



Actualisatie Economische Effecten Luchthaven Twente

Update augustus 2013

Opdrachtgever: Area Development Twente

Rotterdam, 09 augustus 2013



Actualisatie Actualisatie Economische Effecten Luchthaven Twente

Update augustus 2013
Definitief

Opdrachtgever: Area Development Twente

Walter Hulsker
Joost de Koning
Robert Piers

Rotterdam, 09 augustus 2013

Over Ecorys

Met ons werk willen we een zinvolle bijdrage leveren aan maatschappelijke thema's. Wij bieden wereldwijd onderzoek, advies en projectmanagement en zijn gespecialiseerd in economische, maatschappelijke en ruimtelijke ontwikkeling. We richten ons met name op complexe markt-, beleids- en managementvraagstukken en bieden opdrachtgevers in de publieke, private en not-for-profit sectoren een uniek perspectief en hoogwaardige oplossingen. We zijn trots op onze 80-jarige bedrijfsgeschiedenis. Onze belangrijkste werkgebieden zijn: economie en concurrentiekracht; regio's, steden en vastgoed; energie en water; transport en mobiliteit; sociaal beleid, bestuur, onderwijs, en gezondheidszorg. Wij hechten grote waarde aan onze onafhankelijkheid, integriteit en samenwerkingspartners. Ecorys-medewerkers zijn betrokken experts met ruime ervaring in de academische wereld en adviespraktijk, die hun kennis en best practices binnen het bedrijf en met internationale samenwerkingspartners delen.

Ecorys Nederland voert een actief MVO-beleid en heeft een ISO14001-certificaat, de internationale standaard voor milieumanagementsystemen. Onze doelen op het gebied van duurzame bedrijfsvoering zijn vertaald in ons bedrijfsbeleid en in praktische maatregelen gericht op mensen, milieu en opbrengst. Zo gebruiken we 100% groene stroom, kopen we onze CO₂-uitstoot af, stimuleren we het OV-gebruik onder onze medewerkers, en printen we onze documenten op FSC- of PEFC-gecertificeerd papier. Door deze acties is onze CO₂-voetafdruk sinds 2007 met ca. 80% afgenomen.

ECORYS Nederland BV
Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam

Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Nederland

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com
K.v.K. nr. 24316726

W www.ecorys.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Achtergrond	5
1.2	Vraagstelling actualisatie	5
1.3	Scope en programma	6
2	Economische effecten	7
2.1	Werkgelegenheidseffecten en effecten op vestigingsklimaat	7
2.1.1	Bruto werkgelegenheidseffecten	7
2.1.2	Netto werkgelegenheidseffect	11
2.2	Bedrijventerreinontwikkeling	13
2.3	Reistijdeffecten	15
2.3.1	Aanpak	15
2.3.2	Volumeontwikkeling als input	17
2.3.3	Wijzigingen ten opzichte van de KBA 2009	17
2.3.4	Uitkomsten	18
2.4	Toerisme	20

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Ecorys heeft in 2009 een kosten-batenanalyse (KBA) opgesteld van de luchthaven Twente, in opdracht van Vliegwiél Twente Maatschappij. Nadien is op bestuurlijk provinciaal en lokaal niveau besloten door te gaan met de ontwikkeling van de luchthaven. Met dit doel is Area Development Twente (ADT) opgericht, een samenwerkingsverband van de provincie Overijssel en de gemeente Enschede. ADT is de aanbestedingsprocedure voor de luchthaven gestart en is in onderhandeling met een potentiële exploitant. Om een luchthaven te kunnen exploiteren moet er op grond van de wet een luchthavenbesluit worden genomen. In een luchthavenbesluit worden zaken rond het gebruik van een burgerluchthaven geregeld. Bijvoorbeeld zaken als de grenzen van het luchthavengebied, de geluidscontouren en de openingstijden. De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu is in het geval van Twente verantwoordelijk voor het nemen van het luchthavenbesluit. Ter voorbereiding op het nemen van een dergelijk besluit heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu aan ADT gevraagd een overzichtsrapportage te maken van onder andere de economische effecten van luchthaven Twente.

1.2 Vraagstelling actualisatie

ADT heeft Ecorys daarom gevraagd een actualisatie van de economische effecten van luchthaven Twente op te stellen. De door Ecorys uitgevoerde kosten-batenanalyse uit 2009 en aanvullende analyse voor een scenario van 2,4 miljoen passagiers (ook uit 2009) dienen hiervoor als basis. Daarnaast dient een verkeersprognose op basis van een marktanalyse van bureau ASM uit 2012 die bouwt op een gedetailleerde catchment area analyse van Goudappel Coffeng als input voor deze actualisatie van de economische effecten uit de kosten-batenanalyse.

