe businessmodellen. Zo staan de Full Service Airlines (FSA), die vliegen via het hub-and-spoke systeem, tegenover het businessmodel van de Low Cost Carriers, die vliegen via een point-to-point netwerk. Het andere businessmodel wat wordt besproken zijn de Charter Airlines (CA) die opereren tussen FSA en LCCs in (Bruffaerts, 2006; Grin, 2001).

#### *Full Service Airlines (FSA)*

De full service airlines bestaan hoofdzakelijk uit de traditionele, nationale luchtvaartmaatschappijen zoals: Air France-KLM, Lufthansa en Singapore Airlines. Daarnaast zijn er ook enkele relatief nieuwe, zoals Virgin Atlantic Airways. Ook zijn er enkele luchtvaartmaatschappijen die een doorstart hebben gemaakt. Een voorbeeld van de laatste categorie is Swiss, de afgeslankte versie van de failliete Zwitserse luchtvaartmaatschappij Swissair (Bruffaerts, 2006).

De FSA hebben de afgelopen jaren nieuwe samenwerkingsverbanden geïntroduceerd om kostenefficiënter te kunnen werken. Hierdoor kunnen ze naast inzetten op kostenefficiëntie ook een uitgebreider netwerk van bestemmingen kunnen aanbieden.

De samenwerkingsverbanden tussen luchtvaartmaatschappijen worden allianties genoemd. Een bekende alliantie is Air France-KLM en Northwest Airlines. De eerste allianties stammen uit het eind van de jaren '90. Inmiddels vliegt tweederde van de internationale passagiers met een maatschappij die gelieerd is aan een van de grote allianties.

De allianties zijn gedeeltelijk een reactie op de afnemende staatssteun die veel Europese FSA ontvingen. Europa kent circa veertig maatschappijen. In vergelijking tot de Verenigde Staten is dit een totaal ander beeld. Daar zijn een tiental kleinere maatschappijen en drie grote maatschappijen (Bruffaerts, 2006).

De FSA opereren via een hub-and-spoke netwerk, stervormige netwerken overgewaaid uit de Verenigde Staten. In plaats van alle bestemmingen met elkaar te verbinden via een point-to-point netwerk wordt ervoor gekozen om passagiers van kleinere luchthavens te vervoeren naar hubs, van daaruit kunnen ze een vlucht naar de eindbestemming nemen.

Het hub-and-spoke systeem is ingevoerd omdat het kostenbesparend is en kansen biedt aan maatschappijen binnen de allianties. Maatschappijen binnen de alliantie kunnen fungeren als feeder-maatschappijen. Dit zijn maatschappijen die passagiers aanleveren op de hubs met kleinere vliegtuigen. Dit wordt ook wel aangeduid met de term 'code-sharing'. Er is sprake van Code-sharing als twee of meer luchtvaartmaatschappijen met zelfstandige vluchtcodes een gemeenschappelijke code gebruiken bij een vlucht die uitgevoerd wordt door één van deze twee maatschappijen. Code-sharing wordt veelal gedaan door een

moedermaatschappij en haar dochterondernemingen. De moedermaatschappij bemand de hub, de dochterondernemingen de spokes (Doganis, 2001).

Het FSA model kan gezien worden als tegenhanger van het LCC model. Het FSA model kan drie voordelen aan de passagiers bieden vergeleken met het LCC model:

1. Uitgebreid servicenetwerk; FSA vliegen via een hub-and-spoke systeem waardoor een zeer groot aantal bestemmingen bereikbaar is.
2. Kwaliteit van service; Er is sprake van een hoge kwaliteit van service aan boord maar ook daarbuiten. Bagage wordt beter afgehandeld en er wordt meer rekening met passagiers gehouden als een vlucht wordt geannuleerd.
3. Frequent flyer programma; luchtvaartmaatschappijen werken samen om de vaste klanten extra service aan te bieden (Zwan, 2005).

### *Low Cost Carriers (LCCs)*

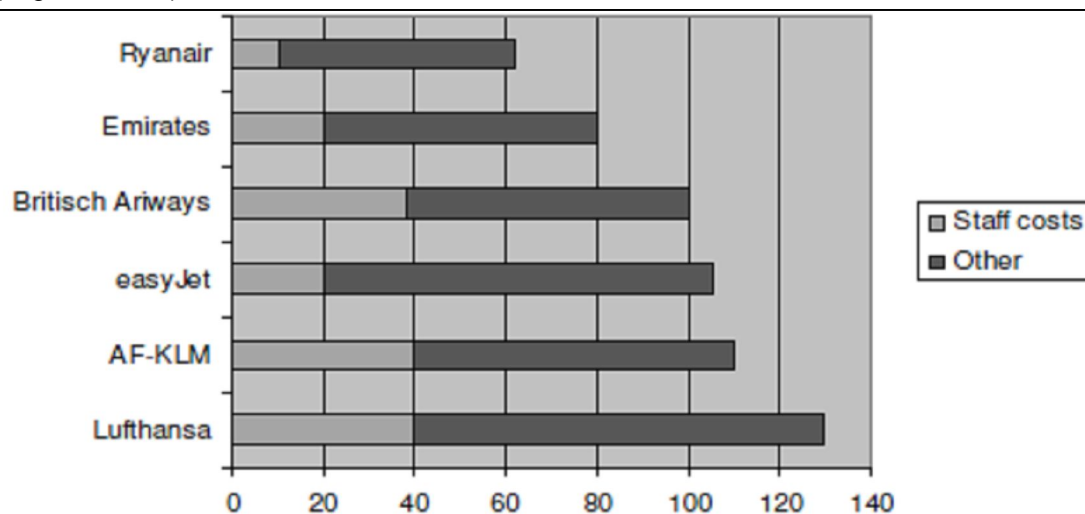
Low Cost Carriers (LCCs) worden ook wel low budgetmaatschappijen genoemd. Andere synoniemen voor LCCs zijn 'no frills' of 'no service' carriers. LCCs zijn luchtvaartmaatschappijen die vliegen via een point-to-point netwerk en tegen sterk gereduceerde tarieven plaatsbewijzen aanbieden. Dit systeem is komen overwaaien uit de Verenigde Staten, de luchtvaartmaatschappij Southwest Airlines wordt als eerste LCC gezien. Het huidige LCC model is gemodelleerd naar het systeem van Southwest Airlines, wat opkwam na de deregulering van de luchtvaart (Francis e.a., 2005).

Het model bestaat uit kostenbesparingen die grotendeels naar de passagier worden doorberekend met goedkopere tickets tot gevolg. De grootste besparingen worden gedaan door te vliegen middels een point-to-point netwerk gericht op kortere afstanden. Daarnaast wordt er niet met tussenpersonen gewerkt, zoals reisagenten of touroperators, en wordt meer dan 90% van de tickets via internet verkocht. Ook worden er hoge prijzen voor consumpties gerekend en is er sprake van een lage omdraaitijd (Bruffaerts, 2006). Omdraaitijd, ook wel bloktijd genoemd, is de tijd die nodig is om een vliegtuig na aankomst op een vliegveld weer gereed te hebben voor vertrek. Een korte omdraaitijd dient een rechtstreeks economisch belang voor de maatschappij. Het levert wel extra organisatorische risico's op. Zeker voor de vloot waarmee lijnverbindingen op relatief korte afstanden in Europa worden onderhouden kan een langere omdraaitijd ervoor zorgen dat vluchten niet meer in de dienstregeling passen (Zwan, 2005).

Door de korte omdraaitijden en het vliegen met een point-to-point netwerk leveren de salariskosten de grootste winst op vergeleken met een FSA. De besparing van de salariskosten zitten naast een lager loon ook in de hogere productiviteit van het personeel. Er worden relatief meer vluchten gevlogen met dezelfde vloot vergeleken met een FSA. Daarnaast opereren LCCs met kleinere, goedkopere en zuinigere vliegtuigen die minder onderhoud behoeven. Als laatste punt is het kostenbesparend dat LCCs op regionale vliegvelden opereren die lagere landings- en gatekosten berekenen dan internationale mainports (Zwan, 2005). Low Cost Carriers kunnen gezien worden als een versobering van het product, proces en organisatie vergeleken met full service airlines.

Met de deregulering van de luchtvaart midden jaren '90 komen de LCCs ook in Europa opzetten. Het Britse Easyjet en Ierse Ryanair kopiëren het businessmodel van Southwest Airlines en zijn daar zeer succesvol in. De efficiënte manier van opereren werd overgenomen wat resulteerde in spectaculaire groeicijfers. Zo zag Ryanair de passagiersaantallen tussen 1995 en 2004 stijgen van 1.600.000 naar 24.600.000 passagiers (Ryanair, 2009). De LCCs oefenen een enorme druk uit op de tarieven van intra-Europese vluchten. Ze voeren een zeer agressieve prijspolitiek. Ze kunnen deze politiek ook voeren vanwege de lage cash cost per seat. Dit zijn de kosten per stoel die bij FSA over het algemeen een stuk hoger liggen. Vooral Ryanair heeft een zeer lage cash cost per seat, zie figuur 2.2.1

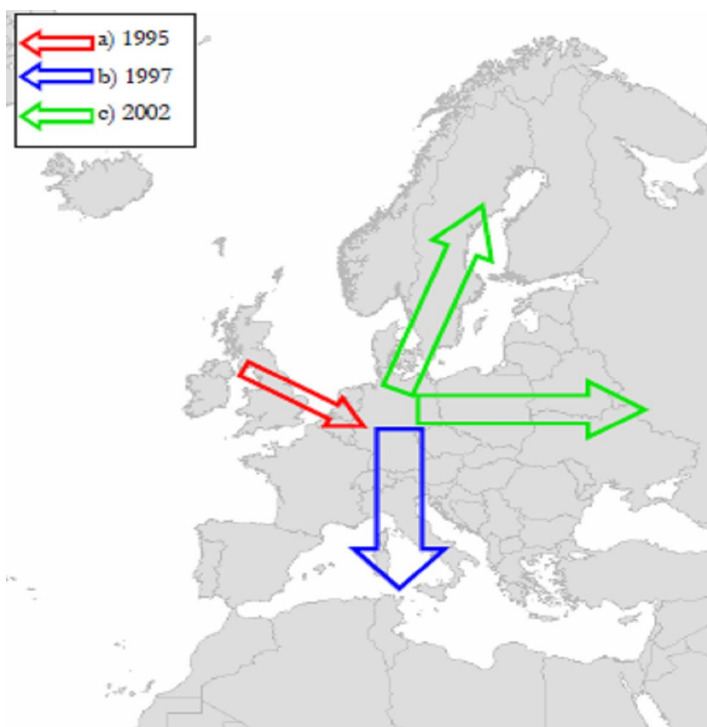
Figuur 2.2.1: Cash cost per seat van zes verschillende luchtvaartmaatschappijen in 2004 (uitgedrukt in \$)



Bron: Bruffaerts, 2006

Ook ruimtelijk gezien maken de LCCs in Europa een evolutie door. De LCCs kwamen midden jaren '90 op in Ierland (Ryanair) en Groot-Brittannië (Easyjet), en breidden zich daarna uit naar Europa. Eind jaren '90 ontwikkelde het LCC netwerk zich verder richting de toeristische gebieden in het zuiden van Europa. Vanaf 2002 breidde het netwerk zich ook naar Oost-Europa en de Scandinavische landen uit, deze uitbreiding hangt nauw samen met de opkomst van LCC Air Berlin. In figuur 2.2.2 is de opkomst van het LCC netwerk in Europa systematisch weergegeven middels drie pijlen.

Figuur 2.2.2: Low cost carrierontwikkeling in Europa



Bron: Francis e.a., 2005

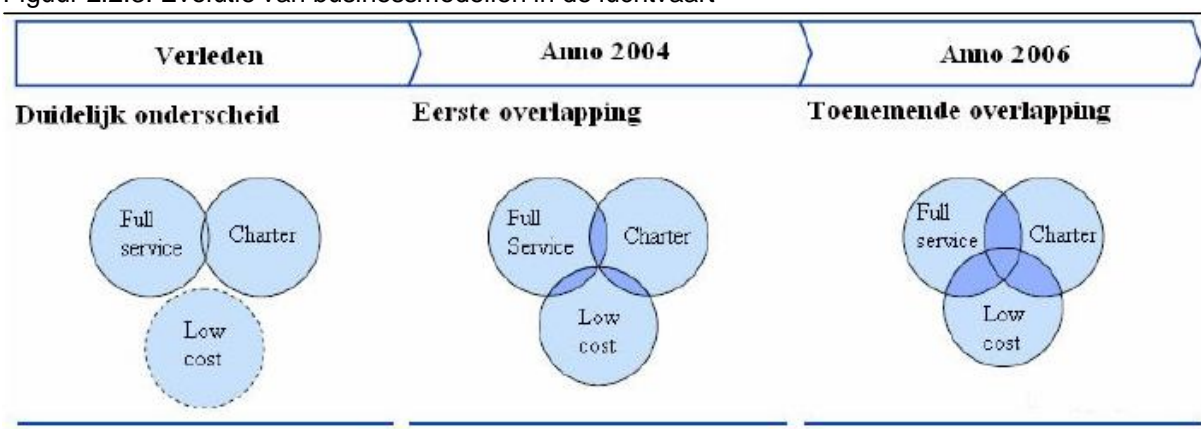
*Charter Airlines (CA)*

In vergelijking met andere regio's is Europa uniek door het relatief grote belang van charters. Wel neemt in Nederland het aandeel chartervluchten af. In 2002 namen charters 30% van het Nederlandse vliegverkeer voor hun rekening. Het afgestane marktaandeel is veelal ingenomen door LCCs. Zo stabiliseert de chartermarkt zich de laatste jaren rond de 10% van het totale luchtverkeer (Doganis, 2006).

Charter airlines worden vooral gebruikt door touroperators die reizigers vervoeren naar hun vakantiebestemmingen. Deze vluchten worden niet volgens een vaste dienstregeling gevlogen maar in opdracht van een of meer klanten, meestal touroperators. De stoelen worden niet rechtstreeks aan de reiziger verkocht, maar aan touroperators. De deregulatie van de luchtvaartsector is niet voorbij gegaan aan de CA. De liberalisering van de luchtvaart in Europa maakt het voor touroperators eenvoudiger om de maatschappij met de goedkoopste tarieven te kiezen (Bruffaerts, 2006). Daarnaast maken CA vaak integraal deel uit van touroperators of reisorganisaties. Tot vijf jaar geleden waren de meeste CA nog zelfstandige ondernemingen.

Concluderend kunnen we stellen dat de verschillende businessmodellen zoals full service airlines, low cost carriers en charter airlines elkaar steeds meer overlappen. Door deregulatie en liberalisering zijn de verschillende modellen sterk in beweging en imiteren en kopiëren ze succesvolle bedrijfsstrategieën van elkaar. Dit heeft geleid tot een evolutie zoals die beschreven wordt in figuur 2.2.3, waarbij als opmerking geplaatst moet worden dat deze evolutie anno 2009 nog niet voltooid is.

Figuur 2.2.3: Evolutie van businessmodellen in de luchtvaart



Bron: Herremans, 2005

*Netwerkmodellen*

Een netwerk wordt door van Eck (2003) als volgt opgevat: 'een samenstel van verbindingen tussen verschillende locaties, dat het transport van personen, goederen, energie en informatie tussen locaties mogelijk maakt dan wel vergemakkelijkt'. In de transportgeografie hebben netwerken een ruimtelijke dimensie waarbij er een onderscheid wordt gemaakt van netwerken verbonden door 'nodes' en netwerken verbonden door 'links'. Eerst zal het hub-and-spoke netwerk worden beschreven en daarna het point-to-point netwerk.

*Hub-and-spoke netwerk*

De deregulatie van de luchtvaart, gestart door bilaterale akkoorden van de V.S. met verschillende Europese landen in 1978, heeft gezorgd voor reconfiguratie van bestaande

routes. In 1978 tekenden Nederland en de V.S. een 'open markt' akkoord. Dit akkoord zorgt voor meer concurrentie waardoor luchtvaartmaatschappijen hun netwerk efficiënter indelen, het point-to-point netwerk wordt veelal vervangen door een hub-and-spoke netwerk. Vluchten tussen kleinere luchthavens worden vervangen door indirecte vluchten via een grote luchthaven, oftewel via de hubs, de verbindingen tussen de luchthavens worden 'spokes' genoemd (Burghouwt e.a., 2003). Figuur 2.2.4 geeft een schematische weergave van het hub-and-spoke systeem, waarbij luchthaven Schiphol en Eindhoven Airport als voorbeeld zijn opgenomen.

Deze hub-and-spoke netwerken zijn efficiënter omdat:

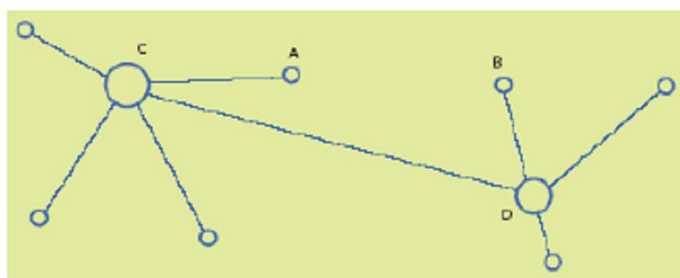
- Er voor een netwerk van x-aantal bestemmingen te verbinden met elkaar, er  $x-1$  aantal routes nodig zijn.
- Het kleine aantal routes leidt tot efficiëntere inzet van transportmiddelen.
- Kennisintensieve / arbeidsintensieve handelingen kunnen geconcentreerd worden op de hubs waar kennis en arbeid aanwezig is.
- Spokes kunnen gemakkelijk binnen het systeem opgenomen worden, hier is alleen een verbinding met een hub voor nodig.
- Gebruikers het systeem overzichtelijk vinden, vanwege de plaats van verschillende luchthavens binnen het hub-and-spoke netwerk en vanwege het gering aantal vluchten (Babcock, 2002).

Toch zijn er ook nadelen aan het hub-and-spoke netwerk:

- Vanwege het centraliserende karakter van het systeem, gericht op de hubs, is het inflexibel. Veranderingen op de hub, of zelfs op de spokes kunnen onverwachte veranderingen voor het gehele schema met zich meebrengen.
- Het is moeilijk, zo niet onmogelijk, om kortstondige periode van drukte op te vangen tussen twee spokes.
- Tijd is zeer complex. Hubs worden gebruikt voor overslag en overstap waardoor routeschema's zeer complex worden.
- Hubs zijn ook wel de bottleneck binnen het netwerk. De maximale capaciteit van een netwerk is gelijk aan de maximale capaciteit op de kleinste hub. Vertragingen op een hub, door bijvoorbeeld stakingen of slecht weer, hebben een zeer grote invloed op het gehele netwerk.
- Vracht is meestal langer onderweg naar zijn eindbestemming, omdat het via een hub naar een spoke vervoerd wordt. Dit is wenselijk voor value-added logistics, maar niet voor bederfelijke goederen zoals bloemen of groenten (Babcock, 2002).

Figuur 2.2.4: Hub-and-spoke systeem

Lijndiensten zijn traditioneel volgens het hub-and-spoke-systeem georganiseerd. De reis van A naar B (zie tekening) verloopt via de hubs C en D. Hubs zijn grote (inter)nationale luchthavens die lijndiensten onderhouden met andere grote luchthavens in de wereld. Regionale luchthavens kunnen daarbij dienen als voortransport. De luchthaven Schiphol heeft een hubfunctie, de luchthaven Eindhoven Airport niet (RPB, 2005).



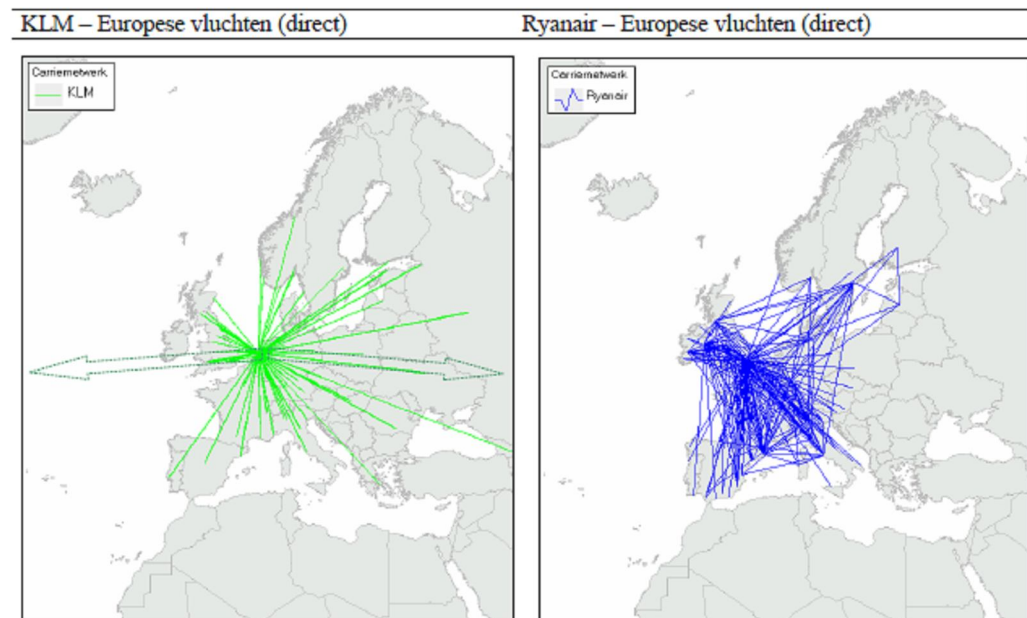
Bron: Dallinga, 2009

*Point-to-point network*

Een van de belangrijkste kenmerken van LCCs is dat ze opereren via een point-to-point netwerk. Doordat ze niet via een hub-and-spoke netwerk opereren wordt er bespaard op complexiteitskosten. Complexiteitskosten ontstaan in hub-and-spoke netwerken omdat passagiers moeten overstappen. Hierdoor worden extra kosten gemaakt in de vorm van op- en overslag van bagage en reserveringskosten (Zwan, 2005).

Een point-to-point netwerk verbindt één op één alle punten met elkaar, op deze manier ontstaat er een netwerk van point-to-point routes wat geen rekening houdt met overstapmogelijkheden. Daarnaast biedt het ook geen intercontinentale vluchten aan omdat deze binnen dit systeem niet rendabel zijn. In figuur 2.2.5 zijn de directe vluchten van de luchtvaartmaatschappijen KLM en Ryanair weergegeven. Hieruit kan duidelijk opgemaakt worden dat KLM via een hub-and-spoke netwerk vliegt en Ryanair via een point-to-point netwerk (Zwan, 2005).

Figuur 2.2.5: Directe netwerken van KLM en Ryanair in 2005



Bron: Zwan, 2005

### 2.3 Verklaring voor de groei van Eindhoven Airport

De luchtvaart kenmerkte zich wereldwijd door groei. Binnen de luchtvaart steeg het aantal passagiers jaren met gemiddeld 7,5%, deze groei heeft zich altijd voorgedaan op de grote, nationale, luchthavens. De laatste jaren, door deregulering en de daarmee samenhangende opkomst van LCCs, neemt het belang van regionale luchthavens toe. Regionale luchthaven Eindhoven Airport groeit de laatste jaren zeer sterk met betrekking tot aantal passagiers. Deze groei is te verklaren door de opkomst van de LCCs. Het aantal charter airlines wat vanaf Eindhoven Airport vluchten uitvoert daalt gestaag, daarentegen groeien de LCCs Ryanair, Transavia.com en Wizzair explosief. Deze explosieve groei kan verklaard worden doordat er nog voldoende geluidsruimte rondom Eindhoven Airport beschikbaar was, de marktvrage groot is en doordat de ticketbelasting is afgeschaft.

De ticketbelasting was onderdeel van het Nederlandse Belastingplan 2008. Als reden voor de invoering wordt aangevoerd dat het internationale vliegverkeer, anders dan andere vervoersmodaliteiten, is vrijgesteld van accijns- en omzetbelastingheffing. De ticketbelasting zal per saldo leiden tot een lagere groei van het vliegverkeer en dat heeft een positief effect op het milieu. Toch waren er erg veel protesten tegen de maatregel. Zo bestreden de luchthavens en reisorganisaties de positieve effecten voor het milieu met de redenering dat mensen nu vaker voor een autovakantie kozen of naar een verder gelegen vliegveld over de grens reden. Daarnaast werd als argument aangevoerd dat de ticketbelasting indruist tegen Europese regels en internationale verdragen, zoals het verdrag van Chicago. Europese regels eisen een 'open Europese markt' met 'eerlijke concurrentie'. In het verdrag van Chicago worden heffingen op vliegverkeer verboden. Toch besluit de rechtbank van Den Haag op 19 maart 2008 dat de ticketbelasting mag worden ingevoerd.

Buitenlandse luchthavens, net over de grens, merken prompt een toename op van het aantal Nederlanders. Vliegveld Düsseldorf verwerkt 62 procent meer Nederlanders, Brussel 74 procent en Airport Weeze 300 procent.

Na druk van luchthaven Schiphol, diverse luchtvaartmaatschappijen, Kamer van Koophandel Amsterdam en VNO-NCW wordt de ticketbelasting in heroverweging genomen. Allen geven aan dat de belasting niet alleen negatief is voor de luchtvaart, maar ook voor verwante sectoren zoals transport, toerisme en de congreswereld. Op 25 maart 2009 wordt bekend dat de ticketbelasting wordt afgeschaft, als één van de maatregelen om de kredietcrisis te bezweren. Daarnaast moet het de verslechtering van de concurrentiepositie van Schiphol en regionale luchthavens in Nederland tegengaan (ANVR, 2009).

Nadat de ticketbelasting in maart 2009 wordt afgeschaft groeit Eindhoven Airport door een sterk derde kwartaal (+9% passagiers ten opzichte van 2008). Volgens Eindhoven Airport directeur Joost Meijs geeft de groei in 2009 aan dat de regio een groot vliegpotentieel heeft en Eindhoven Airport veel ontwikkelingsmogelijkheden. Achter de groei op regionale luchthavens zitten veelal de grotere LCCs zoals Easyjet, Ryanair en Wizzair. De groei op Eindhoven Airport wordt veroorzaakt door de drie grote LCCs die Eindhoven aandoen. Dit zijn Wizzair, Transavia en de grootste LCC die Eindhoven Airport aandoet, Ryanair.

In komend hoofdstuk wordt de economische ontwikkeling van de regio Zuidoost-Brabant besproken, hierbij wordt uitvoerig stilgestaan bij het concept Brainport Eindhoven.



## Hoofdstuk 3

# Brainport Eindhoven; de ontwikkeling van een kennisintensieve netwerkeconomie

### 3.1 Kennisregio's in Nederland; in het bijzonder Brainport Eindhoven

Binnen Nederland zijn er een aantal voorbeelden van regio's met sterke profielen. Dit zijn bijvoorbeeld de Duin- en Bollenstreek met de tuinbouwsector, de Friese Elfsteden met watersport en het Gooi met een sterk mediacluster. De regio Zuidoost-Brabant heeft zich met Brainport Eindhoven behoorlijk op de Nederlandse kaart gezet (Boekema, 2009).

#### Brainport Eindhoven; definitie en typering

Zuidoost-Brabant geldt als de meest toonaangevende kennis- en innovatieregio van Nederland en is met de aanduiding Brainport Eindhoven door het kabinet aangewezen als onderdeel van de nationale ruimtelijke hoofdstructuur:

*“De Nederlandse regering wil investeren in de stedelijke economie om te komen tot sterke innovatieve regio's. Gericht wordt op een concurrerende kenniseconomie, waarin R&D investeringen cruciaal zijn. De regio Eindhoven wordt als gevolg van haar internationale toppositie als het gaat om R&D investeringen aangewezen als Brainport Eindhoven. De regio zal worden ondersteund middels gerichte infrastructurele en ruimtelijk-economische investeringen”* (Nota Ruimte, 2004).

Het hoogtechnologische cluster Eindhoven is in de Nota Ruimte aangewezen als Brainport. Naast de twee bekende nationale mainports (luchthaven Schiphol en zeehaven Rotterdam) is Brainport Eindhoven ruimtelijk en fysiek minder begrensd dan de term mainport. Schiphol en de Rotterdamse haven functioneren als twee fysieke poorten van de economie, Brainport Eindhoven is gedifferentieerder van aard.

Een kenniseconomie zoals Brainport Eindhoven is niet zomaar geografisch te lokaliseren, maar is eerder een relationeel concept dat een ruimtelijk patroon van global pipelines en local buzz bevat. Brainport Eindhoven is een economisch concept zonder grenzen en heeft een groter bereik dan de regio, economische- en kennisrelaties laten zich moeilijk visualiseren of ruimtelijk vertalen. Deze netwerken zijn niet ruimtelijk zichtbaar, het meest tastbare bewijs van het bestaan van economische relaties en netwerken is de fysieke infrastructuur zoals wegen, spoorlijnen en luchthavens (Romkema, 2007).

Zuidoost-Brabant vertegenwoordigt een van de belangrijkste kennisconcentraties van Nederland. Deze kennisconcentratie sluit andere geografische gebieden niet uit maar kan een rol spelen als voortrekker of als speler binnen een netwerk.

Mede dankzij de aanwezigheid van Philips en ASML en een veelvoud aan private investeringen is rondom Eindhoven een belangrijk netwerk van onderzoeksinstellingen en kennisintensieve bedrijvigheid ontstaan.

Als Zuidoost-Brabant de concurrentie met andere kennisregio's wil overleven, dan zal Brainport Eindhoven economisch gezien, substantieel en op een complete en gedifferentieerde wijze, moeten blijven groeien. Een verdere verknoping met het kennisnetwerk van de dienstverlenende en creatieve sector is noodzakelijk. Het bouwen van een complexe netwerkketen versterkt de concurrentiepositie. Een netwerkketen heeft

intensieve uitwisseling tussen creatieve geesten nodig, de concurrerende kennisregio biedt een thuis voor het hele creatieve spectrum.

Het concept Brainport Eindhoven vormt een geografisch zwaartepunt dat gesteund, versterkt en aangevuld wordt door een complex van nationale- en internationale relaties (Romkema, 2007). De rol van infrastructuur is om deze nationale en internationale relaties te faciliteren en te ondersteunen.

Het belang van face-to-face contacten voor Brainport Eindhoven is groot. Face-to-face contacten zullen de interactiekosten van bedrijven laag houden. Door clustering en een sterk netwerk zijn de bedrijven met elkaar verbonden wat de kosten om met elkaar te communiceren beperkt. Daarnaast kunnen bedrijven van elkaar leren, ze kunnen bedrijfsstrategieën aanpassen en samenwerking met elkaar aangaan. Kennis wordt het makkelijkst gecreëerd in een combinatie van hechte en nabije interacties (Bathelt e.a., 2004).

### Brainport Eindhoven; feiten en cijfers

*Krantenartikel Brabants Dagblad, 2 oktober 2008:*

#### **'Den Haag erkent Brainport als economische pijler'**

Nijmegen - Minister van der Hoeven (EZ) heeft de Brainport-regio erkend als een van de pijlers van de Nederlandse economie, vergelijkbaar met het belang van het Rotterdamse havengebied en luchthaven Schiphol.

In figuur 3.1.1 zijn de drie pijlers onder de Nederlandse economie weergegeven. Door erkenning van Brainport Eindhoven als één van de pijlers onder de economie door het Rijk wordt Brainport Eindhoven net zo belangrijk geacht als beide mainports in Nederland.

Figuur 3.1.1: De drie pijlers onder de Nederlandse economie

## **SEAPORT – AIRPORT – BRAINPORT**

### The three pillars of the Dutch economy

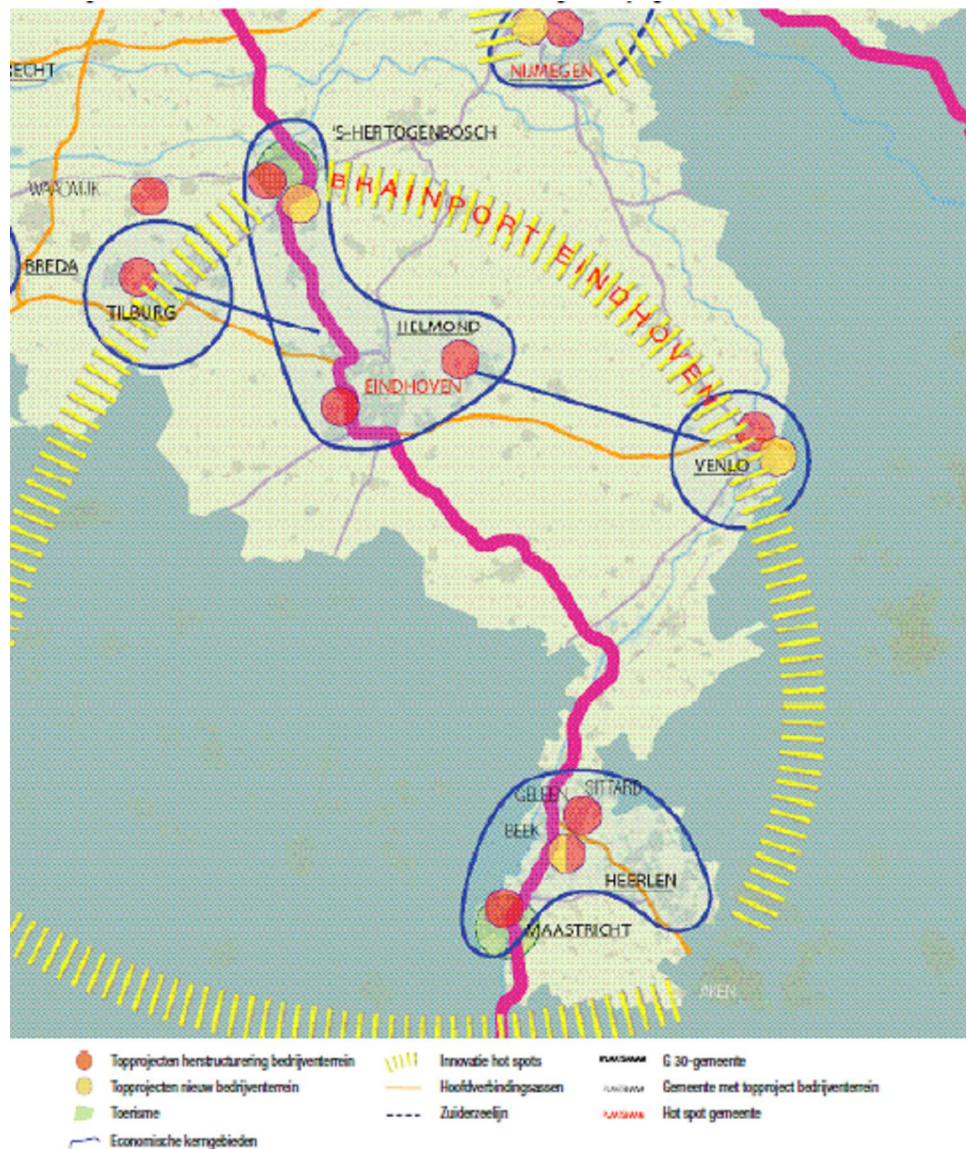


Bron: Brainport Operations BV, 2008

## Wederzijdse causaliteit tussen Eindhoven Airport en Brainport Eindhoven

Het Nederlandse kabinet wil dat Nederland tot de Europese koplopers gaat behoren op het gebied van onderwijs, onderzoek en innovatie. In de Nota Pieken in de Delta (EZ, 2004) wordt het regionaal versterken van de internationale concurrentiepositie via bevordering van innovatie gezien als één van de doelstellingen binnen het economisch beleid. In de Nota Ruimte zijn vier regio's aangewezen die de potentie hebben uit te groeien tot internationaal concurrerend kenniscluster. De regio Zuidoost-Brabant is één van deze regio's en wordt dan ook in de Nota benoemd tot Brainport. Zie hiervoor ook figuur 3.1.2

Figuur 3.1.2: De positie van de regio Zuidoost-Brabant en Brainport Eindhoven



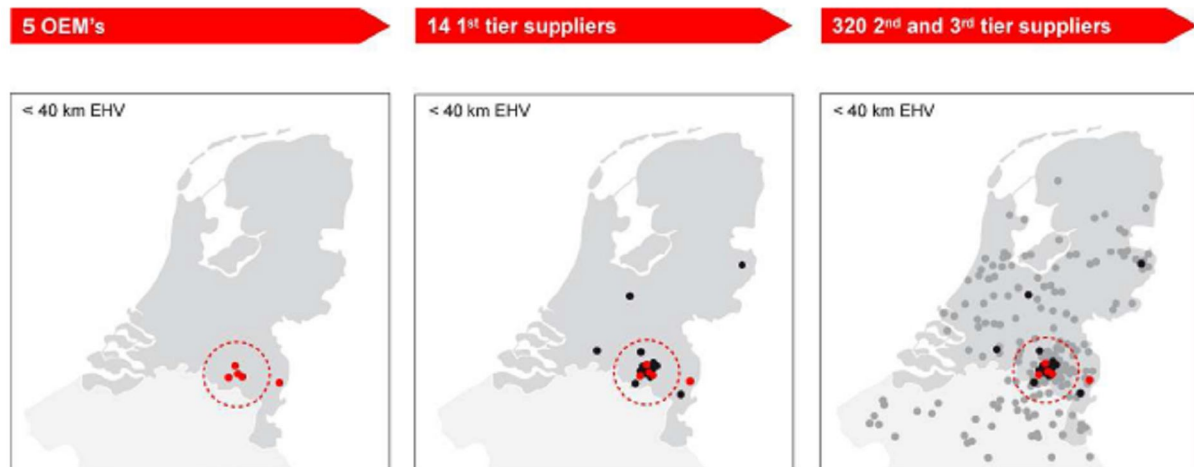
Bron: Ministerie van Economische Zaken, 2004

De oorsprong van de kenniseconomie in de regio Eindhoven ligt in de maakindustrie. Vanaf 1900 trokken bedrijven in de regio Eindhoven ten gevolge van industriële ontwikkeling steeds meer werknemers aan. Door mechanisatie van de landbouw was arbeidskracht in Noord-Brabant destijds beschikbaar tegen zeer lage kosten. Dit was een belangrijke reden voor Gerard Philips om in 1891 een gloeilampenfabriek te starten in Eindhoven. Rond 1900 was Philips al de grootste producent van gloeilampen in Europa (Deelen, 2006).



Mede door de sterke groei van Philips is er een kennisintensieve maakindustrie ontstaan in de regio Zuidoost-Brabant. Grote multinationals als Philips, Daf, ASML, FEI Company en Océ Technologies, hebben door de jaren heen een stevig netwerk van toeleveranciers, samenwerkende partners en kennisinstellingen om zich heen verzameld. Zie hiervoor ook figuur 3.1.3

Figuur 3.1.3: De 1<sup>e</sup>, 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> graadrelaties van de vijf multinationals in Brainport Eindhoven



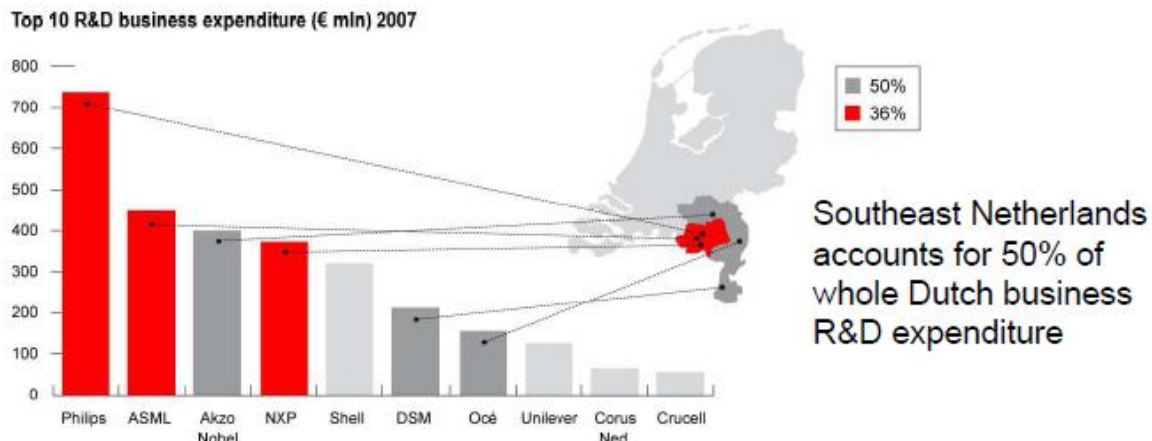
Bron: Brainport Operations BV, 2008

Brainport Eindhoven neemt 17% van het landoppervlak van Nederland in. Het aandeel in de nationale werkgelegenheid is 19%. Brainport Eindhoven is onderdeel van een grensoverschrijdende economische regio, de ELAT-regio (Eindhoven-Leuven-Aken). Afzonderlijk scoren de drie kernen goed op het gebied van R&D, maar (grensoverschrijdende) samenwerking wordt steeds belangrijker om te kunnen concurreren en uit te kunnen groeien tot een toptechnologieregio. Ook is Eindhoven onderdeel van het Brabantstad netwerk, hiertoe behoren de vijf grote steden van Noord-Brabant, namelijk Breda, Tilburg, 's-Hertogenbosch, Helmond en Eindhoven. Vergeleken met het landelijk gemiddelde biedt de industrie in dit gebied veel werkgelegenheid. Er zijn vijf grote clusters: voedings- en genotmiddelenindustrie en agribusiness, de metaal- en elektronica-industrie, de chemische- en farmaceutische industrie en de auto-industrie (EZ, 2004).

Het gebied Brainport Eindhoven kent een hoge concentratie van publieke- en private R&D. De regio heeft op het gebied van technologische kennis een voorsprong opgebouwd ten opzichte van andere regio's in Nederland. Dit blijkt uit het feit dat 50% van de totale R&D-activiteiten in Nederland in de regio Zuidoost-Brabant wordt gegenereerd en 36% in Brainport Eindhoven (Brainport Operations, 2008). Daarnaast zijn zes van de tien bedrijven met de grootste uitgaven aan R&D gevestigd in de regio Zuidoost-Brabant, zie hiervoor ook figuur 3.1.4.

## Wederzijdse causaliteit tussen Eindhoven Airport en Brainport Eindhoven

Figuur 3.1.4: De tien bedrijven met het grootste aandeel R&amp;D-uitgaven in Nederland

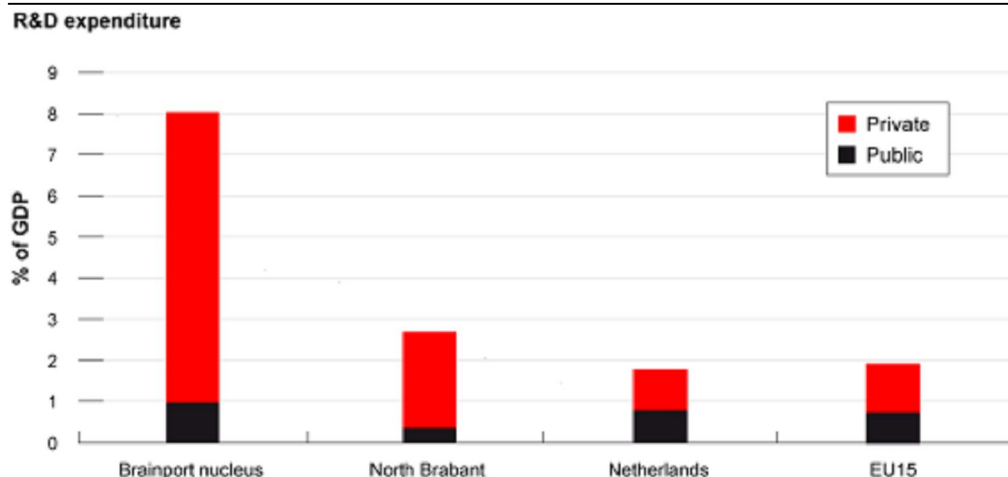


Bron: Brainport Operations BV, 2008

Niet alleen genereert Brainport Eindhoven en omliggende regio het grootste deel van R&D-activiteiten in Nederland, ook levert Zuidoost-Brabant een bijdrage aan het Bruto Nationaal Product (BNP) van 16,5%. Dit percentage is hoger dan dat van Randstedelijke regio's als Groot Amsterdam (11,8%), Utrecht (8,6%), Groot Rijnmond (8,6%) en Den Haag (5,8%) (Brainport Operations BV, 2008).

Brainport Eindhoven scoort niet alleen nationaal, maar ook internationaal goed. Brainport Eindhoven is de enige regio in Nederland en één van de weinige regio's in Europa die aan de Barcelonanorm uit de Lissabondoelstelling voldoet. Deze Barcelonanorm houdt in dat 3% van het BBP besteedt wordt aan R&D. Het Nederlandse gemiddelde ligt op 1,9%, in Brainport Eindhoven wordt 8% besteedt aan R&D. Zie hiervoor ook figuur 3.1.5.

