

Verkennd advies van het Comité van de Regio's over „De capaciteit van de regionale luchthavens”

(2003/C 256/09)

HET COMITÉ VAN DE REGIO'S,

gezien het Witboek van de Europese Commissie over Europese governance (2001) waarin het Comité ertoe wordt opgeroepen „een meer pro-actieve rol (te) spelen bij het onderzoeken van beleid, bijvoorbeeld door middel van de voorbereiding van verkennende verslagen voorafgaand aan voorstellen van de Commissie”;

gezien het Samenwerkingsprotocol (september 2001) met de Commissie waarin de Commissie verklaart „het opstellen van strategische documenten door het Comité over onderwerpen die zij van belang acht (te stimuleren); in deze (verkennde verslagen) zal de analyse worden verdiept van problemen op gebieden waarop het Comité veel praktische kennis in huis heeft”;

gezien de brief van commissaris de Palacio (10 september 2002) aan CvdR-voorzitter Bore, waarin zij voorstelt dat het Comité verkennende of impactverslagen opstelt, alsook de specifiek in de bijlage bij die brief opgesomde verkennende adviezen;

gezien de brief van commissaris Barnier (23 juli 2002) aan voorzitter Bore waarin de commissaris het Comité ex artikel 265, eerste alinea, verzoekt, een advies uit te brengen over de tenuitvoerlegging van via de structuurfondsen gefinancierde programma's en met name over de manier waarop het cohesiebeleid na 2006 zou kunnen worden vereenvoudigd;

gezien het advies van het Comité van 15 mei 2002 over het „Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de toekenning van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtvervoersysteem te verbeteren” (COM(2002) 54 def. — 2002/0038 COD) (CDR 103/2002 fin) (1);

gezien zijn advies van 9 april 2003 over „De territoriale samenhang” (CDR 388/2002 fin);

gezien het ontwerp van verkennend advies (CDR 393/2002 rev.) dat door de commissie „Beleid inzake territoriale samenhang” op 30 april 2003 werd goedgekeurd (rapporteur: de heer Verburg, gedeputeerde van de provincie Noord-Holland (NL, EVP)),

heeft tijdens zijn 50e zitting van 2 en 3 juli 2003 (vergadering van 2 juli) het volgende verkennend advies uitgebracht, dat met algemene stemmen werd goedgekeurd.

INLEIDING

Commissaris Loyola de Palacio verzocht het Comité van de Regio's (CvdR) bij schrijven van 10 september 2002, een verkennend advies op te stellen over de capaciteit van regionale luchthavens. In dit document verwoordt het Comité zijn standpunten over de ontwikkeling van regionale luchthavens in Europa tegen de achtergrond van de luchthavencapaciteit in het algemeen. Het is de bedoeling dat de Commissie gebruik kan maken van het CvdR-advies bij het opstellen van haar mededeling over de capaciteit van de Europese vliegvelden (eind 2003). Het Comité wil een aantal kwesties benadrukken die speciale aandacht vragen, omdat zij een specifiek belang voor de regio's zelf belichamen of omdat de regio's ter zake direct bevoegd zijn.

Gegeven de brief van de Commissaris, worden in dit verkennend advies de volgende onderwerpen behandeld:

- Welke factoren lokken luchtvaartmaatschappijen naar regionale vliegvelden?
- Specialisatie van luchtvaartactiviteiten: wat kunnen de regio's verwachten wanneer hun vliegveld zich op een specifiek marktsegment (goedkope luchtvervoerders, vracht, enz.) richt en wat is nodig voor verdere ontwikkeling?
- Economische en sociale impact van regionale vliegvelden: hoe kan een specifieke tak van bedrijvigheid als de luchtvaart worden omgevormd tot de economische motor van een gehele regio? Hoe kunnen arbeidsplaatsen en economische groei worden gecreëerd zonder de kwaliteit van het bestaan van de inwoners in gevaar te brengen?

(1) PB C 278 van 14.11.2002, blz. 15.

- De rol van regionale luchthavens in intermodale systemen: hoe kunnen files rond luchthavens worden vermeden? Is het haalbaar, regionale vliegvelden in een groter intermodaal vervoerstelsel te integreren?
- Financiële eigenschappen van regionale luchthavens: hoe moet de rentabiliteitskwestie worden aangepakt wanneer in sommige gevallen het algemeen belang ermee gediend is dat dienstverlening met lage winstgevendheid in afgelegen regio's wordt gehandhaafd.

Dit document is onderverdeeld in vier hoofdstukken, ieder met eigen conclusies. Eerst wordt gekeken naar de definitie van regionale luchthavens teneinde de reikwijdte van het te voeren beleid te bepalen. Daarna wordt de interactie tussen de regio's en hun vliegvelden behandeld aan de hand van drie aspecten: toegankelijkheid van de regio, concurrentiekracht van de regio en externe effecten van luchtvaartactiviteiten. Vervolgens wordt ingegaan op de mogelijke rol van regionale vliegvelden op verscheidene EU-beleidsterreinen zoals Transeuropese Netwerken, Europese luchthavencapaciteit en intermodaal vervoer. Tenslotte passeert de situatie van de regionale luchthavens op de interne markt de revue en wordt de behoefte aan financiële informatie over vliegvelden geëvalueerd. Voorts wordt dit document aangevuld met achtergrondinformatie en de resultaten van een enquête.

STANDPUNT VAN HET COMITÉ VAN DE REGIO'S

1. Regionale luchthavens: definitie

De rol van de regionale vliegvelden moet worden onderzocht tegen de bredere achtergrond van de capaciteit van de Europese luchthavens. Het Comité denkt dat het verband tussen de grote vliegvelden („hubs”) en regionale luchthavens onderdeel van hetzelfde capaciteitsprobleem vormt.

Er bestaat dus zeker behoefte aan een duidelijke, uniforme definitie op Europees niveau van regionale luchthavens. Het verdient aanbeveling, deze definitie niet uitsluitend te stelen op de vervoersstatistieken van een vliegveld, maar ook te baseren op een grondige analyse van de economische en ruimtelijke functies van de luchthaven in het gebied in kwestie.

Momenteel bestaat er geen algemeen erkende definitie van regionale luchthaven. Cijfers over passagiers- en goederenvervoer zijn weliswaar nuttig, maar ook andere factoren zijn van belang, zoals:

- verbindingen met nationale en EU-luchthavens en vliegvelden in derde landen. Dit kan bruikbare informatie opleveren over de rol van een vliegveld als knooppunt. Draagt de luchthaven ertoe bij dat de regio met de rest van de wereld wordt verbonden?