Uitgangspunt voor de actualisatie van de economische effecten is een vraagvoorspelling opgesteld voor luchthaven Twente door de potentiële toekomstige exploitant, het consortium Reggeborgh Invest B.V. – Avia Partner Holding N.V. Deze vraagvoorspelling gaat uit van twee scenario's (low en best), waarbij uitgegaan is van een later startjaar van de luchthaven operatie (2016) en tevens van een gewijzigde ingroei van de passagiersontwikkeling. Ook is de veronderstelling losgelaten dat er afhandeling van vracht plaats zal vinden op de luchthaven. Er is gevraagd de effecten zowel op regionaal (Twente) als op nationaal niveau in beeld te brengen. Ecorys heeft hierbij geen beoordeling gemaakt van de haalbaarheid van de nieuwe passagiersvraagvoorspelling. De volgende effecten worden in de actualisatie geadresseerd:

1. Werkgelegenheid
2. Bedrijventerreinontwikkeling
3. Vestigingsklimaat
4. Bereikbaarheid
5. Toerisme

De effecten op het vestigingsklimaat zijn meegenomen in de paragraaf over de werkgelegenheid, in het bijzonder de indirecte voorwaartse effecten.

1.3 Scope en programma

De scope van de doorrekening van de effecten is veranderd ten opzichte van de kosten-batenanalyse uit 2009. In de toenmalig uitgevoerde kosten-batenanalyse is uitgegaan van de ontwikkeling van de luchthaven in combinatie met een uitgebreid programma op het gebied van werken, wonen en recreëren. In deze actualisatie beperken wij ons (op verzoek van ADT) tot de effecten van het luchthavengedeelte. Start van de luchthavenoperatie is nu voorzien voor 2016 in plaats van 2010 in de KBA en 2014 in de ASM analyse.

Er geldt bij alle varianten hetzelfde programma in termen van aantal m². Dit omdat het programma uitwisselbaar is (voorbeeld: minder kantoren kan uitgewisseld worden met meer bedrijfshallen). Dit programma is nu wel kleiner dan in 2009. In 2009 maakte onder andere ook leisure, natuur en wonen onderdeel uit van het programma waarover de economische effecten zijn berekend. Nu is de actualisering voornamelijk gericht op de luchthaven en luchthaven gerelateerde bedrijvigheid.

2 Economische effecten

2.1 Werkgelegenheidseffecten en effecten op vestigingsklimaat

In de KBA uit 2009 zijn de werkgelegenheidseffecten in beeld gebracht voor de scenario's met 1,2 mln (basisscenario) en 2,4 mln passagiers in het jaar 2034 (hoog scenario). Door ASM is in 2012 tevens een marktanalyse voor een scenario van 0,6 mln passagiers (laag scenario) geanalyseerd.

De focus lag in 2009 vooral op de effecten binnen Twente, met een (relatief snelle) doorvertaling naar geheel Nederland. Er waren destijds nog geen inzichten in de mate van substitutie van andere luchthavens. Uit de ASM-studie is wel inzicht in de mate waarin er passagiers via Twente vliegen die anders via een andere Nederlandse luchthaven waren gevlogen. Dit heeft vooral consequenties voor de effecten op de schaal van Nederland. De aanpassing van de scope en het programma (zie vorige paragraaf) betreffen ook de regionale effecten in Twente.

Door de toekomstige exploitant zijn de scenario's "laag" en "basis" uit de ASM studie samengevoegd onder "low", en is "high" omgedoopt tot "best". Dit heeft tot een aanpassing van de ontwikkeling van het aantal passagiers geleid. Het lage scenario gaat uit van circa 1 miljoen passagiers in 2034, het beste scenario van circa 2 miljoen passagiers in 2034.. Daarnaast is het vervoer van vracht komen te vervallen.

2.1.1 Bruto werkgelegenheidseffecten

Zoals in de vorige studie, zijn eerst de bruto werkgelegenheidseffecten bepaald en zijn deze vervolgens vertaald naar de additionele netto effecten. Voor de inschatting van de bruto werkgelegenheidseffecten van luchthaven Twente onderscheid en wij:

- Directe werkgelegenheid: 700 FTE per miljoen WLU¹
- Indirecte werkgelegenheid – achterwaarts: 350 FTE per miljoen WLU
- Indirecte werkgelegenheid – voorwaarts: 550 FTE per miljoen WLU

De directe werkgelegenheid is de werkgelegenheid op de luchthaven zelf, voor de afhandeling van de reizigers. Tevens wordt er werkgelegenheid gecreëerd bij toeleveranciers (achterwaarts) en ontstaat er rond de luchthaven werkgelegenheid als gevolg van zich vestigende bedrijven die de luchthaven als locatiefactor zien (voorwaartse effecten).