Figuur 3.1.5: Aandeel publieke- en private R&amp;D-uitgaven als onderdeel van het BNP



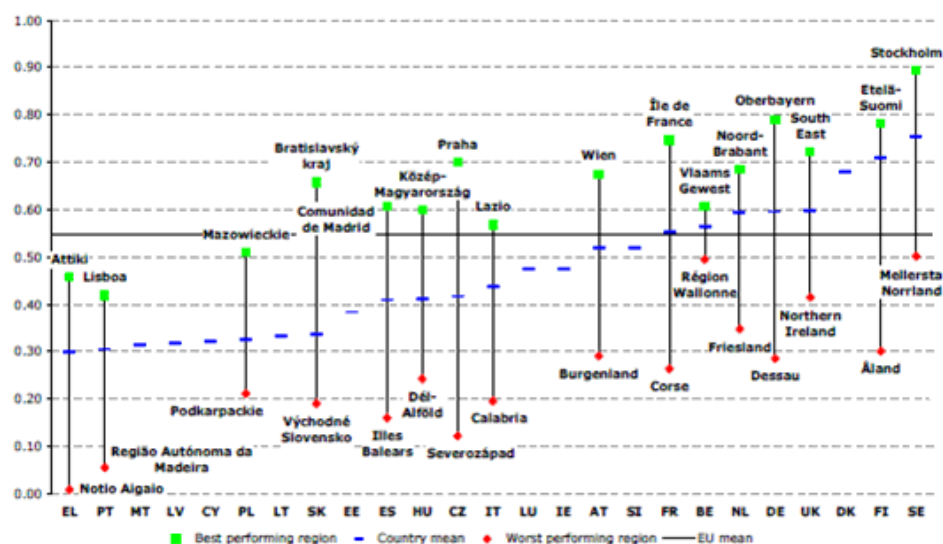
Bron: Brainport Operations BV, 2008

Ook behaalt Brainport Eindhoven hoge resultaten op het gebied van productiviteit, werkgelegenheid, innovatiepotentieel en opleidingsniveau van de bevolking. Door nauwe samenwerking tussen bedrijven, overheden, kennisinstellingen en intermediaire organisaties wordt er gepoogd om van Brainport Eindhoven één van de toptechnologische regio's in Europa. Deze samenwerking wordt gevat in de term 'Triple Helix' (Deelen, 2006).

Het verder uitbouwen van de sterke technologische positie biedt de economische ontwikkeling van Zuidoost-Brabant bijzondere kansen. Uit de Nota Pieken in de Delta (2004)

komt naar voren dat de regio de potentie heeft om uit te groeien tot een topregio voor hoogwaardige kennisintensieve industrie. Toch wordt de internationale concurrentie steeds scherper, daardoor is een blijvend sterke positie van Brainport Eindhoven niet vanzelfsprekend. Wat de regio en Brainport Eindhoven nodig hebben is een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Ook moet er meer grensoverschrijdende samenwerking plaatsvinden tussen kennisinstellingen en hoogtechnologische regio's. Grote knelpunten zijn het nijpend tekort aan technisch personeel en het gebrek aan grootstedelijke uitstraling. Een andere bedreiging is de wegbereikbaarheid van de regio. Congestie op de A2 en geen volledige ringweg rond Eindhoven vormen een bedreiging voor de bereikbaarheid van het gebied. Afsluitend wordt in figuur 3.1.6 weergegeven wat de beste en slechtst presterende regio's met betrekking tot innovatie per land zijn. De best presterende in Nederland is Noord-Brabant, de slechtst presterende is Friesland. Daarnaast scoren Île de France, Praag, Beieren, Etelä-Suomi en Stockholm beter dan Noord-Brabant.

Figuur 3.1.6: Regionaal innovatieprestatie EU-25 in 2006



Bron: Hollanders, 2006

Brainport Eindhoven sluit aan bij concepten die binnen de economische geografie ontwikkeld zijn rondom de opkomst van de regionale kenniseconomie. In komende paragraaf worden deze concepten behandeld waarna er in de afsluitende paragraaf gekeken wordt in hoeverre de concepten overeenkomen met de werkelijkheid.

### 3.2 *Opkomst regionale kenniseconomie*

Reeds lange tijd hebben wetenschappers zich verdiept in de relatie tussen technologie en economische ontwikkeling. Kuznets toont in 1930 aan dat zogenoemde 'leidende sectoren en afgeleide innovaties' van groot belang zijn voor de economische ontwikkeling van een land. Kondratieffs verklaring van de golfbeweging in de economie en Schumpeters opvatting over innovatie als creatieve destructie moeten eveneens als belangwekkende bijdragen worden beschouwd aan de opvatting over de hedendaagse netwerkeconomie. Naast de meer klassieke invalshoeken en de meer econometrische benaderingen van de relatie tussen technologie en economie, komt sinds de jaren '80 van de vorige eeuw de meer evolutionaire benadering van Nelson en Winter op. Zij benadrukken zowel het historisch karakter van de technologische ontwikkeling als het belang van maatschappelijke netwerken waarin draagvlak verworven moet worden (Zegveld, e.a., 2004). De kenniseconomie die rond Eindhoven ontstaan is valt te verklaren uit onderstaande modellen.

#### *Kenniseconomie; twee modellen*

Uit de wetenschappelijke literatuur komen de belangrijkste ingrediënten naar voren voor een succesvolle kenniseconomie. De belangrijkste voorwaarde voor succes is human capital oftewel creatieve, goed opgeleide mensen. Mensen creëren nieuwe kennis en zijn de bron van nieuwe ideeën die uitmonden in innovatie. Goed functionerende netwerken faciliteren de zoektocht naar financiers, klanten en nieuwe kennis. Uiteindelijk mondt dat uit in een nieuw product of dienst, een innovatie (Nauta & Steenhoven, 2003).

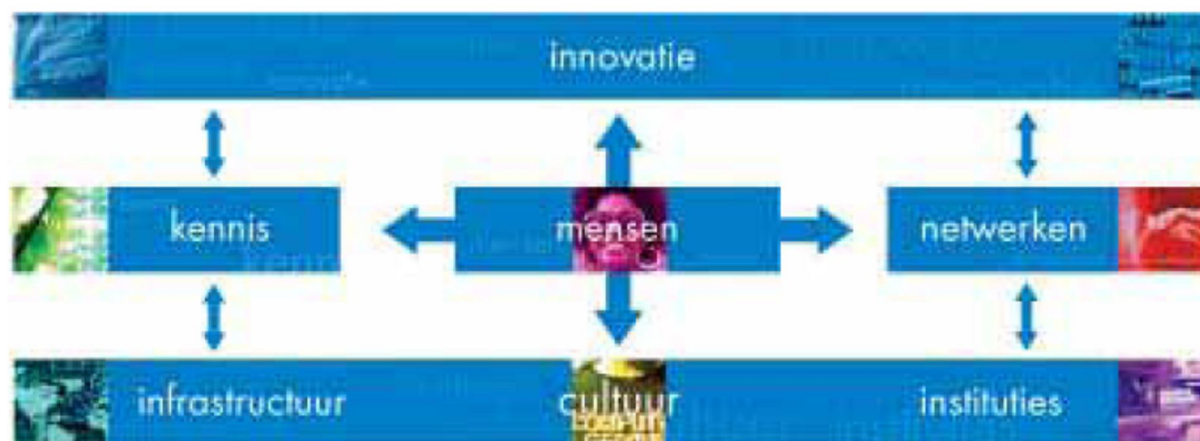
Dit proces van innovatie is afhankelijk van een drietal condities. De eerste conditie is de infrastructuur van de kenniseconomie. Een goede infrastructuur is nodig voor een soepel transport van mensen en goederen, maar ook voor de uitwisseling van ideeën en concepten. Hierbij moet gedacht worden aan fysieke en niet-fysieke netwerken. Met een fysiek netwerk wordt de infrastructuur bedoeld. Netwerkverbindingen van fysieke infrastructuur vormen middelen voor transport. Niet-fysieke netwerken komen tot stand op basis van sociale, culturele en economische verbanden. Binnen deze verbanden communiceren personen, bedrijven en andere organisaties met elkaar. Toch blijft fysieke infrastructuur belangrijk voor het faciliteren van communicatie (Lambooy, 2004).

Een tweede randvoorwaarde is cultuur. Dat gaat over de houding van een land, regio of groepen mensen ten opzichte van het stimuleren van innovatie en creativiteit.

Een derde randvoorwaarde is het functioneren van dominante instituties, de manier waarop een land georganiseerd is, en of dat meer of minder uitnodigt tot innovatie. In figuur 3.2.1 is weergegeven hoe de belangrijkste zeven ingrediënten uit de kenniseconomie met elkaar verweven zijn.



Figuur 3.2.1: De zeven ingrediënten achter de kenniseconomie



Bron: Nauta & Steenhoven, 2003

Een veelgehoorde kritiek op het debat over kenniseconomie en samenleving is dat het tot op heden veelal gedomineerd wordt door wetenschap en technologie. Dit komt doordat de internationale onderzoekstraditie zich de afgelopen jaren veelal bezig heeft gehouden met industriële innovatie en technologische vernieuwing.

Tot enkele jaren geleden werden, zowel in beleidsinitiatieven als in wetenschappelijke literatuur, kennis en economie aan elkaar gekoppeld vanuit een puur technologische invalshoek. Vooral de grote rol die research & development (R&D) speelt voor het versterken van de technologische basis was het beginpunt van beleid en onderzoek.

Maar gaat kenniseconomie niet bovenal over vernieuwing in alle sectoren van de economie? De Nederlandse economie wordt immers niet gedomineerd door technologie, maar juist door diensten en handel (van Oort & Raspe, 2007).

Naast bovenstaand schematisch model van de kenniseconomie wordt de kenniseconomie ook veelal getypeerd aan de hand van drie variabelen:

De eerste variabele betreft R&D. Hierbij gaat het dan om de relatieve uitgaven van bedrijven aan R&D en de classificatie van R&D naar hightechsectoren in een bepaalde regio. De uitgaven aan R&D is een variabele die een beeld kan geven van de economische potentie van een regio. Hierbij moet wel de kanttekening geplaatst worden dat uitgaven aan R&D niet per definitie betekent dat er economische groei volgt of innovatie van producten of diensten. Innovatie wordt gezien als tweede variabele. Innovatie moet is het daadwerkelijk op de markt brengen van nieuwe producten, diensten of ideeën.

De derde variabele omvat alle elementen die het innovatieproces faciliteren. Denk hierbij aan belangrijke randvoorwaarden als opleiding, onderwijs, infrastructuur, communicatie. Maar ook aan zaken als creativiteit van de beroepsbevolking, netwerkrelaties die werknemers onderhouden en mate van gebruik informatie- en communicatietechnologie voor werkzaamheden (van Oort & Raspe, 2007).

Deze verzameling variabelen en onderliggende factoren hebben allen te maken met human capital, wat ook binnen dit model de sleutel tot succes wordt genoemd. Dit wordt ook wel de 'kenniswerkersdimensie' genoemd.

Bovenstaande variabelen leiden volgens van Oort & Raspe (2007) tot de volgende definities van kennis en kenniseconomie:

- *Kennis*: Kennis is te definiëren als het geheel van vaardigheden - aanleg, leergierigheid, creativiteit en volhoudendheid – dat nodig is om problemen te onderkennen en op te lossen, onder meer door informatie te verzamelen en te selecteren. Daarbij is het voorbereiden, begeleiden en interpreteren van veranderingen een essentiële karakteristiek.  
Hierbij moet aangegeven worden dat informatie pas kennis wordt nadat ze is gestructureerd, geselecteerd en toegepast.
- *Kenniseconomie*: Een kenniseconomie is het gebruik van kennis in interactieve relaties tussen markt- en overige partijen bij het voortbrengen en gebruiken van goederen en diensten, vanaf het eerste idee tot en met het gebruik van het eindproduct.

De regio Eindhoven maar vooral Brainport Eindhoven zijn onderdeel van de kenniseconomie. Binnen de 'Triple Helix' organisatie wordt samengewerkt tussen partijen, dit komt ook terug binnen de kennisintensieve clustering en de vele netwerken van bedrijven die Brainport Eindhoven rijk is. De groei van deze bedrijven hangt van meerdere factoren af. Groei kan niet alleen door bedrijfsinterne factoren, bijvoorbeeld het minimaliseren van kosten, worden gerealiseerd. Bedrijfsexterne factoren zijn minstens zo belangrijk. Hierbij wordt vaak aangegeven dat grotere agglomeraties in steden en stedelijke regio's de kans vergroten op face-to-face contact en kennisuitwisseling in situaties waarbij tacit knowledge belangrijk is. Daarnaast leiden bepaalde regionale of zelfs stedelijke schaaffecten tot bedrijfsgroei. Hierbij worden de volgende drie elementen als sturend beschouwd. Ten eerste de regionale arbeidsmarkt. Als er sprake is van een flexibele regionale arbeidsmarkt waarbij er een groot reservoir van werknemers is die van baan wisselen en hun expertise meenemen naar een ander bedrijf in hetzelfde cluster is er sprake van kennisoverdracht. Ook is het mogelijk dat werknemers hun eigen bedrijfje beginnen met opgedane kennis in een groter bedrijf, dit wordt een spin-off genoemd. Vaak is het succes van een spin-off afhankelijk van het succes van het moederbedrijf, als het moederbedrijf het goed doet, rendeert de spin-off ook goed. Ten tweede de regionale binding van bedrijven met toeleveranciers en met bedrijven aan wie bepaalde opdrachten worden uitbesteed. Deze regionale binding kan ook komen uit de woonomgeving van de ondernemer. De derde agglomeratiefactor die wordt genoemd, betreft de kennispillowers, deze komen veelal tot stand uit de informele contacten tussen ondernemers, maar ook werknemers, van verschillende bedrijven (van Oort & Raspe, 2007).

Bij de voorkeur voor vestigingsplaatsen wordt veelal ondersteld dat de vestigingsplaats er steeds minder toe doet. Historisch gezien hebben transportkosten altijd een sterke stempel gedrukt op de ruimtelijk economische structuur van regio's. Bij een transitie naar een moderne netwerkeconomie, waarin de werkgelegenheid zich steeds meer richt op generatie en verwerking van informatie, zou het kunnen zijn dat transportkosten geen rol meer spelen. Er wordt zelfs beweerd dat de rol van transportkosten in de economie is uitgespeeld, dit wordt ook wel de 'death of distance' genoemd (van Oort & Raspe, 2005). Vaak wordt verondersteld dat de grote rol van ICT in een kenniseconomie ertoe leidt dat bedrijven footloose zijn. Footloose bedrijven zijn bedrijven die relatief weinig voorwaarden hebben bij het kiezen van een bedrijfslocatie. Hoe meer footloose een bedrijf is, hoe minder lokale gebondenheid en hoe minder het is ingebed in kennisnetwerken (Geenhuizen, 2004). De aan ICT verbonden virtuele snelwegen vormen in de footloose visie een perfect substituut voor fysieke transportverbindingen (van Oort & Raspe, 2005). Echter vallen de ruimtelijke effecten van de ICT-opkomst voor Nederland erg mee, daarnaast blijken de traditionele vestigingsplaatsfactoren van groot belang te zijn voor kennisintensieve bedrijven in de netwerkeconomie. Traditionele vestigingsplaatsfactoren zijn nog steeds van

groot belang voor kennisintensieve bedrijven. Hierbij moet gedacht worden aan goede bereikbaarheid over de weg, de representativiteit van het pand, huurprijs, parkeermogelijkheden, lokale aanwezigheid van kennisbronnen en goed gekwalificeerd en voldoende beschikbaar personeel (van Oort & Raspe, 2007).

Steden als Eindhoven, worden veelal gezien als potentiële vestigingsplaatsen. Grootstedelijke regio's worden gezien als de motor van de economie. De diversiteit aan bedrijven, mensen en culturen in grootstedelijke regio's leidt tot nieuwe combinaties en creatieve ideeën, die uiteindelijk uitmonden in innovaties en productiviteitsgroei. Ook is er in steden een sterke arbeidsdeling en de stijgende arbeidsparticipatie van vrouwen leidt ertoe dat er een grote arbeidsmarkt is. In een grote arbeidsmarkt is de match tussen vraag en aanbod optimaler dan in een kleine arbeidsmarkt. Daarnaast besteden consumenten steeds meer geld aan luxegoederen. Grote steden hebben veelal een groot winkelaanbod. Een groot winkelaanbod in combinatie met een hoog voorzieningenniveau is een belangrijke locatiefactor voor hoogopgeleide kenniswerkers. Daarnaast hebben steden een sterke positie in sectoren die het snelst groeien. Sectoren als de creatieve sector, ICT sector en kennisintensieve diensten. Door deze gunstige economische structuur is de stedelijke groeipotentie relatief groot (Winden, 2007). Als laatste punt gaat in grootstedelijke regio's de kennisdiffusie veel sneller dankzij de nabijheid van een groot aantal kennisbedrijven en –werknemers in dezelfde clusters.

### Clusters & Netwerken

Verschillen in regionaal economische groei hangen samen met externe schaalvoordelen. Externe schaalvoordelen zijn omgevingskenmerken van een bedrijf die zorgen voor economische groei. Hierbij kan gedacht worden aan goede toeleveranciers, goed opgeleid personeel, een uitgebreide infrastructuur en aanwezigheid van kennis en technologie over verschillende markten. In de ene regio zijn deze externe schaalvoordelen meer aanwezig dan in andere regio's, waardoor bedrijven er uiteenlopend van kunnen profiteren, wat resulteert in verschillen van regionaal economische groei (Weterings e.a., 2007).

Daarnaast leidt de internationalisering van de economie en de technologische ontwikkeling tot een wereldomspannende netwerkeconomie. De wereldeconomie ontwikkelt zich steeds meer in netwerken. In deze netwerken vindt kennisontwikkeling, kennisverspreiding, intensieve samenwerking maar tegelijkertijd ook hevige concurrentie plaats tussen bedrijven. Internationalisering en technologische ontwikkeling hebben de ontwikkeling van een mondiale netwerkeconomie in een stroomversnelling gebracht. Intensivering van kennis, schaalvergroting en specialisatie zorgen ervoor dat economische activiteiten in sectoren en clusters steeds meer met elkaar verweven raken. Bedrijven maken deel uit van nationale- en internationale netwerken, waarin de concurrenten van vandaag de partners van morgen kunnen zijn (van Oort, 2006).

### Netwerken

Het proces van de-industrialisatie in Nederland wordt gezien als het begin van de netwerkeconomie. De termen informatiesamenleving en kennissamenleving, waarbij kennis en informatie een centrale rol spelen, en waarbij creatie, reproductie en toepassing van kennis en informatie de belangrijkste economische activiteit wordt, geven de Nederlandse economie en samenleving treffend weer (Nauta & Steenhoven, 2003). In de hedendaagse economie zijn netwerken het structurerende principe. Netwerken spelen een zeer grote rol in het proces van waardecreatie, het bekendste voorbeeld hiervan is Silicon Valley. Op een relatief klein gebied werken veel kleinschalige bedrijven aan hoogtechnologische producten en diensten. In zulke hoogtechnologische gebieden vindt een genetwerkte manier van werken plaats waaruit innovatie ontstaat. Dit wordt veelal afgezet

tegen het bureaucratisch economisch model wat sterk hiërarchisch georganiseerd wordt en draait om het begrip beheersing. In dat model is veel minder dynamiek en flexibiliteit mogelijk dan in het model van innovatieve netwerken. Daarnaast is het werken in netwerken niet beperkt tot één regio, maar kan het ook een internationaal proces zijn (Nauta & Steenhoven, 2003).

### *Clustering*

Het regionale vestigingsklimaat is van belang in een netwerkeconomie. In de hedendaagse netwerkeconomie organiseren bedrijven zich steeds meer in wereldwijde, gespecialiseerde, netwerken. Tegelijkertijd wordt ook de nabije omgeving belangrijker. Bedrijven zoeken in de omgeving naar relaties die essentieel zijn voor het toevoegen van waarde aan geproduceerde producten. Deze relaties liggen in de sfeer van toeleveren en uitbesteden, maar ook in de sfeer van samenwerking op het vlak van kennisontwikkeling en innovaties. Zo ontstaan binnen de nationale- en internationale netwerken vaak zeer sterk regionaal georganiseerde clusters van kennisintensieve activiteiten (van Oort, 2006). De internationale concurrentiepositie van een land wordt versterkt door de ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra. Het gaat hierbij om versterking van de economische kracht en diversiteit van de economische kerngebieden en verbetering van de bereikbaarheid (van Oort, 2006).

### *Overheidsbeleid*

Voor Nederland zijn steden en stedelijke netwerken de stuwende kracht achter de economie. Daarnaast zijn het broedplaatsen voor kennisontwikkeling, het midden- en kleinbedrijf, persoonlijke dienstverlening, winkels en toerisme. Deze combinatie van factoren tekent de leefbaarheid van de stad en de vitaliteit van de economie.

Het Rijk richt zich op de versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland door gebieden en netwerken die tot de nationaal ruimtelijke hoofdstructuur horen sterk te faciliteren en te steunen. Hierbij gaat het vooral over nationaal stedelijke netwerken, luchthaven Schiphol, zeehaven Rotterdam en Brainport Eindhoven. Deze gebieden dragen bij aan de ruimtelijke samenhang van Nederland als geheel en de verbindingen van Nederland met het omringende buitenland (van Oort, 2006).

Door de economische ontwikkelingen van Brainport Eindhoven wordt de regio door het Rijk gezien als derde mainport. Door aanwezigheid van een aantal grote multinationals met een groot en hecht netwerk lijkt ontstaat er een economisch kerngebied. Door het Rijk wordt dit onderkend en wordt er geïnvesteerd in Brainport Eindhoven.

### *Flows & Places*

Door verregaande globalisatie wordt de wereld steeds meer met elkaar verbonden. Er wordt weleens gesproken dat de geografie ten dode opgeschreven is. Dit vanwege het feit dat activiteiten overal in de ruimte kunnen plaatsvinden, er zou geen voorkeur meer zijn voor bepaalde locaties. Ron Martin (1999) reageert hierop met de woorden dat de globalisering wellicht het woord ruimte heeft verdrongen, maar de begrippen locatie en plaats hierdoor juist belangrijker zijn geworden. Plaatsen worden gezien als territoriale ruimten die passen binnen de regionale-, nationale- en globale territoriums waarin ze zijn verstrengeld (Sheppard, 2002). Er zijn twee gangbare begrippen met betrekking tot plaatsen die hieronder besproken zullen worden.

Space of flows – Space of flows kan gezien worden als een netwerk van interactie. Space of flows werken via een hub-and-nodes netwerk. Als voorbeeld de innovatieve ICT-sector. De verschillende regio's in de wereld waarin deze sector geclusterd zit (Silicon Valley, Talinn, Île de France etcetera) zijn in dit voorbeeld de nodes. De hubs worden gevormd door

verschillende systemen waardoor de nodes contact met elkaar onderhouden. Denk hierbij aan internet, treinstations, snelwegen en vliegvelden. Space of flows worden steeds meer gedomineerd door internet. Internet wordt steeds dominanter voor het vergaren van informatie, voor besluitvorming en communicatie (Castells, 2005).

Space of places – De tegenhanger van de space of flows is de space of places. De wereld globaliseert, er ontstaat steeds meer een netwerkeconomie en internet neemt een steeds grotere plaats in binnen de samenleving. Daarentegen hebben mensen toch de behoefte om hun leven te construeren rond bepaalde plaatsen binnen een territorium. Zo wordt er op een bepaalde plaats gewoond, gewerkt en gerecreëerd waardoor een culturele identiteit ontstaat. Deze identiteit ontstaat doordat de mensen binnen dat territorium een gemeenschappelijke geschiedenis creëren (Castells, 2005).

De samenleving is minder gericht op stromen en netwerken dan in het begrip space of flows wordt aangenomen, de behoefte blijft om een territorium af te bakenen en een gemeenschappelijke identiteit te creëren.

Space of flows en space of places zijn geen begrippen die los van elkaar staan. Het zijn begrippen die de samenleving structureren waarbij er sprake is van interactie tussen beide begrippen. Deze interactie is terug te zien rondom Brainport Eindhoven. Er is sprake van clustering van multinationals en bedrijvigheid. Deze bedrijven onderhouden contacten met andere bedrijven over de gehele wereld. Toch heeft de regio Eindhoven ook een geheel eigen identiteit. Grotendeels veroorzaakt door de opkomst van één van de grootste multinationals ter wereld, Philips.

### Buzz & Pipelines

Belangrijke evolutionaire begrippen die nauw samenhangen met netwerken en clustering, en van belang zijn voor Brainport Eindhoven zijn tacit knowledge, face-to-face contacten en transactiekosten. Deze begrippen worden behandeld omdat ze een rol spelen binnen het begrip 'local buzz' wat daarna behandeld wordt.

Tacit knowledge – Informatie wordt kennis wanneer het is gestructureerd, geselecteerd en toegepast. Daarbij wordt vaak onderscheid gemaakt tussen persoonsgebonden (tacit) en gecodificeerde kennis. Gecodificeerde kennis is relatief makkelijk uit te wisselen, hierbij kan gedacht worden aan internet of procedures. Gecodificeerde kennis is lastiger uit te wisselen. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om kennis die iemand opbouwt door regelmatig een bepaalde taak uit te voeren, denk hierbij aan ervaringskennis. Een andere vorm van gecodificeerde kennis is kennis die in vertrouwen wordt gedeeld (trust) (van Oort & Raspe, 2007). Gecodificeerde kennis is het gemakkelijkst over te brengen via face-to-face contacten

Face-to-face contacten – Face-to-face contacten is een begrip wat in het verlengde ligt van tacit knowledge. Face-to-face contacten zijn contactmomenten waarop twee of meer actoren kennis met elkaar uitwisselen. Het grote belang van face-to-face contacten voor de uitwisseling van tacit knowledge leidt ertoe dat dergelijke kennis vaak regiospecifiek is. Regionale nabijheid geeft een gezamenlijke identiteit dat bruggen kan slaan tussen mensen en organisaties als het gaat om het uitwisselen van tacit knowledge. Dit leidt tot de veronderstelling dat kennisrelaties zich veelal op regionaal niveau manifesteren (van Oort & Raspe, 2007). Deze veronderstelling lijkt op te gaan voor Brainport Eindhoven. Binnen

Transactiekosten – Transactiekosten doen zich voor in het alledaagse economische verkeer. Hierbij moet gedacht worden aan het zoeken naar, vergelijken van en het onderhandelen met potentiële handelspartners. Transactiekosten worden omschreven door Arrow (1969) als 'the cost of running the economic system'. Williamson (1989) geeft een meer uitgebreide definitie: 'the comparative costs of planning, adapting, and monitoring task completion under

alternative governance structures'. Het gaat om de kosten die gemaakt worden om een transactie tot stand te brengen, en om de instituties op te zetten die voor deze transactie nodig zijn

Wanneer er sprake is van veel face-to-face contacten, en daarmee gepaard gaande lage transactiekosten treden spillovereffecten op.

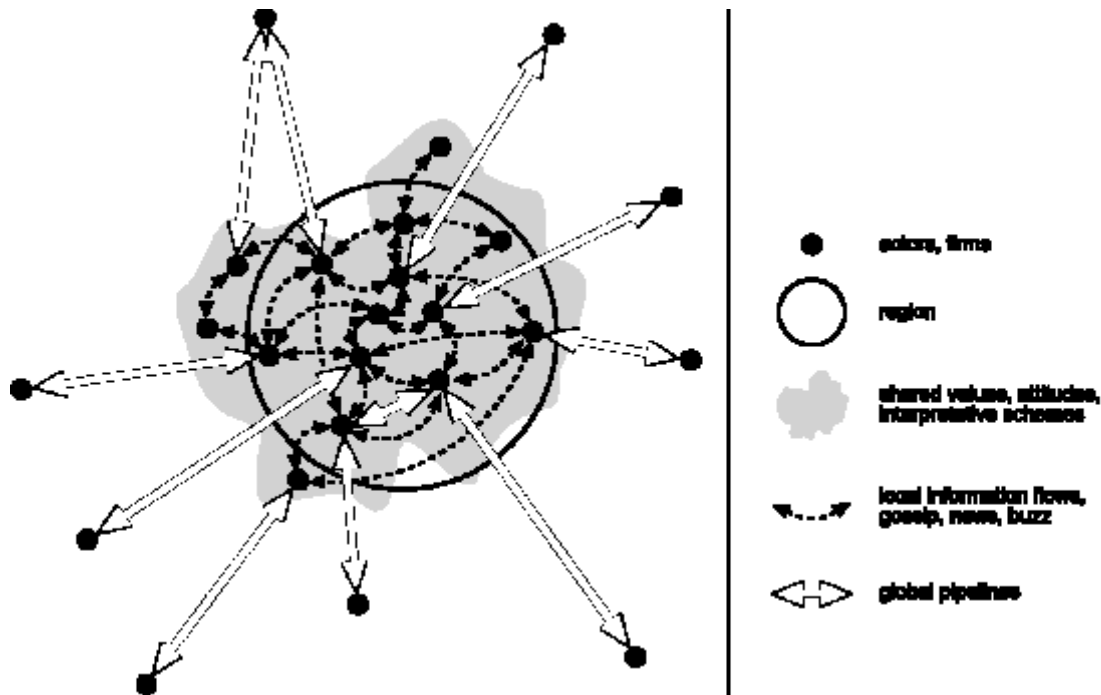
Spillovers verklaren een deel van het verschijnsel dat lokale economieën harder groeien dan op basis van de groei van arbeid en kapitaal verwacht zou worden. Spillovers treden op als innovaties of verbeteringen bij een bedrijf de prestaties van een ander bedrijf verbeteren zonder dat het profiterende bedrijf hiervoor een compensatie hoeft te betalen. Kennis accumuleert en leidt tot innovaties bij bedrijven. Omdat bedrijven van elkaars innovaties en ideeën profiteren, kan de economie ook groeien als de inzet van arbeid en kapitaal al maximaal is.

Kennis-spillovers blijken vooral een lokaal verschijnsel te zijn. Intermenselijke contacten en clustering van bedrijven geven de meeste kans op spillover-effecten. Dit lijkt verrassend, gezien het feit dat dankzij de informatietechnologie informatie kosteloos over de wereld verspreid kan worden. Toch is er sprake van een paradox tussen informatie en kennis. Informatie is eenvoudig en kosteloos te verspreiden, voorbeelden zijn het weer in Los Angeles of de prijs van koper in Jakarta. Kennis daarentegen is niet eenvoudig (bijna onmogelijk) te coderen. Verspreiding van kennis vindt plaats door sociale contacten zoals bijvoorbeeld vergaderingen, bij in- en verkoop of bij andere informele contacten zoals zakenetentjes (Nieuwenhuijsen & Stel, 2002).

De interacties tussen verschillende bedrijven wereldwijd wordt aangeduid met de term global pipelines. De minimalisering van de transactiekosten, oftewel de maximalisering van spillover-effecten, wordt local buzz genoemd.

Interactie en het uitwisselen van informatie vindt veelal plaats binnen de local buzz van het cluster. Deze informatie kan gekarakteriseerd worden met de karakteristieken: frequent, breed, relatief ongestructureerd en grotendeels 'automatisch'. Daarentegen functioneren pipelines op een geheel andere manier. Pipelines functioneren veelal op globale schaal, de informatie wordt niet frequent gegeven en niet alle informatie wordt tussen de nieuwe partners gedeeld. Vertrouwen moet weer opgebouwd worden wat transactiekosten met zich meebrengt (Bathelt e.a., 2004). Zie voor een schematische weergave van local buzz and global pipelines figuur 3.2.2. Local buzz en global pipelines zijn van belang voor Brainport Eindhoven. Bedrijven binnen Brainport Eindhoven zijn met elkaar verbonden wat de communicatiekosten laag houdt. Daarnaast kunnen bedrijven van elkaar leren en bedrijfsstrategieën imiteren of aanpassen aan elkaar.

Figuur 3.2.2: De structuur en dynamiek van local buzz and global pipelines



Bron: Bathelt e.a., 2004

De koppeling tussen de onderwerpen die in deze thesis centraal staan, regionale economie en regionale luchtvaart, wordt gemaakt aan de hand van de structurerende rol van infrastructuur binnen de kenniseconomie.

Over de structurerende rol van regionale luchthavens voor de kenniseconomie is nog geen wetenschappelijk onderzoek gepubliceerd. Dit is wellicht te verklaren doordat regionale luchthavens pas recent sterk groeien. Ook kan het zijn dat er geen structurerende rol van regionale luchthavens voor de kenniseconomie uit gaat.

De relatie tussen economie en infrastructuur is een complexe, zeker waar het gaat om het effect van infrastructuur op ruimtelijk economische ontwikkeling. Dit heeft te maken met het feit dat naast infrastructuur ook technologie, demografie, economie en overheidsbeleid medebepalend zijn voor de mate en tijdschaan waarin transportinfrastructuur ruimtelijke patronen van activiteiten kan beïnvloeden. Daarnaast is de relatie tussen infrastructuur en regionaal economische ontwikkeling niet eenzijdig, maar zijn er allerlei wederzijdse invloeden op elkaar die feedbackmechanismen worden genoemd (van Oort & Raspe, 2005).

Transportinfrastructuur heeft een structurerende werking. Een verbetering van de transportinfrastructuur leidt tot lagere kosten doordat kortere afstanden en / of hogere snelheden leiden tot reducties van de brandstof-, kapitaal- en / of arbeidskosten. Deze lager gerealiseerde transportkosten leiden tot een toename van productiviteit van de regio wat mogelijk kan leiden tot een expansie van economische activiteiten.

Infrastructuur kan ook een vestigingsplaatsfactor zijn voor bedrijven: bedrijven beschouwen goede infrastructuur als absoluut noodzakelijk om goed te kunnen functioneren. De beeldvorming over infrastructuur kan de keuze van de vestigingsplaats beïnvloeden. Bereikbaarheid wordt gezien als de belangrijkste vestigingsplaatsfactor (van Oort & Raspe, 2005).

Uit studies blijkt dat juist kennisintensieve bedrijven locaties aan snelwegverbindingen opzoeken. Martens e.a. (1999) geven aan dat de autosnelweg met name structurerend is voor kennisdiensten. Hieruit kan worden opgemaakt dat ook kennisintensieve bedrijven uit Brainport Eindhoven zich graag vestigen op goed bereikbare plaatsen rondom de uitvalswegen van de snelweg A2.



De begripsvorming rond het begrip kennisas is sterk verbonden met het idee dat een aaneengesloten geheel van kennisintensieve bedrijvigheid zich uitstrekt langs een snelweg. Toch is er geen sprake van een aaneengesloten geheel van kennisintensieve bedrijvigheid langs snelweg A2 maar is er eerder sprake van een kralensnoer van kennisintensieve steden langs de snelwegen dan dat ook de tussengebieden een rol spelen (van Oort & Raspe, 2005). Eén van deze kennisintensieve steden is Eindhoven. Maar de precieze rol die infrastructuur, en dan met name regionale luchthaven Eindhoven Airport speelt, komt niet duidelijk naar voren in de wetenschappelijke literatuur.

In komende paragraaf wordt de verklaring gezocht voor de groei van de kennisintensieve regio Brainport Eindhoven.

### *3.3 Verklaring voor de groei van Brainport Eindhoven*

Landen, maar ook regio's concurreren op economisch gebied met elkaar. Regio's, zoals de regio Zuidoost-Brabant, concurreren met elkaar op basis van investeringsklimaat (Boschma e.a., 2002). Het investeringsklimaat kan gezien worden als het geheel van factoren die van invloed zijn op de aantrekkelijkheid van een regio of gebied. Hierbij moet gedacht worden aan harde criteria als loonniveau, belastingregime, geografische ligging maar ook aan zachte criteria als beeldvorming, cultuur, identiteit en imago. In deze concurrentieslag doet de ene regio het beter dan de andere met betrekking tot het aantrekken van bedrijvigheid en het investeren van bedrijven in de regio.

Op een drempelloze Europese binnenmarkt wordt de 'beauty contest' tussen stedelijke agglomeraties steeds belangrijker. Als gevolg van specialisaties en clustering van economische activiteiten in centra met hoogwaardig onderzoek en specialisme zullen meer ondernemingen hun plaats van vestiging overwegen. Voor landen met een hoogwaardige dienstensector, zoals Nederland, wordt een bundeling van industriële kennis en wetenschappelijk onderzoek steeds belangrijker bij het aantrekken van hoogwaardige bedrijfsactiviteiten.

De vestigingsmotieven van dit soort ondernemingen verschuiven van traditionele kostenoverwegingen naar de vraag waar gespecialiseerde kennis effectief kan worden aangeboord. Een consequentie van deze vestigingsmobiliteit is dat de kenmerken waarmee een regio zich onderscheidt steeds belangrijker worden. Een regio kan niet op alle sectoren uitblinken en richt zich dan ook steeds meer op de winnende kenmerken en sectoren. (Straathof, 2007).

Zuidoost-Brabant geldt als de meest toonaangevende kennis- en innovatieregio van Nederland en is met de aanduiding Brainport Eindhoven door het Rijk aangewezen als onderdeel van de nationale ruimtelijke hoofdstructuur.

De oorsprong van de kennis- en innovatieregio Brainport Eindhoven moet voor het belangrijkste gedeelte toegeschreven worden aan de multinational Philips die zijn oorsprong heeft in Eindhoven. Mede door de sterke groei van Philips is er een kennisintensieve maakindustrie ontstaan in de regio Zuidoost-Brabant. Grote multinationals als Philips, Daf, ASML, FEI Company en Océ Technologies, hebben door de jaren heen een stevig netwerk van toeleveranciers, samenwerkende partners en kennisinstellingen om zich heen verzameld. Dit stevige netwerk werkt nauw samen binnen de 'Triple Helix' organisatie waardoor spillovers kunnen ontstaan. Door spillovereffecten kunnen de kosten laag gehouden worden wat weer nieuwe bedrijvigheid aantrekt. Hierdoor ontstaat er een aanjaageffect wat niet alleen bedrijven aantrekt maar ook mensen om in de regio te gaan wonen, werken en recreëren. Er kan gesteld worden dat de groei van Brainport Eindhoven padafhankelijk is. Naast deze padafhankelijkheid wordt er ook middels actief beleid en een strakke agenda (Brainport Navigator) de koers uitgezet voor de toekomst.

Heden ten dage is de regio van groot belang voor de innovatie en kennisontwikkeling van de industrieel gerichte economie en de uitwaaiing daarvan naar andere regio's. Daarnaast heeft Brainport Eindhoven de ambitie om ondernemerschap te stimuleren, open innovatie te realiseren door samenwerking van bedrijfsleven en kennisinstellingen, het stimuleren van startende ondernemers, ontwikkelen van nieuwe- en herstructurering van bestaande bedrijventerreinen en het creëren van een aantrekkelijk woon- en leefklimaat (Brainport, 2004). Dit alles moet gefaciliteerd worden door een goede infrastructuur waarbij gewerkt moet worden aan optimale bereikbaarheid via weg, lucht en spoor. Zonder deze bereikbaarheid kan de regio Brainport Eindhoven zich niet optimaal positioneren ten opzichte van andere kennisregio's en kan het de strijd niet aangaan met andere Europese toptechnologische regio's.

## Hoofdstuk 4

# Regionale effecten Eindhoven Airport

In hoofdstuk twee is gezocht naar verklaringen voor de groei van regionale luchthaven Eindhoven Airport. Daarna is in hoofdstuk drie gezocht naar verklaringen voor de economische groei van de regio Zuidoost-Brabant en Brainport Eindhoven. In komend hoofdstuk zal vanuit bestaande wetenschappelijke theorieën een antwoord gegeven worden op de betekenis van een regionale luchthaven voor de economische ontwikkeling van een regio. Dit zal gedaan worden aan de hand van een analyse van de werkgelegenheidseffecten en toegevoegde waarde die een regionale luchthaven heeft voor de regio. Daarnaast zal de internationale bereikbaarheid en de catchment area worden beschreven.

De belangrijkste maatschappelijke waarde van vliegen is de betekenis ervan voor de reiziger. De consument kan op vakantie of familie opzoeken, de zakenreiziger kan een deal bevestigen of een vergadering bezoeken en de wetenschapper kan naar een internationaal congres. De toegenomen internationale reismogelijkheden zijn van belang voor de regio en ver daarbuiten. Regio's zelf, bestuurders en marketeers, wijzen daarnaast op de werkgelegenheidseffecten en de economische impulsen die van een vliegveld uitgaan. Daarnaast wordt er gewezen op de sterke ontwikkeling tussen luchthaven en de omliggende regio (Gordijn, 2009).

### *4.1 Regionaal economische ontwikkeling*

Zelfs in een land met dichte infrastructuurnetwerken zoals Nederland, blijkt het belang van de nabijheid van een luchthaven als locatiefactor. Traditionele factoren zoals wegbereikbaarheid, een goed investeringsklimaat en een goed geschoolde arbeidsmarkt zijn weliswaar vele malen belangrijker maar toch zijn er bepaalde niches waarvoor luchthavenbereikbaarheid een grote rol speelt. Dit kunnen zowel bedrijven zijn die de luchthaven rechtstreeks gebruiken in het productieproces of bedrijven die veel internationale contacten onderhouden. Uit onderzoek van Cabus (2009) komt naar voren dat de zakelijke- en financiële dienstverlening luchthavenbereikbaarheid belangrijk tot zeer belangrijk vindt.

Uit onderzoek naar locatiefactoren voor nieuwe bedrijvigheid komt naar voren dat nabijheid tot de markt, beschikbaarheid van een goed opgeleide beroepsbevolking, goede kwaliteit van telecommunicatie en een goede kwaliteit van het (spoor)wegennet als cruciaal gezien worden. Niet cruciaal, maar wel een zeer belangrijke locatiefactor is de nabijheid van een grote luchthaven (York, 2004).

Ook is onderzocht welke locatiefactoren belangrijk zijn voor economische ontwikkeling van een hoogtechnologische omgeving zoals Brainport Eindhoven. De belangrijkste locatiefactoren zijn een grote groep hoogopgeleide technologische kenniswerkers, een meewerkend (overheids)klimaat voor investeringen en ontwikkelingen, de beschikbaarheid van investeerders en kapitaal, nabijheid van concurrenten oftewel clustering, goede scholingsmogelijkheden en een goed werkend transportsysteem. Dit transportsysteem is belangrijk omdat medewerkers van hightech bedrijven 60%-400% meer gebruik maken van vliegtuigen dan werknemers in andersoortige bedrijven (York, 2004).

Rond de regionale luchthavens in Nederland zien we bedrijventerreinen succesvol verrijzen. Zo is luchthaven Eindhoven Airport een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven die gebruik maken van de luchthaven. Maar Eindhoven Airport is ook een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven die geen gebruik maken van de luchthaven. Bedrijven zijn hier gevestigd vanwege het internationale karakter en de uitstraling van een luchthaven. Met de vestiging van bedrijven wordt de marktbasis van de luchthaven vergroot en nemen de vastgoedmogelijkheden weer toe. Voor de regionale luchthaven is vastgoedontwikkeling een belangrijke component in de vraaggerichte bedrijfsvoering omdat het bijdraagt tot een kostendekkende exploitatie (BCI, 2005). Dit komt tot uiting in de bedrijfsparken die de afgelopen jaren verrezen: Maintenance Boulevard bij Maastricht, het Airpark bij Rotterdam, het Plaza bij Eelde en Flight Forum bij Eindhoven Airport. Ook Lelystad plant een bedrijventerrein bij zijn uit te breiden luchthaven. Hoewel lang niet alle bedrijvigheid die gevestigd is op deze thematische bedrijventerreinen een band heeft met luchtvaart, gaat er blijkbaar toch een aantrekkingskracht van uit. Een luchthaven is voor bedrijven een belangrijke locatiefactor en draagt bij aan het internationale karakter van de regio (wat ook een locatiefactor kan zijn) en daarmee draagt het bij aan het imago van het bedrijfsleven zelf.

BCI (2005) heeft de vestigingsontwikkelingen op en rondom luchthavens bestudeert en onderscheidt enerzijds de imago-effecten, waarbij de luchthaven een rol speelt in de locatiekeuze van een bedrijf. Anderzijds onderscheidt het de luchthavengebonden effecten (als het bedrijf veelvuldig gebruik maakt van de luchthaven).

Imago-effecten:

- Het merendeel van de nieuwe vestigingen rondom een luchthaven zal zijn keuze niet alleen op basis van de aanwezigheid van de luchthaven gemaakt hebben.
- Minder dan een kwart van de bedrijfsvestigingen op en rond regionale luchthavens kiest voor de omgeving vanwege incidenteel gebruik van de luchthaven. Het dynamische / internationale imago weegt zwaarder mee.

Luchthavengebonden effecten:

- Veelal grotere bedrijven maken gebruik van regionale luchthavens. Daarnaast maken bedrijven met frequente internationale contacten ook gebruik van regionale luchthavens.

Regionale luchthavens dragen als belangrijke infrastructurele voorziening en vestigingsplaatsfactor bij aan de structuur van de regio. Daarnaast blijkt dat de aanwezigheid van een regionale luchthaven steeds belangrijker wordt bij de locatiekeuze van internationaal georiënteerde bedrijven. Hierbij moet wel worden aangetekend dat slechts een zeer beperkt aantal bedrijven verschillende landen of regio's overweegt bij de locatiekeuze. De betekenis van een luchthaven voor een regio is ook veelzijdiger dan alleen die van pullfactor voor bedrijven die op zoek zijn naar een nieuwe bedrijfsvestiging. Van grotere betekenis is de uitstraling en het imago die een luchthaven heeft op de dynamiek van de aanwezige bedrijvigheid in een regio (Veldman e.a., 2004)

Uit de verschillende studies wordt gesproken over de toegevoegde waarde van regionale luchthavens voor de gehele economie. Geen enkele studie geeft specifiek aan wat de betekenis is van een regionale luchthaven voor een hoogtechnologische omgeving. Daarom zal dit hoofdstuk ingaan op de regionale effecten van Eindhoven Airport voor de regio Zuidoost-Brabant.