- Uit de ratio van vertrekkende, aankomende en transitpassagiers kan een beeld worden gedistilleerd van een luchthaven als plaats waar mensen, goederen en geld slechts een tussenstop maken of als werkelijke bestemmingsluchthaven („gateway”).
- Verder zijn er ook minder kwantificeerbare criteria. Aandacht dient te worden besteed aan perifere, dunbevolkte en eilandregio's binnen de EU en de toetredingslanden. Er is bijv. gesuggereerd dat het mogelijk dient te zijn om in één dag een retourvlucht te maken vanuit iedere EU-regio naar de grote economische, politieke en onderzoekscentra binnen een lidstaat of de Unie. Voor veel afgelegen regio's betekent dit dat er goede luchtverbindingen dienen te zijn. In de huidige rangorde wordt de functie van die verbindingen ten behoeve van het algemeen belang onderschat: de regionale luchthaven is namelijk vaak de enige schakel tussen de regio en de rest van de Unie en de wereld. Hiermee moet rekening worden gehouden bij het opstellen van een nieuwe definitie.

Conclusie

De Commissie moet in haar komende mededeling over de capaciteit van de Europese luchthavens beleidsrichtsnoeren formuleren voor de ontwikkeling van de regionale vliegvelden. Daartoe dient zij een definitie van die luchthavens te geven. Het Comité is van mening dat deze niet uitsluitend gebaseerd mag zijn op vervoersanalyses (volume en verdeling van het totale vervoer over de verschillende takken), maar ook dient te stelen op de functies van de vele soorten regionale vliegvelden.

2. De interactie tussen regio's en hun vliegvelden: een regionale kijk op luchthavens

2.1. Toegankelijkheid van een regio

Voor een regio betekent een vliegveld een troef: het belichaamt immers een middel om sneller en gemakkelijker toegang te krijgen tot de belangrijkste centra in de Unie en de rest van wereld. Regionale luchthavens zijn met name cruciale, en vaak de enige, toegangspoorten tot afgelegen regio's. Met het oog op de economische en sociale cohesie in de Unie, is voorgesteld dat binnen één dag een retourvlucht mogelijk dient te zijn vanuit om het even welke EU-regio naar de belangrijkste economische, politieke en onderzoekscentra binnen een lidstaat of de Unie. Dit geldt met name voor eilandregio's, LMOE-regio's en landen die een perifere ligging binnen de EU hebben. Een regionaal vliegveld is bepalend voor de toegankelijkheid van deze gebieden. Momenteel voelen alle Europese regio's immers de behoefte om gemakkelijk toegankelijk en op efficiënte wijze met andere regio's verbonden te zijn.

2.2. Concurrentiekracht van een regio

De beschikbaarheid van een vliegveld maakt het voor het bedrijfsleven extra interessant om zich in een regio te vestigen. Nieuwe bedrijven zullen eerder geneigd zijn zich in de aldus toegankelijker regio te vestigen, en reeds gevestigde ondernemingen zullen hun marktaandeel elders kunnen opvoeren omdat zij andere delen van de lidstaten, de Unie en derde landen kunnen bereiken. Op die manier dragen regionale luchthavens bij tot het algemene concurrentievermogen van de EU, en dat bevordert weer de regionale ontwikkeling.

De regio's op hun beurt kunnen bijdragen tot de economische levensvatbaarheid van vliegvelden. Om winstgevend te zijn, dienen ongeveer anderhalf miljoen passagiers per jaar de luchthavens aan te doen⁽¹⁾; dit geldt niet voor militaire vliegvelden die tot burgerluchthavens zijn omgebouwd. Veel regionale luchthavens maken slechts marginale winst en vaak wordt zelfs met verlies gewerkt. Verder zij erop gewezen dat vliegvelden lange-termijninvesteringen (20 à 25 jaar) belichamen. De economische levensvatbaarheid van een regionaal vliegveld kan worden verbeterd wanneer in de directe omgeving commerciële activiteiten kunnen worden aangetrokken. De regio's kunnen daartoe bijdragen.

Het Comité beseft dat er speciale regels gehanteerd moeten worden in het geval van voormalige militaire vliegvelden die na afbraak van de militaire installaties als burgerluchthaven gebruikt kunnen worden. Vaak krijgen de betrokken regio's door inkrimping van het leger te maken met grote problemen op het gebied van werkgelegenheid en economische structuur. Door de in principe intacte vliegveldinfrastructuur te gebruiken voor de burgerluchtvaart kunnen deze problemen het hoofd worden geboden. Daartoe zijn in sommige gevallen naast de raamvoorwaarden die voor de regionale luchthavens gelden, echter extra maatregelen vereist.

2.3. Externe effecten

Evenals grotere luchthavens dienen regionale vliegvelden in hun omgeving te passen. De negatieve externe effecten dienen tot een minimum te worden beperkt, waarbij EU-regelgeving gerespecteerd moet worden. In dat verband omvatten de milieuaspecten van de luchtvaart op genoemde vliegvelden onder andere:

- geluidsoverlast (lucht en grond)
- luchtkwaliteit
- externe veiligheid

⁽¹⁾ Berekend met behulp van het „Airport Business Model” (RAND Europe, 2003).

- files rondom de luchthaven
- beheer van ecologie, landschap, grond, waterhuishouding en energie.

Uit verschillende studies is gebleken dat de geluidsoverlast voor de omwonenden exponentieel toeneemt naarmate meer toestellen een vliegveld aandoen. Daar staat tegenover dat er rond een regionaal vliegveld minder mensen wonen dan rond een hub en er dus relatief minder overlast is. Geluidsoverlast kan tevens worden tegengegaan door maatregelen als „stille” vluchtprocedures, beperking van grondafhandelingsactiviteiten en nachtvluchten, alsook door adequate ruimtelijke ordening.

De luchtkwaliteit rondom een vliegveld wordt aangetast door zowel vliegtuig- als grondvoertuigemissies (meestal afkomstig van personenauto's). Wat het eerste betreft, kunnen luchtvaartmaatschappijen worden gestimuleerd om gebruik te maken van aangepaste toestellen door landings- of emissieheffingen te differentiëren. Voertuigemissies kunnen worden teruggebracht door betere openbare-voervoersvoorzieningen of vooral door uitbouw van het vliegveld tot intermodaal knooppunt.