#### 4.1.1 Werkgelegenheidseffecten regionale luchthavens

Het economisch belang van een luchthaven voor een regio is direct gerelateerd aan de economische activiteiten op en rondom de luchthaven. Een inschatting van het economisch belang kan gemaakt worden door de werkgelegenheid en toegevoegde waarde van de luchthaven te analyseren. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen directe werkgelegenheid en indirecte werkgelegenheid. De omvang van het werkgelegenheidseffect

is een bron van veel discussie waarbij in elk geval vaststaat dat het werkgelegenheidseffect van luchthavens zeer sterk varieert (Gordijn, 2009).

Onder directe werkgelegenheid worden alle arbeidsplaatsen verstaan die direct aan de luchthaven zijn toe te wijzen. Deze is gerelateerd aan het aantal vliegbewegingen, het aantal passagiers en de hoeveelheid vracht. Onder indirecte werkgelegenheid vallen toeleveranciers en bedrijfsvestigingen die aan de luchthaven kunnen worden toegerekend omdat zij (mede) vanwege de aanwezigheid van de luchthaven tot deze vestigingsplaatskeuze zijn gekomen. Het indirecte werkgelegenheidseffect kan vervolgens opgesplitst worden in voorwaartse- (spin-off effecten door imago en internationale uitstraling) en achterwaartse werkgelegenheid (veelal leveranciers maar ook hotels, taxi- en buschauffeurs) (Veldman e.a., 2004; Stratagem & Ecorys, 2007).

Naar de omvang van het werkgelegenheidseffect van een luchthaven zijn veel studies uitgevoerd maar dit heeft geen consensus opgeleverd. Voor het vaststellen van de directe werkgelegenheid kunnen een drietal benaderingen worden gehanteerd:

- Opgave van de directe werkgelegenheid door de luchthaven zelf:

Deze methode is niet geheel zuiver omdat luchthavens over het algemeen een te positief beeld van de werkgelegenheidseffecten geven. Veelal wordt er een ruime definitie van directe werkgelegenheid gehanteerd of wordt er geen onderscheid gemaakt tussen parttime arbeidsplaatsen en fulltime arbeidsplaatsen.

- Cross-sectie door middel van kengetallen uit de literatuur:

Dit is een veelgebruikte methode waarbij de werkgelegenheid wordt gerelateerd aan het aantal passagiers op een luchthaven. Veelal wordt er per miljoen passagiers een waarde gehanteerd voor het aantal directe arbeidsplaatsen dat hierdoor wordt gegenereerd.

- Schattingen op basis van historische tijdreeks, econometrische functie:

Door een econometrische functie te schatten op basis van historische gegevens, werkgelegenheidscijfers en vliegvolumes kan beter rekening worden gehouden met de schaalvoordelen die ontstaan bij toekomstige groei van een luchthaven (Veldman e.a., 2004).

Tabel 4.1.1 geeft voor de benadering 'cross-sectie door middel van kengetallen uit de literatuur' een overzicht van de resultaten uit verschillende studies. De waarden die in deze tabel naar voren komen laten zien dat er sprake is van een grote bandbreedte. De laagste waarde is 350-400 en de hoogste waarde is 1664 directe arbeidsplaatsen per één miljoen passagiers. Hierbij moet rekening gehouden worden met het feit dat ook grote internationale hub-luchthavens zijn meegenomen in dit onderzoek. Deze zijn niet vergelijkbaar zijn met regionale luchthavens.

Uit onderzoek door York (2004) onder 59 vliegvelden in Europa komt er een gemiddelde waarde van 950 directe arbeidsplaatsen per één miljoen passagiers naar voren. Dit cijfer was in 1998 hoger, maar de introductie van LCCs heeft een sterke productiviteitsgroei met zich meegebracht, waardoor de werkgelegenheidseffecten minder sterk zijn.

## Wederzijdse causaliteit tussen Eindhoven Airport en Brainport Eindhoven

Tabel 4.1.1: Directe arbeidsplaatsen per 1 miljoen passagiers (pax)

| Studie                      | Jaar | Kenmerk            | Waarde<br>(arbeidsplaatsen per mln pax) |
|-----------------------------|------|--------------------|---|
| ATAG                        | 1991 | Laag               | 750                                     |
|                             | /    | Middel             | 1500                                    |
|                             | 2000 | Hoog               | 2000                                    |
| Bennel & Prentice           | 1993 | Canada             | 1130                                    |
| BCI/NEI                     | 1995 | Schiphol           | 1664                                    |
| Gemeente Rotterdam / RWS    | 1995 | Rotterdam Airport  | 1026                                    |
| York Consulting             | 1998 | International hub  | 1450-1600                               |
|                             |      | Large regional hub | 850-1100                                |
|                             |      | Small regional hub | 850                                     |
|                             |      | Holiday Airport    | 350-400                                 |
| ACI                         | 1998 | Europa             | 1100                                    |
| ACI                         | 1999 | Europa             | 1410                                    |
| Oxford Economic Forecasting | 1999 | UK                 | 1125                                    |
| NYFER                       | 2000 | Europa             | 1000                                    |

Bronnen:

- NEI (2001), Economische Effecten van CO2 plafonds op regionale luchthavens – Het economisch belang van regionale luchthavens, Eindrapportage:
  - ATAG (1991), The economic benefits of air transport
  - Bennel & Prentice (1993), A regression model for predicting the economic impacts of Canadian airports, in: Logistics and Transportation Review, 29-2, pp. 139-158
  - Gemeente Rotterdam/RWS (1995), Rapportage Modellenstudie IPNR-vervolg
  - York Consulting (1998), The economic impacts of airports
  - ACI (1998), Creating employment and prosperity in Europe
  - ACI (1999), ACI Airport economics survey 1998
  - Nyfer (2000), Hub, of spokestad: regionaal economische effecten van luchthavens
- BCI/NEI (1995), Ruimtelijk-economische verkenning van de Toekomstige Nederlandse Luchtvaartinfrastructuur
- Oxford Economic Forecasting (OEF calculations) (1999), The contribution of the aviation industry to the UK economy

Bron: Veldman e.a., 2004

Tabel 4.1.2 geeft voor de benadering 'schattingen op basis van historische tijdreeks' een econometrische functie die geldig is voor regionale luchthavens in Nederland voor de opkomst van de LCCs. De toegevoegde waarde van een luchthaven is direct gerelateerd aan de werkgelegenheid en wordt berekend door uit te gaan van een vast bedrag per FTE. FTE staat voor fulltime-equivalent, een rekeneenheid waarmee de personeelssterkte wordt uitgedrukt. Eén FTE is een volledige werkweek van 38 uur. Voor het berekenen van de toegevoegde waarde is uitgegaan van een bedrag van €59.000 per FTE. De ondergrens en bovengrens kengetallen vormen de bandbreedte van het direct aantal arbeidsplaatsen per 1 miljoen passagiers. Voor Eindhoven Airport zal de werkgelegenheid liggen tussen de 230-335 FTE in 1999.

De WLU-methode geeft een positiever beeld. Hierbij is de werkgelegenheid geschat in relatie tot zowel passagiers als vracht. 1 WLU staat gelijk aan 1 passagier of 100 kilogram vracht. Voor Eindhoven Airport zal dit uitkomen op 755 FTE directe arbeidsplaatsen wat weer veel hoger ligt dan de eigen opgave in 1999 van 428 FTE directe arbeidsplaatsen. Voor het berekenen van de toegevoegde waarde (TW in de tabel) is uitgegaan van een vast bedrag per FTE voor de kleine, regionale luchtvaart van €37.500. Om een inschatting te krijgen van

## Wederzijdse causaliteit tussen Eindhoven Airport en Brainport Eindhoven

het economisch belang van de luchthaven in de regio zijn de in tabel 4.1.3 berekende toegevoegde waarden gerelateerd aan het Bruto Regionaal Product per provincie. Dit geeft een indicatie van het relatieve belang van de luchthavens voor de provincie waarin zij liggen (Veldman e.a., 2004).

Tabel 4.1.2: Directe werkgelegenheid en toegevoegde waarde van regionale luchthavens in 1999 (werkgelegenheid uitgedrukt in aantal FTE, Toegevoegde waarde (TW) uitgedrukt in mln. €)

|                                       |                 | Rotterdam | Maastricht | Eindhoven | Groningen | Enschede | Lelystad |
|---------------------------------------|-----------------|-----------|------------|-----------|-----------|----------|----------|
| Werkgelegenheid volgens de luchthaven |                 | 1400      | 867        | 428       | 300       | 30       | 141      |
| Ondergrens                            | werkgelegenheid | 550       | 300        | 230       | 140       | 27       | 145      |
| Kengetal (750)                        | TW              | 31        | 17         | 14        | 7         | 2        | 5        |
| Bovengrens                            | werkgelegenheid | 770       | 415        | 335       | 175       | 38       | 145      |
| Kengetal (1100)                       | TW              | 44        | 24         | 20        | 9         | 2        | 5        |
| WLU methode                           | werkgelegenheid | 1140      | 1175       | 755       | 390       | 165      | 145      |
|                                       | TW              | 66        | 68         | 39        | 22        | 10       | 5        |

Bron: Veldman e.a., 2004

Tabel 4.1.3: Belang regionale luchthavens als percentage van BRP 1998 per provincie

|            | Werkgelegenheid volgens de luchthavens | Ondergrens kengetal (750) | Bovengrens kengetal (1100) | WLU methode |
|------------|--|---------------------------|----------------------------|-------------|
| Rotterdam  | 0.05%                                  | 0.02%                     | 0.03%                      | 0.04%       |
| Maastricht | 0.10%                                  | 0.04%                     | 0.05%                      | 0.14%       |
| Eindhoven  | 0.02%                                  | 0.01%                     | 0.02%                      | 0.04%       |
| Groningen  | 0.05%                                  | 0.02%                     | 0.03%                      | 0.07%       |
| Enschede   | 0.00%                                  | 0.00%                     | 0.00%                      | 0.02%       |
| Lelystad   | 0.10%                                  | 0.10%                     | 0.10%                      | 0.10%       |

Bron: Veldman e.a., 2004

In tabel 4.1.3 zijn de indirecte werkgelegenheidseffecten en de toegevoegde waarde niet meegenomen en is er dus sprake van onderschatting van het economisch belang. Dit geldt met name voor de grotere regionale luchthavens (Maastricht, Rotterdam, Eindhoven) omdat deze luchthavens een groter direct werkgelegenheidseffect kennen waardoor de spin-off naar indirecte werkgelegenheid en toegevoegde waarde ook groter zal zijn. Echter, eerdere pogingen om deze werkgelegenheidseffecten in beeld te brengen leverden veel onzekerheden en grote bandbreedtes op (Veldman e.a., 2004).

Een tweede nadeel van tabel 4.1.3 is dat deze relatief gedateerd is, de opkomst van LCCs, en daarmee de groei van veel regionale luchthavens, is niet meegenomen waardoor de onderschatting van het economisch belang nog groter zal zijn.

Uit recent onderzoek van Stratagem & Ecorys (2007) naar de werkgelegenheidseffecten van regionale luchthavens komt een direct werkgelegenheidseffect met een bandbreedte tussen de 400-780 FTE per één miljoen passagiersbewegingen naar voren. De werkgelegenheid van Eindhoven Airport wordt in dit onderzoek vastgesteld op 566 FTE per één miljoen passagiers. Zie tabel 4.1.4 voor meer informatie over werkgelegenheidseffecten uit diverse studies.



## Wederzijdse causaliteit tussen Eindhoven Airport en Brainport Eindhoven

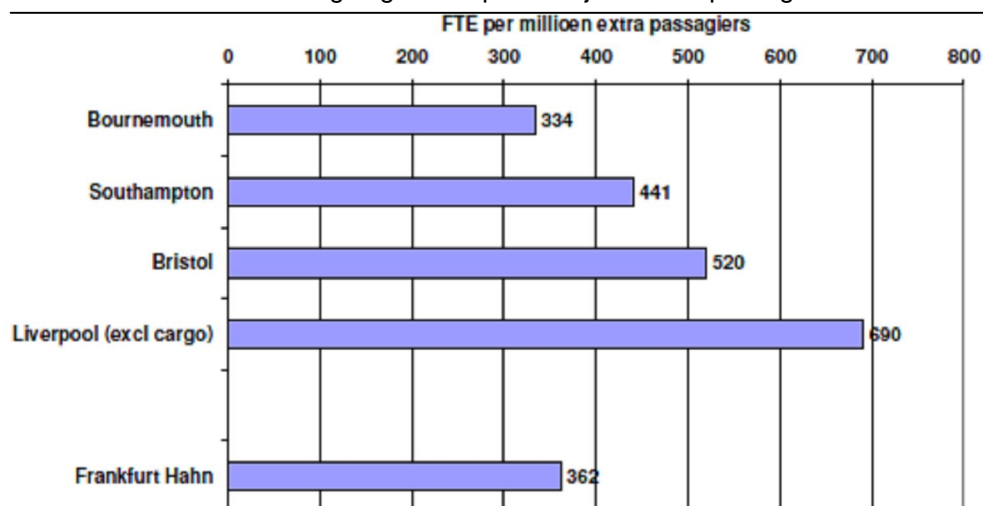
Tabel 4.1.4: Directe werkgelegenheidseffecten op regionale vliegvelden uit diverse studies

| Luchthaven              | Jaar studie | PAX (mln) | FTE | FTE/PAX |
|-------------------------|-------------|-----------|-----|---------|
| Charleroi               | 2003        | 1,7       | 700 | 412     |
| Weeze                   | 2004        |           |     | 400     |
| Carcassonne             | 2003        | 0,24      | 180 | 750     |
| Frankfurt Hahn          | 2006        |           |     | 780     |
| Rotterdam Airport       | 2007        | 1,1       | 600 | 545     |
| Eindhoven Airport       | 2007        | 1,1       | 623 | 566     |
| Groningen Airport Eelde | 2007        |           |     | 400-600 |

Bron: Stratagem & Ecorys, 2007

Uit verschillende studies zijn ook de groeitrends voor regionale luchthavens berekend. Stratagem & Ecorys (2007) hebben berekend dat indien regionale luchthavens groeien, er 300-500 FTE directe werkgelegenheid bijkomen per één miljoen passagiersbewegingen. Er is dus sprake van schaafeffecten aangezien dit aantal arbeidsplaatsen lager ligt dan bij de gegevens over arbeidsplaatsen uit de voorgaande tabellen. In tabel 4.1.5 zijn de groeitrends voor vier Britse- en een Duitse luchthaven berekend.

Tabel 4.1.5: Toename werkgelegenheid per 1 miljoen extra passagiers



Bron: Stratagem & Ecorys, 2007

Er zijn veel studies uitgevoerd naar het effect van een luchthaven op de werkgelegenheid en de macro-economische waarde voor de samenleving. Maar ook op dit gebied heerst er een gebrek aan consensus, waardoor schattingen nogal uiteenlopen (Veldman e.a., 2004). Sommige luchthavens rekenen de directe omgeving van de luchthaven ook tot het economisch belang.

Naast directe werkgelegenheid zijn er ook indirecte achterwaartse- en indirecte voorwaartse werkgelegenheidseffecten. Uit onderzoek van BCI (2005) valt te concluderen dat de achterwaartse effecten 0,5 maal de directe effecten zijn. De indirecte voorwaartse werkgelegenheidseffecten zijn een stuk moeilijker vast te stellen.

Als vuistregel wordt uitgegaan van duizend tot tweeduizend directe- en indirecte arbeidsplaatsen per één miljoen passagiers. LCCs werken efficiënter en hebben minder frills (franje) waardoor het werkgelegenheidseffect minder groot zal zijn. Ook is het van belang of er sprake is van basevorming (thuisbasis) op de luchthaven, of dat vliegtuigen de luchthaven slechts aandoen zoals op Eindhoven Airport.



Er is nog opvallend weinig onderzoek gedaan naar het indirecte werkgelegenheidseffect van regionale luchthavens. Sommige onderzoekers noemen omvangrijke effecten, maar zij werken veelal voor maatschappijen die een vliegveld bezitten of deel uitmaken van de luchtvaartsector (RPB, 2005).

#### Werkgelegenheidseffecten Eindhoven Airport

Het economisch belang van een luchthaven voor een regio is direct gerelateerd aan de economische activiteiten op en rondom de luchthaven ten opzichte van de economische activiteiten in de totale regio. Een inschatting van het economisch belang kan gemaakt worden door de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde van de luchthaven te analyseren.

In het onderzoek van Stratagem & Ecorys (2007) is voor de berekening van de directe werkgelegenheid vooraf een gebied afgebakend. Dit gebied omvat het luchthaventerrein, bedrijventerrein Flight Forum en het bedrijventerrein direct ten oosten van de luchthaven. Zoals te zien in tabel 5.1.6 zijn er vijf Standaard Bedrijf Indeling (SBI) sectoren als luchthavengebonden bedrijvigheid meegenomen. De eerste vier spreken voor zich, de vijfde omvat alleen de douane.

Tabel 4.1.6: Aantal FTE per luchthavengebonden sector 1997-2006

| Bedrijventerrein             | SBI   | Omschrijving                            | 1997       | 2000       | 2003       | 2006       |
|------------------------------|-------|---|------------|------------|------------|------------|
| Luchthaven Eindhoven Airport | 55101 | Hotel-restaurants                       | 30         | 39         | 35         | 62         |
| Luchthaven Eindhoven Airport | 6200  | Vervoer door de lucht                   | 159        | 356        | 250        | 281        |
| Luchthaven Eindhoven Airport | 6323  | Luchthaven/dienstverleners. Vervoerders | 93         | 143        | 110        | 119        |
| Luchthaven Eindhoven Airport | 63401 | Expediteurs/cargadoors e.d.             | 137        | 159        | 352        | 397        |
| Luchthaven Eindhoven Airport | 7511  | Algemeen overheidsbestuur               | 0          | 32         | 58         | 74         |
|                              |       |   | <b>419</b> | <b>729</b> | <b>805</b> | <b>933</b> |

Bron: Stratagem & Ecorys, 2007

De directe en indirecte achterwaartse werkgelegenheid ligt op zo'n 933 directe banen in 2006. Dit is vijftien procent van de werkgelegenheid op het afgebakende terrein. Het is duidelijk te zien dat de directe werkgelegenheid sterk is toegenomen in de gehele periode, met een relatief sterke stijging tussen 1997 en 2000.

De belangrijkste overige sectoren op dit terrein zijn: Elektromotoren (vervaardiging en groothandel), Maatwerk software, Beveiliging en opsporing, Timmerwerk, Detailhandel auto-onderdelen, Groothandel consumenten goederen, Reisorganisaties, Advocaten, accountants en adviesbureaus en Uitleenbedrijven.

Ook zijn er in het kader van dit onderzoek telefonische interviews afgenomen bij alle bedrijven die in de vijf categorieën uit tabel 4.1.6 vallen. Hieruit is tabel 4.1.7 opgemaakt waarbij de directe en indirecte achterwaartse werkgelegenheid wordt geschat tussen de 600 en 700 FTE. De belangrijkste verschillen tussen tabel 4.1.6 en 4.1.7 worden veroorzaakt doordat in tabel 4.1.7 de meeste arbeidsplaatsen bij cargadoors en expediteurs niet worden meegeteld, deze bleken niet luchthavengebonden te zijn.

De indirecte achterwaartse werkgelegenheid wordt geschat op 120-150 FTE (Stratagem & Ecorys, 2007). Onderzoek van BCI (2005) schat de indirecte achterwaartse werkgelegenheid op 0,5\*directe werkgelegenheid wat uit zou komen op 300-350 FTE.

## Wederzijdse causaliteit tussen Eindhoven Airport en Brainport Eindhoven

Tabel 4.1.7: Directe en indirecte achterwaartse werkgelegenheid luchthaventerrein Eindhoven Airport

| Bedrijf                           | FTE 2006/2007 |
|-----------------------------------|---------------|
| Eindhoven Airport                 | 35            |
| Eindhoven handling pax            | 100           |
| Eindhoven handling vracht         | 70            |
| Belvedair                         | 50            |
| Overige winkels                   |               |
| - Shop and Fly                    | 15            |
| - Aviflora                        | 4             |
| - Airport Take-off                | 3             |
| Shell Nederland Verkoop Mij       | 5             |
| van Eeghem                        | 18            |
| Solid Air                         | 5             |
| Southern Cross                    | 5             |
| Trigion beveiliging               | 40            |
| Aviation Cosmetics                | 5             |
| Denim Air                         | 50            |
| Global Aviation Support           | 3             |
| Jeths Aircraft Cleaning           | 20            |
| Douane                            | 10            |
| Brigade Koninklijke Marechaussee  | 150           |
| Vliegbasis Eindhoven (luchtmacht) | 20            |
| Eindhoven Aeroclub Motorvliegen   | 0             |
| Flying Camera Luchtfotografie     | 1             |
| Mol Logistics Netherlands BV      | 8             |
| Road Air                          | 0             |
| Schiphol Express BV               | 6             |
| Seaborne Express Courier BV       | 0             |
| Schenker BV                       | 0             |
| DHL Danzas Air & Ocean            | 0             |
| Holland Logistics Couriers        | 0             |
| Crews Ryanair                     | 0             |
| MRO Ryanair                       | 0             |
| <b>Totaal</b>                     | <b>623</b>    |

Bron: Stratagem & Ecorys, 2007

Indirecte voorwaartse werkgelegenheidseffecten zijn alleen de bedrijven waarbij de luchthaven een van de belangrijkste locatiefactoren is geweest bij vestiging, of het gaat om bedrijven in de regio die frequent gebruik maken van de luchthaven (BCI, 2005). Indirecte voorwaartse werkgelegenheidseffecten zijn een stuk moeilijker vast te stellen. Een korte belronde langs de grootste werkgevers in de regio Eindhoven (zie tabel 5.1.8) leverde als resultaat dat geen enkel bedrijf of bedrijfsonderdeel in de regio Eindhoven was gevestigd vanwege de luchthaven (Stratagem & Ecorys, 2007). Het is onduidelijk of de grootste werkgevers Eindhoven Airport frequent gebruiken.

Wel kan het equivalent van de indirecte voorwaartse werkgelegenheid worden berekend door middel van de methode van reistijdwaardering voor zakelijke en ook niet-zakelijke passagiers. Uit onderzoek van Stratagem & Ecorys (2007) blijkt dat 80% van de passagiers op Eindhoven Airport uit de regio komt en dat 22% van de passagiers vanwege zakelijke motieven vliegt. Indien in het jaar 2006 de reistijdwinst als gevolg van het gebruik van Eindhoven Airport, in plaats van alternatieve, concurrerende luchthavens, voor de zakenpassagiers uit de regio wordt berekend, dan is dat maximaal het equivalent van 340 FTE. Een meer conservatieve berekening op basis van lagere reistijdwaardering leidt tot 200 FTE. Het voorwaartse werkgelegenheidseffect is vooralsnog beperkt (200-340 FTE). Toch biedt het netwerk van Eindhoven Airport mogelijkheden, omdat een aantal Europese stedelijke regio's en regio's met kenniscentra en R&D via Eindhoven Airport verbonden zijn met elkaar (Stratagem & Ecorys, 2007).

Tabel 4.1.8: Grootste werkgevers regio Eindhoven in 2006

| Bedrijf/Instelling     | Banen |
|------------------------|-------|
| Philips                | 13631 |
| DAF Trucks             | 4252  |
| Maxima Medisch Centrum | 3281  |
| Catharina Ziekenhuis   | 3043  |
| TU Eindhoven           | 2909  |
| Stichting Zuidzorg     | 2896  |
| ASML                   | 2862  |
| Eikerliek Ziekenhuis   | 1793  |
| Atlant Groep           | 1455  |
| Origin                 | 1440  |
| Stichting GGZ          | 1423  |
| Rabobank               | 1357  |
| SNT                    | 1193  |
| Hago                   | 1107  |
| Fontys Hogeschool      | 1053  |
| ISS Hospital Services  | 976   |
| Albatros               | 971   |
| Bavaria                | 851   |
| MCB                    | 762   |
| Stork                  | 499   |
| Vlisco                 | 455   |

Bron: Stratagem & Ecorys, 2007

#### 4.1.2 Toegevoegde waarde regionale luchthavens

Naast het werkgelegenheidseffect is de toegevoegde waarde een ander positief effect van een luchthaven. De toegenomen reismogelijkheden gelden als structuurversterkend en vergroten de attractiviteit van de regio voor mensen en bedrijven. Ook de mogelijkheden voor inkomend toerisme in landschappelijk, cultureel of klimatologisch aantrekkelijke gebieden spelen een rol (Gordijn, 2009).

Luchthavens hebben een substantieel aandeel in het bruto regionaal product. Een schatting hierbij is dat regionale luchthavens een aandeel van 1,4% - 2,5% hebben van het totale bruto regionaal product, hierbij is de impact van inkomend toerisme niet meegenomen. Concluderend wordt gesteld dat luchthavens motoren zijn van nationale- en regionale groei. Toch is het lastig om dit empirisch te staven, zie ook volgend citaat (York, 2004): *'Although it is difficult to gather quantitative evidence of the catalytic impact of airports., there is strong anecdotal evidence to illustrate the importance of airports on economic development in their vicinity and on inward investment specifically.'* *'There are clear examples of airports developing as growth poles at national and regional level and acting as attractors of global companies. The effects are equally significant at a regional level.'* *'Airports and air transport activity can make contributions to regional prosperity through their purchase of goods and services or payment of taxes, making a large contribution to local, regional or national GDP.'*

De wisselwerking tussen luchthaven en vestigingsklimaat uit zich verder onder meer in clustereffecten, waarbij luchthaven en / of luchtvaartgeoriënteerde bedrijven een aantrekkingskracht hebben op verwante bedrijven om zich ook in de regio te vestigen. Clustervorming neemt toe naarmate de luchthaven groeit (Veldman e.a., 2004).

#### Toegevoegde waarde Eindhoven Airport

Buck Consultants International (1999) heeft voor alle Nederlandse regionale luchthavens de positieve en negatieve invloeden hiervan in kaart gebracht. Voor alle regio's geldt dat de

luchthaven een positieve factor is, het is een meerwaarde voor het vestigingsklimaat. De resultaten voor Eindhoven Airport zijn weergegeven in tabel 4.1.9.

Uit onderzoek van het Ministerie van Verkeer & Waterstaat (2008) blijkt dat een kwart van alle low cost vluchten wordt ingevuld door zakelijk gebruik. Daarmee versterkt de luchthaven de Brainportambities van de regio Eindhoven. Ook wordt aangegeven dat Eindhoven Airport één van de luchthavens is voor het accommoderen van extra vliegverkeer in het licht van de nationale vraag naar luchtvaart. De ambitie van V&W is dat toekomstige ontwikkelingen rondom de luchthaven zoveel mogelijk aansluiten bij de Brainportdoelen. Daarnaast zal de militaire status van de luchthaven onveranderd blijven. Daarnaast geeft V&W aan dat uitbreiding van Eindhoven Airport aansluit bij grootschalige ontwikkelperspectieven in Zuidoost-Brabant. Ze worden gekoppeld aan de Brainportambities. De regio Zuidoost-Brabant moet uitgroeien tot een van de meest toonaangevende kennis- en innovatieregio in Europa. Internationale bereikbaarheid is een belangrijke voorwaarde om deze ambities waar te kunnen maken.

Tabel 4.1.9: Toegevoegde waarde Eindhoven Airport voor de regio

| <b>Eindhoven</b> |   |
|------------------|---|
| <i>Positief</i>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Door betrouwbaarheid en snelle doorlooptijden sluit luchthaven aan op behoefte van bedrijven uit de regio</li> <li>• Luchthaven is goed voor het vestigingsklimaat van de regio Eindhoven (met name imago en 'gemak van de luchthaven')</li> <li>• Met name middelgrote internationale ondernemingen als frequent gebruiker van de luchthaven</li> <li>• In regio veel bedrijven met internationale samenwerkingsverbanden: 20% van de vluchten door bedrijven uit de regio gaan via Eindhoven airport</li> <li>• Luchthaven kent veel frequent flyers die 2 of 3 keer per jaar van de diensten gebruik maken</li> </ul> |
| <i>Negatief</i>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grote schaarste voor ontwikkelen van bedrijvenlocaties en kantorenlocaties in Eindhoven voor (luchtvaartgebonden) bedrijvigheid in de nabijheid van de luchthaven, met uitzondering van Flight Forum</li> </ul>  |

Bron: Veldman e.a., 2004

Voor een voorspoedige regionale ontwikkeling is de aanwezigheid van een luchthaven niet noodzakelijk, maar het geeft regio's een voorsprong op regio's zonder luchthaven. 'Connectivity' wordt gezien als het moderne toverwoord. Voor het bedrijfsleven in de regio Eindhoven is het van belang snel en gemakkelijk de belangrijkste zakencentra van Europa te kunnen bereiken. Naast directe werkgelegenheidseffecten is er ook sprake van toeristische spin-off in de regio (Tindemans, 2009).

Regionale luchthaven Eindhoven Airport biedt extra kansen voor de omliggende regio. Het schept kansen voor werkgelegenheid, reismogelijkheden voor de regionale bevolking, het schept toeristische mogelijkheden en het maakt een internationaal imago mogelijk.

#### 4.1.3 Negatieve effecten regionale luchthavens

Een luchthaven is een gevoelig onderwerp binnen de politiek. Het brengt werkgelegenheid en economische impulsen met zich mee voor de gemeente waarin de luchthaven ligt, maar ook veel negatieve effecten voor omliggende gemeenten.

De negatieve effecten van regionale luchthavens betreffen met name luchtverontreiniging (kwaliteit en geur), geluid, externe veiligheid en gezondheid. Geluidshinder wordt door omwonenden veruit als meest negatieve aspect ervaren. Het opstijgen en landen geeft veel hinder, zoals blijkt uit de talloze klachten van omwonenden van luchthavens. Het geluidsprobleem is een verdelingsvraagstuk dat voorlopig nog niet is opgelost. De kern van het probleem is dat de hele regio van het vliegveld profiteert, terwijl de overlast zich concentreert bij een relatief gering aantal omwonenden.

De provincies waarin regionale luchthavens gesitueerd zijn hebben luchthavenbesluiten vastgesteld, waarin de grenswaarden voor de geluidsbelasting staan. De gedachte achter deze decentralisatie is dat de afweging tussen de lusten en de lasten van regionale vliegvelden daar gemaakt moet worden waar deze het meest worden gevoeld, dus in de regio (RPB, 2005).

Ook brengt een vliegveld ruimtebeslag met zich mee. Naast het directe ruimtebeslag, zoals elke economische activiteit of verkeersmiddel, is er in de naaste omgeving ook het indirecte ruimtebeslag vanwege de geluidszones en hoogtebeperkingen (RPB, 2005; Veldman, 2004). Tot slot is er het verkeerseffect van een luchthaven. De omvang daarvan is op de Nederlandse regionale luchthavens erg beperkt doordat het aantal reizigers gering is en deze worden verspreid over de gehele dag. Per vliegtuig gaat het om gemiddeld 150 reizigers. Als regionale luchthavens echt succesvol worden zoals bijvoorbeeld Stansted Londen met jaarlijks meer dan twintig miljoen reizigers, dan is ontsluiting door hoogwaardig openbaar vervoer absoluut noodzakelijk (Gordijn, 2009).

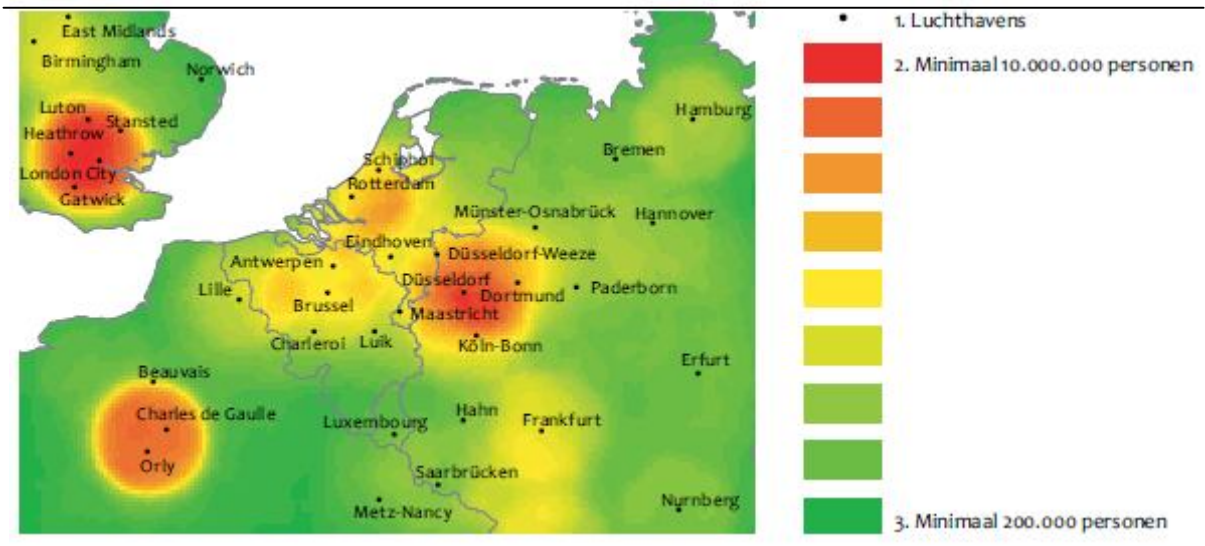
Over de negatieve effecten rondom Eindhoven Airport is zeer weinig bekend. Er is geen wetenschappelijk onderzoek naar uitgevoerd en er is ook geen Milieueffectrapportage (MER) uitgevoerd. Daardoor ontbreken de gegevens die gedegen inzicht hadden kunnen bieden in het effect van vliegverkeer op de volksgezondheid voor de mensen woonachtig in de nabije omgeving van de luchthaven (Veldman, 2004).



## 4.2 Catchment area en internationale bereikbaarheid

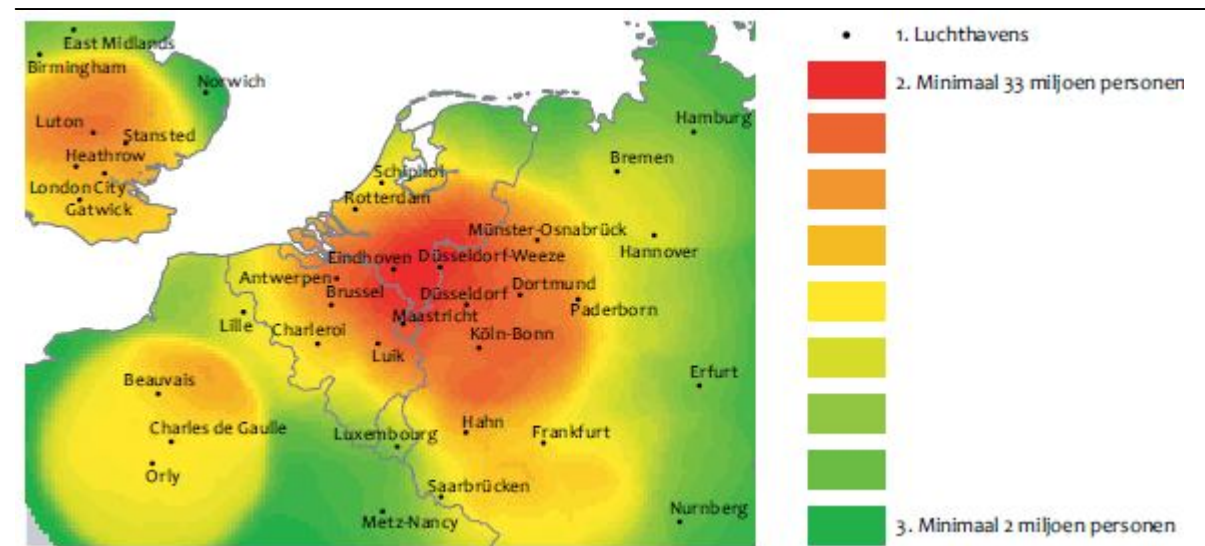
Het succes van een regionale luchthaven wordt onder meer bepaald door de omvang van de luchthaven en de *catchment area* (RPB, 2005). De *catchment area* is het gebied waaruit de luchthaven zijn klanten rekruteert. In de figuur 4.2.1 en 4.2.2 zien we de *catchment areas* met één en twee uur reistijd per auto (Gordijn, 2009).

Figuur 4.2.1: Catchment area met één uur reistijd



Bron: Gordijn, 2009

Figuur 4.2.2: Catchment area met twee uur reistijd



Bron: Gordijn, 2009

In figuur 4.2.1 zien we het beeld van de traditionele *catchment area*, concentrische gebieden rond de grote stedelijke agglomeraties. In figuur 4.2.2 lopen de *catchment areas* van de verschillende luchthavens in elkaar over en worden juist in de gebieden tussen de grote steden hoge waarden bereikt. Dit betekent dat de vliegvelden rondom de Nederlands-Duitse grens voor reizigers uit het grensgebied interessant zijn. Maar ook voor andere gebieden in

Nederland en Duitsland zoals het Ruhrgebied en de Randstad. Schiphol ligt in de catchment area met twee uur reistijd ongunstig. Schiphol heeft het voordeel van de mainportfunctie, het grote netwerk en de nabijheid van veel zakelijke reizigers voor wie de voortransporttijd veel belangrijker is dan voor toeristen. Voortransporttijd is de tijd die nodig is om een luchthaven te bereiken. Zo zullen zakelijke passagiers vanwege hun hoge reistijdgevoeligheid een kleinere voortransporttijd accepteren dan niet-zakelijke reizigers. De catchment area voor de zakelijke markt is hierdoor kleiner dan voor de niet-zakelijke markt (Wit e.a., 2007). De ligging van Eindhoven centraal binnen de catchment area is niet louter positief. De concurrentie is namelijk erg groot met twaalf luchthavens binnen twee uur reistijd, waarbij Düsseldorf-Weeze en Düsseldorf grote concurrenten zijn binnen het low cost carriersegment (RPB, 2005; Gordijn, 2009).

De luchthavens zijn voor het Rijk van belang doordat zij de internationale bereikbaarheid van Nederland verbeteren en meer specifiek die van stedelijke netwerken. Eindhoven Airport is middels luchtverbindingen verbonden met andere stedelijke netwerken in Europa. Hierbij moet gedacht worden aan onder andere Londen, Barcelona, Budapest, Dublin, Milan, Praag en Stockholm. De ontwikkeling van Eindhoven Airport is een middel van het Rijk om economische groei en bereikbaarheid te stimuleren. Eindhoven Airport is een luchthaven die handelsverkeer accommodeert door middel van een netwerk van verbindingen. Daarnaast heeft het een vestigingsplaatsfunctie wat de Nederlandse economie versterkt (V&W, 2009).

Regionale luchthavens leveren een bijdrage aan een regio door de generatie van directe- en indirecte werkgelegenheid. Naast werkgelegenheid zijn regionale luchthavens een aantrekkelijke vestigingsplaatsfactor voor bedrijven. Daarnaast dragen ze bij aan een internationaal imago wat een aanjaageffect teweeg kan brengen. Regionale luchthavens hebben ook negatieve effecten. Hierbij moet gedacht worden veiligheidsrisico's, luchtverontreiniging, ruimtebeslag en geluidsoverlast.

### *4.3 Regionaal beleid en toekomst regionale luchthavens*

Het succes van een regionale luchthaven hangt niet alleen samen met de grootte van de catchment area en de internationale bereikbaarheid maar ook met het regionale beleid wat gevoerd wordt. In deze paragraaf wordt stilgestaan bij de toekomst van regionale luchthavens, het beleid rondom Eindhoven Airport en de Tafel van Alders.

#### *Toekomst regionale luchthavens*

Ondanks de recessie en krimp van de wereldwijde luchtvaart wordt er een voortgaande groei van de luchtvaart verwacht, dit geldt zowel voor passagiers als voor vracht. De Nederlandse regionale vliegvelden kennen de laatste jaren een sterke groei door de opkomst van de LCCs die het point-to-point netwerk bedienen binnen Europa. Of het LCC-netwerk ook uitgebreid gaat worden naar de Verenigde Staten is op dit moment nog onduidelijk vanwege de hoge brandstofkosten. Op een korte reis bedragen de brandstofkosten tien procent van de kostprijs, op een trans-Atlantische reis bedragen ze vijftig procent. Daarnaast zetten kortere omdraaitijden op lange vluchten ook geen zoden aan de dijk. Wel is te verwachten dat nieuwe toetreders zich zullen richten op de winstgevende trajecten, deze concurrentie zal een prijsdrukkend effect hebben wat ten koste zal gaan van de winstgevendheid van de gevestigde maatschappijen (Gordijn, 2009). De meest winstgevende trajecten zijn de trajecten waarbij de 'passenger load factor' het hoogst ligt. De 'passenger load factor' kan berekend worden door de passagierscapaciteit te delen door het aantal reizigers op de vlucht. Veelal zijn dit de vluchten tussen Europese hoofdsteden zoals bijvoorbeeld Berlijn, Londen, Barcelona, Kopenhagen enzovoorts (Bruffaerts, 2006). Vooral

de landen van Centraal- en Oost-Europa vormen een belangrijke nieuwe markt voor de LCCs. De grootste groei wordt verwacht naar Oost-Europese bestemmingen zoals Praag, Moskou, Sint-Petersburg, Bratislava en Boedapest. De LCCs breiden hun aanbod niet enkel oostwaarts uit, ook de bestemmingen die ze aandoen worden steeds langer qua afstand en neigen langzaam naar de grenzen van Europa. Zo vliegt Easyjet naar Marrakech, Istanbul en Athene en vliegt Ryanair ook op Marrakech en Fez. Een markt die LCCs niet verder ontwikkelen is deze van de nationale vluchten (het vliegen tussen twee steden in een land) met uitzondering van het Verenigd Koninkrijk waarbij elke maatschappij vluchten naar Londen aanbiedt. In mindere mate geldt dit ook voor maatschappijen in Duitsland die veelal ook op Berlijn vliegen (Herremans, 2004).

Naast de groei van het point-to-point netwerk door LCCs valt te verwachten dat hub-airports zoals Schiphol en Frankfurt blijven zorgen voor de bundeling van intercontinentaal vervoer. Vanaf sommige regionale vliegvelden wordt de vervoersvraag rendabel om point-to-point op grote bestemmingen te vliegen (bijvoorbeeld Weeze – New York). Wanneer de markt vraag voldoende en stabiel is waardoor de 'passenger load factor' gehaald wordt zal het mogelijk worden om deze verbindingen te realiseren.

Ook zullen er meer regionale vliegvelden bijkomen die niet zelfstandig langeafstandsverbindingen aan kunnen gaan. Dit leidt tot meer point-to-point verbindingen, maar niet tot minder hubbing. Een groeiend probleem hierbij is dat de vier grote Europese hubs (Heathrow, Frankfurt, Charles de Gaulle en Schiphol) hun maximale capaciteit bijna hebben bereikt. Daarnaast zijn hubs verdragingsgevoelig, wat hoge kosten met zich meebrengt. Ook zijn hubs duur, waardoor LCCs vliegen vanaf regionale vliegvelden. De verwachting is er dan ook dat de rol van regionale luchthavens zal toenemen. De hubs lopen vol, en consumenten hebben een voorkeur voor regionale vliegvelden naar zonbestemmingen. Daarbij zijn de catchment areas groot en spelen landsgrenzen vrijwel geen rol meer. Door de toenemende welvaart wordt er niet alleen meer gevlogen, ook de bebouwingsdruk neemt toe en daarmee ook de eisen die de bevolking aan de leefomgeving stelt. Vliegvelden en omgeving zullen vaak tegengestelde belangen hebben en voor de slecht gelegen luchthavens zullen weinig uitbreidingsmogelijkheden mogelijk zijn. Deze spagaat kan alleen worden opgelost door stillere vliegtuigen die minder milieubelastend zijn. Die trend bestaat al, maar de ontwikkeling gaat langzaam (Gordijn, 2009).

#### Regionaal beleid Eindhoven Airport

Luchtvaart was voorheen een onderwerp van nationaal beleid. Maar vanaf 2007 zijn steeds meer bevoegdheden overgedragen van het Rijk naar de provincies. Dit is uitgewerkt in de wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) die op 1 november 2009 in werking is getreden. Met deze regelgeving zijn de besluitvormingsprocedures voor regionale luchthavens in Nederland vereenvoudigd. Daarnaast zijn de taken en bevoegdheden voor regionale luchthavens (deels) van het Rijk overgedragen aan de provincies (Boon & Schroten, 2009). Door regionale luchthavens te decentraliseren naar de provincie kan de provincie zijn rol als gebiedsregisseur beter waarmaken. Een belangrijke taak van de provincie is omgevingsbeleid. De provincie is nu verantwoordelijk voor de inpassing van de luchthaven in de bredere omgeving (RBML, 2006).

Toch blijft het Rijk het bevoegd gezag houden over de militaire luchthavens, Vliegbasis Eindhoven en Maritiem Vliegveld de Kooy. Bij Vliegbasis Eindhoven is sprake van burgermedegebruik van een militaire luchthaven, waardoor het Ministerie van Defensie het bevoegd gezag houdt tot duidelijk is welke functie de luchthaven in de toekomst gaat krijgen. Tegen de achtergrond van het advies van de Tafel van Alders wil het Rijk de regie houden op beschikbare capaciteit voor groot handelsverkeer op de regionale luchthavens (V&W, 2008).