Omwonenden hebben met externe risico's te maken. Ieder groot ongeval dichtbij een vliegveld roept angst op en zal tot vervuiling van de omgeving leiden. Voor een regionale luchthaven is het dan ook cruciaal om er, weliswaar dure, optimale brandbestrijdingsvoorzieningen op na te houden. Dit geldt met name wanneer het vliegveld groot genoeg is om grote, tweemotorige toestellen te ontvangen. Doen maatregelen ter bestrijding van bijv. geluidsoverlast afbreuk aan de veiligheid, dan moeten ze onder het motto „safety first” worden ingetrokken. Er dient dus evenwicht te worden gevonden en behouden tussen maatregelen om de negatieve milieu-impact van luchthavens terug te dringen.

Conclusie

Wat de huidige en potentiële externe effecten van regionale luchthavens betreft, moeten alle EU-luchthavens met betrekking tot de algemene milieu-impact op dezelfde wijze worden behandeld. Daarbij dienen de omstandigheden op het gebied van milieu, topografie, ruimtelijke ordening en lokaal beleid gelijk te worden beoordeeld. Het Comité ondersteunt de EU bij het opstellen van richtsnoeren (Lden, Lnight) voor door luchthavens veroorzaakte geluidsoverlast. Voorkomen dient te worden dat milieuschade optreedt omdat op lokaal niveau richtsnoeren en normen inzake geluid, andere emissies en externe veiligheid niet worden gerespecteerd.

3. Regionale luchthavens: verbetering van de capaciteit van het Europese luchthavennetwerk

3.1. Luchthavencapaciteit

Regionale vliegvelden hebben doorgaans overcapaciteit qua terminals en gebruik van start- en landingsbanen, terwijl hubs en nationale vliegvelden juist met uitbreidingsproblemen te kampen hebben. Zolang de grote luchtvaartmaatschappijen doorgaan met hun „hub and spoke“-strategieën, bestaat er geen oplossing voor deze schijnbare tegenstelling. Wel bestaan er momenteel signalen dat sommige maatschappijen bezig zijn om de aanvullende rol van „point-to-point traffic“ (rechtstreekse vluchten) te onderzoeken.

Er bestaan mogelijkheden om het „point-to-point traffic“ op de regionale vliegvelden uit te breiden. Goedkope luchtvaartmaatschappijen hebben hier onlangs voorbeelden van geleverd, maar zij vormen niet het enige segment dat van deze routes kan profiteren. Regio's en maatschappijen moeten samen toewerken naar evenwicht tussen enerzijds „point-to-point“ en anderzijds „hub and spoke“: zij dienen in kaart te brengen welke vluchten vanaf regionale vliegvelden kunnen worden gepland zonder dat op een grote luchthaven hoeft te worden overgestapt. Het Comité roept daarom luchtvaartmaatschappijen, luchthavenbeheerders en lokale autoriteiten op tot samenwerking. Verder vindt het niet dat in dit verband formele regelingen noodzakelijk zijn, maar pleit het voor uitwisseling van goede praktijkvoorbeelden.

Sommige regionale luchthavens kunnen een rol spelen of doen dat al bij het opheffen van files rond de grootste Europese vliegvelden. De infrastructuur van regionale luchthavens dient in een luchthavensysteem te worden geïntegreerd. Dit houdt in dat de kosten voor het opheffen van files door de betreffende luchthavens worden gedeeld.

3.2. Regionale luchthavens binnen de Transeuropese Netwerken

Regionale luchthavens dragen bij tot congestie bij de grote luchthavens, maar zij kunnen congestie ook terugdringen wanneer vervoersstromen direct naar hen worden geleid via rechtstreekse vluchten en het gebruik van andere transportwijzen waardoor hun bereikbaarheid wordt vergroot. Reizigersvervoer over de weg biedt in dit verband geen oplossing voor het congestieprobleem. Integendeel, zowel files, luchtverontreiniging en geluidsoverlast zouden hierdoor slechts toenemen. Het Comité roept de lidstaten dan ook op om na te denken over de Transeuropese Netwerken als oplossing. Daarbij kan het volgende worden overwogen:

- integratie van regionale vliegvelden in een luchthavennetwerk teneinde overbelasting van de grote vliegvelden tegen te gaan. Dit is een optie wanneer er geen HST-

verbinding bestaat voor het vervoer van een hub naar regionale luchthavens. Rechtstreekse vluchten dienen te worden aangemoedigd wanneer er voldoende vervoersaanbod lijkt te bestaan; sommige bedrijven zijn reeds begonnen, deze mogelijkheid te onderzoeken. Verder hebben dergelijke verbindingen voordelen in termen van energie-efficiëntie wanneer gevlogen wordt via vliegvelden die minder vervoer te verwerken hebben, waardoor de afhandeling sneller verloopt. Ook wordt de toegankelijkheid van een regio op deze manier vergroot;

- opname van regionale luchthavens in bilaterale luchtvervoerovereenkomsten. Soms wordt het verkeer naar hubs door dit soort overeenkomsten teruggedrongen. „Open sky“-overeenkomsten stellen regionale luchthavens open voor intercontinentaal vliegverkeer. Dit moet worden uitgebouwd in toekomstige bilaterale verdragen tussen lidstaten en derde landen;
- wijziging van het Transeuropese spoornetwerk met het oog op verbetering van de verbindingen tussen het achterland en de belangrijkste hubs.

3.3. Intermodaliteit

De meeste regionale vliegvelden zijn vlakbij snelwegen gelegen en slechts enkele vlakbij het spoor of daarop aangesloten. Momenteel is het onhaalbaar te verlangen dat alle regionale luchthavens goede treinverbindingen hebben. De toegang tot deze vliegvelden kan echter worden verbreed via andere vormen van openbaar vervoer van en naar het meest nabijgelegen treinstation. Een zeer aantrekkelijk aspect van veel regionale vliegvelden is gemakkelijke toegang tot het achterland en dichtbijgelegen, relatief goedkope parkeergarages. Tot de huidige planningsuitdagingen voor de lokale autoriteiten en regionale-vliegveldbeheerders behoren:

- indien mogelijk, de regio via HST's met de meest nabijgelegen hub te verbinden;
- een regionale luchthaven aansluiten op een efficiënt openbaar-vervoerssysteem in het gehele achterland. Groeit een vliegveld, dan zijn plannen ter vermindering van particulier autovervoer en taxi's van en naar de luchthaven cruciaal. Goede bus- en spoorverbindingen zijn in dit verband een minimumvereiste. Het Comité moedigt werkgevers in en rondom een vliegveld dan ook aan om het woon/werkverkeer van hun werknemers aan te passen en waar mogelijk, met ondersteuning van de lokale autoriteiten, met milieuvriendelijke oplossingen te komen die betrekking hebben op alle vervoersmodaliteiten (openbaar vervoer, fietsen, lopen en carpoolen);

- de problematiek van (expres)vracht die direct via de lucht in de regio aankomt aan te pakken en deze via efficiënte platforms verder te vervoeren.

Conclusie

Intermodaliteit betekent voor de regionale luchthavens naast aansluiting op internationale busdiensten dat zo mogelijk voor efficiënte HST-verbindingen met de meest nabijgelegen hub wordt gezorgd, optimaal van het openbaar vervoer wordt geprofiteerd en een oplossing wordt gevonden voor vracht die per vliegtuig naar de regio wordt vervoerd.

3.4. Oriëntatie van regionale luchthavens op aantrekkelijke marktsegmenten: een sleutel tot de ontwikkeling van de regio?

Van oudsher worden regionale luchthavens gekenmerkt door de volgende luchtvaartactiviteiten:

- lijnvluchten
- chartervluchten (passagiers)
- zakelijk vliegverkeer (algemene luchtvaart)
- (expres)vracht
- vliegscholen en opleiding
- vliegtuigonderhoud.

Sinds kort richten sommige regionale luchthavens zich op een specifiek segment van de markt voor luchtvaartactiviteiten. Daarbij valt te denken aan⁽¹⁾:

- bedrijfsleven
 - luchthaven bestemd voor zakelijk vervoer;
 - toevoeging van een „businesspark” aan de luchthaven;
 - een „businesspark” met een start-landingsbaan;
- goederenmarkten
 - luchthaven bestemd voor uitsluitend goederenvervoer;
 - luchthaven als onderdeel van een „airflight-trucking”-concept;
 - „integrator home base”;
- toerisme
 - goedkope vluchten;
 - knooppunt van lucht- en wegvervoer (inclusief bussen);
 - vliegveld met recreatieve voorzieningen;

⁽¹⁾ BCI, Regionaal-economische functies van regionale luchthavens, 1999/BCI, Regional Economic Functions of regional airports, 1999.

- overige
 - intermodaal platform;
 - onderhouds- en opleidingscentrum.

Dergelijke specialisaties kunnen succes bieden, maar wel spelen er bepaalde vragen vanuit het oogpunt van de regio's.

- Het ontwikkelen van aantrekkelijke marktsegmenten in de luchtvaartsector noopt luchthavenbeheerders en overheden ertoe, te overwegen welke rol hun luchthaven op globale markten kan spelen. De vraag luidt of specialisatie de ontwikkeling van andere functies niet zal belemmeren. Verder is de vereiste infrastructuur niet voor alle specialisaties dezelfde (vrachtafhandeling verschilt bepaald van vliegscholen). Het doel van vliegvelden en hun regio's is, in te spelen op de volatiliteit van dergelijke markten en alle mogelijkheden aan te grijpen. Ook van belang is de vraag of de lange-termijnkosten voor de exploitatie en upgradation van dergelijke gespecialiseerde luchthavens aan de gebruikers worden doorberekend. Indien dit niet het geval is, zou dit de levensvatbaarheid en groei van regionale luchthavens op langere termijn in gevaar kunnen brengen, of kunnen leiden tot discussies over de versterking van de markten en oneerlijke concurrentievoordelen.

Wat „micro-vliegvelden” (voornamelijk E-vliegvelden)⁽²⁾ betreft, is wel eens overwogen dat sluiting van het vliegveld een realistischere optie is dan specialisatie. De grond had in die gevallen meer waarde dan hetgeen de voorgestelde specialisatie zou opleveren. Gebleken is de laatste tijd dat specialisatie beperkt blijft tot goedkope lijnvluchten en expresvervoer van goederen. Het probleem in de andere categorieën is dat het vervoersvolume gedurende het jaar schommelt. Ook charters zijn seizoengebonden: de vraag naar luchtvervoer is onregelmatig en onvoorspelbaar, en vrachtvervoer vindt uitsluitend op aanvraag plaats. Een luchthaven verdient doorgaans onvoldoende geld met vliegscholen en onderhoudsfaciliteiten. Sommige vliegvelden hebben een break-even punt bereikt, maar altijd dient op de vluchtigheid van de markten te worden gelet. De lokale autoriteiten dienen dan ook op de lange termijn te plannen en daarbij oog te hebben voor de toekomstige inkomsten van het vliegveld, zowel in termen van groei als economische verzwakking of nadelige gevolgen van de specialisatie. Specialisatie van een luchthaven dient in ieder geval geflankeerd te worden door actief regionaal beleid voor de economische ontwikkeling rondom de luchthaven.

Conclusie

Slechts weinig regionale vliegvelden hebben baat bij specialisatie. Dit vereist namelijk specifieke infrastructuur en lokaal beschikbare arbeidskrachten. De externe factoren verschillen naar gelang van de gemaakte keuzes. Specialisatie kan alleen maar worden beschouwd als een startpunt voor verdere economische ontwikkeling van de regio en vereist zorgvuldige planning van de gang van zaken rondom het vliegveld.

⁽²⁾ Zie bijlage I voor een vliegveldclassificatie.

4. Interne markt

4.1. Eigendom en financiële transparantie

Europese luchthavens verschillen qua eigendom en controle. Zo zijn er bijvoorbeeld de volgende modellen:

- In sommige landen (Finland, Zweden, Noorwegen, Spanje en Portugal) worden alle luchthavens door de overheid gecontroleerd, waardoor middelen worden gedeeld en kruisfinanciering tussen verlies- en winstgevend vliegvelden mogelijk is;
- Sommige grote hubs controleren een of meer Europese regionale vliegvelden;
- Lokale en regionale autoriteiten;
- Semi-publieke organisaties (bijvoorbeeld Kamers van Koophandel);
- Luchthavens in particuliere handen.

Deze diversiteit maakt het moeilijk om de financiële situatie van de verschillende luchthavens te vergelijken. De regionale autoriteiten hebben evenwel behoefte aan toegang tot financiële gegevens van een luchthaven om verantwoorde regionale-ontwikkelingsplannen op te stellen. Dit is evenwel onmogelijk wanneer een instantie verschillende luchthavens beheert en uitsluitend één enkele jaarrekening publiceert die alle luchthavens van zijn netwerk bestrijkt. De regio's moeten dan ook de relevante financiële informatie over kruissubsidies ontvangen. De Commissie wordt in dit verband verzocht, daarvoor een kader te ontwerpen waarin rekening wordt gehouden met de vertrouwelijkheid van bedrijfsinformatie. Verder wordt de Commissie verzocht om ter zake richtsnoeren uit te vaardigen. Kruissubsidies mogen uitsluitend om redenen van algemeen belang worden verleend aan luchthavens die in financiële moeilijkheden verkeren of wanneer alternatieve financieringsbronnen niet beschikbaar zijn.