Tindemans (2009) geeft aan dat er wettelijk niet veel beperkingen zijn opgelegd aan de beleidsterreinen waarop provincies of gemeenten zich kunnen of mogen oriënteren, maar door de wettelijk toegestane zeer beperkte belastinggrondslag is de feitelijke beleidsruimte van lagere overheden zeer beperkt. Hierdoor kan er geen optimaal regionaal-economisch beleid worden gevoerd. Er kan niet optimaal ingespeeld worden op de kansen die zich in een regio voordoen om de regionale ontwikkeling te stimuleren. Eén van deze kansen is wellicht de ontwikkeling van een regionale luchthaven.

Door decentralisatie schuift het beleid rondom regionale luchthavens in het algemeen op van Rijk naar provincie. Aangezien Eindhoven Airport aangewezen is als militaire luchthaven met burgermedegebruik, ligt de regie bij het Ministerie van Defensie. Het Ministerie van Defensie doet geen opgaaf van beleid of toekomstvisies. Toch heeft het er alle schijn van dat ook het Ministerie van Defensie zich conformeert naar de Brabantse Tafel van Alders. In de volgende paragraaf wordt de Tafel van Alders verder geproblematiseerd.

### Tafel van Alders

De Tafel van Alders is een overlegtafel over de toekomst van de luchthavens Lelystad, Eindhoven en Schiphol en hun omgeving onder leiding van de heer Alders. Deze Tafel is ingesteld omdat luchthaven Schiphol tegen de grens van het maximum aantal vliegbewegingen aan zou lopen in 2020. Het uitgangspunt was dan ook dat bij toenemende schaarste op Schiphol er geen plaats meer zou zijn voor het niet-mainport gebonden verkeer, zoals point-to-point verbindingen en charters.

Deze 70.000 vliegbewegingen met niet-mainportgebonden verkeer zouden gelijkmatig verdeeld worden over Eindhoven Airport en Lelystad Airport. Voor Eindhoven Airport zou het inhouden dat er mogelijkheden worden gecreëerd om voor de periode tot 2015 een uitbreiding van 30.000 vliegbewegingen te genereren. Tussen 2015 en 2020 komen er dan hoogstens nog 5.000 vliegbewegingen bij (Luchtvaartnota, 2009).

De economische crisis heeft ook diepe sporen achtergelaten binnen de luchtvaartsector. De huidige recessie zal de komende jaren onmiskenbaar leiden tot lagere verkeersvolumes op Schiphol. Toch bestaat de mogelijkheid, als de economie zich de komende jaren sterk herstelt, dat rond 2015 de situatie ontstaat dat Schiphol de grens bereikt van 95% van 510.000. Hans Alders schrijft dan ook in zijn tussentijdse verslag (2009):

*'Het zou onverstandig zijn als het Rijk, de luchtvaartsector en de regionale partijen zich onvoorbereid laten verrassen door een aantrekkende groei van de luchtvaart. Het is gewenst nu te starten met de juridische en planologische voorbereidingen voor de ontwikkeling van capaciteit op regionale luchthavens zodat, indien de marktontwikkeling en de capaciteitsbehoefte daartoe aanleiding geven, de benodigde investeringen kunnen worden gedaan. Volgens de huidige inzichten betekent dit dat over de volledige 70.000 extra vliegbewegingen pas na 2020 beschikt hoeft te kunnen worden. Conform het Kabinetsstandpunt en in overeenstemming met inzichten van de luchtvaartsector adviseer ik U om voorrang te geven aan de capaciteitsontwikkeling in Eindhoven... Ik adviseer U daarom voort te gaan met de voorbereidende activiteiten in Eindhoven, waaronder in ieder geval gerekend moet worden de afspraken op Rijksniveau over de militaire functies op Eindhoven, zodat het overleg in de regio kan worden voortgezet.'*

De mogelijk positieve effecten zijn ten tijde van het schrijven van deze scriptie nog niet uitgebreid onderzocht. Een onderzoek over de uitbreiding van Eindhoven Airport door Decisio (2008) leidt tot de volgende cijfers. De uitbreiding zal 3300 werkplekken in de regio Eindhoven genereren. Toch wordt de concurrentiepositie van de bedrijven in de regio niet verstevigd omdat het bij uitplaatsing voornamelijk om charters lijkt te gaan. Een tweede positief gevolg is dat de luchtzijdige bereikbaarheid van Eindhoven en omgeving verbeterd wordt (Decisio, 2008). Dit zou een pullfactor kunnen zijn voor vestiging van nieuwe

bedrijvigheid. Daarnaast kan het ook een pullfactor zijn voor bedrijven die zich richten op buitenlandse partners, waarbij face-to-face contacten een belangrijke rol spelen. Groei van Eindhoven Airport zal grote gevolgen hebben voor de omgeving. Hierbij moet gedacht worden aan negatieve gevolgen voor het milieu, meer geluidsoverlast, waardevermindering van huizen en verstoorde nachtrust voor omwonenden. Daarnaast zijn er ook positieve gevolgen zoals de toename van werkgelegenheid, verbeteren van luchtzijdige bereikbaarheid waardoor Eindhoven wellicht bedrijvigheid aan kan trekken. Eind 2009 is er wederom onderzoek gedaan door Decisio & Ecorys over de mogelijke gevolgen voor regionale luchthaven Eindhoven Airport als deze een gedeelte van het niet-mainportgebonden luchtverkeer van Schiphol zou opvangen. Dit onderzoek wordt geheim gehouden om lekken en voorbarige uitkomsten van de Tafel van Alders tegen te gaan.

Een zeer opvallend punt met betrekking tot de Tafel van Alders is de berichtgeving hierover in de media. In februari 2009 wordt veelal gesproken over de luchthavens Eindhoven en Lelystad als 'overloopluchthavens'. De critici zien Eindhoven Airport vooral als 'afvalputje van Schiphol'. In januari 2010 is de tendens omgeslagen. De termen 'overloopluchthaven' en 'afvalputje' worden zorgvuldig gemeden door alle belanghebbenden en de sector zelf. Daarnaast wordt er meer rekening gehouden met het economisch profiel van Zuidoost-Brabant. De discussie lijkt zich te verplaatsen van overloopluchthaven van Schiphol naar het belang van vluchten voor de regionale Zuidoost-Brabantse economie. Toch blijft het ook een discussie van werkgelegenheid en economische ontwikkeling voor de regio versus milieuoverlast voor de regio en geluidsoverlast voor omwonenden.

#### 4.4 Conclusie

Eindhoven Airport heeft de laatste jaren een sterke passagiersstijging doorgemaakt. Dit hangt samen met de opkomst van LCCs Ryanair, Transavia en Wizzair. Eindhoven ligt zeer gunstig in de catchment area. Er is voldoende marktvrage uit de regio om uit te breiden wat de internationale bereikbaarheid van de regio ten goede zal komen. Regionale luchthaven Eindhoven Airport heeft de potentie om een substantieel aandeel te hebben in de economische ontwikkeling van de gehele regio. Daarnaast is Eindhoven Airport de uitgelezen mogelijkheid om bij te dragen aan de grootstedelijke uitstraling van de stad Eindhoven.

De directe en indirecte achterwaartse werkgelegenheid van Eindhoven Airport ligt op plusminus 933 directe banen in 2006 (Stratagem & Ecorys, 2007). Eindhoven Airport geeft aan dat ze een directe- en indirecte werkgelegenheid hebben van plusminus 800 banen in 2009. Een korte belronde langs de grootste bedrijven in Eindhoven leverde als resultaat op dat geen enkel bedrijf of bedrijfsonderdeel in de regio Eindhoven was gevestigd vanwege de luchthaven (Stratagem & Ecorys, 2007). Het voorwaartse werkgelegenheidseffect is voornamelijk beperkt met schattingen tussen de 200 en 340 banen.

Ondanks de niet zeer spectaculaire werkgelegenheidseffecten is Eindhoven Airport van grote toegevoegde waarde voor de omliggende regio. Het schept reismogelijkheden voor de regionale bevolking, het vergroot de internationale bereikbaarheid van de regio en er ontstaat de mogelijkheid om toerisme te ontplooiën voor de regio.

Daarnaast is Eindhoven Airport, en vooral de forse passagiers- en bestemmingengroei, een sterk acquisitiemiddel voor beleidsmakers. Het wordt gebruikt om nieuwe bedrijvigheid aan te trekken en om bestaande bedrijvigheid te behouden voor de regio. Ook draagt Eindhoven Airport bij aan het imago van de regio, een regionale luchthaven die sterk groeit draagt bij aan de internationale uitstraling en het grootstedelijk imago.

De negatieve effecten van regionale luchthavens betreffen met name luchtverontreiniging (kwaliteit en geur), geluid, externe veiligheid en gezondheid. Geluidshinder wordt door omwonenden veruit als meest negatieve aspect ervaren. Voor Eindhoven Airport is geen onderzoek gedaan naar de negatieve effecten. Toch mag er van worden uitgegaan dat bovenstaande negatieve effecten ook voor Eindhoven Airport opgaan.

Hoe regionale luchthaven Eindhoven Airport zich zal ontwikkelen kan op dit moment niet met zekerheid vastgesteld worden. Wel kan vastgesteld worden dat de groei in het Low Cost Carrier segment nog niet ten einde is. De ontwikkeling van Eindhoven Airport hangt nauw samen met de uitkomst van de Brabantse Tafel van Alders. Met het ontwerpadvies dat 29 januari 2010 is uitgelekt stak een storm van protesten op. Veelal protesten van burgers en buurgemeenten van Eindhoven over de grote toename van geluidsoverlast. Deze geluidsruimte is nu 4,1 vierkante kilometer, er wordt gesproken over een verruiming tot 11,7 vierkante kilometer. Hiermee zou tot 2020 een groei met 25.000 vliegbewegingen mogelijk worden gemaakt. Het totaal aantal vliegbewegingen zou dan neerkomen op 43.000. Ook wordt er gesproken over de verruiming van de openingstijden, openstelling van Eindhoven Airport in het weekend en de vorming van een base voor maximaal vier vliegtuigen.

Wat opvalt is dat de discussie binnen één jaar tijd omgeslagen is. Vorig jaar, voordat bekend werd dat Schiphol een zeer forse afname van passagiers en vracht had, zouden Eindhoven Airport en Lelystad gaan dienen als 'overloopluchthaven'. Dit woord is snel bijgesteld omdat zo het idee werd gewekt dat Eindhoven Airport het 'afvalputje van Schiphol' zou worden. Nu lijkt de tendens in de Brabantse Tafel van Alders omgeslagen te zijn van 'overloopluchthaven' naar het belang van een regionale luchthaven voor de connectiviteit en de regionale economie.

Wederzijdse causaliteit tussen Eindhoven Airport en Brainport Eindhoven

De uitkomsten van de Brabantse Tafel van Alders worden strikt geheim gehouden. Over de uitkomst van de Brabantse Tafel van Alders wordt veel gespeculeerd, worden het de vluchten die een meerwaarde zijn voor Brainport Eindhoven of toch veelal de toeristische-leisurebestemmingen?

Op bovenstaande vraag wordt een antwoord gezocht in komend hoofdstuk. Daarnaast komt uit de wetenschappelijke literatuur niet naar voren wat de betekenis van een regionale luchthaven is voor een hoogtechnologische omgeving zoals Brainport. Om dit verder te onderzoeken zijn er interviews gehouden met sleutelpersonen op de gebieden van luchtvaart, economie en vervoer in de regio Eindhoven. De methodiek en uitwerking van de interviews komt in komend hoofdstuk aan bod.

## Hoofdstuk 5

### Geïnterviewde sleutelpersonen aan het woord

In voorgaand hoofdstuk is stilgestaan bij de regionale effecten van Eindhoven Airport. Daarnaast is bekeken wat voor invloed deze hebben op de economische ontwikkeling van de regio Zuidoost-Brabant. In dit hoofdstuk wordt hier verder op ingegaan middels open interviews met betrokkenen.

#### *5.1 Methodologie; interviews sleutelpersonen*

In deze scriptie is voor de empirische toetsing gebruik gemaakt van open interviews met betrokkenen. De reden hiervoor is dat uit het verrichte onderzoek geen duidelijk beeld naar voren komt van de samenhang van regionale luchthaven Eindhoven Airport en de economische ontwikkeling van de regio Zuidoost-Brabant.

Interviews afnemen is een vorm van kwalitatief onderzoek. Bij kwalitatief onderzoek gaat het niet om het in kaart brengen van cijfers, maar om het verkennen en inzichtelijk maken van een thema of vraagstuk. Een interview geeft informatie door in te gaan op achterliggende motivaties, attitudes, opinies en behoeften van de doelgroep (Baarda & de Goede, 2006). Er is gekozen voor een kwalitatieve benadering van het onderzoeksobject omdat er nog weinig kennis over de gekozen onderzoeksproblematiek is. Kwalitatief onderzoek kan gebruikt worden voor exploratie van deze problematiek. Het interview is een één-op-één gesprek tussen interviewer en respondent. Het doel van een interview is het verzamelen van informatie uit mededelingen van ondervraagde personen, om daarmee de vooraf geformuleerde probleemstelling te kunnen beantwoorden (Reulink & Lindeman, 2005).

Er is gekozen voor het half gestructureerde interview. In een half gestructureerd interview liggen de vragen en antwoorden niet van tevoren vast maar de onderwerpen wel. Er is gestart met drie gestructureerde vragen. Namelijk de betrokkenheid bij het onderwerp, huidige functie en motivatie om mee te doen aan het interview. Daarnaast is er gewerkt met een gesprekspuntenlijst. Hierdoor kan de interviewer gemakkelijk anticiperen op aspecten waarover de respondent begint. Daarnaast is het mogelijk om de vraagstelling en de methodiek tijdens het interview bij te sturen. Het voordeel van een open interview is dat de onderzoeker snel informatie kan krijgen over veel onderwerpen, en onmiddellijk door kan vragen als daartoe aanleiding bestaat. Naast voordelen heeft het half gestructureerde interview ook nadelen. Een probleem bij interviews is dat het minder betrouwbare informatie oplevert dan observatiemethoden. Dit heeft tot gevolg dat de verkregen informatie niet altijd valide is of dat het een sociaal wenselijk antwoord is. Een ander nadeel is dat sleutelpersonen veelal een organisatie of instantie vertegenwoordigen waardoor ze niet geheel objectief zijn. Dit probleem is te ondervangen door zoveel mogelijk naar feiten te vragen en zo min mogelijk naar indrukken (Baarda & de Goede, 2006). Tot slot vormt de non respons een probleem bij interviews. Veel personen hebben vanwege tijd, desinteresse of een gebrek aan kennis van het onderwerp geen belangstelling om mee te werken. Veel bedrijven hadden geen interesse om mee te werken waardoor ervoor gekozen is geen enkel bedrijf te interviewen. Dit omdat de uitspraken van een enkel bedrijf wellicht niet objectief zijn, want je mist het referentiekader van andere bedrijven over hetzelfde onderwerp.

De uitwerking van de interviews is gedaan met het programma MAXQDA 2007, te downloaden via [www.maxqda.com](http://www.maxqda.com). Middels dit programma zijn de interviews overzichtelijk te ordenen. Het programma helpt de onderzoeker door structuur en patroon aan te brengen in de grote hoeveelheid informatie. De interviews zijn opgenomen middels een voicerecorder en volledig uitgeschreven. Hierbij is gekozen om de spreektaal uit te schrijven. Het uitschrijven van de spreektaal, in plaats van te vertalen naar schrijftaal, voorkomt dat er informatie verloren gaat.

Na het uitschrijven van de interviews zijn de teksten ingedeeld in fragmenten. De verschillende fragmenten zijn gecodeerd middels labels. Er is gekozen voor zeven labels. De probleemstelling en onderzoeksvragen kan aan de hand van deze labels beantwoord worden. De labels die voor het interview zijn opgesteld: Eindhoven Airport, Brainport Eindhoven, Economische ontwikkeling regio Zuidoost-Brabant, Bereikbaarheid regio Zuidoost-Brabant, Regionaal beleid, Connectiviteit met innovatieregio's in Europa en Tafel van Alders / toekomst.

### Doelgroep

Een doelgroep is het geheel van onderzoekselementen waarover het onderzoek uitspraken wilt doen (Segers, 2002). Voor dit onderzoek is de doelgroep de actoren binnen de hightech economie van de regio Zuidoost-Brabant. Actoren kunnen gezien worden als de betrokkenen (personen, organisaties en instanties) bij de economische ontwikkeling van de regio Zuidoost-Brabant.

Er is getracht een doelgroep te formuleren die een zo duidelijk en objectief mogelijk antwoord zou kunnen geven bij de gestelde onderzoeksvragen. Er is gekozen voor sleutelpersonen die het economisch beleid voor de regio Zuidoost-Brabant uitzetten, voor sleutelpersonen die zitting hebben aan de Tafel van Alders en voor sleutelpersonen met een onderzoeksachtergrond om de objectiviteit van het onderzoek te kunnen waarborgen. De geïnterviewden zijn allen betrokken bij het beleid van regionale ontwikkeling

In tabel 5.1.1 zijn de geïnterviewde sleutelpersonen weergegeven samen met de instelling die deze sleutelpersoon vertegenwoordigt. Ook zijn de personen opgenomen die zijn benaderd voor een interview, maar geen medewerking hebben verleend.

Tabel 5.1.1: Interviewlijst

| <b>Sleutelpersoon</b>         | <b>Instantie</b>                        | <b>Functie</b>  |
|-------------------------------|---|---|
| Dr. Hugo Gordijn              | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid  | Senior onderzoeker  |
| Drs. Joost Kolkman            | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid  | Wetenschappelijk onderzoeks-medewerker                    |
| Drs. Erik Lubbers             | Gemeente Eindhoven                      | Senior adviseur EZ, Brainport en Strategische Allianties  |
| Helma van Oosterhout          | Provincie Noord-Brabant                 | Projectleider MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad |
| Drs. Lucien Panken            | Samenwerkingsverband Regio Eindhoven    | Senior beleidsadviseur verkeer en vervoer                 |
| Drs. Jeroen Rooijackers       | Belangenbehartiging Omwonenden Welschap | Bestuurslid   |
| Drs. Linco Nieuwenhuyzen      | Brainport Operations B.V.               | Adviseur strategie  |
| Leon Wernaart                 | Eindhoven Airport                       | Manager facilitaire en technische dienstverlening         |
| Marcel van Gaal               | Philips Research                        | Afwijzing   |
| Joep van Genugten             | Brainport Acquisitie Programma          | Afwijzing   |
| E. Lemkes-Straver             | Brainport Operations B.V.               | Afwijzing   |
| Samenwerkingsverband TU & KVK | Kennispoort                             | Afwijzing   |
| Bert-Jan Woertman             | High Tech Campus Eindhoven              | Afwijzing   |

Bron: Eigen bewerking, 2010

### Het interview

De sleutelpersonen zijn allen telefonisch of via e-mail benaderd. De 'response rate', het aantal personen wat meegewerkt heeft aan het onderzoek gedeeld door het totaal aantal aangeschreven personen, is 61%. Bij het interview is gebruik gemaakt van een half gestructureerde vragenlijst. Het interview is opgedeeld in drie gedeelten. De introductie, waarin een aantal basisgegevens zijn gevraagd. Het interview zelf, waarbij de gesprekspuntenlijst leidend was. En de afsluiting, waarbij de rode lijn van het interview kort werd samengevat.

Als inleiding op het interview wordt het onderzoeksdoel uitgelegd, en de verschillende onderzoeksvragen worden opgesomd. Daarnaast wordt de structuur van het interview uitgelegd. Het interview is gestructureerd aan de hand van de volgende gesprekspunten:

- Eindhoven Airport
- Brainport Eindhoven
- Economische ontwikkeling regio Zuidoost-Brabant
- Bereikbaarheid regio Zuidoost-Brabant
- Regionaal beleid
- Connectiviteit met innovatieregio's in Europa
- Alderstafel / toekomst

Bovenstaande gesprekspuntenlijst vertaalde zich veelal naar het interview dat opgenomen is als bijlage twee. In komende paragraaf worden de verschillende interviews uitgewerkt in stijl

met opbouw van de scriptie. Er zal eerst stilgestaan worden bij de ontwikkeling van Eindhoven Airport en bij de economische ontwikkeling van de regio Zuidoost-Brabant en Brainport Eindhoven. Daarna zullen de regionale effecten van Eindhoven Airport besproken worden. Ook zal de toekomst, het regionaal beleid en de Tafel van Alders aan bod komen. Er zal afgesloten worden met een overzichtstabel waarin de meningen van de geïnterviewden overzichtelijk weergegeven worden waardoor het gemakkelijker wordt om een eendoordeel te kunnen vellen of Eindhoven Airport moet inzetten op groei of juist niet.

## 5.2 *Uitkomsten van de interviews*

### *Ontwikkeling Eindhoven Airport*

Alle geïnterviewden geven aan dat ze de luchthaven hebben zien veranderen van een militaire luchthaven met enkele burgervluchten naar een militaire luchthaven in combinatie met een volwaardige regionale luchthaven. Eindhoven Airport heeft de afgelopen jaren een sterke passagiersgroei doorgemaakt. Toch heeft de financiële crisis en de kortstondig ingevoerde ticketbelasting gezorgd voor een kleine dip in de cijfers van 2009.

Verwacht wordt dat de luchthaven deze dip in 2010 te boven is, en plusminus twee miljoen passagiers zal vervoeren. Dit zal een groei van twaalf procent ten opzichte van 2009 betekenen. De groei wordt toegeschreven aan de grote vraag naar vliegverkeer in Zuid-Nederland en de afschaffing van de ticketbelasting.

Daarnaast zijn er plannen om de parkeerplaats uit te breiden met 1000 parkeerplaatsen en over drie jaar een uitbreiding van de terminal.

Eindhoven Airport geeft aan dat ze inzetten op het aantrekken van LCCs die middels een point-to-point verbinding een Europees netwerk in stand houden. Hierin zien ze veel groeipotentie. Leon Wernaart, manager Eindhoven Airport, geeft aan dat Eindhoven Airport de mogelijkheid heeft om door te groeien naar een luchthaven die jaarlijks vijf a zes miljoen passagiers verwerkt. Daar zouden ook trans-Atlantische vluchten bij kunnen zitten.

Hugo Gordijn en Joost Kolkman, onderzoekers KiM, geven aan dat ze dit onwaarschijnlijk achten. Ze verwachten wel dat Eindhoven Airport sterk groeit en met afstand de grootste regionale luchthaven van Nederland wordt.

### *Ontwikkeling regio Zuidoost-Brabant en Brainport Eindhoven*

Alle geïnterviewden geven aan dat de economie van de regio Zuidoost-Brabant een sterke transitie heeft ondergaan. Helma van Oosterhout, beleidsadviseur provincie NB, Jeroen Rooijackers, bestuurslid BOW, omschrijven de regio als een kenniseconomie. Erik Lubbers, adviseur gemeente Eindhoven, gebruikt de woorden 'toptechnologische industrie'. Linco Nieuwenhuyzen, adviseur Brainport Operations, gebruikt het statement 'machinebouwers van de wereld'.

De ontwikkeling van de regio hangt nauw samen met de opkomst van Philips en Daf. Eindhoven heeft lange tijd bekend gestaan als industriële regio maar door neergang van de industrie eind jaren '80 van de vorige eeuw zet de regio in op kennis, technologie en design. Brainport Eindhoven is hiervan het bekendste voorbeeld. Brainport wordt door Linco Nieuwenhuyzen omschreven als de kennispoort van Nederland en één van de kennispoorten van Europa. De regio genereert veel kennis die uitwaaiert over Europa en waarmee slimme producten en diensten worden ontwikkeld. Brainport Eindhoven is het begin van de kenniswaaier.

In de toekomst verwacht Linco Nieuwenhuyzen dat research bedrijven zich gaan clusteren in een klein aantal regio's in Europa. De ambitie van Brainport Eindhoven is dan ook dat het één van de regio's wordt waarin de clustering plaats zal vinden. De taak van Brainport Operations is de regio opstuwen tot een topregio op innovatie.



Toch geeft Helma van Oosterhout aan dat door de economische recessie de ambitie is bijgesteld. Het eerste doel is ervoor te zorgen dat bedrijven en werkgelegenheid behouden blijven voor de regio.

#### Betekenis Brainport Eindhoven - Eindhoven Airport

Op de vraag: 'ziet u een verbinding tussen Eindhoven Airport en Brainport Eindhoven, of ziet u het als twee verschillende entiteiten', worden zeer uiteenlopende antwoorden gegeven .

Meerdere geïnterviewden geven in eerste instantie aan dat ze een verbinding tussen Eindhoven Airport en Brainport Eindhoven zien. Maar als er verder gevraagd wordt wat deze verbinding is, komt daar veelal geen duidelijk antwoord uit naar voren.

Erik Lubbers geeft aan dat de regio en Eindhoven Airport elkaar zeker versterken. Eindhoven Airport moet gezien worden als de fysieke 'portal to Europe'. Wellicht genereert het niet zeer veel werkgelegenheid, maar het creëert een meerwaarde. Bedrijven vestigen zich graag in de nabijheid van een vliegveld en het is een acquisitiemiddel voor het aantrekken van bedrijvigheid.

Bovenstaande mening is ook Linco Nieuwenhuyzen toegegaan. Daarnaast geeft hij aan dat Eindhoven Airport de bereikbaarheid vergroot waardoor bedrijven sneller geneigd zijn om zich te vestigen in de regio. Ook geeft hij aan dat Eindhoven Airport dienstbaar moet zijn aan de economische ontwikkeling van de regio.

Helma van Oosterhout ziet een verbinding, maar geeft aan dat het een tijdlang vooral de link Schiphol – Brainport Eindhoven is geweest. Toch probeert het Rijk en de provincie Noord-Brabant steeds meer te redeneren vanuit Eindhoven Airport.

Leon Wernaart is een andere mening toegegaan. Hij ziet wel een verbinding maar deze zou veel sterker kunnen zijn. Hij heeft het gevoel dat Eindhoven Airport te weinig onder de aandacht wordt gebracht bij bedrijven in de regio waardoor deze bedrijven uitwijken naar andere vliegvelden. Daarnaast geeft hij aan dat er wellicht op beleidsniveau hard wordt gewerkt aan meer samenhang tussen Eindhoven Airport en Brainport Eindhoven, maar Eindhoven Airport zelf merkt er niks van.

Joost Kolkman geeft aan dat een goede landzijdige bereikbaarheid voor Brainport Eindhoven van groot belang is. Toch ziet ook hij geen sterke verbinding, dit heeft te maken met de verschillende groeipaden. De groei van Eindhoven Airport is pas iets van de laatste jaren, er zullen dus nog maar weinig bedrijven zijn die zich daar helemaal op gefocust hebben. De ontwikkeling van Brainport Eindhoven is eerder ingezet.

Concluderend kan gesteld worden dat als er al een verbinding is tussen Brainport Eindhoven en Eindhoven Airport deze zeer marginaal is. Op beleidsniveau lijkt deze verbinding te bestaan, maar in de praktijk wordt het niet zo gevoeld. Daarnaast lopen de ontwikkelingspaden van Eindhoven Airport en Brainport Eindhoven niet gelijk met elkaar. De ontwikkeling van Brainport Eindhoven was eerder ingezet dan de recente groei van Eindhoven Airport.

Bovenstaande conclusie houdt niet in dat er geen mogelijkheid is om Brainport Eindhoven en Eindhoven Airport met elkaar te verbinden. Alle geïnterviewden geven aan dat er mogelijkheden zijn om Brainport Eindhoven en Eindhoven Airport in de toekomst met elkaar te verbinden. Helma van Oosterhout geeft aan dat de landzijdige bereikbaarheid van Eindhoven Airport moet verbeteren, wil het van grotere meerwaarde zijn voor bedrijvigheid in de regio. Linco Nieuwenhuyzen geeft aan dat er meer verbindingen gerealiseerd moeten worden tussen Eindhoven en andere hightechregio's in Europa. Hierbij denkt hij aan steden als Helsinki, Grenoble, München en Stuttgart.

Leon Wernaart geeft aan dat Eindhoven Airport beter gepromoot moet worden onder bedrijven in de regio.

Hugo Gordijn verwacht dat de toekomstige groei van Eindhoven Airport veroorzaakt wordt door toename van het aantal toerisme- en leisurebestemmingen. Hij verwacht niet dat dit de

bestemmingen zijn waar Brainport Eindhoven bij gebaat is. Joost Kolkman verwoordt het als volgt: 'Soms heb je de pap nodig om ook krenten te kunnen hebben'. Hiermee bedoelt hij dat groei van Eindhoven Airport gepaard zal gaan met toename van het aantal toerisme- en leisurebestemmingen maar dat er wellicht een aantal bestemmingen tussen zitten die ook voor Brainport Eindhoven van belang zijn.

Ondanks dat er op dit moment weinig tot geen sprake is van samenhang tussen Eindhoven Airport en Brainport Eindhoven gaan er wel regionale effecten van Eindhoven Airport uit. Deze regionale effecten worden middels tussenkopjes één voor één behandeld.

#### Werkgelegenheid Eindhoven Airport

Veel van de geïnterviewden waren niet op de hoogte van de actuele werkgelegenheidscijfers. Leon Wernaart geeft aan dat ze een directe- en indirecte werkgelegenheid creëren van plusminus 800 FTE. Dit beaamt Luciën Panken, adviseur van het SRE, tijdens het interview. Toch geeft het merendeel van de geïnterviewden aan dat ze niet zozeer in harde cijfers denken. Vooral beleidsmakers zoals Helma van Oosterhout, Linco Nieuwenhuyzen en Erik Lubbers denken in toegevoegde waarde voor de economie en Eindhoven Airport als sterke vestigingsplaatsfactor.

Hugo Gordijn en Joost Kolkman geven aan dat het lastig is om generaliserende uitspraken te doen over de indirecte werkgelegenheid en toegevoegde waarde van regionale luchthavens:

*'Uiteraard heb je altijd bandbreedtes maar directe werkgelegenheid kun je redelijk nauwkeurig inschatten. Daarentegen kun je dat niet met de indirecte werkgelegenheid, daarbij is het altijd maar de vraag hoeveel indirecte werkgelegenheid een regionale luchthaven oplevert'* (Joost Kolkman, 2010).

*'Met name bij het indirecte werkgelegenheidseffect is het moeilijk om vast te stellen wat er bij de luchthaven hoort. Het gevaar zit hem in dubbeltellingen, elke sector trekt graag werkgelegenheid naar zich toe'* (Joost Kolkman, 2010).

*'Het is moeilijk om betrouwbare uitspraken te doen over werkgelegenheid en economische impulsen omdat elke regionale luchthaven anders is. Sommige luchthavens maken er veel meer werk van, en benutten het potentieel ook veel meer dan andere luchthavens'* (Hugo Gordijn, 2010).

Ook in de toekomst gaan Hugo Gordijn en Joost Kolkman er vanuit dat de marge bij werkgelegenheidsonderzoek van luchthavens groot blijft. Deze marge blijft bestaan omdat luchthavens, maar ook onderzoekers onderling, andere grenzen en waarden hanteren. Zo hangt het werkgelegenheidseffect nauw samen met welke grens er voor het luchthaventerrein wordt gehanteerd. Dit wordt gezien als een artefact van de meetmethode.

Nu het werkgelegenheidseffect besproken is zal er verder worden ingegaan op de toegevoegde waarde van Eindhoven Airport voor de economische ontwikkeling van de regio Zuidoost-Brabant.

#### Toegevoegde waarde Eindhoven Airport

De toegevoegde waarde die van Eindhoven Airport uitgaat is moeilijk vast te leggen in harde cijfers. Ondanks dit probleem moet het belang van Eindhoven Airport niet onderschat moet worden:

*'Het is niet dat een luchthaven per definitie zoveel harde cijfers heeft maar de inzet en visie van het regionaal bestuur is minstens zo belangrijk'* (Hugo Gordijn, 2010).

Erik Lubbers geeft aan dat Eindhoven Airport voor een grotere regio van belang is. Zeker als dit niet alleen vanuit de economische ontwikkeling voor de nabije omgeving beredeneert wordt, maar vanuit de reizende bevolking van Zuid-Nederland. Deze mensen hoeven niet meer naar Schiphol als Eindhoven Airport de bestemming aanbiedt.

Alle geïnterviewden geven aan dat Eindhoven Airport een belangrijke vestigingsvoorwaarde is voor het aantrekken van (internationale) bedrijvigheid. Eindhoven Airport wordt door de gemeente Eindhoven en Brainport Operations gebruikt om bedrijven over te halen om zich in de regio te vestigen. Eén van de belangrijkste argumenten is de spectaculaire groei van Eindhoven Airport. Vooral Erik Lubbers, Linco Nieuwenhuyzen en Leon Wernaart staan uitvoerig stil bij de vestigingsplaatsfactor die Eindhoven Airport is voor de regionale economie

Ook wijzen zij op de connectiviteit van de regio Zuidoost-Brabant met andere Europese regio's, deze connectiviteit wordt groter naarmate Eindhoven Airport meer bestemmingen aanbiedt. Hoe groter de connectiviteit wordt, hoe groter de aantrekkingskracht voor bedrijven om zich in de regio te vestigen. Andersom kan er ook geredeneerd worden. Hoe meer bedrijven zich in de regio vestigen, hoe groter de vraag is naar Europese bestemmingen. Er zou dan sprake kunnen van een aanjaageffect.

Hugo Gordijn geeft aan dat bestaande bedrijven altijd een keer heroverwegen of ze blijven zitten of verhuizen. Dan spelen allerlei vestigingsplaatsfactoren een rol waarbij de vestigingsplaatsfactor 'nabijheid regionale luchthaven' zeker niet onderschat moet worden.

Een laatste positief effect is het imago dat Eindhoven Airport uitstraalt voor de regio. Imago is een begrip dat zich niet in harde cijfers laat uitdrukken, maar wat zeker van invloed is op de ontwikkeling van de regionale economie.

Alle geïnterviewde personen benadrukken het psychologische- / imago-effect wat de nabijheid van een regionale luchthaven met zich meebrengt. Bedrijven vestigen zich graag in de omgeving van een regionale luchthaven. Wellicht niet voor de luchthaven zelf, maar dan wel voor de goede (weg)ontsluiting en de grootstedelijke uitstraling. Dit zie je terug in de luchthavengebondenheid van bedrijven op het bedrijventerrein Flight Forum nabij Eindhoven Airport. Bedrijven die niet luchthavengebonden zijn worden eigenlijk afgewezen, toch is geen enkel bedrijf afgewezen. Bedrijven geven aan dat de nabijheid van Eindhoven Airport meer mogelijkheden creëert, het biedt nieuwe afzetmarkten. Toch zullen lang niet alle bedrijven deze nieuwe mogelijkheden (willen) benutten. Uit studies van het KiM blijkt dat veel bedrijven die op een luchthaventerrein gevestigd zijn geen gebruik maken van de luchthaven.

*'Ze zitten er vanwege de goede bereikbaarheid en uitstraling, niet omdat ze gaan vliegen'* (Joost Kolkman, 2010).

Concluderend kan er gesteld worden dat Eindhoven Airport voor een grotere regio van belang is. Daarnaast is het een belangrijke vestigingsvoorwaarde voor het aantrekken van bedrijvigheid, vergroot het de connectiviteit van de regio en is het een meerwaarde voor de grootstedelijke uitstraling die de stad Eindhoven pretendeert te hebben.

#### Negatieve effecten Eindhoven Airport

Ondanks de meerwaarde die Eindhoven Airport is voor de regio moet er ook stilgestaan worden bij de negatieve effecten. Negatieve effecten rechtvaardigen overheidsingrijpen waardoor groei niet alleen door de markt bepaald kan worden. Bij negatieve effecten wordt eerst geluidsoverlast genoemd en daarna de uitstoot van schadelijke stoffen. Geen van de geïnterviewde personen noemt congestie en het gevoel van (subjectieve) onveiligheid als negatief effect.

Doordat de catchment area rondom Eindhoven Airport groot en dichtbevolkt is, ervaart de omgeving overlast. Geluidsoverlast wordt, in overeenstemming met de theorie, ervaren als grootste vorm van overlast.

Jeroen Rooijackers, bestuurslid Belangenvereniging Omwonenden Welschap (BOW), geeft aan dat het beperken van de geluidsoverlast voor omwonenden het belangrijkste speerpunt is van de vereniging. Ook geeft hij aan dat de meeste klachten van omwonenden gaan over het militaire vliegverkeer. Het militaire vliegverkeer is minder streng gereguleerd waardoor er ook in de avond en nacht gevlogen mag worden. Daarnaast worden de militaire vluchten uitgevoerd met oudere en daardoor meer lawaaiige vliegtuigen.

Daarentegen is het civiele vliegverkeer strenger gereguleerd en wordt er gevlogen met moderne vliegtuigen die minder lawaai produceren. Leon Wernaart geeft aan dat Eindhoven Airport veel weerstand ondervindt van de BOW en de Brabantse Milieu Federatie (BMF). Daarnaast ondervindt Eindhoven Airport volgens Leon Wernaart weerstand van een aantal buurgemeenten waarvan hij de gemeenten niet bij naam wilt benoemen.

De discussie rondom geluidsoverlast hangt nauw samen met ontwikkelingen op het gebied van technologie. De verwachting is dat vliegtuigen in de toekomst geluidsarmer worden, al gaat deze ontwikkelingen de afgelopen jaren steeds minder hard. Volgens Joost Kolkman is er het laatste decennium veel winst behaald op de technologie voor geluidsarme vliegtuigen, maar de grote doorbraken hierin zijn doorgevoerd. Daarnaast geeft hij aan dat wanneer er nieuwe ontwikkelingen zijn, deze niet meteen doorgevoerd kunnen worden bij de gehele vloot. Het duurt dertig jaar voordat een gehele vloot ingewisseld is.

Toch hangt de discussie rond geluidsoverlast ook nauw samen met de toename van welvaart. Middels het volgende citaat wordt deze discussie krachtig samengevat.

*'De vliegtuigen worden stiller, maar de eisen van omwonenden worden hoger naarmate de welvaart stijgt'* (Hugo Gordijn, 2010).

Geluidsoverlast voor omwonenden rondom het vliegveld en op de aanvliegeroutes zal ook in de toekomst het grootste struikelblok voor de groei van Eindhoven Airport zijn. Er zal door bestuurders een balans gezocht moeten worden tussen overlast voor omwonenden versus economische groei.

#### Catchment area en internationale bereikbaarheid

Uit paragraaf 4.2 komt naar voren dat Eindhoven Airport een grote catchment area heeft. Eindhoven heeft de Randstad, het Ruhrgebied en een groot gedeelte van Vlaanderen in zijn catchment area. Volgens Hugo Gordijn heeft Eindhoven Airport de potentie om uit te groeien tot structureel de grootste regionale luchthaven van Nederland. Dit heeft te maken met de ligging, maar ook met de hoge bevolkingsdichtheid van het gebied.

*'Als je de catchment areas van Schiphol en Eindhoven vergelijkt heeft Schiphol 18 miljoen en Eindhoven 33 miljoen inwoners binnen 2-uur reistijd. Als je Nederland opnieuw in zou tekenen vanaf een leeg vel, zou de locatie Eindhoven voor een grote luchthaven een betere locatie zijn geweest. Althans als je doel is om een grote luchthaven te hebben'* (Joost Kolkman, 2010).

Toch geven Leon Wernaart, Linco Nieuwenhuyzen en Helma van Oosterhout aan dat de concurrentie binnen de catchment area erg groot is. Linco Nieuwenhuyzen schat het belang van Schiphol voor Brainport Eindhoven hoger in dan het belang van Eindhoven Airport voor Brainport Eindhoven. Leon Wernaart geeft aan dat de echte concurrent over de grens gevestigd is, namelijk luchthaven Weeze in Duitsland. Eindhoven Airport en luchthaven Weeze hebben dezelfde LCC-strategie maar Weeze heeft ruimere openingstijden waardoor basevorming wel mogelijk is.

Joost Kolkman en Hugo Gordijn geven aan dat de grootste gevaren een niet optimaal ontwikkelde netwerkqualiteit en te weinig politiek draagvlak zijn. Linco Nieuwenhuyzen vult

hierop aan dat in deze crisistijd het gevaar loert van een te dure luchthaven. Eindhoven Airport moet inzetten op efficiëntie en een optimaal ontwikkelde netwerkqualiteit. Dit moet gesteund worden door de politiek. Lucien Panken, Helma van Oosterhout en Erik Lubbers geven aan dat de politiek positief staat tegenover groei van Eindhoven Airport. Hieronder een citaat dat terugslaat op een te dure luchthaven.

*'Het magazijn met reserve-onderdelen van Canon zit heel dicht bij Schiphol. Toch laat dit bedrijf vrijwel alle onderdelen uitvoeren via Keulen. Dit vanwege het feit dat het goedkoper is om per weg deze onderdelen naar Keulen te vervoeren, en vanaf daar te vliegen in plaats van via Schiphol te vliegen'* (Joost Kolkman, 2010).

Linco Nieuwenhuyzen en Lucien Panken geven ook aan dat met betrekking tot intercontinentale vluchten steeds vaker wordt uitgeweken naar de internationale luchthavens in België en Duitsland in plaats van Schiphol. Aangegeven wordt dat Schiphol veelal duurder is en dat het door de scherpe veiligheidsmaatregelen tijdrovend is.

Bereikbaarheid is voor de regio, en voor Brainport Eindhoven enorm belangrijk. Hugo Gordijn geeft aan dat wanneer de bereikbaarheid afneemt, de verhuisbereidheid toeneemt. Vooral de beleidsmakers Lucien Panken, Helma van Oosterhout en Erik Lubbers geven aan dat (internationale) bereikbaarheid voor de economische ontwikkeling van de regio van groot belang is.

Wat opvalt is dat de geïnterviewden totaal anders denken over bereikbaarheid. Leon Wernaart geeft aan dat luchtbereikbaarheid van groot belang is voor de regio. Linco Nieuwenhuyzen, Helma van Oosterhout en Jeroen Rooijackers staan uitvoerig stil bij internationale treinverbindingen die de connectiviteit met België en Duitsland zouden moeten verhogen. Daarnaast staat Helma van Oosterhout ook uitvoerig stil bij de fietsbereikbaarheid van Eindhoven en omliggende gemeenten. Toch geven alle geïnterviewden aan dat wegbereikbaarheid de belangrijkste vorm van bereikbaarheid is voor de regio. Linco Nieuwenhuyzen geeft aan dat Eindhoven een echte autostad is.

De luchtzijdige bereikbaarheid wordt, volgens de geïnterviewde personen, voor de economische ontwikkeling van de regio van steeds groter belang. Door de opkomst van de LCCs wordt het economisch belang ook in beleidskringen steeds meer zichtbaar volgens Helma van Oosterhout. Voor de sterke passagiersgroei op Eindhoven Airport werd er op het gebied van internationale bereikbaarheid vooral gedacht aan (internationale) treinverbindingen in plaats van luchtverbindingen. Veelal werd er gedacht aan aantakking op het HSL-netwerk in Breda of aantakking op het Duitse spoorwegennet. Deze denkwijze werd volgens Helma van Oosterhout veroorzaakt doordat het Ministerie van Defensie de eigenaar is van de luchthaven. Hierdoor heeft de provincie Noord-Brabant niet de regie over de luchthaven. Daarnaast wordt aangegeven door Helma van Oosterhout dat het moeilijk is om samen te werken met het Ministerie van Defensie, dit is een zeer gesloten ministerie.

Joost Kolkman en Hugo Gordijn geven aan dat een breed gedragen ontwikkelingstrategie moeilijk te realiseren is omdat er veelal verschillende belangen tegen elkaar opwegen. Een provincie probeert naar het totaalbeeld te kijken, weegt de plussen en minnen zorgvuldig af. De gemeente Eindhoven, Brainport Operations en het SRE redeneren vanuit het belang van de economie. Omliggende gemeenten redeneren vanuit de overlast voor de inwoners.

*'Maar er wordt veelal anders gedacht op nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau. Dit bemoeilijkt het om tot een gezamenlijk ontwikkelingsstrategie te komen voor een luchthaven zoals Eindhoven Airport'* (Hugo Gordijn, 2010).

### Regionaal beleid Eindhoven Airport

In de regio Zuidoost-Brabant zijn de provincie Noord-Brabant, gemeente Eindhoven en het SRE de beleidsbepalers rondom Eindhoven Airport.

Vanuit de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel Brabantstad<sup>1</sup> wordt sterk ingezet op een totaalprogramma waarbij alle vervoersmodaliteiten aan bod komen. Vanuit deze verkenning, die nu tot uitvoer wordt gebracht, gaat er veel aandacht uit naar fietsbereikbaarheid en optimale fietspaden. Toch spreekt van alle geïnterviewden alleen Helma van Oosterhout over het belang van fietsverbindingen voor de regio. Een ander opvallend punt in de MIRT-verkenning is dat er niet gesproken wordt over Eindhoven Airport. Gelijktijdig met het beginproces van de Alderstafel is er ook bij de provincie een proces in gang gezet. De provinciale visie verschuift waarbij er meer aandacht komt te liggen op Eindhoven Airport als meerwaarde voor de regionale economie.

*'Het was lang een milieuvraagstuk maar nu wordt het steeds meer een mobiliteitsvraagstuk. Het is erg zoeken, want de regio komt ineens mee. Onze gedeputeerde wil zeker de verantwoordelijkheid nemen voor ontwikkeling van Eindhoven Airport. Maar intern zijn we er nog niet zo op ingericht, niet in de adviserende sfeer'* (Helma van Oosterhout, 2010).