4.2. Omlijning van het partnerschap tussen overheid en luchthavenbeheerders

Regionale luchthavens zijn zonder meer van belang voor de regionale ontwikkeling. Hierbij spelen talrijke factoren: werkgelegenheid en bedrijvigheid rondom het vliegveld en in de regio, die behoefte heeft aan een vliegveld, en brede toegankelijkheid dienen bij de evaluatie van de toegevoegde waarde van het vliegveld in de beheersopbrengsten te worden meegenomen. Benadrukt dient in dit verband te worden dat

staatssteun slechts in bepaalde omstandigheden kan worden toegestaan. De ontwikkeling van infrastructuur voor toegankelijkheid en groene zones is in principe een overheidstaak.

Conclusie

Het Comité heeft er begrip voor dat sommige vliegvelden speciale staatssteun behoeven, maar een en ander slechts onder specifieke voorwaarden. Het roept beheerders en regionale overheden er vooral toe op om informatie uit te wisselen over de vraag hoe evenwicht kan worden bereikt tussen exploitatieresultaten en investeringen (incl. eventuele steun). Het denkt dat innovatieve partnerschappen tussen overheden en regionale vliegvelden kunnen leiden tot nieuwe inkomensstromen via bijv. cateringdiensten of gemeenschappelijke marketingactiviteiten in de regio.

AANBEVELINGEN VAN HET COMITÉ VAN DE REGIO'S

1. de Commissie moet een definitie van regionale luchthavens geven. Deze mag niet uitsluitend gebaseerd zijn op vervoersstatistieken (volume en verdeling van het totale vervoer over de verschillende wijzen), maar dient ook te stelen op de functies van de vele soorten regionale luchthavens.

2. het is wenselijk dat de Commissie de samenwerking tussen alle bij de ontwikkeling van luchthavens betrokken stakeholders bevordert, met name wanneer regionale-ontwikkelingsplannen worden opgesteld. Daarvoor zijn geen formele regelingen nodig en kan worden volstaan met uitwisseling van goede praktijkvoorbeelden. De ontwikkelingsplannen zullen de nodige randvoorwaarden voor de luchthavens creëren om zich te ontwikkelen en vormen een basis voor de concurrentiekracht van de regio's en dus van de EU. Het Comité beveelt dan ook aan dat de Commissie onderzoek naar regionale vliegvelden, hun rol in de regio en de Europese vervoersinfrastructuur stimuleert.

3. wat de huidige en potentiële externe effecten van de regionale luchthavens betreft, moeten alle EU-luchthavens op gelijke wijze worden behandeld. Dit geldt m.b.t. milieu, topografie, ruimtelijke ordening en lokaal beleid. Het Comité ondersteunt de Unie bij het opstellen en uitvoeren van richtsnoeren (Lden, Lnight) voor door luchthavens veroorzaakte geluidsoverlast. Voorkomen dient te worden dat milieuschade optreedt als gevolg van externe veiligheidsvoorschriften en lokale schendingen van regelingen inzake geluidsoverlast, andere emissies en externe veiligheid.

4. de Commissie zou onderzoek kunnen doen naar de rol van regionale luchthavens bij het tegengaan van congestie rondom de grootste Europese vliegvelden. Verder suggereert het Comité, meer gebruik te maken van HST's bij het vervoer van regionale luchthavens naar nabijgelegen hubs. Wat verder van hubs weg gelegen luchthavens betreft, moet worden gewerkt aan innovatieve strategieën voor bestemmingsverkeer. Daarnaast is het Comité er voorstander van het trans-Europese spoorwegnet en internationale busverbindingen te optimaliseren om zo voor een betere verbinding tussen achterland en hubs te zorgen.

5. de lidstaten moeten erover nadenken hoe zij via intensiever gebruik van de TEN's het verkeer door de lucht en over de weg kunnen ontlasten. Voorts zou integratie van de regionale luchthavens in een Europees luchthavennetwerk de druk op de grote luchthavens kunnen verminderen. Ook zouden de lidstaten moeten overwegen, de spoorverbinding tussen de belangrijkste hubs en hun achterland te verbeteren.

6. het Comité is van opvatting dat ook intermodaliteit en mobiliteit in regio's met een eigen vliegveld moeten worden bevorderd. Dit betekent dat het probleem van (express)vrachtvervoer door de lucht middels efficiënte platforms dient te worden opgelost en dat verbindingen, waar mogelijk, worden verbeterd. Dit betekent ook dat een regionale luchthaven in het hele achterland wordt aangesloten op een efficiënt openbaarvervoersysteem. De Commissie wordt dan ook verzocht om plannen te ondersteunen voor het woon/werk-verkeer van werknemers van overheden, andere werkgevers en beheerders die in en rond luchthavens werkzaam zijn. Deze plannen dienen alle vervoersmodaliteiten te omvatten: openbaar vervoer, fietsen, lopen en carpooling.

7. het Comité is zich bewust van nieuwe trends in de luchtvaart waarbij sommige luchthavens zich specialiseren in een segment van de markt van een andere luchthaven. De Commissie dient echter speciaal te letten op de vluchtigheid van deze markten wanneer zij richtsnoeren voor de capaciteit van de Europese luchthavens opstelt. Beseft dient te worden dat specialisatie slechts kan worden beschouwd als een startpunt voor verdere economische ontwikkeling van een

regio, en de lokale autoriteiten tot zorgvuldige planning van de gang van zaken rondom een vliegveld noopt. Wel kan specialisatie de duurzaamheid van regionale luchthavens verhogen, waarbij tevens aan financiering van nieuwe infrastructuurvoorzieningen moet worden gedacht.

8. de regio's dienen over voldoende financiële informatie over luchthavens te beschikken om een nauwkeurig beeld te krijgen van de situatie van hun vliegveld. De Commissie wordt dan ook verzocht om aan de beschikbaarheid en de transparantie van dergelijke informatie te werken. De regio's moeten dan ook de relevante financiële informatie over kruissubsidies ontvangen. De Commissie wordt in dit verband verzocht, daarvoor een kader te ontwerpen waarin rekening wordt gehouden met de betrouwbaarheid van bedrijfsinformatie. Dergelijke subsidies zouden uitsluitend mogen worden verleend om luchthavens te ondersteunen die het algemeen belang dienen en in financiële moeilijkheden verkeren, of wanneer er geen alternatieve financieringsbronnen zijn.

9. de ontwikkeling van infrastructuur voor toegankelijkheid en groene zones is in principe een overheidstaak. Het Comité begrijpt dat luchthavens soms specifieke exploitatiesteun van de overheid nodig hebben, maar deze mag slechts in uitzonderlijke omstandigheden worden verleend. Verder dient de Commissie innovatieve partnerschappen tussen overheden en regionale vliegvelden te ondersteunen, alsook de uitwisseling van informatie over het bereiken van het juiste evenwicht tussen rendement, investeringen (inclusief overheidssteun) en inkomsten uit andere bronnen dan de luchtvaart.

10. het Comité beseft dat er speciale regels gehanteerd moeten worden in het geval van voormalige militaire vliegvelden die na afbraak van de militaire installaties als burgerluchthaven gebruikt kunnen worden. Vaak krijgen de betrokken regio's door inkrimping van het leger te maken met grote problemen op het gebied van werkgelegenheid en economische structuur. Door de in principe intacte vliegveldinfrastructuur te gebruiken voor de burgerluchtvaart kunnen deze problemen het hoofd worden geboden. Daartoe zijn in sommige gevallen naast de raamvoorwaarden die voor de regionale luchthavens gelden, echter extra maatregelen vereist.

Brussel, 2 juli 2003.

De voorzitter
van het Comité van de Regio's
Albert BORE

BIJLAGE 1

bij het advies van het Comité van de Regio's

De vijf categorieën van de Europese luchthavens

- categorie A: de grote hubs (meer dan 25 miljoen passagiers, 4 in totaal) die goed zijn voor ongeveer 30 % van het Europese luchtvervoer;
- categorie B: nationale luchthavens (10 à 25 miljoen passagiers, in totaal 16) die goed zijn voor ongeveer 35 % van het Europese luchtvervoer;
- categorie C: 15 luchthavens (5 à 10 miljoen passagiers) die goed zijn voor ongeveer 14 % van het Europees luchtvervoer;
- categorie D: 57 vliegvelden (1 à 5 miljoen passagiers) die goed zijn voor ongeveer 17 % van het Europees luchtvervoer;
- categorie E: 67 vliegvelden (200 000 à 1 miljoen passagiers) die goed zijn voor ongeveer 4 % van het Europees luchtvervoer.

De vliegvelden in de categorieën D en E, alsook sommige luchthavens uit categorie C, zijn als regionale luchthaven geclassificeerd. Birmingham International Airport is bijv. ingedeeld als regionale luchthaven terwijl het vliegveld in 2001 goed was voor meer dan 7,5 miljoen passagiers. Een luchthaven als die van Rotterdam, met minder dan 700 000 passagiers in 2001, is echter ook als zodanig geclassificeerd. Regionale luchthavens vormen dus qua omvang een uiterst heterogeen gezelschap en dat maakt het moeilijk om Europese perspectieven voor de groep als geheel te ontwikkelen. In onderstaande tabel wordt de verdeling van de luchthavens over de vijf categorieën in beeld gebracht. Categorie E omvat 42 % van alle Europese luchthavens met meer dan 200 000 passagiers, maar vertegenwoordigt slechts 4 % van het totaal aantal passagiers en 8 % van de vluchten.

	Cat. A	Cat. B	Cat. C	Cat. D	Cat. E
Aantal luchthavens	4	16	15	57	67
Percentage van de categorie in het totaal	2,5 %	10 %	9,5 %	36 %	42 %
Passagiers (in miljoenen)	222,7	259,6	107,6	130	30
Percentage van de categorie in het totaal	30 %	35 %	14 %	17 %	4 %
Vluchtbewegingen (in miljoenen)	2 112	3 328	1 578	2 208	771
Percentage van de categorie in het totaal	21 %	33 %	16 %	22 %	8 %
Vracht (miljoenen ton)	5 277	2 807	1 003	994	146
Percentage van de categorie in het totaal	52 %	27 %	10 %	9,5 %	1,5 %
Gemiddeld aantal passagiers per vlucht	109	80	71	61	41
Groeipercentage 1988-1997	58 %	60 %	53 %	70 %	47 %

Tabel: Division of European airports into categories, 1997.

Bron: EC, Étude sur les capacités aéroportuaires alternatives, 1999.

*BIJLAGE 2***bij het advies van het Comité van de Regio's****Bibliografie**

Airport Regions Conference- ALG Transport and Logistics in Airport Regions, september 2001

Airport Regions Conference — Assessment of Good Practices on Environmental issues — 2002

Airport Regions Conference — David Ramos Perez: Transporte Aero y cohesion territorial: mitos y realidades en la construccion de una Europea de centros y periferias — Communication to 2002 Conference

Airport Regions Conference — Jordi Candela — European Skies skins — Communication to Gatwick conference — 2002

Airport Regions Conference — Future trends in airport related employment — 2000

Institut d'aménagement et d'urbanisme de l'Île-de-France — Airport Regions Conference — Quelles réponses à la saturation des grands aéroports? — 2000

Airport Regions Conference — Regions and airports partners for sustainable prosperity — 1999

BCI, Regionaal-economische functies van regionale luchthavens, 1999/BCI, Regional Economic Functions of regional airports, 1999

RAND Europe, Airport Business Model (2003)

BIJLAGE 3

bij het advies van het Comité van de Regio's

Enquête

VERKENNEND ADVIES OVER DE CAPACITEIT VAN REGIONALE LUCHTHAVENS

1. Algemene informatie

Uw regio:

Uw naam:

Uw functie:

Contactgegevens: telefoon:

fax:

e-mail:

De luchthaven

Welke luchthaven(s) bevindt (bevinden) zich in uw regio?

.....

Hoeveel passagiers, vracht en bewegingen werden in 2002 (of 2001) afgehandeld? (jaar vermelden a.u.b.)

Passagiers:

Vracht (ton):

Bewegingen (vluchten):

Eigendomsstructuur van de luchthaven

- Wie zijn de eigenaars van de luchthaven(s) in uw regio (eigendomsstructuur specificeren a.u.b.)?
- Zal deze structuur in de nabije toekomst veranderen?

2. De relatie tussen regio's en hun luchthavens

Regionale luchthavens kunnen bijdragen tot het concurrentievermogen van de regio indien zij bedrijven weten aan te trekken.

Vragen:

- Wat doet uw regio om bedrijven aan te trekken en investeringen te stimuleren?
- Heeft uw regio een investeringsplan voor de lange termijn (20-25 jaar) om bedrijven aan te trekken en heeft dit plan ook betrekking op de luchthaven(s)?
- Hebben het regionale ruimtelijkeordeningsbeleid en de plannen voor ontwikkeling van de infrastructuur in het kader van dat beleid ook betrekking op de luchthaven(s)?