Deze opstelling van de provincie, en het niet opnemen van Eindhoven Airport als één van de hoofdpunten in de MIRT-verkenning, geeft aan dat het economisch belang van Eindhoven Airport is onderschat. Dit wordt beaamt door Helma van Oosterhout. Dit is te verklaren doordat het Ministerie van Defensie de eigenaar is van luchthaven Eindhoven en dat de provincie Noord-Brabant teveel gefocust is geweest op de hinderkant van de luchthaven.

Voor Eindhoven Airport is een goede landzijdige ontsluiting van groot belang. Dit belang zal alleen maar groter worden als de uitkomsten van de Brabantse Tafel van Alders een verdrievoudiging van de burgerluchtvaart met zich meebrengt. Door Brainport Eindhoven als derde pijler onder de economie aan te merken en de naderende uitkomst van de Brabantse Tafel van Alders zijn volgens Helma van Oosterhout, Erik Lubbers en Lucien Panken de ogen uit 'Den Haag' op de regio Zuidoost-Brabant gericht.

Dit bewustzijn uit zich onder meer in een krachtige lobby van het SRE, gemeente Eindhoven en provincie Noord-Brabant voor een intercitystation nabij Eindhoven Acht. Intercitystation Acht is wellicht niet de goedkoopste oplossing, maar het zou wel een structureel duurzame oplossing zijn wanneer Eindhoven Airport nog verder groeit.

Hugo Gordijn en Joost Kolkman geven aan dat het opwaarderen van bestaande buslijnen goedkoper is en dit zou de vervoersstroom voor de komende jaren kunnen opvangen. Maar de beleidsmakers kiezen voor de meer structurele, en veel duurdere, oplossing van intercitystation Eindhoven Acht. Het is begrijpelijk dat de beleidsmakers hiervoor kiezen want de regio Zuidoost-Brabant moet een 'landelijk' probleem oplossen. Namelijk het tegengaan van het vollopen van hubluchthaven Schiphol met chartervluchten en LCCs. Dit soort vluchten zijn geen meerwaarde voor de hubfunctie, en Schiphol moet juist de mogelijkheid krijgen om vluchten aan te trekken die een meerwaarde zijn voor het netwerk.

De ogen uit 'Den Haag' zullen volgens Lucien Panken dus ook financieel moeten bijdragen aan de realisatie van een duurzame mobiliteitsoplossing wanneer het advies van de Brabantse Tafel van Alders inderdaad een verdrievoudiging van het aantal vliegbewegingen voor Eindhoven Airport inhoudt.

Een duidelijke, stabiele en goede overheidsvisie is belangrijk voor een luchthaven. Eén van de belangrijkste punten volgens Hugo Gordijn is continuïteit. Luchtvaartmaatschappijen zoeken deze continuïteit bij de overheid. Ze willen de garantie dat ze vele jaren kunnen

---

<sup>1</sup> Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport; geïntroduceerd om meer samenhang aan te brengen in investeringen in ruimte, economie, bereikbaarheid en leefbaarheid.

vliegen vanaf een luchthaven. Ze willen niet afhankelijk zijn van één gemeentecollege, maar garanties hebben voor de lange termijn.

Daarnaast werkt regionaal beleid veelal door in de economische prestaties van een regionale luchthaven. Volgens Hugo Gordijn benutten sommige regionale luchthavens het potentieel meer dan andere regionale luchthavens. Zo zie je in België een groot verschil tussen de Waalse en de Vlaamse luchthavens. De Vlaamse luchthavens worden niet doorontwikkeld terwijl de Waalse luchthavens volop in ontwikkeling zijn. Zo benut Maastricht het potentieel van Maastricht Aachen Airport tijdens de TEFAF:

*'De drukste dag van luchthaven Maastricht is wanneer de TEFAF gehouden wordt, de internationale kunstbeurs. Deze zou nooit in Maastricht worden gehouden als er geen luchthaven in de buurt zou zijn. Veel kunsthandelaren komen met private jets en willen dichtbij de TEFAF kunnen landen. Het binnenhalen van de TEFAF is een benutte kans voor de regio Maastricht'* (Hugo Gordijn, 2010).

Toch is de rol van de overheid faciliterend en niet sturend. Veelal brengen ze partijen met elkaar in contact en formuleren ze een visie. Wanneer deze visie duidelijk is, ontwikkelingskansen biedt en breed wordt gedragen door de regio dan zullen luchtvaartmaatschappijen investeren in de regio. De overheid moet een transparant investeringsklimaat scheppen waarbij de visie op de lange termijn geënt moet zijn. Op dit moment kan het GLOBE<sup>2</sup> akkoord gezien worden als leidraad voor het gevoerde beleid rondom Eindhoven Airport. Dit akkoord is ondertekend in het jaar 2000, toen zat de groei van Eindhoven Airport door de opkomst van LCCs nog in de beginfase. Dit verouderde akkoord wordt binnenkort vervangen door een nieuw akkoord, vastgesteld door de Brabantse Tafel van Alders.

### Ambitie van beleidsmakers

De ambitie van Erik Lubbers, Helma van Oosterhout en Lucien Panken is het garanderen en uitbouwen van verbindingen en connectiviteit met andere regio's in Nederland en Europa. Het belang van connectiviteit valt uiteen in twee gedeeltes. Ten eerste wordt de connectiviteit gezocht met steden in Nederland, hiervan is Brabantstad<sup>3</sup> de meest uitgekristalliseerde vorm van samenwerking. Daarnaast wordt connectiviteit gezocht met steden / regio's buiten Nederland, hiervan is ELAT<sup>4</sup> de bekendste samenwerkingsvorm. Helma van Oosterhout geeft aan dat de intentie van de eerste samenwerking van Brabantstad een lobby voor financiële injecties was richting Den Haag en Brussel. Ook wordt er door Erik Lubbers en Helma van Oosterhout aangegeven dat het vooral 'Randstad is wat blinkt in Den Haag'. Toch lijkt de samenwerking van Brabantstad positieve gevolgen voor de regio te hebben, een voorbeeld hiervan is de nachttrein die rijdt tussen de Brabantse steden. Helma van Oosterhout heeft het gevoel dat de focus van het Rijk steeds meer verlegd wordt richting Brabant, zie ook onderstaand persbericht

---

<sup>2</sup> Het Gezamenlijk Luchthaven Omwonenden Beraad Eindhoven; Een regionale overeenkomst ondertekend door negen partijen op 24 augustus 2000 over het burgermedegebruik van het militaire luchtvaartterrein Eindhoven.

<sup>3</sup> Brabantstad is het stedelijk netwerk van de vijf grote Brabantse steden Breda, Eindhoven, Helmond, 's-Hertogenbosch en Tilburg én de provincie Noord-Brabant. Sinds 2001 behartigen de 5 gemeenten en de provincie samen de belangen van Brabantstad zowel regionaal als richting Rijk.

<sup>4</sup> Eindhoven Leuven Aachen triangle; In maart 2004 ondertekenden de burgemeesters van Eindhoven, Aken en Leuven een intentieverklaring waarin de ambitie is opgenomen om de technologiedriehoek Eindhoven-Leuven-Aken voor 2010 te laten uitgroeien tot een absolute top-technologie regio in Europees- en mondiaal verband.



*Krantenartikel Brabants Dagblad, 26 oktober 2009:*

**'Den Haag ziet belangrijke economische rol voor Brainport'**

Eindhoven - Minister Van der Hoeven van Economische Zaken vraagt aan Rob van Gijzel, burgemeester van Eindhoven en voorzitter van Stichting Brainport, om tot een visie en ontwikkelingsprogramma te komen voor Brainport, vergelijkbaar met de luchtvaartnota (Schiphol, Amsterdam) en de Havenvisie (Rotterdam). Elies Lemkes, directeur van Stichting Brainport: "De opdracht van Van der Hoeven betekent een sprong vooruit. Het biedt Brainport de kans structureel te definiëren wat er nodig is om onze rol in de nationale economie te kunnen vervullen. Economische Zaken is de initiatiefnemer, maar om tot een brede visie te komen zal er ook veel overleg en contact zijn met andere beleidsterreinen zoals onderwijs en cultuur."

Ook zoekt de regio samenwerking met steden / regio's buiten Nederland. Er wordt aangegeven dat Eindhoven nauw samenwerkt binnen ELAt. Toch wordt door Erik Lubbers aangegeven dat hierbij vooral sprake is van bestuurlijke samenwerking, bedrijven zijn sneller geneigd om ook buiten dit samenwerkingsverband te kijken naar geschikte partners.

Op de vraag met welke steden / regio's Brainport Eindhoven verbonden moet zijn wordt gewezen op hightechregio's in Europa. Ook wordt er gewezen op regio's met lage arbeidskosten of regio's waarvan veel inwoners werkzaam zijn in Nederland. Volgend jaar opent Eindhoven Airport vier nieuwe bestemmingen naar de grote steden in Polen. Hiermee zal voldaan worden aan de wens van Linco Nieuwenhuyzen om een verbinding te hebben voor de Poolse arbeidskrachten die werkzaam zijn in de regio.

Daarnaast geven Erik Lubbers, Lucien Panken en Linco Nieuwenhuyzen aan dat de verbinding met Zuid-Duitsland, en dan vooral de steden München en Stuttgart gerealiseerd zou moeten worden. Ook geven ze aan dat verbindingen met Helsinki, Berlijn, Grenoble en Parijs van belang zijn.

Het valt op dat er in veel verschillende (beleids)documenten, folders en ambities wordt aangegeven dat de regio Brainport Eindhoven verbonden moet zijn met belangrijke hightechregio's in Europa zoals de Scandinavische landen en Zuid-Duitsland. Maar dat de geïnterviewden niet altijd op de hoogte zijn van de bestemmingen die Eindhoven Airport aanbiedt.

De ambitie van Brainport Eindhoven is om één van de belangrijkste hightechregio's van Europa te worden. Erik Lubbers en Helma van Oosterhout geven aan dat de tendens tijdens deze recessie het behouden van bedrijven en kenniswerkers voor de regio is. Hiervoor worden dan ook maatregelen genomen zoals de kenniswerkersregeling<sup>5</sup> en deeltijd-ww<sup>6</sup>. Om deze ambitie op de lange termijn te kunnen verwezenlijken zijn er een aantal grote uitdagingen in de regio volgens Linco Nieuwenhuyzen, Lucien Panken en Helma van Oosterhout.

Een eerste uitdaging ligt er in het oplossen van het tekort aan kenniswerkers. Hierbij wordt aangegeven dat niet alleen de briljante kenniswerkers nodig zijn maar ook de goedgeschoolde MBO'ers.

Een oplossing hiervoor is scholieren te interesseren voor techniek. Dit gebeurt in de regio middels technische programma's op middelbare scholen. Toch is dit een probleem wat zeer moeilijk op te lossen is, de tendens is dat scholieren sneller kiezen voor andersoortige opleidingen. Ook wordt als oplossing voor dit probleem het vergroten van de Technische Universiteit Eindhoven genoemd. Hier zouden positieve randvoorwaarden moeten worden geschapen zodat buitenlandse studenten hier hun opleiding afronden. Wellicht blijven de afgestudeerden dan beschikbaar voor de regionale arbeidsmarkt.

Een andere oplossing voor het tekort aan kenniswerkers is deze aan te trekken uit andere landen. Vooral Aziatische landen hebben een groot potentieel aan kenniswerkers. Volgens

---

<sup>5</sup> De regeling maakt het voor kennisintensieve bedrijven mogelijk om medewerkers maximaal anderhalf jaar te detacheren bij universiteiten en kennisinstellingen.

<sup>6</sup> De regeling maakt het voor alle bedrijven mogelijk om medewerkers tijdelijk minder te laten werken, zonder dat ze worden ontslagen.

Helma van Oosterhout en Linco Nieuwenhuyzen blijkt uit onderzoek over de vestigingsplaatskeuzes die kenniswerkers maken dat internationale bereikbaarheid zeer belangrijk is. Andere belangrijke randvoorwaarden zijn een hoogstedelijke omgeving, een hoog voorzieningenniveau, een cultuurrijke omgeving en veel groene gebieden in de omgeving.

*'Het leefklimaat zal verbeterd moeten worden willen we de slag om kenniswerkers kunnen winnen. In dat licht is een goede luchthaven in je eigen achtertuin ontzettend belangrijk'* (Linco Nieuwenhuyzen, 2010).

Een tweede uitdaging is het aantrekken van buitenlandse bedrijven. Brainport Eindhoven heeft de ambitie om één van de grootste hightechregio's van Europa te zijn. Dit is alleen mogelijk wanneer er een stevig fundament met veel R&D-centra in de regio gevestigd is, in combinatie met goede, snelle verbindingen met andere innovatieve regio's in Europa. Een mogelijkheid die wordt genoemd om buitenlandse bedrijvigheid aan te trekken is het verhogen van de publieke R&D-uitgaven. In de Lissabon doelstellingen is geformuleerd dat de uitgaven aan R&D voor 2/3 deel privaat moeten zijn en voor 1/3 deel publiek. De Brainport Eindhoven regio heeft op dit moment een R&D-uitgaven van 8/9 deel privaat en 1/9 deel publiek. Erik Lubbers en Linco Nieuwenhuyzen geven aan dat de publieke R&D-uitgaven structureel omhoog moeten. Structureel, in de zin van lange termijn garanties.

*'Willen wij buitenlandse bedrijven aan kunnen trekken zullen we ze een aantrekkelijke propositie aan moeten bieden op het gebied van publiek R&D. Deze bedrijven moeten erop aankunnen dat ze een deel van hun onderzoek gezamenlijk kunnen doen met de hier gevestigde kennisinstellingen. Dit vraagt niet alleen om meer geld, maar om continuïteit'* (Linco Nieuwenhuyzen, 2010).

Een derde en laatste uitdaging is het creëren van een hoogstedelijk omgeving met daaromheen een groene omgeving waarin mensen kunnen recreëren. De provincie Noord-Brabant is als gebiedsregisseur verantwoordelijk voor de ontwikkeling van de regio Zuidoost-Brabant. Volgens Helma van Oosterhout zet de provincie in op internationale bereikbaarheid, een hoog voorzieningenniveau in het centrum van Eindhoven en rondom Eindhoven veel groen en ruimte voor ontspanning.

Toch zal het regionaal beleid en de ambitie van de beleidsmakers sterk beïnvloed worden door de Tafel van Alders. In het laatste tussenkopje zal hier uitgebreid bij worden stilgestaan.

### Tafel van Alders

De ontwikkeling van Eindhoven Airport en omgeving hangt nauw samen met de uitkomst van de Brabantse Tafel van Alders. De situatie heden ten dage is dat de civiele luchtvaart op Eindhoven Airport mogelijk wordt gemaakt doordat Defensie een gedeelte van de luchthaven verhuurd. Op 12 januari 2010 is het oude plafond van 18.050 vliegbewegingen losgelaten en dit is verhoogd naar 23.296 vliegbewegingen. De BOW, die de groei van Eindhoven Airport kritisch volgt, heeft geen bezwaar ingediend. Hiervoor is gekozen omdat de geluidsproductie bij het nieuwe plafond binnen de vastgestelde geluidscontouren valt.

De Brabantse Tafel van Alders zal zich vooral bezighouden met de geluidsruimte voor het civiele luchtverkeer. Deze geluidsruimte is nu 4,1 vierkante kilometer, er wordt gesproken over een verruiming tot 11,7 vierkante kilometer. Hiermee zou tot 2020 een groei met 25.000 vliegbewegingen mogelijk worden gemaakt. Het totaal aantal vliegbewegingen zou dan neerkomen op 43.000. Ook wordt er gesproken over verruiming van de openingstijden, openstelling van Eindhoven Airport in het weekend en de vorming van een base voor maximaal vier vliegtuigen. Met dit ontwerpadvies dat 29 januari 2010 is uitgelekt stak een storm van protesten op. Veelal protesten van burgers over de grote toename van geluidsoverlast. Maar ook protesten van politieke partijen over de toename van

geluidsoverlast en protesten omdat woningbouwplannen geen doorgang kunnen vinden, als voorbeeld de geplande woonwijk Sonniushof in Son en Breugel. De Brabantse Tafel van Alders wil niet reageren op het uitlekken van het concept, de enige toelichting die gegeven wordt is dat er nog geen knopen zijn doorgehakt.

Wat mij opvalt is dat de discussie binnen één jaar tijd is omgeslagen. Vorig jaar, voordat bekend werd dat Schiphol een zeer forse afname van passagiers en vracht had, zouden Eindhoven Airport en Lelystad Airport gaan dienen als 'overloopluchthaven'. Dit woord is snel bijgesteld omdat het idee werd gewekt dat Eindhoven Airport en Lelystad Airport de 'afvalputjes van Schiphol' zouden worden.

Nu lijkt de tendens in de Brabantse Tafel van Alders omgeslagen te zijn van 'overloopluchthaven' naar het belang van een regionale luchthaven voor de connectiviteit en de regionale economie. Wellicht omdat Schiphol door de grote terugval de komende jaren niet in problemen komt met het maximum aantal vliegbewegingen van 520.000 dat er aan Schiphol gesteld is.

De uitkomsten van de Brabantse Tafel van Alders worden strikt geheim gehouden. Ondanks dat sommige geïnterviewden zitting hebben aan deze 'Tafel' of in een werkgroep die onder de 'Tafel' hangt willen ze er niets over loslaten. Wel staan de meningen van diverse sleutelpersonen haaks op elkaar.

*'De woorden uitplaatsing of overheveling zijn gebruikt maar weer heel snel gecorrigeerd door de sector zelf. Je kunt geen vluchten uitplaatsen want je kunt maatschappijen niet dwingen. Het enige wat kan is luchtvaartmaatschappijen verleiden om vluchten niet meer op Schiphol uit te voeren maar op een andere luchthaven.*

*Hierbij lijken de meest waarschijnlijke vluchten die naar Eindhoven gaan de vakantievluchten, leisure bestemmingen waar veel friends and relatives in zitten. Nu zal natuurlijk ook een deel van de passagiers op deze vluchten zakelijk zijn maar de echte briljante zakelijke verbindingen zullen niet naar Eindhoven gaan. Althans, deze laten zich niet verleiden om naar Eindhoven te gaan want daarvoor is Amsterdam een interessantere plek om aangesloten te zijn. Maar ik kan me wel voorstellen dat er vluchten van Ryanair bijkomen van Eindhoven naar bepaalde zakelijke gebieden in Groot-Brittannië en Frankrijk die geen primaire luchthaven zijn. Dat is de strategie van Ryanair, ze vliegen altijd van secundaire luchthavens op secundaire luchthavens.*

*Ik heb mijn twijfels of het type vluchten waar Eindhoven in eerste instantie op zal groeien, vooral toerisme- en leisurebestemmingen, of dat nou bestemmingen zijn die voor de Brainport de meest interessante zullen zijn' (Joost Kolkman, 2010).*

*'Stichting Brainport heeft zitting aan de Brabantse Tafel van Alders. Onder de Brabantse Tafel van Alders hangen een aantal ambtelijke werkgroepen die het voorbereidende werk doen. Samen met een collega zit ik in de ambtelijke werkgroep economie. Onze primaire insteek is de bijdrage van Eindhoven Airport aan de regionale economie, en in het bijzonder van de innovatieve economie. Dat is het vertrekpunt en vanuit die context wordt er een brede discussie gevoerd' (Linco Nieuwenhuyzen, 2010).*

*'Dat is geen uitplaatsing van de vluchten. Dat is het beeld wat gewekt is, Eindhoven het afvalputje van Schiphol. Het mooie van de Brabantse Tafel van Alders is dat er een autonoom proces op gang gekomen is waarbij wordt gedacht in de trant van: 'Schiphol alles leuk en aardig maar wij gaan voor onze eigen ontwikkeling.' Wij kijken wat we nodig hebben voor de ontwikkeling van deze regio. En vanuit deze opstelling moet bekeken worden wat voor vluchten hier geaccommodeerd kunnen worden. Ik heb er vertrouwen in dat daar iets gaat gebeuren, dat er iets uit de Brabantse Tafel van Alders gaat komen wat voor de regio nuttig is' (Linco Nieuwenhuyzen, 2010).*

*'Maar de Brabantse Tafel van Alders hoeft ook niet alleen te beredeneren vanuit de Brainport. Je moet het beredeneren voor de mensen uit de regio zelf. Deze mensen hoeven niet meer naar Schiphol als ze op vakantie willen of naar andere leisurebestemmingen willen. Andersom, als je eenmaal die connectiviteit hebt, dan is dat voor bedrijven best een attractief punt. En er zit veel potentieel aan internationale bedrijven rondom Eindhoven en in Brainport, die zullen graag*

Wederzijdse causaliteit tussen Eindhoven Airport en Brainport Eindhoven

*vanaf Eindhoven Airport vertrekken. Als je de connectiviteit hebt dan vestigen er vanzelf meer bedrijven. Het heeft een aanjaageffect'* (Hugo Gordijn, 2010).

*'Er wordt door partijen verschillend gedacht over de luchthaven. De gemeente Eindhoven en het SRE redeneren vanuit het belang voor de kenniseconomie. Maar de BOW heeft natuurlijk heel andere belangen, die zijn er om overlast voor omwonenden tegen te gaan. Het BMF heeft als basisgedachte: luchtvaart deugt niet. De randgemeenten kijken weer meer naar de overlast. Enerzijds hebben deze gemeenten ook wel het economisch rendement, maar die krijgen ook de vliegtuigen over zich heen. Dit zijn allemaal politieke krachten die tegen elkaar inwerken, maar er zullen we knopen doorgehakt moeten worden. De uiteindelijke taak ligt daar voor de bestuurders om knopen door te hakken'* (Lucien Panken, 2010).

Wat opvalt aan bovenstaande meningen is dat geïnterviewden totaal anders denken over de toekomst van Eindhoven Airport. Leon Wernaart geeft aan dat een sterke groei noodzakelijk is om te overleven. Jeroen Rooijackers volgt de ontwikkelingen namens het BOW zeer kritisch en wilt alleen groei van de civiele luchtvaart als het militaire gedeelte van de luchthaven het overgrote deel van de geluidsruimte inlevert. Helma van Oosterhout, Erik Lubbers, Lucien Panken en Linco Nieuwenhuyzen redeneren sterk naar de toegevoegde waarde van vluchten voor de economische ontwikkeling en connectiviteit van Brainport Eindhoven. Deze geïnterviewden staan veel minder stil bij de negatieve effecten van luchtvaartgroei.

Hugo Gordijn en Joost Kolkman redeneren meer vanuit het algemene welvaartsniveau van de gehele bevolking. Ook geeft men aan dat luchtvaartmaatschappijen niet gedwongen kunnen worden van bepaalde luchthavens te vliegen.

*'Soms heb je de pap nodig om ook krenten te kunnen hebben. In de discussie van 35.000 vliegbewegingen naar Eindhoven Airport wordt veel toe geredeneerd naar Brainport maar je kunt het ook bekijken vanuit het algemene welvaartsniveau voor de inwoners van de regio'* (Joost Kolkman, 2010).

*'Luchtvaartmaatschappijen zullen alleen komen als ze business zien. Als er geen business te maken is komen ze niet, en als ze te weinig informatie hebben komen ze ook niet. Daarnaast moet de overheid zorgen voor continuïteit. Wanneer het totaalplaatje bekend is en alle spelers in de regio hebben goed contact met elkaar zullen de luchtvaartmaatschappijen wel komen'* (Joost Kolkman, 2010).

Met bovenstaand citaat wordt nog eens aangegeven dat een goed doordachte toekomstvisie waarin alle spelers en belanghebbenden zich kunnen vinden van levensbelang is voor het slagen van de Tafel van Alders.

### 5.3 Overzichtstabel geïnterviewden

Dit hoofdstuk zal afgesloten worden middels een overzichtstabel waarbij de meningen van de geïnterviewden overzichtelijk en beknopt worden weergegeven. De antwoorden op de vragen zijn rechtstreeks overgenomen uit de interviews. Hiervoor is gekozen omdat er anders informatie verloren gaat wanneer de spreektaal vertaald wordt naar schrijftaal. De overzichtstabel, tabel 5.3.1, moet gezien worden als hulpmiddel om een eendoordeel te kunnen vormen over de gedachten van de geïnterviewden. Dit eendoordeel zal worden meegenomen in de eindconclusie in hoofdstuk zes.

Wederzijdse causaliteit tussen Eindhoven Airport en Brainport Eindhoven

Tabel 5.3.1: Overzichtstabel met meningen van de geïnterviewden

| Moet de regio inzetten op luchtvaartgroei of niet?  | Geen mening, maar Eindhoven Airport heeft de potentie om uit te groeien tot grootste regionale luchthaven van NL | Ja, de gemeente Eindhoven ziet economische potentie                                  | Ja, het is belangrijk om de internationale bereikbaarheid van de regio op te krikken   | Ja, het SRE beschouwt Eindhoven Airport als belangrijke asset voor de regio                               | Aileen als defensie geluidsruimte inlevert kan dit ten goede komen aan het civiel gedeelte       | Ja, dit is van belang om van Brainport één van de toptechnologische regio's in Europa te maken |
|---|--|--|--|---|--|--|
| Welke maatregelen moeten genomen worden om de bereikbaarheid van de regio Eindhoven te vergroten? | Geen mening  | Wegennet moet optimaal ingericht worden met daarnaast aantakking op het HSL-netwerk  | Een totaalprogramma moet worden uitgevoerd / Recreëren in het groen en de grootstedelijke omgeving zijn ook belangrijk                           | Een goede OV-ontsluiting is een belangrijke randvoorwaarde evenals aantakking op het Duitse spoorwegennet | Geen mening  | Intercitystation Eindhoven Acht en aantakking op het HSL-netwerk en het Duitse spoorwegennet   |
| Met welke bestemmingen moet de regio Eindhoven via Eindhoven Airport verbonden zijn?              | Geen mening  | Geen mening  | Geen mening  | Stockholm, Grenoble, Zuid-Duitsland en Noord Italië   | Geen mening  | Heelsinki, Parijs, München en Stuttgart  |
| Wat zal de invloed van de Alderstafel zijn voor Eindhoven Airport?                                | Meest waarschijnlijk zijn vakantievluchten en leisure-bestemmingen, wellicht een enkele zakelijke verbinding     | Geen mening  | Geen mening  | Sterke groei middels point-to-point bestemmingen die leisure en zakelijk combineren                       | Hopelijk levert Defensie geluidsruimte in voor het civiele gedeelte van de luchthaven            | Eindhoven Airport zal groeien middels vluchten die van belang zijn voor de regio               |
| Wat ziet u als ontwikkelingsstrategie omtrent Eindhoven Airport?                                  | De GLOBE-overeenkomst die wellicht vervangen zal worden door de uitkomst van de Tafel van Alders                 | Geen mening  | Geen mening  | De MIRT-verkenning en het programma Brainport Navigator   | De GLOBE-overeenkomst die wellicht vervangen zal worden door de uitkomst van de Tafel van Alders | Dit zal afhangen van de uitkomsten van de Alderstafel  |
| Hoe omschrijft u de economie van de regio Eindhoven?  | Geen mening  | Toptechnologische industrie  | De topkennis regio van Nederland   | Een kenniseconomie waarbij hightech en design de speerpunten zijn   | Een kenniseconomie   | De machinebouwers van de wereld  |
| Ziet u een verbinding tussen Eindhoven Airport en Brainport Eindhoven                             | Op dit moment niet, maar in de toekomst zal het meer geïntegreerd benaderd worden                                | Ja, de luchthaven is van belang om bedrijvigheid voor Brainport aan te trekken       | Sinds kort, daarvoor werd er altijd gekeken naar de verbinding Schiphol - Brainport Eindhoven / Landzijdige bereikbaarheid moet opgekrakt worden | Op dit moment niet, het zal afhangen van de uitkomst van de Tafel van Alders                              | Nee, maar voor de ontwikkeling van de regio moet deze er wel komen                               | Ja, maar er is meer uit te halen als de luchthaven groeit                                      |
| Is Eindhoven Airport een meerwaarde voor de economie van de regio Eindhoven?                      | Ja, maar vooral door het imago- en het psychologische effect   | Ja, niet in termen van werkgelegenheid maar juist als sterke vestigingsplaats-factor | Ja, de meest essentiële voorwaarde is de internationale bereikbaarheid van de regio op te krikken  | Ja, vooral het werkgelegenheids-effect en als sterke vestigingsplaats-factor                              | Ja, toename van de reismogelijkheden en het werkgelegenheidseffect                               | Absoluut, Eindhoven Airport is de poort naar Europa / Draagt bij aan het grootstedelijke imago |
| H. Gordijn & J. Kolkman   |  |  |  |   |  |  |
| E. Lubbers  |  |  |  |   |  |  |
| H. van Oosterhout   |  |  |  |   |  |  |
| L. Panken   |  |  |  |   |  |  |
| J. Rooijackers  |  |  |  |   |  |  |
| L. Nieuwenhuizen  |  |  |  |   |  |  |
| L. Wernaart   |  |  |  |   |  | Intercitystation Eindhoven Acht en een extra atslag aan de A2                                  |



## Hoofdstuk 6

### Eindconclusie

In dit afsluitende hoofdstuk wordt antwoord gegeven op de probleemstelling:

*‘Wat is de betekenis van regionale luchthaven Eindhoven Airport voor de economische ontwikkeling van de regio Zuidoost-Brabant en de hoogtechnologische omgeving Brainport Eindhoven; moet de regio inzetten op luchtvaartgroei of juist niet?’*

Voorafgaand aan het onderzoek kon niet ingeschat worden wat de betekenis van Eindhoven Airport voor Brainport Eindhoven was. Concluderend kan gesteld worden dat de betekenis van Eindhoven Airport voor Brainport Eindhoven zeer marginaal is.

De verklarende factor hierachter is dat Eindhoven Airport en Brainport Eindhoven beide een ander groeipad volgen. Het groeipad van Eindhoven Airport is zeer recent ingeslagen en hangt nauw samen met de opkomst van de Low Cost Carriers Ryanair, Transavia en Wizzair. Het groeipad van Brainport Eindhoven is veel eerder ingezet, dit hangt samen met de opkomst en groei van Philips tot multinational.

Ondanks de marginale betekenis van Eindhoven Airport voor Brainport Eindhoven mag er geconcludeerd worden dat luchthaven Eindhoven Airport een meerwaarde is voor de economische ontwikkeling van de regio Zuidoost-Brabant. De regionale effecten van Eindhoven Airport vallen uiteen in negatieve- en positieve effecten. Negatieve effecten zijn de aantasting van het milieu, de uitstoot van schadelijke stoffen, congestie, ruimtegebruik en geluidshinder. Van deze negatieve effecten wordt geluidshinder veruit als meest negatief effect ervaren. Dit komt terug in de literatuur, uit de afgenomen interviews en bij het uitlekken van het ontwerpadvies van de Tafel van Alders. Veruit het overgrote deel van de klachten over dit ontwerpadvies gaan over de toename van geluid.

De positieve effecten van Eindhoven Airport voor de economische ontwikkeling van de regio zijn werkgelegenheid en de toegevoegde waarde. De toegevoegde waarde moet gezien worden in de begrippen vestigingsplaatsfactor, acquisitiemiddel voor beleidsmakers en internationale bereikbaarheid.

De directe en indirecte achterwaartse werkgelegenheid wordt geschat op plusminus 900 arbeidsplaatsen. Over de directe voorwaartse werkgelegenheidseffecten lopen de schattingen uiteen van nul tot 340 arbeidsplaatsen.

Een regionale luchthaven is geen cruciale, maar wel een belangrijke vestigingsplaatsfactor. Bedrijven vestigen zich graag in de nabijheid van een luchthaven vanwege de goede (weg)bereikbaarheid, de goede verbindingen en de internationale uitstraling. Daarnaast is Eindhoven Airport een belangrijk acquisitiemiddel om (buitenlandse) bedrijven en kenniswerkers aan te trekken.

Brainport Eindhoven kan gekarakteriseerd worden als een kennisintensief cluster met een steeds mondialer wordend netwerk aan (kennis)relaties. Voor dit kennisintensieve cluster zijn frequente, hoogwaardige en snelle verbindingen van groot belang. Eindhoven Airport faciliteert een gedeelte van deze verbindingen waardoor de internationale bereikbaarheid van de regio vergroot wordt. Er mag gesteld worden dat wanneer de internationale bereikbaarheid van een gebied goed is, dit bedrijven en kenniswerkers zal aantrekken. Het aantrekken van kenniswerkers wordt stevast aangegeven als de grootste uitdaging voor de regio om tot de top van de hightechregio's binnen Europa te kunnen gaan behoren. Voor Eindhoven Airport ligt hier de uitdaging om luchtvaartmaatschappijen aan te trekken die connectiviteit garanderen met hightechregio's in Europa. Dit zou ook de betekenis van Eindhoven Airport voor Brainport Eindhoven zeer ten goede komen.

Afsluitend levert Eindhoven Airport een bijdrage aan het algemeen voorzieningenniveau voor de inwoners van de regio Zuidoost-Brabant en het stedelijk karakter van Eindhoven.

Of de betekenis van Eindhoven Airport voor Brainport Eindhoven in de toekomst groter wordt hangt nauw samen met de uitkomst van de Brabantse Tafel van Alders. Aangenomen wordt dat de burgerluchtvaart op Eindhoven Airport in de toekomst een sterke groei gaat doormaken, wellicht een verdrievoudiging van het maximum aantal vliegbewegingen wat nu vastgesteld is. Deze sterke groei zal resulteren in tal van nieuwe verbindingen, veelal toeristische- en leisurebestemmingen maar wellicht ook een aantal verbindingen met belangrijke hightechregio's in Europa.

Maar door de wereldwijde economische recessie daalt het aantal vliegbewegingen op Schiphol. Hierdoor lijkt de relevantie van de Brabantse Tafel van Alders achterhaald te zijn maar niets is minder waar. Wanneer de economie weer aantrekt is de mogelijkheid zeer reëel dat Schiphol tegen zijn grens aanloopt.

De afsluitende vraag in de probleemstelling of de regio moet inzetten op luchtvaartgroei of juist niet, is door beleidsmakers in de interviews al beantwoord. De regio zet zeer duidelijk in op luchtvaartgroei, wellicht mede onder de politieke druk die van de Tafel van Alders uitgaat. Mijn persoonlijke mening is dat groei van Eindhoven Airport zeker een meerwaarde kan zijn voor de economische ontwikkeling van de regio. Maar dan moet er wel een oplossing gevonden worden voor het militaire gedeelte van de luchthaven, wellicht is (gedeeltelijke) verplaatsing hiervan naar luchthaven Enschede Airport Twente een redelijk alternatief.

Wat de uitkomst ook wordt... Een goed doordachte toekomstvisie, geënt op continuïteit en ontwikkelingskansen, waarin alle spelers, belanghebbenden, maar ook omwonenden zich kunnen vinden, is van groot belang voor verdere groei van Eindhoven.

*'De constante in het luchtvaartbeleid is de opgave om de spanning tussen de lusten en de lasten van de luchtvaart in balans te houden'* (L.F. Bussink, 2002).

#### *Afsluitend*

De resultaten van dit onderzoek, maar ook de gevonden lacunes binnen de theorie en de ontwikkelingen aan de Tafel van Alders, kunnen een stimulans bieden voor verder onderzoek.

Dit verdere onderzoek kan zich richten op de betekenis van Eindhoven Airport voor Brainport Eindhoven wanneer de toekomstige aanbevelingen van de Tafel van Alders zijn doorgevoerd. De geïnterviewde beleidsmakers zijn namelijk allen van mening dat de betekenis van Eindhoven Airport voor Brainport Eindhoven in de toekomst zal toenemen. Verder onderzoek kan zich richten op de groei van regionale luchthavens. Er is veel wetenschappelijke literatuur beschikbaar over mainports en hubluchthavens, daarentegen is de literatuur met als hoofdonderwerp regionale luchthavens karig. Door de opkomst van regionale luchthavens en Low Cost Carriers zal hier structureel wetenschappelijk onderzoek naar moeten worden verricht.

Daarnaast kan de relatie tussen regionale luchthavens en regionaal-economische ontwikkeling verder uitgediept worden. In hoeverre hangen deze begrippen met elkaar samen en in hoeverre versterken deze begrippen elkaar?

Een laatste punt van aandacht zijn de begrippen imago en internationale uitstraling die van grote invloed zijn op regionale luchthavens en de economische omgeving. Het meetbaar en inzichtelijk maken van deze begrippen zal een stap in de goede richting zijn voor het oplossen van dit complexe dilemma.

## Literatuurlijst

### *Documenten*

- Alders, H. (2008), Alderstafel over de toekomst van Schiphol en de regio voor de middellange termijn (2020); advies aan de minister van Verkeer & Waterstaat en de minister van VROM, Groningen.
- Atzema, O.A.L.C., J.G. Lambooy, A. van Rietbergen & E. Wever (2002), Ruimtelijke Economische Dynamiek; kijk op bedrijfslocatie en regionale ontwikkeling. Coutinho, Bussum.
- Baarda, D.B. & M.P.M. de Goede (2006), Basisboek Methoden en Technieken. Wolters-Noordhoff, Groningen.
- Babcock, B. A. (2002), Making Sense of Cities: A Geographical Survey. Arnold, London.
- Bestuurlijke Regie Schiphol (2006), Naar een betere relatie tussen luchthaven en omgeving; Een regionale visie voor de middellange termijn, Provincie Noord-Holland.
- Bathelt, H., A. Malmberg & P. Maskell (2004), Clusters and knowledge: local buzz, global pipelines and the process of knowledge creation. Gepubliceerd in Human Geography 28, 1 (2004) pp. 31-56.
- Beekman, B. & H.A. Weening (2004), De economische betekenis van Schiphol. Regioplan Beleidsonderzoek, Amsterdam.
- Boekema, F. (2009), Regiomarketing en Brainport. Brainport Magazine november 2009, Eindhoven.
- Buck Consultants International (2005), Economische betekenis Groningen Airport Eelde N.V. In opdracht van Groningen Airport Eelde N.V., Nijmegen.
- Boschma, R., K. Frenken & J.G. Lambooy (2002), Evolutionaire economie; een inleiding. Uitgeverij Coutinho, Bussum.
- Brainport Operations BV (2008), Brainport – European top technology region. Brainport Eindhoven, Eindhoven.
- Bruffaerts, D. (2006), De impact van lowbudgetmaatschappijen op de Europese luchtvaart. Eindverhandeling met promotor prof. dr. P. de Groote, Universiteit Hasselt, Hasselt.
- Bussink, F.L. (2002), Essays over luchtvaart; Een verkenningsvlucht voor nieuw beleid. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag.
- Burghouwt, G., J. Hakfoort & J.R. van Eck (2003), The spatial concentration of airline networks in Europe. Faculty of Geographical Sciences, University Utrecht, Utrecht.
- Cabus, P. (2009), De structuur van de luchthavens in Vlaanderen en hun aantrekkingskracht. In: Regionale luchthavens en economie. Planbureau voor de Leefomgeving, Den Haag / Bilthoven.



- Castells, M. (2005), *The global resistance reader; Grassrooting the space of flows*. Routledge, New York.
- Crevoisier, O. (2004), *The innovative milieus approach: Toward a territorialized understanding of the economy?* Clarke University, Neuchâtel.
- Damme, D.A. van (2005), *Naar een grenzeloze logistiek; Amsterdam, logistiek knooppunt in beweging, Openbare les, Amsterdam*.
- Dallinga, J. (2009), *Memo landzijdige bereikbaarheid Eindhoven Airport*. Rijkswaterstaat Noord-Brabant, 's-Hertogenbosch.
- Deelen, A. van (2006), *Kennis vlucht uit Eindhoven? Een onderzoek naar de kansen van Brainport Eindhoven in de mondiale concurrentie om R&D*. Doctoraalscriptie Universiteit Utrecht, Utrecht.
- Eindhoven Airport N.V. (2008), *Jaarverslag 2007 Eindhoven Airport, Afdeling Commerciële zaken & PR, Eindhoven*.
- Europese Commissie (2007), *Misbruik van monopolieposities en onderzoek naar fusies*. Europese commissie, Brussel.
- Francis, G., I. Humphreys, S. Ison & M. Aicken (2005), *Where next for low cost airlines? A spatial and temporal comparative study*. *Journal of Transport Geography* 14 (2006), pp. 83-94.
- Geenhuizen, M. van (2004), *ICT gebruik, locatiedynamiek en de toekomst van steden*. Faculteit Technologie, Bestuur en Management. Technische Universiteit Delft, Delft.
- Gemeente Eindhoven (2007), *Raadsinformatiebrief; betreft stand zaken Eindhoven Airport en Regionale Overeenkomst GLOBE, Eindhoven*.
- Gordijn, H., A. van Hoorn, J. Schuur en J. Borsboom-van Beurden (2005), *Verkenning Regionale Luchthavens*, NAI uitgevers Rotterdam i.o.v. Ruimtelijk Planbureau, Den Haag.
- Gordijn, H., W. Hornis & L. van Wissen (2009), *Regionale luchthavens en economie*. Planbureau voor de Leefomgeving, Den Haag / Bilthoven.
- Grin, B. (2001), *Een tango voor drie; Essay over effectief werkend luchtvaartbestel*. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag.
- Groeneveld, R. & Smits, M.J. (2006) *Transactiekosten in agrodiversiteitsbeleid: een analyse van oplossingsrichtingen in Nederland en Engeland*, LEI, Den Haag.
- Herremans, L. (2004), *De ontwikkeling van de grote low cost carrier in West-Europa vanaf 2004: een economische analyse*. Eindverhandeling met promotor prof. dr. A. Verbeke, Vrije Universiteit Brussel, Brussel.
- Hollanders, H. (2006), *European Regional Innovation Scoreboard; 2006 RIS*. MERIT-Maastricht Economic and social Research and training centre on Innovation and Technology, Brussel.

Wederzijdse causaliteit tussen Eindhoven Airport en Brainport Eindhoven

Jong, B. de & J. Lax (2007), Regionaal Verkeers- en Vervoersplan 2006-2015, Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, Eindhoven.

Kolkman, J. & J. Visser (2007), Synergie tussen de Mainports? Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid, Den Haag.

Lambooy, J. (2004), Geschakelde metropolen en de tussengebieden, advies aan de Vrom-raad, Den Haag.

Mijs & van der Wal (2005), Mainport Schiphol; beleidsinformatie achtergronddocument. Ministerie VROM, Ministerie EZ, Ministerie V&W, Den Haag.

Ministerie van Economische Zaken (2004), Pieken in de Delta; Gebiedsgerichte economische perspectieven. Ministerie EZ, Den Haag.

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (2004), Nota Ruimte; ruimte voor ontwikkeling. Ministerie VROM, Den Haag.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2008), Tussentijdse toekomstschets regionale luchthavens in het kader van behandeling wetsvoorstel RBML. Ministerie V&W, Den Haag.

Nauta, F. & Steenhoven, J. van den (2003), Tijd om te kiezen; Kenniseconomie Monitor 2003. Stichting Nederland Kennisland & Bureau Louter, Amsterdam.

Netwerkanalyse Brabantstad (2006), Samenvatting Netwerkanalyse Brabantstad, Van A naar Beter, maar Best ligt in Brabant, Hoenke Pre-Press, Breda.

Nieuwenhuijsen H. & A. van Stel (2002), Kennis-spillovers en economische groei. EIM, Zoetermeer.

Oort, F. van, J. van Brussel, O. Raspe, M. Burger, J. van Dinteren & B. van der Knaap (2006), Economische netwerken in de regio. Ruimtelijke Planbureau Den Haag, NAI Uitgevers, Rotterdam.

Oort, F. van & O. Raspe, (2007), Ruimtelijke economisch beleid in de kenniseconomie. Ruimtelijk Planbureau, Den Haag.

Peis, E., S.A. Ryntstra & Y. Schipper (1997), De rol van overheid in een gedereguleerde luchtvaartmarkt. Vrije Universiteit Amsterdam, Amsterdam

Provincie Noord-Brabant (2008), Notitie ten behoeve van: commissie economie, mobiliteit en grote stedenbeleid. Stand van zaken Regionale Overeenkomst Eindhoven Airport, Behandelend ambtenaar: J.H.M. Wassenberg, 's-Hertogenbosch.

Raad voor Verkeer en Waterstaat (2005), Vluchten kan niet meer... Advies over de toekomst van de luchtvaart in Nederland, Veenman Drukkers, Rotterdam.

Reulink, N. & L. Lindeman (2005), Kwalitatief onderzoek; participerende observatie, documentanalyse en interviewen. Radboud Universiteit Nijmegen, Nijmegen.

Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML). Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Ingediend op 10 februari bij de Tweede Kamer, Den Haag.

Romkema, E. (2007), De geniale brainportlocatie; Integrale gebiedsontwikkeling A2-zone regio Eindhoven. Trans 4, 's-Hertogenbosch.

Ruimtelijk PlanBureau (H. Gordijn, A. van Hoorn, J. Schuur & J. Borsboom-van Beurden) (2005), Verkenning Regionale Luchthavens. Nai Uitgevers Rotterdam, Ruimtelijk Planbureau, Den Haag.

Segers, J. (2002), Methoden voor de maatschappij wetenschappen. Koninklijke van Gorcum, Assen.

Sheppard, E. (2002), The spaces and times of globalization: Place, Scale, Networks and Positionality. Vol. 78, No. 3, pp. 307-330, Clark University, Worcester.

Stichting Brainport (2008), Brainport en route, Stichting Brainport, Eindhoven.

Stratagem Strategic Research BV & Ecorys Research and Consulting BV (2007), Werkgelegenheidseffecten Eindhoven Airport. In opdracht van Gezamenlijke Luchthaven Omwonenden Beraad (GLOBE), Eindhoven.

Tindemans, J. (2009), De rol van de regionale luchthaven voor de regionaal-economische ontwikkeling in Limburg. In: Regionale luchthavens en economie. Planbureau voor de Leefomgeving, Den Haag / Bilthoven.

Veldman, B., I. Graafland-Essers, A. Lierens, M. van de Voort (2004), Regionale luchthavens in Nederland; Een raamwerk voor het bepalen van het maatschappelijk belang van regionale luchthavens in Nederland. RAND Europe i.o.v. Ministerie VROM, Den Haag.

Winden, W. van, Berg, L. Van den en Pol, P.M.J. (2007), European Cities in the Knowledge Economy; Towards a Typology. In Urban Studies, 44, 3, pp.1-25.

Wit, J.G. de, G. Burghouwt, M. Cornelissen & P.M. de Leon (2007), Luchthavensystemen. SEO Economisch Onderzoek, SEO Amsterdam.

York Aviation (2004), The social and economic impact of airports in Europe. Airports Council International, Brussel.

Zegveld, M.A., W.C.L Zegveld & E. den Hartigh (2004), Sturen op productiviteit in de kenniseconomie; Opmaat voor een nationale agenda. Stichting Maatschappij en Onderneming, Den Haag.

Zwan, J. van der (2005), Low-Cost Carriers – Europa; Een onderzoek naar de Europese low-cost carriers en hun netwerkontwikkeling. Afstudeeronderzoek Universiteit Utrecht Sociale Geografie en Planologie, Utrecht.

### *Websites*

ANVR (2009), Algemene Nederlandse Vereniging van Reisondernemingen, Afschaffing vliegbelasting. Beschikbaar op internet (18-05-2009):

<[www.anvr.nl](http://www.anvr.nl)>

BOW (2009), Belangenbehartiging Omwonenden Welschap, home-based-carrier. Beschikbaar op internet (18-05-2009):

<[www.bow.nl](http://www.bow.nl)>

Brainport (2009), laatst geraadpleegd op 24-10-2009:

<[www.brainport.nl](http://www.brainport.nl)>

Schiphol (2009), Kerngegevens Schiphol.

Beschikbaar op internet (28-10-2009):

<[www.schiphol.nl](http://www.schiphol.nl)>

Ryanair (2009), Luchtvaartonderneming, Bestemmingen. Beschikbaar op internet (18-05-2009):

<[www.ryanair.com](http://www.ryanair.com)>

Wizzair (2009), Luchtvaartonderneming, Bestemmingen. Beschikbaar op internet (18-05-2009):

<[www.wizzair.com](http://www.wizzair.com)>

### *Persberichten*

BD.nl (2008), 'Den Haag erkent Brainport als economische pijler', Beschikbaar op internet (02-10-2008):

<[www.brabantsdagblad.nl](http://www.brabantsdagblad.nl)>

FD.nl (2009), 'Recessie drukt luchtvaart diep in de rode cijfers', Beschikbaar op internet (24-03-2009):

<[www.fd.nl](http://www.fd.nl)>

Scholtes, P. (2008), 'Eindhoven Airport veel groter', in: Brabants Dagblad 09-09-2008

Scholtes, P. (2008), 'Airport moet groeien', in: Brabants Dagblad 02-10-2008

## Bijlagen

- Bijlage 1. Interviewverzoek**
- Bijlage 2. Gesprekspuntenlijst**
- Bijlage 3. Interview met Hugo Gordijn & Joost Kolkman**
- Bijlage 4. Interview met Erik Lubbers**
- Bijlage 5. Interview met Linco Nieuwenhuizen**
- Bijlage 6. Interview met Helma van Oosterhout**
- Bijlage 7. Interview met Luciën Panken**
- Bijlage 8. Interview met Jeroen Rooijackers**
- Bijlage 9. Interview met Leon Wernaart**

## **Bijlage 1. Interviewverzoek**

Beste meneer / mevrouw ...,

Eerst zal ik mezelf even voorstellen. Ik ben Teun van Kuijk, masterstudent aan de Universiteit Utrecht, en studeer economische geografie. Ik ben aan het afstuderen op het volgende onderwerp:

'Wat is de bijdrage van regionale luchthaven Eindhoven Airport voor de Brainport economie van Eindhoven?'

In mijn theoretisch gedeelte maak ik een koppeling tussen de ontwikkeling van regionale luchthavens en regionaal economische gebiedsontwikkeling. Hierbij spelen veel actuele zaken een rol zoals de opkomst van low cost carriers, ombouw van het snelwegennet, concurrerende luchthavens maar ook het concept 'Brainport Eindhoven' en de toekomstige overheveling van vluchten van Schiphol naar regionale luchthavens.

Nu ik het theoretische gedeelte afgerond heb, wil ik graag interviews afnemen om de theorie te vergelijken met de realiteit.

Ik ben geïnteresseerd in uw mening over de opkomst van regionale luchthavens, in hoeverre komt dit de bereikbaarheid van Noord-Brabant ten goede? Ook zou ik graag willen weten of Eindhoven Airport een meerwaarde is voor de regionale economie heden ten dage? Daarnaast ben ik geïnteresseerd of een regionale luchthaven de regionale economie versterkt of dat de regio meer gebaat zou zijn bij een beter internationaal spoornetwerk of optimaal snelwegennet.

De reden dat ik u mail is de volgende:

...

Ik hoop dat u tijd vrij kunt maken voor een interview. Ik ben benieuwd naar uw reactie!

Met vriendelijke groet,

Teun van Kuijk  
T.A.B.vankuijk@students.uu.nl  
06-51830560

## **Bijlage 2.   Gesprekspuntenlijst**

- Economische ontwikkeling regio Eindhoven
- Brainport Eindhoven
- Ontwikkeling Eindhoven Airport
- Bereikbaarheid regio Eindhoven
- Connectiviteit met innovatieregio's in Europa
- Alderstafel
- Regionaal beleid

Bovenstaande gesprekspuntenlijst vertaalde zich veelal naar het volgende interview. Niet alle vragen werden altijd behandeld of op sommige onderwerpen werd juist dieper ingegaan. Dit had veelal te maken met de professie en expertise van de geïnterviewden.

### **Inleiding**

In komend onderzoek wordt nader ingegaan op de relatie regionale luchthavens – economische ontwikkeling. Wetenschappelijke onderzoeken over dit onderwerp geven een grote variatie aan uitkomsten, er ontstaat geen eenduidig beeld.

Uit theoretisch oogpunt zou de hightech economie gebaat zijn bij veel contacten binnen het cluster brainport Eindhoven, maar ook met andere bedrijven in het mondiale netwerk. Heeft Eindhoven Airport een faciliterende rol hierin? Of maakt de hightech economie gebruik van andere luchthavens of wellicht andere transportmodaliteiten?

Is brainport Eindhoven gebaat bij groei van Eindhoven Airport of zouden andere transportmodaliteiten de regio een optimalere ontsluiting kunnen bieden?

### **Basisgegevens**

- Hoe bent u betrokken bij het onderwerp Eindhoven Airport / brainport Eindhoven?
- Wat is uw motivatie om mee te werken aan dit interview?
- Wat is uw huidige functie; kunt u deze beschrijven?

### **Brainport Eindhoven**

- Hoe zou u de economie van de regio Eindhoven omschrijven?
- Hoe zou u het concept Brainport typeren?
- Kunt u kort de ontwikkeling schetsen van Brainport Eindhoven?
- Wat voor toekomstige ontwikkelingen verwacht u rondom Brainport Eindhoven?
  - Economie
  - Infrastructuur
  - Kenniswerkers
  - Samenwerking / concurrentie met andere regio's
- Wat is volgens u het ideale toekomstscenario van Brainport Eindhoven?
- Ziet u Eindhoven Airport als een meerwaarde voor de economie van de regio Eindhoven?
- Ziet u Eindhoven Airport als een meerwaarde voor het imago van de regio Eindhoven?

Wederzijdse causaliteit tussen Eindhoven Airport en Brainport Eindhoven

- Ziet u Eindhoven Airport als een meerwaarde voor de hightech economie van de regio Eindhoven?
- Ziet u een verbinding tussen Eindhoven Airport en Brainport Eindhoven, of ziet u het als twee verschillende entiteiten?
- Ziet u mogelijkheden om in de toekomst Eindhoven Airport en Brainport Eindhoven meer met elkaar te verbinden?
- Denkt u dat Eindhoven Airport een meerwaarde is voor Brainport Eindhoven?
- Wat zal de invloed zijn van de overplaatsing van vluchten op de economie van Eindhoven?
- Denkt u dat Eindhoven Airport na de overplaatsing van vluchten een meerwaarde kan zijn voor Brainport Eindhoven?

### **Bereikbaarheid**

- Hoe beoordeelt u de bereikbaarheid van de regio Eindhoven?
  - Weg
  - Openbaar Vervoer
  - Trein
  - Lucht
- Wat is het belang van bereikbaarheid voor Brainport Eindhoven?
- Op wat voor manier kan Eindhoven Airport zorgen voor een grotere bereikbaarheid van Brainport Eindhoven?
- Met welke bestemmingen moet Brainport Eindhoven in de toekomst verbonden worden, en op welke manier?
- Hoe beoordeelt u de importantie van luchthaven Schiphol en Eindhoven Airport voor Brainport Eindhoven?
- Ziet u problemen en kansen met betrekking tot het mobiliteitsvraagstuk voor Brainport Eindhoven?
- Ziet u problemen en kansen met betrekking tot het mobiliteitsvraagstuk voor de regio Eindhoven?

Een gezamenlijke ontwikkelingsstrategie van luchthaven en regio moet zich niet laten leiden door de waan van de dag, maar goed doordacht zijn om ook robuust te zijn en in te kunnen spelen op toekomstige kansen en opgaven.

- Wat is uw mening over een gezamenlijke ontwikkelingsstrategie van luchthaven en regio?



**(RPB, 2005), Verkenning regionale luchthavens**

Investerings in de luchthaven dienen dan ook nauw samen te hangen met investeringen in economie, infrastructuur, milieu en woonlocaties. Luchthavens vergen een integrale ruimtelijke planning.

- Bestaat er een integraal ruimtelijke planning van Eindhoven Airport?

In veel regio's ontbreekt een actuele, geïntegreerde ruimtelijke visie op de toekomstige ontwikkeling van de regionale luchthaven.

- Ontbreekt deze visie ook in de regio Eindhoven / provincie Noord-Brabant?

**(Mirt Verkenning, 2008), Zuidoostvleugel BrabantStad**

De concreet ingevulde ambitie voor het onderdeel Basics van de Brainport is vastgesteld op het aantrekken van 20.000 extra kenniswerkers uit het binnen- en buitenland in de periode tot 2030.

Onderdeel Programma Van Eisen:

| Economie: Werken en Bedrijfslocaties   |
|--|
| Aanbieden van voldoende bedrijventerreinen van hoogwaardige kwaliteit  |
| Aanbieden van "best of class" bedrijfslocaties   |
| Aanbieden van hoogwaardige, kleinschalige werk- groen locaties   |
| Organiseren van mix van functies om "proximity and connectivity" te bereiken   |
| Bereikbaarheid: ontsluiting op diverse niveaus   |
| Intercontinentaal en Europees: Frequente en betrouwbare verbindingen van de regio met nabij gelegen intercontinentale luchthavens (per trein, HST connect en auto) |
| Intercontinentaal / Europees: Acceptabele reistijden met de andere kennisregio's   |
| Nationaal: Infrastructuur die voorziet in adequate doorstroming van het interregionale verkeer en daarnaast een regionale ontsluiting van voldoende niveau         |
| Regionaal en lokaal: Acceptabele reistijden per auto, OV en fiets (max 30 min)   |

- Bij het kopje bereikbaarheid wordt Eindhoven Airport niet genoemd, waarom niet?

De **bereikbaarheid** van de Brainport is op een aantal schaalniveaus aan de orde... Voor de noodzakelijke internationale uitwisseling van kennis vragen de grensoverschrijdende treinverbindingen met Düsseldorf en Aken om hoogwaardige kwaliteitsverbeteringen.

- Zijn alleen Düsseldorf en Aken belangrijk genoeg om mee verbonden te zijn of zijn er ook nog andere steden in Europa van belang? En hoe moet Eindhoven daar dan mee verbonden zijn?
- Ben ik iets vergeten met betrekking tot Eindhoven Airport of Brainport Eindhoven wat zeker in de discussie thuis hoort?
- Heeft u nog vragen en / of opmerkingen?

**Bijlage 3. Interview gehouden met H. Gordijn en J. Kolkman, respectievelijk senior onderzoeker en wetenschappelijk onderzoeksmedewerker Ministerie van Verkeer en Waterstaat – 6 januari 2009**

*Inleiding*

*Hoe bent u betrokken bij het onderwerp regionale luchthavens – regionale economie?*

Kolkman (K): Ik ben betrokken i.v.m. de regionale Alderstafel. Het kabinet is daar de opdrachtgever voor. Wij zijn een kennisinstituut binnen V&W, en wij proberen met hand en spandiensten de kennisbehoeften van VenW te vervullen.

In dit kader zijn wij een studie begonnen naar de landzijdige bereikbaarheid van luchthavens Schiphol, Lelystad en Eindhoven. Dit om te kijken of 35.000 extra vliegbewegingen in Lelystad en Eindhoven landzijdig tot knelpunten leiden.

Gordijn (G): Ik heb de studie verkenning regionale luchthavens gedaan toen ik bij het RPB werkte. Hierin heb ik ook alle Nederlandse, regionale luchthavens bestudeerd. Daarbij heb ik de verschillende catchment areas bestudeerd en daar komt Eindhoven bijzonder goed uit. Eindhoven heeft de Randstad en het Ruhrgebied in zijn catchment area, en nog een groot deel van Vlaanderen. Verder heb ik een studie gedaan over geluid rondom luchthavens, en daarbij was het GLOBE-akkoord van Eindhoven een van de pareltjes over hoe een luchthaven en regio met elkaar om kunnen gaan. Dat heeft ook model gestaan wat Alders nu voor Schiphol heeft gedaan, model voor de verplaatsing van vliegbewegingen. En nu zijn we dan bezig met de landzijdige ontsluiting van Eindhoven.

*Wat zijn uw huidige werkzaamheden; kunt u deze beschrijven?*

K: Vanuit de studie landzijdige bereikbaarheid zijn we bezig om de lange termijn van de luchthaven te analyseren. Hierbij wordt de ontwikkeling van de luchthaven gekoppeld aan de landzijdige ontsluiting. Hierbij wordt dan gekeken naar bereikbaarheid per weg, (hoogwaardig) openbaar vervoer en spoor. Wat nu aanwezig is, is dat voldoende? Zouden er grote investeringen nodig zijn? Hoe zit het momenteel met de kleine aanpassingen in het wegstelsel en het OV-stelsel? Dat zijn de dingen waar we naar hebben gekeken.

*Is het niet heel moeilijk om hierover betrouwbare uitspraken te doen?*

K: Dat valt wel mee, want je kunt goed uitrekenen om hoeveel passagiers het gaat. Dan gaan we bijvoorbeeld uit van honderd passagiers per vliegtuig, je kan ook van andere getallen uitgaan. Daar zijn allerlei kengetallen voor. Daarnaast kun je aannames aannemen hoe die passagiers daar gaan komen, gaan ze per auto of trein? Bij Schiphol zie je dat een groot aandeel met de trein komt, dit komt door de halte die onder de luchthaven ligt. Dat is in Eindhoven niet waardoor je weer andere kengetallen moet aannemen. En op deze manier kun je op jaarbasis, maar ook op dagelijkse basis uitrekenen hoeveel bewegingen er naar de luchthaven worden gemaakt.

Daarnaast heb je ook nog personeel, en eventuele indirecte werkgelegenheid die de luchthaven genereert. Hier zal met name in de spits nog veel verplaatsing plaatsvinden. Uiteraard heb je altijd bandbreedtes maar je kunt het redelijk nauwkeurig inschatten. Behalve misschien die indirecte werkgelegenheid, daarbij is het altijd maar de vraag hoeveel indirecte werkgelegenheid nou oplevert. Ook is het altijd de vraag hoeveel bedrijven zich nou echt vestigen in die regio vanwege de luchthaven, dan wordt het wel tricky.

G: Het is ook moeilijk om betrouwbare uitspraken te doen omdat de regionale luchthavens ook allemaal anders zijn. Sommige luchthavens maken er veel meer werk van en benutten het potentieel ook veel meer dan andere luchthavens. Anderen laten het veel meer aan hun lot over. In België zie je een groot verschil tussen de Waalse en de Vlaamse luchthavens. De Vlaamse zijn een beetje dood, en die Walen trekken echt aan hun luchthavens. Dan zie je dat dit echt werkt.

Het is niet alleen dat een luchthaven per definitie zoveel harde cijfers heeft maar de inzet van het regionale bestuur en wat die er allemaal mee doen is veel belangrijker. Dit zie je ook bij Maastricht waar ze aan de oostkant een geheel bedrijventerrein aan het ontwikkelen zijn. Daarmee benut je een luchthaven.

*Wat is uw mening over een gezamenlijke ontwikkelingsstrategie van luchthaven en regio?*

G: Dat is hetzelfde als bij andere ruimtelijke onderwerpen. Er zijn sommige partijen die denken de ene kant op en andere denken de andere kant. Sommige benaderen het economisch potentieel en anderen benaderen de hinderkant. Dat zag je ook in Twente, de gemeenteraad was voor maar Provinciale Staten stemde tegen, maar het scheelde niet veel. Overal zitten plussen en minnen.

De truc is: hoe vind je het juiste evenwicht? En hierin is Eindhoven een mooi voorbeeld.

*Waarom is Eindhoven een mooi voorbeeld?*

G: Met het GLOBE-akkoord, maar ook toekomstgericht. Als je stillere vliegtuigen krijgt wordt de milieuwinst gedeeld. Per saldo zal er dan minder hinder zijn en zal niet alle geluidsruimten worden vol gevlogen. En als de militairen geluidsruimten gaan inleveren, dat speelt nu bij Alders, dan zal hiervan een gedeelte aan de burgerluchtvaart tegemoet komen. Hierover vindt nu getouwtrek plaats. Ik ben benieuwd wat hier uitkomt maar uit onze studie blijkt dat Eindhoven een enorm potentieel heeft, in principe meer dan Schiphol.

K: Maar er wordt veelal anders gedacht op provinciaal en gemeentelijk niveau. Er is ook gewoon weinig bekend wat een regionale luchthaven voor je economie kan betekenen. Ook omdat dit afhangt van de economische setting die er al is, past daar een luchthaven in. Ik kan me voorstellen dat je in Eindhoven gelet op de Brainport en gelet op de bevolkingsdichtheid meer hebt aan een regionale luchthaven dan in Twente of Groningen. Niet dat men in Groningen helemaal geen luchthaven nodig zou hebben, maar het is toch een wat meer afgelegen perifeer gebied, bevolkingsdichtheid is lager, de hoeveelheid kennisintensieve bedrijven is lager. Want kennisintensieve bedrijven hebben veelal een luchthaven nodig om kennis in te vliegen. Dus ik kan me voorstellen dat daar een gemeente- of provinciaal bestuur denkt dat het meer hinder dan baat oplevert. Of dat er teveel investeringen voor nodig zijn om allerlei voorzieningen in de lucht te houden en dan is een luchthaven niet rendabel. Dus dat soort overwegingen spelen ook mee.

*Denkt u dat door de recente ontwikkelingen in de luchtvaart (opkomst LCCs, opkomst regionale luchthavens, deregulering) de wetenschappelijke literatuur over economische effecten van regionale luchthavens een beetje achterloopt?*

K: Ik denk het wel, vooral omdat de meeste regionale luchthavens pas sinds enkele jaren tot ontwikkeling zijn gekomen. Ik denk ook dat je de luchtvaart moet zien als een vervoerswijze die nog in de groeistatus verkeert in tegenstelling tot spoor en weg waarbij de ontwikkelingen toch al meer uitgekristalliseerd zijn.

Zeker ook na allerlei liberalisatierondes waarbij steeds meer mogelijk is, en je dus niet meer afhankelijk bent van de nationale carrier. Eigenlijk is het nog een beetje onontgonnen terrein.

G: Nu wordt de discussie erg bepaald door de geluidshinder, daar zijn de tegenstanders op gefocust. Dus het hangt ook af van de situering van de luchthaven. Maar je moet ook naar de toekomst kijken. Toen we nog voor het straaltijdperk waren wilde elke regio zijn eigen vliegveld hebben. Dit zou in de toekomst weer kunnen dat iedereen een vliegveld wilt hebben vanwege de connectiviteit. Met kleine, geluidsarme vliegtuigen zou vervoer plaats kunnen vinden als op de grond alles vast zit. Een regionale luchthaven zouden dan extra assets voor de regio zijn waardoor het een competitief voordeel voor de regio wordt. Je moet ook kijken naar de toekomstwaarde, en wellicht een ruimtelijke reservering voor een luchthaven maken. Ik ben er altijd huiverig voor om dingen te sluiten die in de toekomst nog best wel bruikbaar kunnen zijn. Deze sluiting speelt niet bij Eindhoven maar bijvoorbeeld wel bij Twente.

De geluidscontouren zullen wel belangrijk blijven. De vliegtuigen worden stiller maar de eisen van de mensen worden hoger hoe meer welvaart er is.

K: Het stiller worden van vliegtuigen gaat ook steeds minder hard. Het laatste decennium is er veel winst gehaald maar de grote klappers zijn geweest. Daarnaast is het zo als er al stillere vliegtuigen worden ontwikkeld dat niet meteen heel de vloot wordt ingewisseld. Dit duurt 30 jaar. Maar er zijn zeker nog mogelijkheden.

G: Bij Easyjet hebben wij een prototype gezien voor de toekomst. Deze zal erg geluidsarm zijn en een zeer steile hellingshoek hebben zodat er weinig overlast zal zijn. Maar dan praten we pas over na 2030, al moet je daar natuurlijk nu al wel rekening mee houden met je ruimtelijke planning.

*Wat voor vluchten zullen er uitgeplaatst worden van Schiphol naar Eindhoven Airport?*

K: De woorden uitplaatsing of overheveling zijn gebruikt maar weer heel snel gecorrigeerd door de sector zelf. Je kunt geen vluchten uitplaatsen want je kunt maatschappijen niet dwingen. Het enige wat kan is luchtvaartmaatschappijen verleiden om vluchten niet meer op Schiphol uit te voeren maar op een andere luchthaven.

Hierbij lijken de meest waarschijnlijke vluchten die naar Eindhoven gaan de vakantievluchten. Sowieso leisure bestemmingen. Waar ook veel friends and relatives in zitten. Nu zal natuurlijk ook een deel van de passagiers op deze vluchten zakelijk zijn maar de echte briljante zakelijke verbindingen zullen niet naar Eindhoven gaan. Althans, deze laten zich niet verleiden om naar Eindhoven te gaan want daarvoor is Amsterdam een interessantere plek om aangesloten te zijn. Maar ik kan me wel voorstellen dat er vluchten van Ryanair bijkomen van Eindhoven naar bepaalde zakelijke gebieden in Groot-Brittannië en Frankrijk die geen primaire luchthaven zijn. Dat is de strategie van Ryanair, ze vliegen altijd van secundaire luchthavens op secundaire luchthavens.

De concurrent Easyjet noemt dit: van waar je niet bent naar waar je niet wilt zijn.

Ik heb mijn twijfels erbij of het type vluchten waar Eindhoven in eerste instantie op zal groeien, vooral toerisme en leisure bestemmingen, of dat nou bestemmingen zijn die voor de Brainport de meest interessante zullen zijn.

G: Maar je hoeft ook niet alleen te beredeneren vanuit de Brainport. Je moet het beredeneren voor de mensen uit de regio zelf. Deze mensen hoeven niet meer naar Schiphol als ze op vakantie willen of naar andere leisure bestemmingen willen. Andersom, als je eenmaal die connectiviteit hebt, dan is dat voor bedrijven best een attractief punt. En er zit natuurlijk best veel potentieel aan internationale bedrijven rondom Eindhoven en in Brainport, die zullen natuurlijk graag vanaf Eindhoven vertrekken. En als je de connectiviteit hebt dan vestigen er vanzelf meer bedrijven. Het heeft een aanjaageffect.

K: Soms heb je de pap nodig om ook krenten te kunnen hebben. Mijn persoonlijke mening is dat er in de discussie van 35.000 vliegbewegingen teveel wordt toe geredeneerd naar de Brainport maar het zal meer moeten gaan over het algemene welvaartsniveau voor de inwoners van de regio.

G: En als bedrijven moeten kiezen tussen Zwolle en Eindhoven dat ze dan toch voor Eindhoven kiezen vanwege de luchthaven. Het is niet doorslaggevend maar het kan wel bijdragen.

*Is Eindhoven Airport op dit moment een meerwaarde voor Brainport?*

G: Ik denk het wel ja. Maar het heeft ook te maken met wat jij in je introductie zei: het is ook het psychologische effect. Dat zie je aan het enorme succes van bedrijventerrein Flight Forum. Maar ook aan het bedrijventerrein van de luchthaven zelf, dat loopt zeer goed. Het ligt natuurlijk ook aan een super ontsluiting aan de A2, maar ook aan het imago van de luchthaven. Wij horen van andere dat elk bedrijf een aparte postcode wilt hebben zodat ze op hun visitekaartjes Airport willen hebben staan. Dit zie je ook bij Maastricht en Schiphol, het psychologische effect is heel sterk.

K: In Capelle aan de IJssel ligt een bedrijventerrein wat aan de gemeente Rotterdam is overgedragen omdat bedrijven liever in Rotterdam zitten. Zo simpel is het af en toe, het is soms ook gewoon een imagokwestie. Dat kan ik me ook voorstellen bij een luchthaven, het imago is belangrijk en zeker in combinatie met de landzijdige bereikbaarheid die bij Eindhoven goed is. En waar je ook vanuit kan gaan dat die goed zal blijven. Want niemand wilt natuurlijk dat zijn airport dichtslibt. Het gebeurt natuurlijk wel een klein beetje maar het is goed ontsloten door de snelweg en de Phileas. Dat is allemaal goed voor elkaar.

*Is Eindhoven Airport een meerwaarde voor de bereikbaarheid van Brainport, of is Schiphol van grotere waarde voor de kennisintensieve bedrijvigheid?*

K: Het is het totaalplaatje. Je ziet aan elk vestigingsplaatsonderzoek dat geen enkele voorwaarde doorslaggevend is. Het zijn altijd een heleboel dingen tegelijkertijd. Ik denk dat het voor Brainport belangrijker is dat er een cluster is van kennisintensieve bedrijven die ook van elkaars kennis gebruik maken zodat er spillovers ontstaan. Dan is internationale bereikbaarheid nog wel een mooie extra. Het is een meerwaarde, maar zeker niet het enige wat van belang is.

G: Easyjet vertelde ons dat 25% van de reizigers zakelijk is. Dus ook de bestemmingen die we als feestbestemmingen zien hebben steeds meer zakenreizigers. Deze profiteren natuurlijk van de nabijheid van een regionale luchthaven.

Wederzijdse causaliteit tussen Eindhoven Airport en Brainport Eindhoven

Daarnaast zien we uit de Schiphol enquête dat de universiteitssteden relatief sterk vertegenwoordigd zijn met betrekking tot vliegen. Voor intra-Europese bestemmingen zouden deze dus van Eindhoven gebruik kunnen maken.

Een luchthaven geeft potenties die je wel moet benutten. Zo moet je toeristisch aantrekkelijke producten creëren. Daarnaast moet je voorzieningen creëren zodat hoogopgeleide werknemers in je stad willen wonen. De mooie natuur in de omgeving en een hoog voorzieningenniveau van de stad Eindhoven.

*Op wat voor manier ziet u de toekomst van Eindhoven Airport?*

G: Eindhoven Airport heeft de potentie om uit te groeien tot grootste regionale luchthaven van Nederland. Dit hangt samen met het dichtbevolkte en grote catchment area waaruit Eindhoven kan vissen. Met een 1-uur catchment area grens ligt Rotterdam beter maar bij 2-uur is de catchment area van Eindhoven veruit het grootste.

K: Stel dat de militairen daar weggaan, en de geluidsruimte komt beschikbaar voor de burgerluchtvaart. Dan wordt het met afstand de grootste regionale luchthaven van Nederland.

*Verwacht u in de toekomst de vorming van een base op Eindhoven Airport?*

G: Een base zorgt wel voor veel klanten, maar het levert weinig geld op. Daarnaast wordt je behoorlijk gechanteerd door de LCCs. Daarnaast is het ideaalbeeld van een regionale luchthaven natuurlijk dat men niet afhankelijk is van een carrier, wat ze op dit moment wel doen.

Maar de kwaliteit in Eindhoven is goed, er worden lage omdraaitijden gerealiseerd van 25 minuten, het voorzieningenniveau is hoog en ze liggen zeer goed in de catchment area dus moeten ze zich niet laten chanteren door een grote LCC. Als Eindhoven hoef je daar niet in te trappen want dan zijn er genoeg andere maatschappijen die het gat van Ryanair graag opvullen. Maar Eindhoven heeft zoveel potentieel, die basevorming komt vanzelf, daar hoef je niet om te bedelen.

K: Als je de catchment areas van Schiphol en Eindhoven vergelijkt heeft Schiphol 18 miljoen en Eindhoven 33 miljoen inwoners binnen 2-uur reistijd. Dit geeft aan, als je Nederland opnieuw in zou tekenen vanaf een leeg vel, de locatie van Eindhoven voor een grote luchthaven een veel betere locatie zou zijn geweest. Althans als je doel is om een grote luchthaven te hebben.

Daarentegen heeft Eindhoven wel veel concurrerende luchthavens om zich heen. Twaalf luchthavens vissen voor een groot deel in dezelfde vijver.

Deze twaalf luchthavens lopen allemaal het risico de concurrentieslag te verliezen. Dit hangt, mijn inziens, af van de kwaliteit van het netwerk van de luchthaven en de steun die ze voor netwerkontwikkeling krijgen van de regio. Als je je netwerk niet kan ontwikkelen omdat daar geen draagvlak voor is dan ben je in het nadeel ten opzichte van andere luchthavens.

*Welke luchthavens zijn de concurrentie van Eindhoven Airport?*

K: In de regio en op het niveau van regionale luchthavens is Weeze de grootste concurrent. Luchthaven Schiphol heeft voor een groot deel een heel ander netwerk en is daarin geen concurrent. Voor overlappende bestemmingen en voor mensen uit het midden van Nederland zal Schiphol ook een concurrent zijn.

Wederzijdse causaliteit tussen Eindhoven Airport en Brainport Eindhoven

G: Maar Eindhoven heeft ook geprobeerd om Weeze te kopen. De Schiphol Group heeft er natuurlijk belang bij om de concurrentie een beetje te reguleren. Maar ze moeten natuurlijk altijd oppassen dat de NMA daar niet tegen optreedt. Daar moeten ze behoedzaam in opereren.

K: Toch zal de Schiphol Group Eindhoven Airport nooit klein houden want dan snijden ze zichzelf in hun vingers, dan gaan mensen de grens over en vliegen ze vanaf Weeze.

*Hoe ziet u de landzijdige bereikbaarheid van Eindhoven Airport in de toekomst?*

K: Naar mijn mening is het nog veel te vroeg voor een intercity station nabij Eindhoven Acht. Het is natuurlijk altijd goed om ergens alvast over na te denken zodat je opties voor de toekomst open kunt houden.

Maar voor nu lijkt het mij een betere optie om de reistijden van de Phileas tussen CS en Eindhoven Airport te verkorten, bijvoorbeeld doorminder te stoppen. Bij wijze van spreken nog twee stops bij grote bedrijventerreinen of winkelcentra, maar voor de rest een rechtstreekse verbinding. Dat is in ieder geval een stuk goedkoper dan een intercitystation en ik vermoed net ze effectief.

G: Daarnaast zou je ook nog door een natuurgebied moeten gaan om Eindhoven Acht met de luchthaven te verbinden. Ook in Acht zal je nog altijd busvervoer nodig hebben van het station naar de luchthaven, beetje omslachtig om busvervoer op deze manier in te passen terwijl het ook vanaf Centraal zou kunnen.

G+K: Dit zijn meningen, dit hebben we niet onderzocht

G: Deze plannen komen allemaal uit de koker van Brainport en het SRE. Het zit verwerkt in een structuurvisie en daaraan zie je dat er wel goodwill in de regio is voor Eindhoven Airport. Hierin kun je zien dat de regionale politiek een koers uitzet. Daarnaast wordt er nu onderhandeld aan de Alderstafel voor een nog hardere regionale politieke koers. Het gaat er nu om wat de militairen willen inleveren en welk deel de burgerluchtvaart krijgt.

*Krijgt de Alderstafel een lagere prioriteit met de huidige recessie en krimp in de luchtvaart?*

G: Het kan zo weer omslaan. Het oude groeipad kun je zo weer te pakken hebben en dat zal in de toekomst ook wel weer benaderd worden. Wij wetenschappers denken graag vooruit en in scenario's. De politieke bestuurders zullen het inderdaad minder belangrijk vinden, maar je moet er klaar voor zijn in de toekomst.

K: Je moet toch doorgaan met zulke beslissingen. Nu heb je rustig de tijd om alle scenario's te bekijken en als je het oude groeipad weer hebt dan heb je een doordachte visie staan.

*Ziet u een verbinding tussen Eindhoven Airport en Brainport, of ziet u het als twee verschillende identiteiten?*

G: Het moet steeds meer geïntegreerd benaderd worden. Het hoeft natuurlijk niet om de hoek, het moet vooral goed bereikbaar zijn.

K: Luchtvaartmaatschappijen zullen alleen komen als ze business zien. Als er geen business te maken is komen ze niet, en als ze te weinig informatie hebben komen ze ook niet. Dus als

het totaalplaatje bekend is en alle spelers in de regio hebben goed contact met elkaar zullen de luchtvaartmaatschappijen wel komen.

*Ziet u mogelijkheden om in de toekomst Eindhoven Airport en Brainport meer met elkaar te verbinden?*

G: Wellicht zullen de private jets en luchttaxi's de verbindende schakel zijn tussen de luchthaven en Brainport. Het is voor veel bedrijven in Brainport interessant om invloedrijke, dure werknemers te laten vliegen via private jets. Hiermee kun je adverteren als regio.

K: De overheid is veelal faciliterend in dit proces en niet sturend. Veelal brengen ze partijen met elkaar in contact en zorgen ze voor een visie. Op het moment dat er een duidelijke visie is die gesteund wordt door veel partners, dan zullen de maatschappijen investeren in de regio. De overheid moet een transparant investeringsklimaat scheppen waarbij er wordt gekeken naar de lange termijn, daarom zal het ook goed zijn als er een Aldersakkoord komt.

*Hoe beoordeelt u de importantie van luchthaven Schiphol en Eindhoven Airport voor Brainport?*

G: Qua locatie ben je vanuit Eindhoven ook snel in Düsseldorf en Brussel. Dus je kunt eigenlijk een beetje shoppen voor intercontinentale verbindingen. Continentaal geldt daar natuurlijk hetzelfde voor, daarvoor zitten veel secundaire vliegvelden in de regio met elk zijn potentieel. Maar ik geloof niet dat er potentieel is om vanaf Eindhoven met grote vliegtuigen de oceaan over te gaan.

K: Is jouw vraag nou of de Brainport locatie op dit moment kansrijk is gelet op het feit dat Schiphol misschien wat ver weg ligt?

Ik kan dit niet onderbouwen maar in Nederland denken wij natuurlijk snel op kleine schaal, wij vinden al snel dat iets ver weg ligt terwijl op mondiale schaal de afstanden in Nederland natuurlijk erg relatief zijn.

G: Maar aan de andere kant, met de vestiging van HP in Heerenveen werd ook geroepen dat anderhalf uur naar Schiphol niks voorstelde. Ondertussen zijn ze wel weer weg

*Denkt u dat de grote marge in de uitkomsten bij werkgelegenheidsonderzoek kleiner gaat worden in de komende jaren?*

G: Nee, dat denk ik niet. Dit blijft heel erg verschillen omdat de ene er heel anders mee omgaat dan de andere. En nog niets anders, de grens van het luchthaventerrein speelt ook erg mee. Bij Schiphol valt bijvoorbeeld heel veel binnen het terrein, terwijl dit bij andere luchthavens niet mee wordt geteld. Het is ook een beetje een artefact van de meetmethode. De directe effecten zijn vrij rechtstreeks gekoppeld, hierbij hangt er ook veel vanaf of je een basis bent of niet. Maar wat je er verder aan koppelt, zoals bij Münster-Osnabruck, daar is de hele reisindustrie gevestigd op het terrein waardoor het een veel groter werkgelegenheidseffect heeft. En bij andere luchthavens is het gewoon niet meer dan een kale vlakke.

K: Daarbij is het zeer lastig bij het toerekenen van werkgelegenheid aan luchthavens omdat je moeilijk kunt vaststellen of de werkgelegenheid puur wordt veroorzaakt door de



luchthaven. Zou een bedrijf er ook gezeten als de luchthaven er niet geweest was? Dat weet je op een gegeven moment gewoon niet meer.

Met name bij het indirecte werkgelegenheidseffect is het zeer moeilijk om precies vast te stellen wat er bij de luchthaven hoort. Het gevaar zit hem in dubbeltellingen, elke sector trekt graag werkgelegenheid naar zich toe.

Met name lobbyorganisaties willen zich al snel rijk rekenen met indirecte werkgelegenheid.

G: Een ander voorbeeld. De drukste dag van luchthaven Maastricht is als de TEFAF er is, de kunstbeurs. Deze zou nooit in Maastricht worden gehouden als al die miljonairs niet de mogelijkheid zouden hebben om in Maastricht te landen met hun private jets. Dat zijn allemaal kansen die je kunt benutten of niet.

*Ziet u Eindhoven Airport als een meerwaarde voor het imago effect?*

G: Daarom ben ik ook zo geïnteresseerd in jouw verhaal. Ik ben benieuwd of jij een cijfertje kunt plakken op het imago-effect van een regionale luchthaven. Gewoon het potentieel van 0 tot 200% ofzo. Want voor velen is het geen noodzaak om daar te zitten, maar gewoon nice.

K: Ik denk als je deze vraag kwantitatief oplost dat je de Nobelprijs voor de economie voor krijgt.

Maar er zijn twee stromingen. Je hebt de macro-economische stroming. Zoals het CPB naar dingen kijkt. Imago is leuk, maar als die bedrijven niet bij de luchthaven hadden gezeten vanwege het imago dan hadden ze wel gekozen voor de andere kant van het bedrijventerrein omdat ze daar bij de snelweg een goede landzijdige bereikbaarheid hadden gehad.

De tweede stroming is de stroming van de lobbyisten. Deze zeggen, als de luchthaven hier niet was geweest hadden deze bedrijven hier ook niet gezeten. Dan hadden al die bedrijven bij Schiphol gezeten, of bij Weeze.

Maar goed, wie heeft gelijk? Who knows...

Het is overigens wel grappig dat uit CPB onderzoek blijkt dat er ook veel regio's zijn die heel succesvol zijn zonder grote luchthaven. Hiermee willen zij zeggen dat het geen randvoorwaarde voor het succes van een gebied hoeft te zijn.

Maar aan de andere kant kun je ook denken vanuit padafhankelijkheid. Sommige regio's hebben een luchthaven, en zijn daarom succesvol geworden. Zou je die luchthaven afknippen, dan zou de economie van de regio instorten.

G: Toch bij een shortlist van vestigingsplaatsfactoren staat het hebben van een luchthaven altijd bij de top tien. Sommige sectoren en bedrijven zullen zich niet vestigen in een regio zonder luchthaven.

K: Dit wil niet zeggen dat je dan geen succesvolle regio kunt zijn, er zullen dan gewoon andere bedrijven komen. Er zijn ook wel regio's in Europa die economisch zeer succesvol zijn maar geen hub hebben.

Zoals Barcelona, de best presterende economische regio van Spanje. Maar mensen denken al snel dat de hubfunctie van Schiphol ontzettend belangrijk is, die zeggen dat we anders geen Randstad hadden gehad. Dit blijft een debat tussen twee stromingen zoals ik eerder al schetste.

G: Maar toch speelt ook politiek altijd een rol. Net zoals toen Brussel te koop stond, toen mocht Schiphol niet mee bieden. Het is toch ook veel politiek en landsbelang.

*Denkt u dat er synergie kan ontstaan tussen Brainport en Schiphol?*

K: Synergie is toch wel een beetje een marketing begrip. Synergie ontstaat naar mijn mening pas als er meerwaarde ontstaat. 1+1 moet meer zijn dan 2. Onze boodschap was dan ook dat de synergie tussen Schiphol en de haven van Rotterdam niet overdreven moet worden. Ik durf wel te zeggen dat 95% van de bedrijven in Nederland niks heeft aan de combinatie van beide voorzieningen (Schiphol en de haven van Rotterdam). Ze maken alleen maar gebruik van een van beiden, of van allebei niet.

Ik denk dat synergie tussen luchthavens en zeehavens in een land samenhangt met uniforme regels. Zo moet de douane op dezelfde manier werken, moeten er dezelfde invoerregels, controles, informatiesystemen zijn e.d. Virtueel moet er één loket zijn maar ook hier geldt weer dat dit niet de doorslaggevende factor is. Kwaliteit is een van de vele factoren die van belang zijn. Bedrijven kijken ook gewoon naar het kostenplaatje, ze gebruiken dan de luchthaven die het goedkoopst of juist snelst is.

Bijvoorbeeld het magazijn met reserve-onderdelen van Canon zit heel dicht bij Schiphol. Toch laat dit bedrijf vrijwel alle onderdelen uitvoeren via Keulen.

Ik denk niet dat er per definitie synergie ontstaat tussen Eindhoven en Schiphol omdat ze op redelijke afstand van elkaar liggen. Maar ze hebben een complementaire functie en die zouden bedrijven kunnen benutten.

*Hoe groot is het economisch netwerk rondom Eindhoven Airport?*

G: Ik denk dat Eindhoven Airport voor een grotere regio van belang is. Zo zitten er bedrijven in Venray die veel gebruik maken van het vliegveld. Er zitten veel bedrijven in de regio die toch gebruik maken van het vliegveld, dit scheelt tijd en kosten voor hun. Ik denk zeker dat de luchthaven een kostenvoordeel is.

*Zouden bedrijven opschuiven als heel het vliegveld Eindhoven wordt gesloten en overgaat naar een andere regionale luchthaven in Nederland?*

G: Bestaande bedrijven blijven zitten want verhuizen is veel te duur. Het gaat om nieuwe bedrijven die onderzoeken waar ze willen gaan zetten. Het is vooral de verre toekomst die belangrijk is. Niet morgen, maar over dertig jaar. De groeivoet zal toch anders worden.

K: Bestaande bedrijven zullen ook altijd een keer heroverwegen of ze blijven zitten of weggaan. Dan spelen allerlei vestigingsplaatsfactoren weer een rol. Toch zal er maar een klein aantal bedrijven zijn die hun business meteen oppakt en verkast. Dit heb je natuurlijk in Schiphol veel meer, die hebben een veel groter netwerk en een grotere connectiviteit en een aantal bedrijven zal daar zeer afhankelijk van zijn. Die gaan weg als dat op zou houden.

Daarnaast heeft de regio Eindhoven hierin nog een padafhankelijk voordeel. De groei van Eindhoven Airport is pas iets van de laatste jaren, er zullen dus nog maar weinig bedrijven zijn die zich daar helemaal op gefocust hebben. De ontwikkeling van Brainport was eerder ingezet dan de groei van de luchthaven.

G: Ik had een discussie over de luchthavengebondenheid van bedrijven op het bedrijventerrein van Eindhoven Airport. Ik vroeg hoeveel bedrijven er zijn afgewezen, eigenlijk geen eentje. Zo zit er zelfs een verhuisbureau, die hebben aangegeven dat ze wellicht internationale verhuizingen willen gaan doen in de toekomst. Vanaf heden konden ze dit gaan aanbieden, dus je kunt er geen speld tussen krijgen.

En zo kun je als bedrijf opportuniteiten creëren.

Wederzijdse causaliteit tussen Eindhoven Airport en Brainport Eindhoven

K: Uit een studie van een collega van ons blijkt dat heel veel bedrijven op een luchthaven zitten terwijl ze er niets mee te maken hebben. Ze zitten er vanwege de goede bereikbaarheid en vanwege de uitstraling, niet omdat ze gaan vliegen.

G: Je zou aan Schiphol real estate moeten vragen hoe belangrijk het image aspect van een luchthaven is.

K: Maar als de bereikbaarheid goed is, dan trekt dit bedrijven aan. Als de bereikbaarheid minder wordt, zullen er altijd bedrijven vertrekken. In welk tempo dat gaat en hoe hard, is altijd maar koffiedik kijken. Mensen die voor bepaalde ontwikkelingen zijn, die schetsen enorme doemscenario's. En de mensen die heel erg macro economisch denken, die vinden het meevallen en kijken naar alternatieve ontwikkelingen. De waarheid zal wel ergens in het midden liggen.