3. Toegankelijkheid van de regio

Regionale luchthavens bieden een regio uiteraard sneller en gemakkelijker toegang tot de belangrijke centra in de EU en mogelijk ook de rest van de wereld. Er zijn echter ook andere middelen die de toegankelijkheid van de regio kunnen verbeteren, en wellicht tegen lagere kosten.

Vragen:

- Zijn er naast luchtvervoer nog andere manieren om van uw regio naar belangrijke Europese centra of hubs te reizen?
- Heeft u de toegankelijkheid van uw regio bestudeerd? Zo ja, welke criteria werden daarbij gehanteerd? Zo nee, welke criteria zouden volgens u gebruikt moeten worden om de toegankelijkheid te meten?
- Hoe zou u de toegankelijkheid van uw regio kunnen verbeteren?

4. Luchtvaartmaatschappijen aanmoedigen om op regionale luchthavens te vliegen

De meeste regionale luchthavens beschikken over voldoende capaciteit om te groeien. Dit is een duidelijk concurrentievoordeel ten opzichte van hubs en nationale luchthavens.

Vraag:

- Hoe helpt uw regio de luchthaven om luchtvaartmaatschappijen aan te trekken?

5. Regionale luchthavens in het Europees beleid

Regionale luchthavens zouden in de volgende onderdelen van het Europees beleid geïntegreerd kunnen worden:

- Trans-Europese Netwerken (TENs); intermodaliteit
- Structuurfondsen en Cohesiefonds van de EU

Vraag:

- Hoe belangrijk zijn bovengenoemde onderdelen van het Europees beleid voor uw regio en de regionale luchthaven? (telkens één antwoord omcirkelen a.u.b.):

— TENs:	Erg belangrijk	Redelijk belangrijk	Niet belangrijk
— Structuurfondsen/Cohesiefonds:	Erg belangrijk	Redelijk belangrijk	Niet belangrijk
- Heeft u aanvullende opmerkingen over deze beleidsonderdelen?

6. Specialisatie van de luchthaven

Afhankelijk van de aard en toekomstige ontwikkeling van regio's zouden luchthavens zich in een specifiek marktsegment kunnen specialiseren (bijv. goedkope luchtvaartmaatschappijen, vracht, chartervluchten, algemene luchtvaart). Of een dergelijke specialisatie lukt hangt echter af van diverse factoren, zoals de veranderlijkheid van markten (faillissement van luchtvaartmaatschappijen) en infrastructuurvoorzieningen (regels inzake nachtvluchten).

Vragen:

- Is specialisatie een optie voor verdere ontwikkeling van de regionale luchthaven in uw regio? Zo ja, in welk segment?
- Wat zijn de voorwaarden voor deze ontwikkeling?

7. Milieukwesties

Tot de methoden om de gevolgen van een luchthaven voor het milieu te verminderen behoren beperkingen (bijv. van het aantal vluchten), voorschriften, milieubeheer, financiële maatregelen (heffingen), emissievergunningen en ruimtelijke ordening.

Vragen:

- Voert uw regio een beleid om de gevolgen van uw luchthaven(s) voor het milieu te beperken?
- Hoe belangrijk zijn de gevolgen van uw luchthaven(s) voor het milieu in vergelijking met de economische en maatschappelijke voordelen van uitbreiding van de activiteiten van de luchthaven(s)?

8. Transparantie van de financiering van de luchthaven en richtsnoeren voor kruissubsidies en staatssteun

De financiële situatie verschilt per regionale luchthaven binnen Europa. Vaak zijn de financiële informatie en de manier waarop een luchthavenexploitant minder winstgevendende luchthavens financiert (kruissubsidies) niet erg duidelijk. Daarom is het moeilijk aan te geven wanneer overheidssteun gepast en noodzakelijk is.

Vragen:

- In hoeverre wordt de ontwikkeling van uw (regionale) luchthaven(s) volgens u door de huidige Europese staatssteunregels beperkt?

9. Definitie van regionale luchthavens

Bij het vaststellen van beleidsrichtsnoeren inzake de ontwikkeling van regionale luchthavens zou de Commissie onderscheid moeten maken tussen verschillende soorten regionale luchthavens. De definitie moet gebaseerd zijn op een combinatie van bepaalde criteria (zie de bijlage bij dit document voor een mogelijke classificatie van luchthavens).

Vragen:

- Welke criteria (of combinatie van criteria) moeten gehanteerd worden voor de definitie en classificatie van regionale luchthavens?
- Tot welke categorie van de in de bijlage gegeven mogelijke classificatie behoort/behoren uw luchthaven(s) volgens u?

10. Overige kwesties

Opmerkingen over andere kwesties die verband houden met de capaciteit van regionale luchthavens zijn welkom.

Bijlage: Mogelijke classificatie van luchthavens in de Europese Unie

Zoals besproken kan de definitie en classificatie van regionale luchthavens gebaseerd zijn op hun verkeersvolume, verdeling van het vervoer over de verschillende takken, functionaliteit, geografische locatie en specialisatie, of een combinatie van deze criteria. In de volgende tabel is een mogelijke classificatie van luchthavens en hun taken gegeven.

Classificatie	Definitie	Opmerking
A. Hubs	Meer dan 25 miljoen passagiers; Of: luchthavens met een bepaald percentage* (of aantal*) internationale/intercontinentale verbindingen*	* nog te definiëren
B. Nationale luchthavens	Meer dan 10 miljoen passagiers; Of: luchthavens met een bepaald percentage* (of aantal*) internationale/intercontinentale verbindingen*	* nog te definiëren
C. Regionale luchthavens: binnen de Europese vervoersnetwerken; potentiële centra voor intermodaal vervoer		
C1. Gespecialiseerde luchthavens	Gespecialiseerd in expressdiensten, vrachtvervoer of goedkope lijnvluchten	
C2. Ontlastende luchthavens	Ontlasten verkeerscongestie op hubs; secundaire luchthavens	
C3. Luchthavens die deel uitmaken van een luchthavensysteem	Maken deel uit van een luchthavensysteem, in handen van particuliere bedrijven of van de overheid	
D. Regionale luchthavens: binnen regionale netwerken; meer regionaal gericht		
D1. Perifere luchthavens	Geografisch afgelegen luchthavens (gebaseerd op reistijd naar belangrijke Europese politieke, zaken- en onderzoekscentra) of naar hubs	EG moet nagaan in welke gevallen overheidssteun volgens de huidige regels gepast is voor deze luchthavens
D2. Charterluchthavens	Gericht op chartervluchten	
E. Andere regionale en lokale luchthavens: (bestaan alleen indien economische voordelen zwaarder wegen dan de kosten)		
E1. Onafhankelijke regionale luchthavens	Meer dan 200 000 passagiers	
E2. Onafhankelijke lokale luchthavens	Minder dan 200 000 passagiers	

BIJLAGE 4

bij het advies van het Comité van de Regio's**Resultaten van de enquête**

Er is een enquête opgesteld om de in dit verkennend advies gemaakte opmerkingen te valideren en de behoeften van regio's in kaart te brengen. De resultaten ervan worden in het navolgende besproken.