Als je dit allemaal goed kon voorspellen en zeker zou weten welke kant het op gaat dan kun je echt miljonair worden. De onderzoeken hierover moet je dan ook altijd kritisch bekijken.

*Afsluiting*

**Bijlage 4. Interview gehouden met E. Lubbers, Senior adviseur EZ, Brainport en Strategische Allianties – 27 januari 2010**

E. Lubbers wilde niet dat het gesprek op voicerecorder werd opgenomen. Zijn reden daarvoor was dat uitspraken anders uit zijn verband getrokken kunnen worden. Hierbij een korte opsomming van het gesprek.

*Inleiding*

E. Lubbers stelt zichzelf voor. Hij werkt voor de sector economische zaken en cultuur. In deze sector houdt hij zich voornamelijk bezig met economische zaken en de arbeidsmarkt.

*Hoe zou u de economie van de regio Eindhoven omschrijven?*

De economie van Eindhoven omschrijft hij met de woorden 'toptechnologische industrie'. Binnen deze industrie wordt de creatieve industrie steeds belangrijker. De regio excelleert op nationaal niveau.

Daarnaast zie je in de regio steeds meer kennisinstituten opkomen. De innovatieve machinebouw wordt ook steeds dominanter binnen de economie van Eindhoven. Daarnaast ziet Den Haag, de regering, ook het belang van de regio in. Het wordt gezien als de derde mainport.

Ook moet je de economie in een breder perspectief zien. Er worden overal samenwerkingsverbanden gezocht, een voorbeeld daarvan is de ELAT-regio. Met zo'n samenwerkingsverband is het de doelstelling om Europees te kunnen concurreren met toptechnologieregio's, wellicht wereldwijd mee te concurreren.

*Hoe omschrijft u de bereikbaarheid van de regio Eindhoven?*

Op de lange termijn groeit de regio in economisch opzicht zeker door. Oftewel de bereikbaarheid, de infrastructuur, moet meegroeien. Een van de mogelijkheden zou zijn om een aantakking te maken op de HSL-verbinding van Breda. Ook moet het wegennet, snelwegen maar ook provinciaal, optimaal ingericht zijn.

*Hoe beoordeelt u de importantie van Eindhoven Airport voor de regio?*

De luchthaven is wellicht niet zo belangrijk in termen van directe werkgelegenheid. Maar het voegt enorm veel economische waarde toe aan de regio. Daarnaast is het belangrijk voor de economie van de regio Eindhoven dat de luchthaven meegroeit. Dit is goed voor de Europese ontsluiting van Eindhoven.

Het is een belangrijke vestigingsplaatsvoorwaarde. Daarnaast is het een belangrijk voorwaarde bij het aantrekken van spin-offs en buitenlandse bedrijven.

*Hoe zou u het concept Brainport typeren?*

Brainport is een concept, een triple helix organisatie, waarbij veel partners met elkaar samenwerken. Een goede infrastructuur is belangrijk om zo'n concept te laten slagen. Maar andere dingen zijn minstens zo belangrijk. Hierbij moet je denken aan het aantrekken van kenniswerkers of een hoog voorzieningenniveau in de stad Eindhoven.

*Wat zijn de zwakke plekken van de economie in de regio Eindhoven?*

Gebrek aan technologisch geschoold personeel. Men probeert dit op te lossen door technische programma's aan te bieden op de middelbare school. Ook wordt er actief hoogtechnische kennis geworven in het buitenland, vooral China heeft een zeer groot potentieel. Ook is de Universiteit te klein, de Universiteit zal wellicht drie keer zo groot moeten zijn, dit zou de economie ook zeker verstevigen.

Ook publiek R&D is een ondergeschoven kindje. Zouden bedrijven daar meer garanties voor krijgen zouden ze ook sneller investeren in de regio.

*Concluderend*

De regio en Eindhoven Airport versterken elkaar zeker. Eindhoven Airport is de fysieke 'portal to Europe'. Wellicht genereert het niet zeer veel werkgelegenheid, maar het creëert zeker een meerwaarde. Bedrijven willen zich graag vestigen op het Flight Forum, of vestigen zich juist in Eindhoven vanwege de nabijheid van een vliegveld. Ook is Eindhoven Airport belangrijk voor het aantrekken van bedrijvigheid. Maar ook een regionale luchthaven moet je in perspectief zien. Andere factoren zijn ook belangrijk, kenniswerkers / hoogstedelijke omgeving / cultuur. Een regionale luchthaven is een uitdaging, je moet eruit halen wat erin zit.

**Bijlage 5. Interview gehouden met L. Nieuwenhuysen, adviseur strategie Brainport Operations B.V. – 5 januari 2010**

*Inleiding*

*Hoe bent u betrokken bij het onderwerp regionale luchthavens – regionale economie?*

Ik ben erbij betrokken op verschillende niveaus. Heel directe zin zijn wij betrokken omdat stichting Brainport aan de Alderstafel zit. Onder de Alderstafel hangen een aantal ambtelijke werkgroepen die het voorbereidende werk doen. Samen met een collega zit ik in de ambtelijke werkgroep economie voor Brainport. Onze primaire insteek is de bijdrage van Eindhoven Airport aan de regionale economie, en in het bijzonder van de innovatieve economie. Dat is het vertrekpunt en vanuit die context wordt er een brede discussie gevoerd. In indirecte zin ben ik er ook bij betrokken. Ik ben adviseur bij Brainport en ik zal eerst even kort uitleggen wat Brainport is. Brainport staat voor drie dingen.

Allereerst is het een regio. Dit label hebben wij gekregen van de Rijksoverheid in de Nota Ruimte. Deze naam hebben wij geadopteerd. In het verleden hadden we programma horizon om Eindhoven uit de crisis van de jaren '90 te halen. Dit programma was zo succesvol dat ze het opgeschaald hebben naar een integraal programma en daarvoor is de Brainport Navigator geschreven. Dat is een programma wat gemaakt is door een commissie. In opdracht van bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid. Toen moest er een organisatie komen die deze agenda uit moest voeren, dit is stichting Brainport geworden.

De taak van stichting Brainport is de regio opstuwen tot een topregio op innovatie.

In deze integrale aanpak kijken we naar vier dingen:

People, talentontwikkeling en voorkomen van werkloosheid.

Technologie, de wetenschappelijke slagkracht; uitgaven aan onderzoek, kennisontwikkeling en samenwerking tussen bedrijven.

Business, waarde halen uit de kennis die je al hebt. Het vermarkten van je kennis, netwerken bouwen tussen leveranciers en eindproducenten.

En als laatste kijken we naar de basics. Een goed leefklimaat, aantrekkelijk wonen en werken. En ten tweede bereikbaarheid. En in die hoedanigheid ben ik betrokken bij bereikbaarheidsvraagstukken voor de regio. En Eindhoven Airport is dan een van de onderdelen die je meeneemt. Daarnaast natuurlijk ook de wegbereikbaarheid, die ook wordt besproken in de MIRT-verkenning. Spoorbereikbaarheid, grensoverschrijdende spoorverbindingen. Regionaal openbaar vervoer, alle soorten van bereikbaarheid. In directe zin ben ik er dus ook bij betrokken omdat het gaat om het gehele strategische plaatje.

*Wat is uw motivatie om mee te werken aan dit onderzoek?*

Ik vind het leuk om afstudeerders te helpen. Ik ben zelf ook afgestudeerd door middel van interviews te houden. De tweede reden is dat wij het belangrijk vinden als regio om uit te dragen dat wij een kennisregio zijn. In onze doelstelling staat dan ook dat we mee willen helpen aan wetenschappelijk onderzoek.

*Wat is uw huidige functie; kunt u deze beschrijven?*

Mijn primaire taak is strategie ontwikkeling, dit ligt aan de kant van de inhoud. Daarnaast zijn wij betrokken in vele samenwerkingsverbanden om deze visie uit te dragen en ook om te zetten in beleid.

Nationaal doen we dat in de kennisinvesteringsagenda. Dat is een coalitie met een agenda die erop gericht is om Nederland te laten behoren tot de meest innovatieve economieën in de wereld. Wij praten daar mee, maar het is vooral inhoud gedreven. De karakterisering van mijn werk is dat ik vanuit de inhoud participeer in samenwerkingsverbanden.

*Wat is de verbinding tussen het SRE en stichting Brainport?*

SRE is een overheidsorgaan en de belangrijkste financier van Brainport. Brainport is duidelijk een triple helix organisatie. In het bestuur van Brainport komen partijen uit de markt, overheid en kennisinstellingen samen. Wij zijn meer op projectbasis georganiseerd en kunnen op een andere manier werken en acteren dan het SRE. Het SRE heeft een aantal beleidsdoelstellingen eigenlijk aan ons uitbesteedt.

Op het ruimtelijke vlak doen wij niet veel, daar ligt erg veel bij het SRE. Als het aan de kenniskant is doen wij het, aan de ruimtelijke kant doen hun het maar de banden zijn erg warm.

*Hoe groot is stichting Brainport?*

Op dit moment, na de fusie met N.V. REDE, en met de inhuur erbij 80 man. Wij werken zo dat er vanuit de markt een vraag moet zijn, wij zetten dan een klankbordgroep op die het project ook aanstuurt. Wij regelen de financiering maar hun moeten het project regelen, het probleem oplossen. Dit wordt veelal gedaan door een heel netwerk van mensen rondom Brainport, directeuren of andere invloedrijke mensen, die het project trekken. Ik denk dat er in het netwerk van Brainport 200 tot 300 mensen zitten.

*Hoe zou u de economie van de regio Eindhoven omschrijven?*

Als je het in een statement wilt. Wij zijn de machinebouwers van de wereld. ASML, Philips medical; het zijn eigenlijk bouwers van machines. Je kunt ons ook omschrijven als hightech regio, maar onder deze hightech laag zit een tweede lijn van toeleveranciers en ik weet niet of je dit hightech kunt noemen. Daar is het wellicht iets te breed voor.

Een ander speerpunt in de regio is design. Je ziet ook een verbinding tussen toeleveranciers en designbedrijven die samen ook nieuwe dingen maken.

Eigenlijk is deze regio heel sterk op vijf clusters:

Hightech systemen; machines van ASML.

Automotive: Tomtom zit hier, Daf en de Phileas bus.

Lifetech cluster; denk daarbij aan bedrijven rondom Philips medical.

Food systems; machines voor de food sector.

Design; product design.

*Hoe zou u het concept Brainport typeren?*

Het woord 'port' zit er natuurlijk in en dit is een verwijzing naar de twee andere mainports van Nederland. Je hebt airport Schiphol, vooral een logistieke hub in Europa die veel bedrijvigheid genereert en veel bedrijven aantrekt. De tweede 'port' van Nederland is de zeehaven van Rotterdam. Een 'port' naar de wereld die in Nederland gesitueerd is.

Brainport is eigenlijk de kennis'port' van Nederland en een van de kennispoorten van Europa. Wij hebben een spilfunctie in het Europese kennisnetwerk waardoor wij dus de kenniseconomie van Nederland en Europa voor een gedeelte dragen.

Harde cijfers hiervoor: Van de zes miljard euro die aan onderzoek wordt uitgegeven in Nederland komt twee miljard uit de regio Eindhoven. De helft van de Nederlandse patenten komt ook uit deze regio. In Europese context zijn wij de nummer 1 regio in patentenregistratie en de nummer 4 op het gebied van R&D-uitgaven. Wij horen bij het type regio's zoals München en Stuttgart zijn. Deze regio wordt in rapporten aangeduid als de 'technological backbone' van Europa. Kennis is heel belangrijk van Europa en er zijn maar een paar regio's die hiervan aan de basis staan.

De regio genereert ontzettend veel kennis, deze kennis waaiert uit over Europa en er worden slimme services en diensten mee ontwikkeld. Je staat eigenlijk aan het begin van de kenniswaaier.

*Wat voor toekomstige ontwikkelingen verwacht u rondom Brainport?*

Wat wij verwachten en wat ook zeer relevant is voor Eindhoven Airport. Als je naar de grote research bedrijven in de wereld kijkt hadden die tot voor kort op zeer veel plekken hun research. Wat die nu aan het doen zijn is dat ze het concentreren op een aantal plekken in Europa. In Nederland zie je dat aan Danone, Danone had Numico overgenomen en concentreert de research op Utrecht. Je ziet dat veel research centra in Europa afvallen en een andere centra worden heel groot. Een bedrijf heeft zijn fundamenteel onderzoek nodig en doen dit op de plaats waar dit het beste kan. En daarnaast willen ze in ieder continent, dichtbij de markt, ook een research center hebben. Producten moet je namelijk altijd ontwikkelen in interactie met de markt.

Dus heel veel grote research bedrijven zullen straks nog maar een aantal van deze centra in de wereld hebben zitten. Onze ambitie is dat een van deze research centra in de sectoren waarin we sterk zijn in de regio Eindhoven komt te zitten. Er vindt op dit moment een consolidatieslag van R&D in de wereld plaats, en Brainport moet zorgen dat het hier neerslaat.

*Is het ook een reële mogelijkheid om deze ambitie waar te maken?*

De mogelijkheid is er wel maar wij lopen op een aantal zaken wat achter. Een van de belangrijkste zaken is publiek R&D. De Lissabon doelstelling is 2 euro privaat, 1 euro publiek. Deze regio heeft op dit moment 8 euro privaat, 1 euro publiek. Wij hebben 2 miljard privaat, 200 miljoen publiek. Dat zijn zo'n beetje de verhoudingsgetallen.

Naast de consolidatieslag die ik net beschreef zie je ook steeds meer dat bedrijven hun fundamentele onderzoek afschuiven op de overheid. Bedrijven moeten steeds efficiënter gaan werken, een steeds kortere time to market. Dus hun research schuift op richting de markt. Je ziet dat overheden in dit gat moeten springen en in het buitenland gebeurt dit al. De doelstelling zou moeten zijn 2 euro publiek, 2 euro privaat en 4% van je bruto nationale product moet je aan R&D uitgeven.

Willen wij dus die buitenlandse bedrijven aantrekken zullen we ze dus een aantrekkelijke propositie aan moeten bieden op het gebied van publiek R&D. Deze bedrijven moeten erop aankunnen dat ze een deel van hun onderzoek gezamenlijk kunnen doen met de kennisinstellingen hier. Dit vraagt niet alleen om meer geld maar ook om continuïteit. Nu financieren wij nog heel veel van deze programma's op een 4 jarige termijn en na 4 jaar moet je maar weer afwachten of het weer doorgaat. Vooral in de chemische tak van sport maar ook in de hightech systems, die willen continuïteit. Die willen dat je de komende 10-15 jaar erop aankunt dat je geld krijgt. Tuurlijk moet je dan wel succesvol zijn en dat snappen die bedrijven ook wel. Ze snappen ook best dat je gereviewd wordt, als je dan maar wel garantie hebt dat wanneer je het goed doet dat je hetzelfde of meer krijgt. Dat is dan ook belangrijk voor Nederland in zijn geheel want wij doen sowieso te weinig aan publiek



onderzoek. Maar zeker voor deze regio is de verhouding erg scheef, terwijl hier erg veel sterke sectoren zitten.

We werken er hard aan en zijn op dit moment druk bezig om een lichtinstituut van de grond te trekken. Dat is een thematisch instituut wat verschillende typen onderzoek wat met licht te maken heeft bij elkaar voegt. Dan moet je denken aan de ene kant de technische discipline en aan de andere kant meer de psychologische kant. Licht doet veel met mensen, Philips heeft nu bijvoorbeeld projecten om de leercurve in scholen te verbeteren door het type licht aan te passen. Ook op het gebied van design zijn we bezig een instituut op te starten. Ook met zonne-energie zijn we bezig. Deze groeisector ligt heel dicht tegen een sector waarin we sterk zijn, namelijk chipontwerp, de semiconductor sector. Dit ligt erg dicht tegen elkaar aan.

Een tweede grote uitdaging voor deze regio is voldoende talent. Je hebt niet alleen de briljante mensen nodig, die hebben we natuurlijk ook hard nodig en daar moet je internationaal voor werven. Maar al die maakbedrijfjes hebben ook goedgeschoolde MBO'ers nodig. Als je op dit moment kijkt naar de vergrijzing, er gaan er elk jaar 1500 uit terwijl er maar 1200 bijkomen. Dit gat van 300 kun je oplossen door efficiënter te gaan werken, of ze van buiten te halen of door meer mensen op te leiden. Op al deze terreinen proberen wij te werken. Wij hebben projecten om kennis uit het buitenland te halen. Dit doen we ook door het leefklimaat te verbeteren, om Eindhoven cultureel aantrekkelijk te maken. In dat licht is een goede luchthaven in je eigen achtertuin ontzettend belangrijk.

Een andere grote uitdaging is om buitenlandse bedrijven hier naartoe te halen. Naast voldoende publieke R&D is bereikbaarheid ook ontzettend belangrijk. Dat is voor ons een van de argumenten om Eindhoven Airport een boost te geven, daarom staat dit ook in ons programma.

Wij willen het portaal naar Europa zijn voor deze bedrijven, dan moet je ook zorgen voor goede verbindingen. Op Eindhoven Airport moet je niet zijn voor interncontinentale verbindingen, daar heb je Schiphol voor en daar ben je zo met de trein. Maar je wilt wel dat de regionale luchthaven goede verbindingen heeft met enerzijds de besliscentra in Europa. Wat je ziet is dat het concern hoofdkantoor en het R&D hoofdkantoor die worden steeds meer uit elkaar getrokken. Kijk maar naar Philips, concern zit in Amsterdam en R&D zit hier in Eindhoven.

Die concern hoofdkantoren willen we graag houden, maar die zullen we niet kunnen aantrekken. Die vestigen zich toch sneller in besliscentra zoals Amsterdam, Londen, Parijs, Milaan, Zurich, dat type steden. Die R&D hoofdkantoren moeten we wel aan kunnen trekken. Die kunnen we aantrekkelijke randvoorwaarden bieden maar dan moet je wel zorgen voor goede verbindingen tussen de besliscentra en het research centrum Eindhoven. Hiervoor heb je goede verbindingen nodig met Londen, Berlijn, Parijs, noem ze maar op. Als dat ver weg is zul je dat vanaf de luchthaven moeten aanbieden. Dus als je de vluchten kan uitbreiden, probeer dat dan juist op dat type steden te doen. Als het dichterbij is, dan moet je ook naar de trein kijken. Wij, als Eindhoven, willen een goede aantakking op het HSL-netwerk. Het liefst zou je hebben dat die HSL doorreed, maar dat zit er nog even niet in. Maar we zouden graag een treinverbinding naar zowel Breda, Keulen als Aachen hebben.

Een andere type die belangrijk is dat er in de research wereld erg sterk wordt samengewerkt. Hoe fundamenteeler het onderzoek, hoe internationaler de samenwerking. Wij hebben hier dus een aantal grote spelers die eigenlijk een hub functie vervullen. Via deze hubs wordt het internationale netwerk bereikt. Waar je dus ook voor moet zorgen is dat je een goede verbinding hebt met andere Europese research centra zoals Helsinki, München, Stuttgart, Grenoble. Dat zijn steden waar heel veel research zit, dit zijn niet de besliscentra maar daar zitten de collega onderzoekers. Het kan dus goed voorkomen dat er in deze regio veel internationale samenwerkingen zijn. Een verbinding met Helsinki was er altijd. Deze type verbindingen zijn ideaal, met andere research centra in Europa.

Wederzijdse causaliteit tussen Eindhoven Airport en Brainport Eindhoven

Er is nog een derde type verbinding die we graag willen hebben. Je ziet dat alles wat enigszins low-cost gemaakt kan worden, dat outsource je. De maakbedrijven in deze regio outsourcen veel naar Oost Europa. Voor deze handelsrelaties zou het ook erg goed zijn om een goede connectiviteit te hebben met oost Europa.

Dat zijn dus eigenlijk drie lijnen die je vanuit Eindhoven Airport graag zou kunnen bedienen. Wil je een research hub in Europa zijn, een portal to Europe in R&D, dan zul je minstens verbindingen met besliscentra en met researchcentra moeten hebben. Maar als je kijkt naar het profiel van deze regio, door de vele toeleveranciers in oost Europa zou je ook daar verbindingen mee moeten hebben.

*Wat is volgens u het ideale toekomstscenario van Brainport?*

Dat wij de research hier verdubbelen. Dat we een HSL-station hebben. Dat we binnen Europa de nummer 1 zijn op het gebied van research, zowel uitgaven als inhoudelijk. Dat de universiteit tweemaal zo groot is.

Onze quote is:

'Creating the industries of the future'

Dus hier moeten we de oplossingen bedenken voor problemen waarmee de wereld kampt. Dus op het gebied van klimaat, duurzaamheid, veiligheid, mobiliteit. De overheid moet ook dusdanig innovatief zijn dat ze deze oplossingen als eerste klant heeft toegepast.

Met massa, excellentie en een innovatieve overheid de oplossingen bedenkt voor de maatschappelijke problemen van deze tijd.

*Ziet u Eindhoven Airport als een meerwaarde voor de economie van de regio Eindhoven?*

Absoluut. Wij zien Eindhoven Airport als heel belangrijk, met name aan de internationale kant van bedrijven. Met name de researchbedrijven willen we een goed netwerk in Europa kunnen bieden. Op dit moment zie je dat Eindhoven Airport al met zeer veel belangrijke centra in Europa verbonden is. Met name de verbinding met Londen is zeer belangrijk voor ons, en daar wordt met drie verschillende lijnen op gevlogen. Londen is belangrijk omdat het een besliscentrum is, maar ook omdat er veel durfkapitalisten zitten.

Eindhoven Airport is dus heel belangrijk voor ons, zeker omdat we geen HSL-aantakking hebben is Eindhoven Airport de eerste uitgang naar Europa toe.

Het is een professionele luchthaven die efficiënt en snel handelt.

*Ziet u Eindhoven Airport als een meerwaarde voor het imago van de regio Eindhoven?*

Zakelijk verkeer gaat steeds meer low cost dus dat is geen issue meer. Een paar jaar geleden werd low cost echt nog gezien voor de vakantietripjes en de strandvakanties. Dat is heden ten dagen helemaal niet meer zo, er wordt veel zakelijk gevlogen. De zakenreiziger is zeker belangrijk om de vluchten vanaf Eindhoven Airport rendabel te krijgen.

Daarnaast is het type bestemmingen wat Eindhoven Airport erg belangrijk voor het imago van de regio. Je kunt het ook goed als verkoopargument gebruiken voor buitenlandse bedrijven.

Eindhoven Airport is ook een erg innovatieve luchthaven. Ze zijn op dit moment hard bezig met duurzaamheid, er gaat ook veel gebeuren rondom dit thema. Ze hebben spectaculaire groeicijfers. Dit zijn allemaal dingen waaraan je kunt zien dat het een levendige luchthaven is.

*Ziet u Eindhoven Airport als een meerwaarde voor de hightech economie van de regio Eindhoven?*

De luchthaven ook erg goed bij het type regio wat we willen zijn. We zijn een hightech regio, maar ook een regio van ondernemers. We zijn ook een regio die het maatschappelijk belang voorop stelt, ook de bedrijven doen dit. Dit heeft bijvoorbeeld Philips altijd gedaan, maar je ziet het de luchthaven ook doen. De luchthaven heeft geen doelstelling winstmaximalisatie. De luchthaven heeft in zijn doelstellingen staan dat ze dienstbaar willen zijn aan de regio. Dus dat ze willen helpen om deze regio verder te brengen.

De luchthaven past goed in de regio maar het zou nog beter kunnen worden. De luchthaven zou een sterk verbeterde openbaar vervoersvoorziening moet hebben. Vanuit een intercitystation, bijvoorbeeld Acht, zou je veel directer naar de luchthaven toe moeten kunnen. Op dat moment wordt de luchthaven echt een asset voor de regio. Maar op dit moment kun je het imago ook al gebruiken om bedrijven aan te trekken.

*Ziet u mogelijkheden om in de toekomst Eindhoven Airport en Brainport meer met elkaar te verbinden?*

Als de luchthaven groter wordt, krijgen ze meer invloed, en kunnen ze ook meer eisen stellen aan de type vluchten die ze willen hebben. Doordat de relaties goed zijn en de doelstelling geënt is op de regio, zal dit ze in staat stellen om nog scherper te focussen op het belang van de regio. Ze zullen nooit een onbeperkte mogelijkheid krijgen om te vliegen op allerlei bestemmingen, ze zullen altijd moeten selecteren vanwege de geluidsruimte. En dit is in het voordeel van de regio Eindhoven. Brainport wilt ook geen onbeperkt groeiende luchthaven, wij willen een luchthaven die dienstbaar is aan de economische ontwikkeling van de regio. Dus als je keuzes moet maken, en dat moeten ze, tussen een vlucht naar Antalya of Parijs. Dan zal de keuze moeten vallen op Parijs, zo simpel is het natuurlijk niet. Maar in het voorwaardenpakket wat je aanbiedt en de contracten die je sluit kun je dit wel uitventen. In die zin denk ik dat die verbinding in de toekomst alleen maar sterker gaat worden. Ook in het licht van de ontwikkelingen die ik net schets, je ziet concentratie, toename van het aantal netwerken en daarmee zal het belang van goed vliegverbindingen zeker toenemen. En daarmee het belang van de airport.

*Denkt u dat Eindhoven Airport een meerwaarde is voor Brainport?*

Ja absoluut, maar zoals ik net al zie is er meer uit te halen.

*Wat zal de invloed zijn van de uitplaatsing van vluchten op de economie van Eindhoven?*

Dat is geen uitplaatsing van de vluchten. Dat is het beeld wat gewekt is, Eindhoven het afvalputje van Schiphol. Het mooie van de Alderstafel is dat er een autonoom proces op gang gekomen is waarbij wordt gedacht in de trant van: 'Schiphol alles leuk en aardig maar wij gaan voor onze eigen ontwikkeling.' Wij kijken wat wij nodig hebben voor de ontwikkeling van deze regio. Dus weer die dienstbare opstelling. En vanuit deze opstelling moet bekeken worden wat voor vluchten hier geaccommodeerd kunnen worden. Ik heb er vertrouwen in dat daar iets gaat gebeuren, dat er iets uit gaat komen wat voor de regio nuttig is. Daarnaast wordt je acquisitie propositie beter. Het stelt je in staat om bedrijven hier te houden, die wellicht nu aan het overwegen zijn om ergens anders heen te gaan. En het stelt je in staat om met name Aziatische bedrijven die een Europees R&D-kantoor willen hebben over te halen om zich hier in de regio te vestigen. En dan is zo'n regionaal vliegveld

ontzettend belangrijk want dan kun je vanuit deze regio reizen door geheel Europa. Het verbetert je connectiviteit, maar ook zeker je imago.

*Hoe beoordeelt u de bereikbaarheid van de regio Eindhoven?*

De bereikbaarheid van de regio mist een belangrijk hiaat. Dat is naar het zuiden, richting Brussel en Leuven. Zowel OV als weg is een drama. Als je kijkt naar de wegverbindingen, als straks de ring opgeknapt is, hebben we best goede verbindingen. Alleen de wegverbinding naar Brussel en Leuven mis je dan.

Als we naar het spoor kijken is de nationale ontsluiting enorm goed. Zeker als het traject Amsterdam-Eindhoven naar 160 kilometer per uur gaat. Binnen 45 minuten ben je in Utrecht, dat is fantastisch. Er gaan elk uur twee treinen naar Den Haag, wellicht in de toekomst wel vier. Het probleem zit in het openbaar vervoer, bijvoorbeeld naar Aachen heb je een zeer slechte verbinding. Het probleem van Eindhoven is dat het openbaar vervoersnetwerk als een ster gesitueerd is. Alle verbindingen gaan vanaf het station naar buiten, en weer terug naar binnen. We hebben verbindingen nodig die spaken in de ster vormen.

Je hebt onvoldoende massa hier om heel hoogwaardig openbaar vervoer aan te kunnen bieden. Dat zou buitensporige investeringen vergen die we nooit terug gaan verdienen. Eindhoven zal toch wel een beetje een autostad blijven.

Waar we ook we zwaar in investeren zijn fietsverbindingen. Over 10 a 15 jaar rijden we allemaal op een elektrische fiets wat betekent dat je actieradius ontzettend toeneemt. Dat soort ontwikkelingen bieden kansen om ze in de ruimtelijke ordening van de regio te implementeren.

*Met welke bestemmingen moet Brainport in de toekomst verbonden worden, en op welke manier?*

De belangrijkste bestemmingen die we zouden moeten hebben, wellicht hebben we er al een aantal van. Helsinki zouden we moeten hebben, Parijs omdat we de treinverbinding missen en we missen directe verbindingen op Zuid Duitsland. München en Stuttgart, dat zouden echt interessante bestemmingen zijn voor Brainport.

*Hoe beoordeelt u de importantie van luchthaven Schiphol en Eindhoven Airport voor Brainport?*

Ze zijn allebei erg belangrijk. Op dit moment denk ik dat Schiphol belangrijk is dan Eindhoven Airport. Het is ontzettend belangrijk dat de Utrechtboog op het spoor bij Utrecht gereed is, hierdoor hebben wij een directe verbinding met Schiphol. Eigenlijk ligt Schiphol in je achtertuin. Daar mogen we ook best wat trotser op zijn, en we mogen dat wel wat meer uitventen.

Schiphol is de ideale luchthaven voor intercontinentaal verkeer. Met name als je er met de trein naartoe gaat ben je zo bij luchthaven Schiphol. Maar we moeten niet vergeten dat de mensen en bedrijven die ten zuiden en oosten van Eindhoven liggen, dat die goede mogelijkheden hebben om te vliegen in België en Duitsland.

Wij hebben hier in deze regio een ontzettend groot aanbod van vluchten. Aangezien deze vluchten veelal veel van prijs verschillen hebben bedrijven en mensen daar een voordeel bij. Bedrijven concurreren toch in prijs, dus goedkoop vliegen is voor velen een must. Je hebt in de regio een gigantisch aanbod en Eindhoven Airport moet zich focussen op de korte trips binnen Europa. Voor dat type verbindingen zitten we net te weg van Schiphol af, ook vanwege de lange wachttijden op Schiphol. Schiphol belangrijk, maar het is niet het een of het ander.

*Wat is uw mening over een gezamenlijke ontwikkelingsstrategie van luchthaven en regio?*

Dat zie je nu dus gebeuren. Dat is het leuke van het proces rondom de Alderstafel. De Airport moet keuzes halen, omdat ze klem zitten door de geluidsruimte. Hierdoor moet er wel over nagedacht worden wat je als regio nu wel en niet wilt, een goed doordachte visie hierbij is een must. Dat biedt ontzettend veel kansen. Er ontstaat een gezamenlijk visie waarbij centraal staat waar de regio naartoe wilt.

De regionale luchthaven is lange tijd als een minder belangrijke partner gezien. Door de opkomst van de regionale luchthavens, en nu ze door de anderhalf miljoen passagiers gebroken zijn wordt het een echt interessante partner. Ze kunnen een steeds breder pallet aan gaan bieden wat de connectiviteit van de regio vergroot. Als ze door de Alderstafel het voor elkaar krijgen om anderhalf keer zo groot te worden, dan wordt het helemaal interessant.

*Ben ik iets vergeten met betrekking tot Eindhoven Airport of brainport Eindhoven wat zeker in de discussie thuis hoort?*

Volgens mij heb ik in de loop van het gesprek wel alle dingen behandeld die ik had opgeschreven. Je wilt gewoon een portal to Europe zijn voor de R&D centra. Die hebben wij er in deze regio veel, deze wil je houden, en je wilt er het liefste nog veel aantrekken. Hiervoor heb je goede verbindingen nodig met Europa, zeker vliegverbindingen om het netwerk in stand te houden en uit te breiden.

Deze regio is een echte export regio. De export van noord Brabant is hoger dan de export van Rotterdam of Amsterdam. Noord Brabant is de exportmotor van de Nederlandse economie. 25% Van de export van Nederland komt uit deze regio, dat is ontzettend belangrijk voor de Nederlandse economie. Maar dan heb je natuurlijk wel verbindingen nodig, af en toe zul je ook naar je klanten toe moeten of ze komen hierheen.

*Mag ik stellen dat er uitbreiding plaats moet vinden van het aantal bestemmingen dat Eindhoven Airport aanbiedt, anders zal de innovatieve bedrijvigheid met veel buitenlandse contacten wegtrekken?*

Zo hard zou ik het niet willen stellen. Het gaat om het totale plaatje. De luchthaven heeft hier gewoon een rol in, net als andere vervoersmiddelen. Als je hier een HSL voor de deur legt die heel Europa door speert, dan heb je nauwelijks nog een luchthaven nodig. Maar die hebben we niet, en zullen we ook nooit krijgen. Het is veel goedkoper om vliegtuigen te laten vliegen. Het is een en en verhaal. En je moet werken aan de technologie, en je moet eraan werken dat je voldoende talent hebt hier, en werken aan een goed leefklimaat, en werken aan een goede bereikbaarheid over weg, spoor en lucht, intercontinentaal en Europees. En als dat hele plaatje compleet is, dan heb je de ideale condities geschapen voor een sterke Brainport.

*Heeft u nog vragen en / of opmerkingen?*

Ik ben benieuwd naar je onderzoek!

*Afsluiting*

**Bijlage 6. Interview gehouden met H. van Oosterhout, projectleider MIRT Provincie Noord-Brabant – 21 januari 2010**

*Inleiding*

*Hoe bent u betrokken bij het onderwerp Eindhoven Airport / brainport Eindhoven?  
Wat is uw huidige functie?*

Ik ben Helma van Oosterhout, ik werk hier nu tien jaar. Ik kom niet uit de verkeers- en vervoerswereld. Mijn achtergrond is toerisme en recreatie. De passie en energie haal ik uit samenwerken, met verschillende lagen van de overheid of met andere partijen. Dit doe ik eigenlijk heel mijn leven al. Ik heb bij de VNG gewerkt en bij het nationale park Biesbosch. In beide functies was ik de netwerkspil en moest ik veel instanties met elkaar verbinden. Eigenlijk doe ik nu hetzelfde werk bij de zuidoostvleugel Brabantstad, het heeft alleen een andere inhoud. Ik heb de NHTV gedaan, de toerisme- en recreatiekant. Nu werk ik voor mobiliteitsbeleid. Ik heb de MIRT-verkenning als projectleider mogen begeleiden. En sinds november vorig jaar ben ik projectleider zuidoostvleugel, want we zijn een nieuwe fase ingegaan. Van de verkennings- naar de uitvoeringsfase en die overgang mag ik begeleiden. Daarnaast heb ik nog een andere taak, die is wat kleiner. Ik ben secretaris en coördinator van de Brabantstad samenwerking voor het pootje mobiliteit. Dus niet voor het integrale programma, alleen voor mobiliteit. Als het gaat over de zuidoostvleugel, daar coördineer ik wel het integrale programma.

*Hoe zou u de economie van de regio Eindhoven omschrijven?*

De topkennis regio, topkennis economie. Van nationaal, regionaal en internationaal belang. Het is kenniseconomie. Toen we aan de verkenning begonnen hadden we nog geen crisis. Toen was onze doelstelling om het aantal kenniswerkers te verdubbelen. En nu zouden we dat anders formuleren. Houden wat we hebben, en proberen een pas voorwaarts te maken. We zouden niet zo ambitieus zijn als dan. Waarom hebben we de kenniswerkers gekozen als parameter? Het zijn vooral de kenniswerkers, de arbeidsplaatsen en het niveau van je werknemers die bepalen of jouw gebied succesvol is. Bedrijven zijn er overal wel, Daarnaast zit de ondernemersgeest ingebakken in de geschiedenis van Eindhoven en omgeving. De overlevingsdrang, sluiting van grote fabrieken. Maar toch veel kleine bedrijfjes met veel kennis, dit heeft zich bewezen de laatste periode. Maar wat vooral belangrijk is, is het aantrekken van kenniswerkers. Als je die aan kunt trekken, dan gaat de rest eigenlijk vanzelf.

*Wat zijn de voorwaarden om kenniswerkers aan te kunnen trekken?*

Haha... Laat ik voorop stellen dat het domein waarin ik werk gestart is vanuit een onderdeel van Brainport. Brainport heeft vier onderdelen, vier domeinen. People, business, technology en basics. Waar wij ons als provincie mee bemoeien zijn de basics. People, het mensen aantrekken, moeten de bedrijven doen. Maar ook de kennisinstellingen spelen hier een grote rol in. Technology, topkennis, zit bij bedrijven en Universiteiten. Business, dat moet ook door de mensen aangetrokken worden. Het is onderzocht hoe kenniswerkers hun keuzes maken. Soms zijn het net gewoon mensen. Het meeste potentieel zit in de Aziatische landen. Waar ze vooral naar kijken is de internationale bereikbaarheid. Daarnaast willen ze een hoogwaardige stedelijke omgeving.

Wederzijdse causaliteit tussen Eindhoven Airport en Brainport Eindhoven

Maar ze hechten ook zeer veel belang aan bewegen in het groen. Maar ook sociale contacten en sporten in het groen. Dus dat vraagt een bijzondere eigenschap van een gebied. Dat vraagt hoogwaardige kennisinstituten. Dat vraagt bedrijven waarmee ze uit de voeten kunnen. Dat vraagt technologie wat zich in een hoog stadium bevindt. Maar niet te vergeten een hoogwaardige maakindustrie. Kennisindustrie is een, maar een hoogwaardige maakindustrie heb je nodig als voeding voor de kennisindustrie. Je bedient ook arbeidsplaatsen op MBO en HBO niveau.

Maar je moet dus ook een mooie groene woonomgeving hebben, een goede bereikbaarheid, mogelijkheden tot recreëren.

Op het gebied van woningbouw zijn er weinig problemen. Het enige wat daar uitkwam was dat ze grotere studeerkamers wilde hebben.

*U heeft het steeds over 'het groen', is dit een trend of zet de regio hier scherp op in?*

Dat is iets van alle tijden. Maar het wordt veel belangrijker gevonden, ze zetten het hoger aan hun verlanglijstje. Terug naar de natuur klinkt oubollig, maar daar komt het wel op neer. Ook de sociale verbanden die buitenshuis worden gelegd. De cultuur van kenniswerkers uit Aziatische landen is toch vooral buiten recreëren en buiten contact leggen. En daar moet de provincie dus de randvoorwaarden voor scheppen.

Daarnaast is een mooi streven om de leefomgeving van de mensen die er nu al wonen te verbeteren. Op het gebied van wonen, werken en recreëren profiteren de inwoners daar ook van mee. Ze hebben overigens ook de lasten, bijvoorbeeld op het gebied van bereikbaarheid. Bereikbaarheid is fijn, maar een weg voor je deur is lastig.

*Wat voor toekomstige ontwikkelingen verwacht u rondom Brainport?*

Eerst was er het idee dat het als een boost omhoog ging. Het zat vooral in de technologie en kleine bedrijfjes, als die met studenten begonnen te werken zal alles wel voorspoedig lopen. De hightech campus is hier ook op ingericht. Toch komt overal een beetje de klad in vanwege de crisis.

Toen hebben we ons afgevraagd wat er nodig is om deze crisis te overleven. We proberen te houden wat we hebben en vervolgens alles klaar zetten om een stap verder te maken zoals we in de MIRT-verkenning hadden bedacht.

*Welke voorwaarden worden er nu dan geschapen om de bedrijven binnen deze regio te houden?*

We hebben het de bedrijven in deze regio gevraagd wat ze willen, hier hebben we een aantal sessies over gehad. Zij zeggen: wij zijn hier gevestigd omdat de bereikbaarheid hier goed WAS. Of ze zijn hier gevestigd vanuit de historie. Bereikbaarheid bleek een probleem te worden toen we er eenmaal zaten. Bereikbaarheid is wel knelpunt om te overwogen om je bedrijf te verhuizen. Het is dus wel een essentiële basisvoorwaarden, dat is het belang van de bedrijven. Ze komen niet vanzelf, ze komen voor de kenniswerkers. Dus als er veel kenniswerkers zijn komen er veel bedrijven.

Maar bereikbaarheid is wel een essentiële voorwaarde. Maar dit geldt ook voor de groene omgeving, dit is net zo essentieel als bereikbaarheid.

*Hoe beoordeelt u de bereikbaarheid van de regio Eindhoven?*

We hebben een netwerkanalyse gemaakt voor 2020. Daar hebben we gezien dat het knap vastloopt in de omgeving. De A2 is net helemaal klaar, en natuurlijk kunnen we daar weer een eindje mee vooruit. Maar om de groene long te kunnen waarborgen moeten we het verkeer naar boven en onder drukken. Daaronder hebben we de A67 liggen, daarboven komt een stukje nieuwe weg. Dit doet natuurlijk pijn in zo'n regio. Dan heb je wel een betere bereikbaarheid want de N279, ook een ontwikkelingsas, die loopt parallel aan de A2. Die moeten er samen voor zorgen dat je die doorstroming blijft houden.

*U heeft het nu vooral over wegbereikbaarheid, hoe oordeelt u over andere vormen van bereikbaarheid?*

We hebben meerdere bereikbaarheidsonderdelen opgenomen, vooral hoogwaardig OV. Dan heb je het over snelle lijnen, de Phileas die nu al rijdt of over zulke vergelijkbare systemen. Snelle systemen richting Eindhoven Airport, richting binnenstad. Daar liggen al plannen voor klaar en de regio heeft gezegd dat ze beginnen met die HOV-lijnen. Die vinden ze het belangrijkste. Deze zijn niet eenvoudig te realiseren, maar wel makkelijker dan de wegbereikbaarheid. En bovendien, je moet eerst goed die HOV op orde hebben. Dan het fietsonderdeel. Fietsbereikbaarheid maar ook recreatie, recreatief fietsen, gelet op wat ik al gezegd heb is ook een belangrijk onderdeel. Daar hebben we als regio flink geld in gepompt.

Die verkenning hebben we gemaakt om het gezamenlijk belang van de verschillende partijen goed te beschrijven. Van het Rijk, de vier ministeries VROM, LNV, V&W en EZ, het SRE, gemeente Eindhoven en de provincie samen. Wij hebben vooral in de prioritaire projecten die we in de verkenning hebben benoemd, dat zijn de projecten die we samen met het Rijk belangrijk vinden. Al die andere dingen doen we natuurlijk ook. We hebben hier een driedelige lijst neergelegd. Lijst 1 van 2000 tot 2014 dat zijn de dingen die we al doen, daar zitten een heleboel groenprojecten in. 2014-2020 moesten we over beslissen, de beslissingen zijn voor een deel al genomen. Dat gaat vooral over bereikbaarheid en het groen middengebied. Maar daar zit dus wel de fiets, de HOV en andere bereikbaarheidsonderdelen zitten daar ook in. Die zijn net zo belangrijk als wegbereikbaarheid. We moeten zorgen dat het totaalprogramma wordt uitgevoerd, anders schieten we ons doel voorbij. Het is niet zo dat je hier een aantal projecten uit kunt vissen, zo van we pakken een aantal voorname dingen. Dat gaat dus niet, alles hangt hier echt met alles samen. Dus je moet alles uitvoeren. In tijd gaat alles verschillen, in bedragen gaat alles verschillen, maar het wordt allemaal uitgevoerd. Dat hebben we met elkaar afgesproken.

*Ziet u Eindhoven Airport als een meerwaarde voor de economie van de regio Eindhoven?*

Belangrijk, een van de belangrijkste en essentiële voorwaarde om dit gebied op te krikken is de internationale bereikbaarheid. Dat heb je dus met de internationale treinen, die ik overigens nog niet genoemd heb, maar dat is ook een belangrijk project. Die internationale bereikbaarheid kun je dus ook bereiken via Eindhoven Airport. Niet als dat naast militair vliegveld alleen een charterplek is van Ryanair. Alhoewel, de dragers van Ryanair zijn de toeristen maar het is heel belangrijk want ook zakelijk verkeer maakt gebruik van die toeristische charters. Dat is wel heel belangrijk voor de internationale bereikbaarheid, dat is een van de essentiële voorwaarden.

Maar we zijn zover nog niet, ik zei net al, je moet met HOV wel bij Eindhoven Airport kunnen komen. De kenniswerkers, maar ook alle anderen, moeten toch heel makkelijk bij het vliegveld kunnen komen. Dat is belangrijk, anders gaan ze ergens anders heen. Eindhoven Airport heeft wel economische potentie. Je zou kunnen zeggen als je goede treinverbindingen hebt naar andere grote vliegvelden en stations kun je het gemis van een luchthaven wel opvangen. Maar, er is niks zo fijn als een vliegveld in de buurt.



*Ziet u Eindhoven Airport als een meerwaarde voor het imago van de regio Eindhoven?*

Het is dubbel, er zitten twee kanten aan. Geluidsoverlast als je er woont, gemak als je er gebruik van maakt. Als je in staat bent goed te reduceren qua geluidsproductie, zijn verruiming van vluchten zeker mogelijk. Dat is goed voor het imago, vooral het internationale imago. Als straks Eindhoven een aantakking met Breda krijgt voor de HSL krijg je meer mogelijkheden. Je kunt naar Weeze, naar Brussel, naar Maastricht, je hebt dan zoveel mogelijkheden. Hoe meer keuzemogelijkheden, hoe beter de bereikbaarheid, hoe meer bestemmingen. Dat helpt natuurlijk mee.

Station Eindhoven Airport, dat zou essentieel zijn voor Eindhoven Airport en voor het nationaal belang. De vooruitzichten zijn gunstig. Want bereikbaarheid is voor veel mensen heel belangrijk, zeker met de huidige files.

*Is bereikbaarheid niet een van de weinige componenten waar je als overheidsinstantie iets aan kunt sturen?*

Ja, je moet de verantwoordelijkheid leggen daar waar die thuishoort. Dit is een regionale opgave, die je met de regio moet uitvoeren. Maar aangezien het Rijk het zo belangrijk vindt en meebetaald, dan wordt het een nationale opgave. Het Rijk ziet het nationale belang van de regio goed in. Het BNP groeit als het in zuidoost Brabant goed gaat. En daarom betalen ze mee.

Dat geldt nu ook voor het groene gedeelte. De ministeries werken met ons samen om dit groene gebied te waarborgen, hiervoor worden geldmiddelen gezocht. Wij komen met plannen, hun kijken mee, en dan gaan we het groen inrichten.

Bedrijventerreinen en woonlocaties zijn ook een apart verhaal. Er lagen een aantal woonlocaties in dat groene gebied gepland, gelukkig worden er nu heroverwegingen gemaakt om ze te verplaatsen. En dan ook rekening te houden met de kwaliteitsverbeteringen die nodig zijn voor een economisch belangrijk gebied.

*Ziet u een verbinding tussen Eindhoven Airport en Brainport, of ziet u het als twee verschillende entiteiten?*

Ja, ik wel. En ik denk dat het een tijdje niet zo is geweest. Het is een tijdje vooral de link van Schiphol naar Eindhoven geweest. Vanuit het nationale aspect geredeneerd. Maar steeds meer wordt de verbinding met Brainport gemaakt. Dat doen wij zelf, maar dat doet het Rijk ook.

*Ziet u mogelijkheden om in de toekomst Eindhoven Airport en Brainport meer met elkaar te verbinden?*

Voorals we station Eindhoven Airport hebben. De landzijdige verbindingen met de vliegveldEN, Eindhoven Airport maar ook andere, zal bijdragen aan de economische potentie van het gebied.

Eindhoven Airport is een meerwaarde voor brainport. Maar er is veel meer uit te halen als de landzijdige bereikbaarheid beter zou zijn. Dit betekent dat ook de autobereikbaarheid goed moet blijven. We moeten ervoor zorgen dat het lekker blijft stromen, dat ook mensen bij het vliegveld kunnen komen.

*Is alleen de ELAT-regio belangrijk om mee verbonden te zijn of zijn er ook nog andere steden in Europa van belang? En hoe moet Eindhoven daar dan mee verbonden zijn?*

Wij ambtenaren zijn erg geneigd om Nederland in te kijken in plaats van uit. Maar dit is zo'n internationale plek, je moet juist naar grote steden in de omgeving kijken. De ELAT-regio is belangrijk, het achterland.

Andere steden zijn ook belangrijk. Natuurlijk Brussel, de contacten voor de EU. Maar ook qua profilering, hoe beter de verbindingen bereikbaarheid en contacten onderling, hoe meer je naar de ELAT steden moet kijken.

De vijf Brabantse steden hebben tijdens de netwerkanalyse gezegd dat ze zuidoost Nederland zo belangrijk vinden dat ze het bovenaan het lobbylijstje naar Den Haag toe hebben gezet. De steden voelen dat ze kunnen meeprofiteren van de economie van Eindhoven.

De culturele component is ook heel belangrijk. Eindhoven heeft nou niet bepaald een cultureel imago, al gaat het de betere kant op. Den Bosch heeft dat imago wel, Tilburg profileert zich weer op het gebied van toneelkunsten. Als er iets simpels loopt als een nachttrein, dan wordt de verbinding weer beter. Ook de verbinding met de steden in de provincie moet goed zijn.

*In hoeverre is Brabantstad een lobby naar Den Haag?*

De intentie van de eerste samenwerking van Brabantstad was een lobby richting Den Haag en Brussel. Andersom geredeneerd, wij stellen prioriteiten. Veel landsdelen komen met een activiteitenlijst, wij met prioriteiten, als het belang dan gezamenlijk is wordt het sneller uitgevoerd. Dat is de grote winst.

Dat betekent wel, dat je met alle steden zo moet samenwerken dat ze aan de beurt komen. Want anders werkt de samenwerking niet.

Daarnaast is het allemaal Randstad wat blinkt in Den Haag. Daar zitten de problemen, daar zit de kennis van het gebied. Alle ambtenaren uit Den Haag wonen natuurlijk ook in die regio. Je hebt een nadeel als je als gebied wat verder weg zit. Je moet ze echt de ogen openen. Maar nu de focus is gericht op Brabant, nu moeten we het ook gaan waarmaken. Nu moet het ook geregeld gaan worden.

*Terugkomend op de ELAT-regio, zijn er ook nog andere belangrijke internationale steden of gebieden waarmee Eindhoven verbonden zou moeten zijn?*

Nou ja, er wordt natuurlijk flink aan gesleuteld door de gemeente Eindhoven. Voor de rest heb ik daar niet zoveel verstand van. Wellicht zouden mensen van de gemeente of het SRE daar beter bij kunnen helpen.

*Hoe beoordeelt u de importantie van luchthaven Schiphol en Eindhoven Airport voor Brainport?*

Als de verbindingen beter worden bij Eindhoven Airport denk ik dat kenniswerkers voor de snelste luchthaven kiezen. Maar snelle treinverbindingen zorgen er ook voor dat je snel op Schiphol, maar ook op Brussel bent. Dat maakt de kenniswerker niet uit. De snelheid en betrouwbaarheid zijn belangrijk. Die twee elementen zijn belangrijk voor de kenniswerker.

*Ziet u problemen en kansen met betrekking tot het mobiliteitsvraagstuk voor de regio Eindhoven?*

Vanuit de MIRT-verkenning hebben we een goede visie staan. Met de netwerkanalyse zijn we tot 2020 gegaan, het is natuurlijk al snel 2020. We zijn bezig om een nieuwe netwerkanalyse te maken voor Brabant 2040. Op ruimtelijk- en verkeersniveau. Dat zijn mooie bespiegeling en wellicht moeten we aan de hand daarvan weer aanpassen, maar dat weet ik echt nog niet.

*Wat is uw mening over een gezamenlijke ontwikkelingsstrategie van luchthaven en regio?*

Dat weet ik niet. Dat zijn echt vragen die bij het SRE liggen. Die ontwikkelingsstrategie zal er beslist zijn, Alders is er niet voor niets mee bezig, maar ik weet het niet. Dat zijn echt vragen die bij het SRE liggen.

*Bij het kopje bereikbaarheid (MIRT-verkenning) wordt Eindhoven Airport niet genoemd, waarom niet?*

Toen we daarmee bezig waren was dat niet zo'n hot item. We hebben daar niet op gefocust. Gaandeweg de MIRT-verkenning is dat meer gaan spelen. En tijdens de Alderstafel, na de MIRT-verkenning, zijn echt die potenties ineens gegroeid. We zaten echt op internationale bereikbaarheid, en we dachten vooral na over treinverbindingen. Maar de potentie van het vliegveld, we wisten dat die er was, maar het militaire gedeelte overheerste. Ook vanuit mijn verleden, vanuit de Biesbosch heb ik veel te maken gehad met defensie maar dat was niet het makkelijkste ministerie om iets mee te regelen. Ergens, onbewust, wellicht Eindhoven Airport een beetje opzij gehouden. Soms hebben we het wel genoemd, maar dat was het dan. Maar sinds het een beetje is gaan spelen omarmen wij het als een kans.

*De provincie heeft voortaan de regio over regionale luchthavens in haar territorium, op wat voor manier bekleedt de provincie Noord-Brabant deze rol?*

Het is lang een kwestie geweest van milieu. Het was vooral een milieuvraagstuk. Dat gaat nu verschuiven naar mobiliteit. Dat zie je ook, in verantwoordelijkheid. Daar wordt intern erg mee geworsteld om daar goede oplossingen voor te zoeken. Het lag eerst aan de mileukant, nu komt het naar de mobiliteitkant. Het is erg zoeken, want de regio komt ineens mee. Onze gedeputeerde wilt zeker de verantwoordelijkheid nemen. Maar intern zijn we er nog niet zo op ingericht, niet in de adviserende sfeer. En er moet nog wat gerepareerd worden.

*Waar heeft de regio over Eindhoven Airport dan gelegen?*

Het SRE vond dit zeer belangrijk en zette daar op ambtelijk niveau zeer erg op in. Dat hebben wij minder gedaan, hadden we meer moeten doen hoor. Want dat zegt onze gedeputeerde nu. Die wilt vooruit. Nu wordt het ineens belangrijk en dan wilt de politiek

ineens vooruit. Bestuurlijk zijn we daar nog niet op ingericht. Er wordt nu wel aandacht aan besteedt. Maar... mondjesmaat, dat kan echt veel beter.

*Gaat het beter worden?*

Het besef is er nu, dat komt goed denk ik.

*Ben ik iets vergeten met betrekking tot Eindhoven Airport of brainport Eindhoven wat zeker in de discussie thuis hoort?*

We hebben als provincie een rol. We hebben de voortrekkersrol. De regierol gaan we nu ook in uitvoering brengen. Wat heel belangrijk is, alle partijen erbij houden.

Dat geldt natuurlijk ook voor straks als we de kans krijgen om in te zetten op Eindhoven Airport, dan wordt dat allemaal nog belangrijker. Aandachtspunt is vooral, in deze crisistijd, waar elke partij bezuinigd, daar heb ik mijn zorgen bij.

De provincie was rijk, is nog steeds rijk, wij zijn de smeerolie voor de rest. Iedereen mag aanhaken. Maar als de provincie een stapje terug moet doen, dan weet ik niet wat er gebeurt. Want die gemeenten kunnen niks extra bijbenen. Het SRE en het Rijk ook niet. Maar zoals het er nu naar uitziet wordt het allemaal wel geregeld. Maar de tijdspannen waarin we het willen regelen, die wordt wel langer. Maar misschien haal je die tijd later wel weer in. De eerste tekenen van herstel zijn er ook wel.

De provincie kan de rol van smeerolie ook goed spelen als regio overstijgend orgaan. Daar denken sommige mensen anders over. In de Randstad spelen provincies een kleinere rol, daar zijn het vooral de steden. Daar vindt de discussie ook plaats, hebben provincies wel een rol? Hier zeggen gemeenten, provincie speel alsjeblieft je rol. Het SRE kan faciliteren, maar jullie moeten de regie voeren. De provincie is regionaal verantwoordelijk.

*En op wat voor manier voert de provincie de regie over Brabantstad?*

Dit is veel moeilijker. Je moet namelijk met nog meer partijen om tafel zitten. Het is koorddansen, elke bestuurder moet toch met leuke dingen uit deze samenwerking naar huis kunnen komen. Tot nu toe is dat aardig gelukt. Het voelt ook echt als koorddansen. Als provincie moeten we het totaalbelang ook in de gaten houden.

*Afsluiting*

## **Bijlage 7. Interview gehouden met L. Panken, senior beleidsadviseur verkeer en vervoer – 10 februari 2010**

### *Inleiding*

*Hoe bent u betrokken bij het onderwerp Eindhoven Airport / brainport Eindhoven?  
Wat is uw huidige functie?*

De Alderstafel loopt nu, ik ben daar ambtelijk bij betrokken. De portefeuillehouder mobiliteit van het SRE is ook wethouder economie, verkeer en milieu van Eindhoven. SRE is wellicht een beetje een vreemde organisatie, een plusregio, waardoor dubbele taken mogelijk zijn. Maar hij zit daar wel met zijn regionale pet op. Dus ons aandachtspunt is landzijdige bereikbaarheid. Wat zijn de consequenties voor landzijdige bereikbaarheid als de luchthaven gaat groeien? In de praktijk beperkt een bestuurder hier zich natuurlijk nooit toe. Deze Alderstafel zou strikt vertrouwelijk moeten zijn, maar er is gelekt. De discussie begon dat Schiphol 70.000 vluchten moest accommoderen op Lelystad en Eindhoven. Dit voelde als 'wij zijn het afvalputje van Schiphol'. Veel charters met veel passagiers, maar daar hebben wij als regio geen bal aan. Wij waren allen van mening dat we dit niet wilde hebben, we zijn dus zelfbewust in het verhaal gestapt met een eigen visie. Niet het afvalputje, maar juist vluchten die passen bij het economisch profiel van de regio. Met als kanttekening dat je geen enkel vliegtuig vult met alleen maar zakenpassagiers. De kunst is een goede mix te creëren. Ook proberen we aan de Alderstafel te kijken wat de behoefte van de reizigers is binnen de catchment area van Eindhoven. Wij beschouwen de luchthaven als een belangrijke asset voor deze regio, die moet je zo goed mogelijk benutten. Tegelijkertijd ligt de luchthaven in stedelijk gebied, en is het ook nog eens een militaire luchthaven met civiel medegebruik. Dit maakt het allemaal wel complex. Maar het SRE probeert toch het economisch belang van de luchthaven onder de aandacht te brengen. Met verstand proberen wij de kansen te benutten om deze luchthaven verder te ontwikkelen.

*Wat is de meerwaarde van Eindhoven Airport voor de regio dan precies?*

De directe werkgelegenheid van het civiele gedeelte van Eindhoven Airport is plusminus 800 FTE. Bij het defensie gedeelte zijn ook zeer veel arbeidsplaatsen. Defensie is één van de grootste werkgevers in de provincie Noord-Brabant, recent is er nog geïnvesteerd in een logistiek overslagcentrum. En directe werkgelegenheid, zeker in de huidige crisistijd, is iets waar je zuinig op moet zijn. En indirect, het is gewoon een sterke vestigingsplaatsfactor. Het is onmogelijk om tot drie cijfers achter de komma vast te stellen wat het belang van Eindhoven Airport is. Ondernemers geven wel aan dat de luchthaven een meerwaarde is. Dit benutten ze deels, maar ook voor een groot gedeelte niet. Als de luchthaven meer bestemmingen zou krijgen, dan zou het een grotere meerwaarde voor de bedrijven kunnen zijn. Nu wordt er nog veel uitgeweken naar andere luchthavens. Maar dan is luchthaven Schiphol zeker niet de enige luchthaven waarna bedrijven hier uitwijken. Als we kijken naar afstand en doorlooptijd van de luchthaven wordt er ook veelal uitgewezen naar Weeze, Düsseldorf, Dortmund en Brussel. Al deze luchthavens dragen ook bij aan je internationale bereikbaarheid. Ook al wordt er veel gewerkt met moderne communicatiemiddelen, face-to-face contact blijven erg belangrijk voor de economie. Toch is het moeilijk om hard te onderbouwen wat de meerwaarde van Eindhoven Airport is. Wel kan ik zeggen dat de luchthaven breed gedragen wordt. En wij hebben sterk het gevoel dat de luchthaven voor de economie van belang is. De afweging die je moet maken is economie versus overlast en ruimtelijke beperkingen. Binnen bepaalde randvoorwaarden

willen wij graag meewerken aan de groei van de luchthaven, maar het ligt toch zeker gevoelig in de regio.

*Speelt het ook mee dat de regio Eindhoven zijn eigen overlast m.b.t. vlieggebruik moet dragen?*

Dat speelt zeker mee. Vanuit de omgeving van luchthaven Schiphol wordt ook veelal gezegd dat Eindhoven Airport een deel van de geluidsoverlast op zich zou moeten nemen. Ook op macro-niveau zou dit eerlijker zijn. Nu zijn wij de veroorzaker van geluidsoverlast rondom Schiphol. Maar het is één van de argumenten die meespeelt, en een argument dat door iedereen wel gedeeld wordt.

*Zijn alleen Düsseldorf en Aken belangrijk genoeg om mee verbonden te zijn of zijn er ook nog andere steden in Europa van belang? En hoe moet Eindhoven daar dan mee verbonden zijn?*

Het is niet zo dat er met de groei van Eindhoven Airport een duidelijke lijst op tafel ligt van bestemmingen waarmee de regio verbonden zou moeten worden. Een aantal zonbestemmingen, en een aantal chartervluchten zul je nodig hebben om de exploitatie van de luchthaven rond te krijgen. Maar ook moeten er bestemmingen komen die rond de grens van 2-uur vliegen liggen. Op deze manier hou je de zonbestemmingen op afstand, en komen er steden in aanmerking die een combi tussen zakelijk en leisure zijn. Maar Stockholm, Helsinki, Grenoble, Zuid-Duitsland en Noord-Italië zijn interessante bestemmingen.

*Waarom wordt binnen de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel Brabantstad de potentie van Eindhoven Airport niet onder de aandacht gebracht?*

Door die Alderstafel heeft de luchthavendiscussie weer een versnelling genomen. Tot die tijd was het meer een autonome ontwikkeling. Want Eindhoven Airport groeit op dit moment ook, ondanks de recessie in de luchtvaart. Dus de luchthaven is in de MIRT wel zijdelings genoemd, maar we zagen de luchthaven pas een prominentere rol gaan spelen voor de bereikbaarheid van de regio in 2020. Dat leek ons toen nog erg ver weg. Wij hebben ons toen meer op HOV gericht. Daarnaast hebben we in de MIRT ook al aangegeven dat er een station zou moeten komen nabij Eindhoven ACHT die middels HOV is verbonden met Eindhoven Airport. Maar door de Alderstafel komt alles in een stroomversnelling. Als de luchthaven gaat groeien, dan willen wij eerst de landzijdige bereikbaarheid op orde hebben. Dit moet duurzaam en efficiënt ingepast worden. Dat alles moet eerst op orde zijn, want als iedereen de auto pakt dan krijgen we een groot probleem. Het eerste probleem is parkeren, als iedereen met de auto zou komen is dit niet te accommoderen rondom de luchthaven. Daarnaast zou het een congestieprobleem veroorzaken, ondanks de nieuwe randweg zou dit nog steeds leiden tot congestie. Dus een goede OV-ontsluiting is een randvoorwaarde om de ontwikkeling te faciliteren.

*Hoe groot is dan nog het belang van internationale treinverbindingen, waar in de MIRT verkenning veel over wordt gesproken?*

Willen wij kunnen concurreren met andere regio's in Europa is een goede bereikbaarheid van de regio van groot belang. Ook moeten er voldoende woonlocaties, werklocaties en natuur zijn die verbonden zijn middels een goede infrastructuur. Voorzieningen, sport, cultuur, dit alles moet met elkaar verbonden zijn. Er is sprake van een totale strategie, die we ook totaal moeten uitvoeren. Bereikbaarheid moet dus ook in alle niveaus worden doorgevoerd. Voor de lange afstanden heeft Eindhoven Airport een groot belang, voor de

middellange afstanden zijn internationale treinverbindingen van belang. Eigenlijk zouden we aan moeten takken op de HSL in Breda, maar ook moeten aantakken op het Duitse spoorwegennet. Eerst moet het dan gaan over kleine aanpassingen, bijvoorbeeld spoorboekjes die op elkaar aansluiten. Uiteindelijk zou het natuurlijk prachtig zijn als we op het ICE-netwerk van Duitsland zouden kunnen aantakken, maar dan zijn we wel een paar decennia verder. Maar het is niet zo dat de luchthaven de trein uitsluit, het is het totaalplaatje.

*U spreekt over een intercitystation nabij Eindhoven Acht. Is dit wel een goede optie? Want op deze manier heb je nog steeds busvervoer nodig en zal de tijdwinst naar Eindhoven Airport toe niet zo heel groot zijn.*

Dan zou ik je graag willen wijzen op een onderzoek van de VROM-raad, accupunctuur in de hoofdstructuur. Deze raad pleit voor een station nabij Acht maar als utopie geven ze aan dat eigenlijk de spoorweg omgelegd moet worden langs het vliegveld en dan ook nog eens aantakken richting Antwerpen. De huidige HOV-verbinding van Eindhoven Centraal naar Airport loopt via een zuidelijke omweg. Nu is dat 8 kilometer maar vanaf intercitystation Acht zou het nog 3,5 kilometer zijn. Dan kun je ook nog eens een nieuw bedrijventerrein ontwikkelen tussen dit nieuwe station en Eindhoven Airport. En dan zou je ook nog eens het lang parkeren kunnen ontwikkelen bij dit nieuwe station, dit zou de bereikbaarheidsproblematiek van de regio een stuk verlichten. Ook zou het voor de stad niet verkeerd zijn om een tweede vervoersknooppunt in te richten. Op deze manier zou de stad zelf ook voor een groot gedeelte ontlast worden van doorgaand verkeer en van bestemmingsverkeer richting de luchthaven. Daarnaast passen goede treinverbindingen goed in het duurzame karakter wat wij als regio willen uitstralen. Er moet ambitie getoond worden en daar past een goede OV-ontsluiting bij.

*De regio is laatst door het Rijk uitgeroepen als derde mainport van Nederland. Heeft dat enig belang voor de regio?*

Ik zie een duidelijke ontwikkeling binnen de regio. Vroeger was de term Brainport ook al bekend in Den Haag maar toen was er geen geld voor. Nu zijn we het concept door gaan ontwikkelen en beter uit gaan leggen naar Den Haag en nu zijn de ogen meer op ons gericht. Ondanks dat de andere mainports makkelijker te visualiseren zijn, wordt Brainport voortaan terecht erkend. Ook in de discussie rondom de Alderstafel speelt Brainport een belangrijke rol. Eerst werd Eindhoven wellicht toch een beetje gezien als afvalputje van Schiphol gezien. Nu wordt het bestemmingspakket meer afgestemd op de regio, de charters zijn er.

*Bent u echt van mening dat er vanaf Eindhoven geen charters bij zullen komen als uitkomst van de Alderstafel?*

Voor een gedeelte blijven ze er natuurlijk bij. Maar ik verwacht in de groei van 25.000 vliegbewegingen dat het point-to-point bestemmingen zijn die leisure en zakelijk zullen combineren. Wellicht dat er nog wel een paar charters bijzitten, maar het accent is helder. De insteek is helder, en daar moeten we elkaar ook aan vasthouden. Maar geforceerde groei is toch moeilijk te sturen, de markt moet het toch maar oppikken.

*Verwacht u moeilijkheden m.b.t. het oppikken van de geforceerde groei door de markt?*

Eindhoven heeft, in tegenstelling tot Lelystad, een eigen markt. De discussie rondom Lelystad is geheel anders. Dus ik verwacht niet meteen moeilijkheden rondom de geforceerde groei.

*Is er sprake van een ontwikkelingsstrategie in de regio Eindhoven / provincie Noord-Brabant?*

Wij zijn doorgeslagen met het verder uitwerken en realiseren van wat we in de MIRT-verkenning hebben vastgesteld. Voor Eindhoven hebben we een gebiedsopgave gedefinieerd waaraan hard getrokken wordt. De aansluitingsproblematiek op de snelwegen zit hierin, het nieuwe station zit hierin en het Rijk heeft 75 miljoen euro hiervoor beschikbaar gesteld. De verschillende gemeenten, provincie en het SRE leggen hier ook het nodige aan bij. Alles is vastgesteld in het ruimtelijk programma Brainport, daar staat voor heel Zuidoost-Noord-Brabant hoe de toekomst er uit zou kunnen zijn. Toch heeft dit plan geen juridische status, maar dit is wel een gedragen ontwikkelingsbeeld. Binnen dit plan heeft ook de luchthaven een plekje. De luchthaven creëert geluidsoverlast, en dat is lastig voor de omgeving en landschappelijke inpassing. Dat is een moeilijke puzzel, maar daar zijn we druk mee bezig. De discussie in de regio proberen wij te trekken. Formeel hebben wij hier niet zoveel mee te maken in de nieuwe WRO, die zijn meer neergelegd bij de verschillende gemeenten. Maar met beslissingen die we nu nemen, daarmee bepalen we het aantal gehinderde mensen in de toekomst. Overigens, het overgrote deel van de klachten gaat over defensievluchten.

*U geeft aan dat met de nieuwe WRO de bevoegdheden opschuiven naar andere instanties, heeft u het gevoel dat deze instanties voorbereid zijn op hun nieuwe bevoegdheden omtrent de regionale luchthaven?*

De trend bij de overheid is om meer integraal naar zaken te gaan kijken. De overheid is centraal georganiseerd wat samenwerken moeilijk maakt. Dit werkt ook zo bij grote gemeenten en provincies. Ik denk dat het SRE een verbindingsfunctie heeft, ondanks dat het bij ons ook weleens helemaal misloopt. Wij zijn continu bezig om organisatorisch te innoveren zodat we de regio integraal kunnen benaderen. Formele bevoegdheid is niet altijd een zegen. Wij hebben de laatste jaren de publicatie: 'het ideale landschap' laten verschijnen. Dit boek heeft geen juridische status maar bij elke instantie met bevoegdheid staat het in de kast en wordt het gezien als een goed en pakkend verhaal. En bij de luchthaven spelen zoveel instanties een grote rol, het is heel moeilijk om een gezamenlijk belang te dienen. En dan speelt ook nog eens defensie een grote rol, dit maakt het allemaal niet makkelijker.

*Ziet u een verbinding tussen Eindhoven Airport en Brainport, of ziet u het als twee verschillende entiteiten? En kan deze verbinding in de toekomst sterker worden?*

Dit kan ik niet hard maken. De verbinding zal nauw samenhangen met de uitkomst van de Tafel van Alders. En dan moeten de luchtvaartmaatschappijen nog eens winstmogelijkheden zien en willen investeren in de regio. Al denk ik wel dat we de huid hier in Eindhoven best duur mogen verkopen, we moeten niet uitstralen dat we getrouwd zijn met Ryanair. Toch zal Eindhoven Airport randvoorwaarden meekrijgen vanuit de Alderstafel, en dan staan ze redelijk vrij in wat ze doen. Aan de andere kant hebben LCCs wel een zeer moderne vloot waardoor ze zo min mogelijk geluidsoverlast veroorzaken.



*Zijn er op de korte termijn andere mogelijkheden dan intercitystation Eindhoven Acht om de landzijdige bereikbaarheid te kunnen garanderen?*

In mijn optiek niet. Als je een luchthaven wilt hebben die de concurrentie met andere luchthavens aankan is dit station van groot belang. Die kwalitatief en kwantitatief betere HOV-verbinding heb je gewoon nodig. Ik denk dat je zoiets vanaf het begin goed moet aanpakken. Als er bij de mens gewenning optreedt om de auto te pakken naar Eindhoven Airport dan krijg je ze heel moeilijk weer terug het OV in.

*Wordt de uitkomst van de Tafel van Alders de toekomstvisie die ook door de regio gedragen gaan worden?*

Brainport Navigator moet gezien worden als de visie. Maar er wordt natuurlijk over partijen verschillend gedacht over de luchthaven. De gemeente Eindhoven bekijkt het vanuit het belang voor de kenniseconomie. Wij denken ook vanuit het economisch perspectief. Maar de belangenorganisatie van omwonenden heeft natuurlijk heel andere belangen, die denken daar anders over. Het BMF heeft als basisgedachte: luchtvaart deugt niet. Het BOW is niet perse tegen luchtvaart, maar het mag geen ongebreidelde groei worden. De randgemeenten kijken weer meer naar de overlast. Enerzijds hebben deze gemeenten ook wel het economisch rendement, maar toch krijgen ze wel de vliegtuigen over zich heen. Dit zijn allemaal politieke krachten die tegen elkaar inwerken, maar er zullen we knopen doorgehakt moeten worden. Maar er zullen altijd mensen zijn die geen balans zullen zien in de afspraken tussen economie en ecologie.

De uiteindelijk taak ligt daar voor de bestuurders om knopen door te hakken. En die zullen natuurlijk ook nog eens rekening willen houden met de lokale verkiezingen in het vooruitzicht.

*Afsluiting*

**Bijlage 8. Interview gehouden met drs. J. Rooijackers, bestuurslid BOW – 17 december 2009**

*Inleiding*

*Hoe bent u betrokken bij het onderwerp regionale luchthavens – regionale economie?*

Ik ben 3,5 jaar geleden in de gemeenteraad van Veldhoven gekomen, namens de PvdA. Na een jaar in de raad benaderd door oud-voorzitter BOW Rien van Dongen om plaats te nemen in bestuur, ik was zelf toen nog geen lid van BOW. In het bestuur gekomen om de marketing/pr voor rekening te nemen, dit sluit goed aan bij mijn werk en interesses. BOW haalt lokaal vaak het nieuws. Het Eindhovens Dagblad schrijft veel over Eindhoven Airport en vaak wordt dan aan BOW gevraagd wat hun visie op het geheel is. Op dit moment 2,5 jaar bestuurslid van BOW.

*Motivatie om mee te werken aan het onderzoek?*

Wij als bestuur vinden het belangrijk om altijd onze visie kenbaar te maken. Daarnaast is er een bepaalde binding en betrokkenheid met studenten, drie van de bestuursleden zijn (hoog)leraar. Daarnaast staan wij overal voor open, wij proberen overal serieus op in te gaan.

*Wat is de visie van BOW ten opzichte van Eindhoven Airport?*

Wij staan er niet negatief tegenover, dit is wel vaak een beeld dat wordt geschetst. We willen best wel meedenken over verdere groei, dit hebben we begin 2000 ook gedaan. Er is toen een regionale overeenkomst afgesloten, deze is in 2003 aangepast. Ook binnen deze overeenkomst heeft EA best wel wat mogelijkheden voor groei. Wij zien ook wel de belangen van EA, ook voor de regio, de bevolking en de economie. Maar dit moet wel binnen bepaalde kaders en grenzen gebeuren. Het kan niet zo zijn dat EA binnen nu en twee-drie jaar verdrievoudigd, ik noem maar iets. Daar zitten wij niet op te wachten, ook de bewoners die wij behartigen zitten daar niet op te wachten. Nog meer geluidsoverlast, en we hebben al behoorlijk wat last. En dat willen we wel voorkomen.

Dus... EA is prima, dat heeft ook een belangrijke functie voor de regio. We willen best meedenken voor verdere groei. Daarom nu ook het overleg wat gaande is met Alders. Maar dit moet wel binnen bepaalde grenzen gebeuren. Als we daar overeenstemming over kunnen vinden is het prima.

*Wat is de visie van BOW ten opzichte van de gestage groei van EA de afgelopen jaren?*

Niks tegen de opkomst van LCCs. Wel zijn wij van mening dat deze vluchten weinig economische meerwaarde hebben voor de regio. Het zijn toch veelal toeristen die vertrekken naar een zonnige bestemming, die besteden niks bij ons in de buurt. Wij snappen best wel dat het op EA extra functies en werkgelegenheid zou kunnen creëren maar de economische impact van die vluchten op de regio is minimaal. Het zijn toch eigenlijk de pretvluchten die ook bij Amsterdam relatief weinig opleveren. En dat is dan ook waarschijnlijk de reden dat ze het willen overhevelen naar EA. Daarom hebben wij toch ook wel wat bedenkingen bij die LCCs.

*Hoe ziet BOW de toekomst van EA vanuit uw ideaalbeeld?*

Een verdere groei van EA daar willen we best over meedenken. Zeker als dat ten koste kan gaan van het militaire verkeer. Per saldo blijft de geluidsbelasting dan hetzelfde of neemt wellicht nog af, want het zijn vooral de militaire vluchten die voor veel geluidsoverlast zorgen. Dit zie je ook aan de klachten, er komen meer klachten binnen wanneer er een militair vliegtuig overkomt dan wanneer er een burgervliegtuig overkomt. Wij staan niet negatief ten opzichte van overheveling, maar dan moet defensie wel inkrimpen. Maar het liefste zien wij de totale geluidsruimte die defensie nu heeft graag krimpen, hun hebben namelijk ontzettend veel km<sup>2</sup>. Het liefst spreken wij af dat militaire- en burgerluchtvaart een maximum aantal km<sup>2</sup> krijgen, wellicht 9 km<sup>2</sup>. Dan is er een duidelijke bovengrens en dat kunnen wij dan ook uitleggen naar onze achterban.

*Heeft u het gevoel of er een gezamenlijke ontwikkelingsstrategie is tussen luchthaven en regio?*

Misschien zou je de regionale overeenkomst als een strategie kunnen typeren. Die is ondertekend door alle GLOBE-partners. Hierin zitten veel partners die betrokken zijn bij EA en dit zou je wel kunnen zien als een gezamenlijke visie. Ook is er binnen deze regionale overeenkomst wel degelijk ruimte om te groeien. Wat we wel missen is een overkoepelende overeenkomst, want nu missen we natuurlijk nog defensie. Wellicht komt er uit de tafel van Alders een overeenkomst die ook door defensie gedragen wordt.

*Hoe zou u de economie van de regio Eindhoven typeren?*

Nou, een kenniseconomie. Zo typeren wij ons ook, de brainport gedachte komt toch wel overall tot uitdrukking. De TU zit natuurlijk bij ons, ASML, dit zijn spelers waarop je toch trots moet zijn. Wij zijn ook zeker niet overall op tegen, en wij willen ook best wel meedenken over de economie. Ik denk ook dat de kracht van de regio ligt in kennis en innovatie. Het komt ook tot uiting in de slogans.

Daarnaast zal de economische ontwikkeling van Eindhoven steeds meer op de brainport-gedachte gaan zitten. Wij hebben ook een eigen campus, daarin zitten allemaal bedrijven die betrokken zijn bij technologie en innovatie. Deze bedrijven gaan bij elkaar zitten en stimuleren elkaar, dit zijn gunstige ontwikkelingen. Daar staan wij als BOW natuurlijk erg positief tegenover. Daaraan gekoppeld zijn dat dan ook de vluchten waaraan wij belang zouden hebben, zakelijke vluchten gekoppeld aan de brainport-gedachte. Dat zijn de vluchten waarvan wij als regio kunnen profiteren. In dat kader willen wij meedenken en staan we positief tegenover verdere groei, meer vluchten en wellicht wel meer geluidsoverlast. Maar die LCCs, daar heeft de regio geen belang bij.

*Ziet u EA als een meerwaarde voor de economie van de regio Eindhoven?*

EA zelf heeft zeker wel een meerwaarde. Zeker de vluchten die gekoppeld zijn aan de kenniseconomie, daar hebben wij baat bij. Het is ideaal als zakenmensen kunnen landen op EA en via de Phileas vervoerd kunnen worden naar de zakencentra. De LCCs, daar zien we niet veel belang in.

*Ziet u EA als een meerwaarde voor het imago van de regio?*

Ik denk het wel. EA draagt bij aan het imago van de regio. Het krijgt ook steeds meer een landelijke uitstraling. En op zich komt het wel goed in het nieuws en heeft het een goed imago als instelling en bedrijf. Dat is natuurlijk ook allemaal gunstig voor de regio Eindhoven. Ik denk ook wel als je wilt uitstralen dat je een kennisregio bent dat je ook wel moet beschikken over een luchthaven die daar ook bij aansluit. De luchthaven zelf moet dat ook willen uitstralen en doet dat ook wel. Ik heb wel de indruk dat het een relatief moderne luchthaven is. Wat dat betreft past het prima bij de regio.

*Hoe beoordeelt u de bereikbaarheid van de regio Eindhoven?*

Moeilijke vraag. Ik vind het moeilijk om luchtvaart te vergelijken met auto en trein. Ik vind het moeilijk om de meerwaarde van de verschillende vervoerswijzen naast elkaar te leggen. Het belang van EA zien wij zeker in, maar een goede infrastructuur ook dat is erg belangrijk binnen de regio.

Een betere samenwerking en snellere contacten met omliggende gebieden is ook essentieel voor de ontwikkeling van Eindhoven. Wat nu het belangrijkste is of waar onze voorkeur naar uitgaat vind ik lastig te zeggen. Al moet je jezelf zeker niet beperken tot de driehoek Eindhoven-Aachen-Leuven want dan mis je zeker contacten die buiten deze driehoek liggen en van belang zouden kunnen zijn.

*Ziet u een verbinding tussen EA en brainport?*

Daar ben ik niet echt in thuis. Al heb ik wel de indruk dat het in samenhang wordt uitgewerkt. Het is natuurlijk wel zo dat brainport niet zonder EA kan en EA kan niet zonder brainport. En ik denk ook wel dat brainport uitstraalt dat ze EA nodig hebben en ik kan me ook voorstellen dat er veel bedrijven, instellingen en organisaties zijn die EA echt nodig hebben. Wat ik opvang is dat er goede contacten zijn en dat er ook wel samen wordt gewerkt aan een visie.

*Ziet u mogelijkheden om EA en brainport in de toekomst nog meer met elkaar te verbinden?*

Ik hoop alvast dat de samenwerking tussen EA en brainport nog sterker wordt, omdat er dan nog beter de koppeling wordt gelegd tussen EA en zakelijke vluchten en dat moet ook veel beter benadrukt worden. En dan ook wat minder de koppeling tussen EA en de toeristenvluchten. Op het zakelijke verkeer hebben we als regio ook veel belang. Het zou mijn voorkeur zijn als de samenwerking tussen EA en brainport ook echt gestalte krijgt in de toekomst.

*Afsluiting*

**Bijlage 9. Interview gehouden met L. Wernaart, manager facilitaire en technische dienstverlening Eindhoven Airport – 29 december 2009**

*Inleiding*

*Hoe bent u betrokken bij het onderwerp regionale luchthavens – regionale economie?*

Ik werkte voorheen bij een toeleverancier van slagbomen. En toen hebben ze mij tien jaar geleden gevraagd of ik hier wilde komen werken. Ik ben begonnen als storingsmonteur en buschauffeur. In deze tijd is mijn voorganger ziek geworden, er is een nieuwe security manager gekomen die geen verstand van techniek had waardoor ik doorgeschoold ben. Ik ben in mijn functie gegroeid en ben daardoor betrokken bij het onderwerp regionale luchthavens.

*Wat is uw motivatie om mee te werken aan dit onderzoek?*

Ik sta altijd open voor studenten. We hebben ook regelmatig stagiaires, etcetera.

*Kunt u kort de geschiedenis schetsen van Eindhoven Airport?*

Ik ben in 2000 begonnen, toen hadden we tussen de 200.000 en 300.000 passagiers. Toen kwam 11 september en zakte we iets terug maar in hetzelfde jaar begon Ryanair. Sinds die tijd groeien we enorm, want vandaag komen we op 1,7 miljoen passagiers. Dit is een nieuw record, we zitten zelfs 5% boven vorig jaar.

*Wat voor toekomstige ontwikkelingen verwacht u op en rondom Eindhoven Airport?*

In 2010 verwachten we twee miljoen passagiers. We gaan een hotel bouwen, hiermee beginnen we in augustus voor 144 bedden. We beginnen met 72 bedden bij de opening, de rest zal zolang als fitnessruimte worden gebruikt. We gaan in 2010 ook 1000 parkeerplaatsen erbij maken. En ik denk dat we over drie jaar de terminal uit gaan breiden. Dus er zit nog heel veel in de pet.

*Wat is volgens u het ideale toekomstscenario van Eindhoven Airport?*

In de toekomst verwachten wij een luchthaven te zijn tussen de vijf en zes miljoen passagiers. Hier zouden ook wel trans-Atlantische vluchten bij kunnen zitten.

*Wat voor bedrijven maken gebruik van Eindhoven Airport?*

Op het Flight Forum zitten veel bedrijven die gebruik maken van EA. Daarnaast zitten er een paar grote bedrijven zoals ASML en van Gansewinkel die veel gebruik maken van het vliegveld. Internationale bedrijven vliegen voortaan ook met LCCs. Die gaan geen 600 euro meer betalen voor een retourtje naar Londen. Op Londen City wordt 100% zakelijk gevlogen, op Londen Gatwick is het zakelijke percentage 80%.

Bedrijven uit de omgeving kiezen routinematig steeds meer voor Eindhoven Airport. Het is makkelijker, veel kortere wachttijden en beter bereikbaar. Als je naar Schiphol moet weet je

nooit hoe laat je weg moet, of je moet met de trein gaan. Het gemak doet heel veel, daarnaast kun je natuurlijk ontzettend veel Europese centra bereiken vanaf EA.

*Wat voor zakelijke bestemmingen mist Eindhoven Airport op dit moment maar zouden zeker een welkome aanvulling zijn?*

München, Hamburg. Daarnaast is het Oostblok echt groeiende. Vanaf volgend jaar wordt er op vier bestemmingen in Polen gevlogen. Praag, Boedapest en Sofia lopen heel erg goed. Op deze vluchten zie je sowieso meer zakelijk verkeer. Dit valt natuurlijk voor een groot gedeelte te verklaren uit het feit dat er veel Polen in Nederland werkzaam zijn. Deze mensen vliegen natuurlijk ook regelmatig naar huis.

*Zal Eindhoven Airport trans-Atlantische vluchten in de toekomst via een point-to-point systeem aanbieden of vliegt het op hubs?*

Hierbij denk ik vooral aan LCCs die via een point-to-point systeem vliegen. Dat is denk ik wel de toekomst. Daar zijn ze ook al volop mee bezig en het zal niet lang meer duren voordat dit werkelijkheid wordt.

*Wat is uw mening over een gezamenlijke ontwikkelingsstrategie van luchthaven en regio?*

Daar is de Alderstafel voor. De regio protesteert nogal eens, al zijn dit meestal wel altijd dezelfde. Er is wel draagvlak en er zal ook wel uitbreiding gaan komen. Al is het nog lang niet aan de orde of we vluchten van Schiphol gaan krijgen, Schiphol loopt achter op hun eigen prognoses. Schiphol draait dit jaar -6% en voor ze aan hun maximum aantal vliegbewegingen zitten ben je wel 10 jaar verder.

Maar als we eerst verruiming van de openingstijden krijgen zijn we al heel blij. Als we langere openingstijden krijgen, zeker in het weekend, krijg je ook de mogelijkheid om een base van Ryanair te vestigen. Als de openingstijden worden verruimd zal dit wel gaan gebeuren, daar wachten ze op.

*Wat is de strategie van Ryanair om zich te vestigen op twee regionale vliegvelden op een klein gebied, Weeze en Eindhoven?*

Ryanair is naar Weeze toegegaan omdat ze bij ons geen base konden vestigen. Daar hebben ze ook ruimere openingstijden en er zitten een paar Hollandse investeerders. Die laten Ryanair gratis komen, die verdienen daar niks op. Die verdienen geld door alle ontwikkelingen om het vliegveld heen, ze hebben ook alle grond in de omgeving gekocht.

*Wat voor ontwikkelingen ziet u dan opkomen rond Eindhoven Airport?*

Werkgelegenheid is de grootste ontwikkeling. Wij hebben direct en indirect op dit moment 800 man personeel, rond die koers. Daarnaast zijn er wel een aantal bedrijven die speciaal hier in de buurt komen zitten. Zoals een huurder in dit pand die vliegt veel op Marseille en Engeland en die is speciaal daarvoor vanuit Breda hierheen verhuist.

Maar we hebben ook zeker last gehad van de crisis. Het zakelijke verkeer, General Aviation, is op een gegeven moment helemaal ingezakt. Al verwacht ik wel dat het komend jaar weer een beetje aantrekt.

*Hoe zou u de economie van de regio Eindhoven typeren?*

Een technische omgeving. Een omgeving die ook steeds technischer wordt.

*Ziet u Eindhoven Airport als een meerwaarde voor de regio?*

Jazeker, ten eerste natuurlijk de werkgelegenheid. Daarnaast dienen we een hoop bedrijven hier in de buurt in ieder geval.

*Ziet u Eindhoven Airport als een meerwaarde voor het imago van de regio?*

Jazeker. Een regio zoals Eindhoven is natuurlijk gebaat bij een luchthaven. Ook het imago wat deze stad wilt uitdragen past goed bij de vliegcultuur. En door dit imago worden er ook bedrijven aangetrokken, zoals dat bedrijf hier in dit pand.

*Door de recessie is het vliegverkeer wereldwijd ingezakt, wat doet dit met de relevantie van de Alderstafel?*

De Alderstafel leeft zeker wel. Het is niet alleen meer vluchten, nu vliegen we op bewegingen en we moeten op geluid gaan vliegen. Dus verruiming van het geluid zal wel prettig zijn, we zitten volgend jaar aan het maximum en kunnen dan niet meer verder uitbreiden. Dus er moet sowieso iets gebeuren.

*Hoe beoordeelt u de bereikbaarheid van de regio Eindhoven?*

Ik ben erg tevreden met de bereikbaarheid en vooral met de toekomstige ontwikkelingen. Binnen nu en een paar jaar komt er een treinstation bij Eindhoven Acht, speciaal voor de luchthaven. Daarnaast komt er een extra afslag bij aan de A2, gewoon om het verkeer en de passagiers makkelijker naar EA te laten komen en weer te laten vertrekken. Al vind ik op dit moment de bereikbaarheid van EA ook goed, met de trein en bus ben je hier erg snel, daar is niks mis mee. Maar voor toekomstige ontwikkelingen zijn een extra station en snelwegafrit onontbeerlijk.

*Bent u bekend met het concept brainport, hoe ziet u dit?*

De economie in deze regio is een technische omgeving. In zo'n omgeving wordt toch veel gedaan met netwerken. En dat gaat makkelijker persoonlijk als je elkaar opzoekt, dan via e-mail of via andere media.

*Ziet u een verbinding tussen EA en brainport?*

Ik zie wel een verbinding maar deze zal veel steviger kunnen zijn. Ik heb er eigenlijk niet heel veel mee te maken, met brainport. Het zal elkaar heus wel versterken, en ik denk dat er veel meer uit te halen is. Ze zouden EA meer onder de aandacht moeten brengen, daarnaast de bedrijven op brainport ook hier onder de aandacht brengen en dit om elkaar te versterken. Al gebeurt dat op dit moment niet, wellicht wel op beleidsniveau maar daar merken we niks van.

*Afsluiting*