1. Eigendom

De meeste regio's die de vragenlijst hebben ingevuld (respondenten) gaven aan dat hun vliegveld in overheidshanden is (steden, regio's of de centrale overheid). In Schotland zijn twee vliegvelden particuliere eigendom (Glasgow Prestwick en Scatsta). De eigendom van de luchthaven in de Italiaanse regio Bolzano bewust bij een privaat/publiek partnerschap waarbij de meerderheid van de aandelen in particuliere handen is. Ten aanzien van de meeste luchthavens worden in de nabije toekomst geen grote veranderingen verwacht. In de meeste regio's wordt evenwel gesproken over mogelijke wijzigingen in de eigendomsstructuur.

2. Toegankelijkheid van een regio

Uitsluitend voor perifere regio's blijkt er geen alternatief voor luchtverbindingen te zijn. Het gaat hierbij om de Noord-Zweedse regio's en Apulië, in het zuiden van Italië. In de andere regio's bestaan er alternatieven als spoorverbindingen (soms zelfs HST), snelwegen en veerboten. De toegankelijkheid van een regio is bestudeerd in Zweden, Yorkshire & Humber en Saarland. In Schotland is geen onderzoek naar toegankelijkheid gedaan. De andere regio's gegeven niet aan of onderzoek is uitgevoerd. Afgezien van alweer de Noord-Zweedse regio's en Apulië geven de respondenten aan dat de toegankelijkheid van een regio kan worden verhoogd door zowel de spoor- als de luchtverbindingen uit te breiden. Meer luchtverbindingen zijn cruciaal voor de aantrekkelijkheid van Noord-Zweden en Apulië.

3. Concurrentiekracht van een regio

Alle regio's kennen verschillende soorten ontwikkelingsplannen voor hun luchthavens. Deze variëren van richtsnoeren tot uitgebreide strategische plannen. De luchthavens vormen onderdeel van het regionale ruimtelijke-orderingsbeleid, maar meestal bestaan er geen investeringsplannen voor de lange termijn.

4. Luchtvaartmaatschappijen stimuleren om van regionale luchthavens gebruik te maken

De respondenten doen aan stimulering middels politieke ondersteuning en subsidiëring van specifieke routes. De Zweedse overheid heeft tien binnenlandse routes gekocht om de toegankelijkheid van de meer perifere Zweedse regio's te handhaven. Maatschappijen vliegen uitsluitend op deze routes wanneer de overheid hun bepaalde inkomsten garandeert.

5. Regionale luchthavens en EU-beleid

De respondenten blijken verdeeld te zijn over het belang van integratie van de regionale luchthavens in de TEN's (van nauwelijks tot hoogst belangrijk). Ook lopen de meningen over de structuurfondsen en het Cohesiefonds enigszins uiteen, maar over het algemeen wordt veel waarde aan deze fondsen gehecht. Verder vormt meer veiligheid een belangrijk „item” voor de regionale luchthavens. Voor kleinere luchthavens gaan verhoogde veiligheidsvereisten met zeer hoge kosten gepaard in vergelijking met het veiligheidsrisico dat deze luchthavens voor de gemeenschap belichamen. Europese regelgeving betreffende andere aangelegenheden wordt niet beschouwd als een gevaar voor de ontwikkeling van regionale vliegvelden.

6. Specialisatie

De meeste regio's zien geen mogelijkheden voor specialisatie. Zuid-Zweden en Denemarken richten zich echter wel op goedkope vluchten.

7. Milieukwesties

Alle respondenten hebben aandacht voor het milieu en sommige regio's hebben specifieke milieuplannen voor hun vliegvelden. Andere regio's beschouwen luchthavens als normale bedrijven waarvoor de normale milieuregels gelden. Over het algemeen vindt men de negatieve milieu-impact van een luchthaven relatief laag, zeker in vergelijking met de economische voordelen die een vliegveld biedt.

8. Financiële transparantie en richtsnoeren voor kruis-en overheidssubsidies

Weliswaar zijn de meeste regio's van oordeel dat de huidige EG-steunregelingen nauwelijks een beletsel voor de ontwikkeling van regionale vliegvelden vormen, maar wel wordt erop gewezen dat die regelingen de opkomst van nieuwe routes in afgelegen gebieden belemmeren.

9. Regionale luchthavens: definitie

Bij het definiëren van regionale luchthavens moet op de volgende factoren worden geleid:

- het aantal passagiers
- het aantal bewegingen
- het soort vervoer
- het verzorgingsgebied.

Voorts dient de definitie te worden uitgebreid tot luchthavens met een capaciteit van minder dan 200 000 passagiers per jaar.

10. Andere aangelegenheden

In verband met de capaciteit van regionale luchthavens werden verder nog genoemd:

- stimulering van technologische verbeteringen
- gebruik voor zowel militair als civiele doeleinden
- gegeven het aantal vliegbewegingen zijn de infrastructuurkosten hoog.

Lijst van respondenten

Regio's:

Salzburg, Oostenrijk

Tirol, Oostenrijk

Opper-Oostenrijk, Oostenrijk

Aarhus, Denemarken

Regio Kopenhagen/Øresund, Denemarken

Noord-Jutland, Denemarken

Regio „Ribe”, Denemarken

Viborg, Denemarken
Picardië, Frankrijk
Rhône-Alpes, Frankrijk
Languedoc-Roussillon, Frankrijk
Saarland, Duitsland
Saxen-Anhalt, Duitsland
Saxen, Duitsland
Beieren, Duitsland
Hamburg, Duitsland
Rijnland Palts, Duitsland
Bolzano, Italië
Marche, Italië
Apulië, Italië
Umbrië, Italië
Madrid, Spanje
Murcia, Spanje
Girona, Spanje
Svenska Kommun Förbundet, Zweden
Stad Stockholm, Zweden
Oost-Engeland, Verenigd Koninkrijk
Schotland, Verenigd Koninkrijk
Yorkshire & Humber, Verenigd Koninkrijk
West-Polen, Polen
Azoren, Portugal