Onzekerheid voorwaartse effecten

Ten aanzien van de voorwaartse effecten willen we de volgende kanttekeningen maken. Kenmerk van deze voorwaartse effecten is dat er altijd een grote onzekerheid hangt aan de daadwerkelijke realisatie van deze werkgelegenheid. Dit hangt onder andere samen met de mate van causaliteit: vestigen bedrijven zich daadwerkelijk vanwege de luchthaven, of zouden ze zich zonder luchthaven ook vestigen? Er bestaat geen literatuur over de relatie tussen de mate van omvang van een luchthaven en de voorwaartse effecten. De vraag is wel of deze voorwaartse effecten gaan optreden bij een regionale luchthaven met de omvang van 1 tot maximaal 2 mln. passagiers en dit type bestemmingen. Ecorys gaat er dan ook vanuit dat deze nul tot maximaal de helft bedragen van de voorwaartse effecten van het gehanteerde kengetal. De voorwaartse effecten laten wij apart zien.

¹ WLU = Workload Unit. 0,1 ton vracht staat gelijk staat aan 1 workload unit, en 1 passagier staat gelijk aan 1 workload unit.

Het rekenen met het aantal FTE per miljoen WLU is een lineaire benadering van de werkgelegenheid in relatie tot het aantal WLU. Het is aannemelijk dat de werkelijkheid niet exact lineair zal verlopen. Volgens onderzoek van SEO² is er sprake van een meer trapsgewijze ontwikkeling van de werkgelegenheid die gerelateerd is aan het type luchthaven. Van deze trap is volgens SEO sprake bij circa 5,5 mln. WLU. Hieronder ontwikkelt de werkgelegenheid in relatie tot de het aantal WLU zich grosso modo lineair. De resultaten van deze studie zijn naast de aantallen WLU van de effectenanalyse voor Twente (1 – 2 mln. WLU) gelegd. Dit heeft niet geleid tot een aanpassing in de berekening van de werkgelegenheid.

Substitutie effecten

Een van de effecten die optreedt bij opening van luchthaven Twente, is dat er substitutie van passagiers tussen luchthavens plaatsvindt. Immers, een deel van de passagiers die via Twente zal reizen, zou in een situatie zonder luchthaven Twente reizen via bijvoorbeeld luchthaven Schiphol, Groningen of Eindhoven. Dit betekent dat op en rond deze luchthavens er sprake is van een afname van werkgelegenheid. Hiervoor wordt in de inschatting van de werkgelegenheidseffecten op nationaal niveau voor luchthaven Twente een correctie gemaakt. In de ASM studie is een inschatting gemaakt van de omvang van dit substitutie-effect. Voor het eindjaar van deze analyse gaat ASM ervanuit dat in hun basis-, hoge en lage scenario respectievelijk 13%, 10% en 9% van de passagiers die via Twente reizen in de situatie zonder Twente via een andere Nederlandse luchthaven zouden reizen. Deze percentages zijn gebruikt om het werkgelegenheidseffect te corrigeren (zie ook tabel 2 hieronder). Het lage scenario van 2013 ligt het dichtst bij het basis scenario van 2009 en 2012. Voor het lage scenario van 2013 is daarom 13% gehanteerd. Voor het hoge scenario is 10% gehanteerd. Daarnaast zijn er reizigers die anders via een Duitse luchthaven zouden reizen. Dit is voor de correctie van de Nederlandse werkgelegenheidseffecten echter niet relevant.

Op basis van bovenstaande, en de ASM studie, worden de volgende bruto werkgelegenheidseffecten geschat. Hierbij wordt uitgegaan dat de luchthaven geen vracht zal verwerken, in tegenstelling tot de ASM studie, waar nog werd uitgegaan van 31.000 ton vracht in de toenmalige scenario's Base en High. Startpunt zijn de bruto effecten. In onderstaande tabel zijn de effecten tevens gecorrigeerd voor substitutie effecten bij andere Nederlandse luchthavens.

Tabel 2.1 Uitgangspunten en bruto directe en achterwaartse werkgelegenheid luchthaven Twente voor en na substitutie effect in 2034 (in fte)

	Regionaal		Nationaal	
	Voor correctie substitutie		Na correctie substitutie	
	Low	Best	Low	Best
Aantal pax	1.077.000	2.043.000	941.000	1.840.000
Vracht(ton)	0	0	0	0
Totaal WLU	1.077.000	2.043.000	941.000	1.840.000
Bruto werkgelegenheid (fte)				
Direct	755	1430	660	1.290
Indirect achterwaarts	380	720	330	645
• Waarvan in Twente (50%)	190	360		
Totaal bruto in Twente	945	1.790		n.v.t.
Totaal bruto in Nederland	1.130	2.145	990	1.935

² Langere baan, meer werk? Toetsing van het rapport Regionaal-Economische Betekenis van Lelystad Airport. Seo, 2006.

De directe en indirecte achterwaartse effecten vormen de basis voor de verdere verdeling van de effecten tussen Twente en overig Nederland. De directe effecten slaan volledig neer in Twente. Gelijk aan de studie in 2009, is de aanname dat de helft van de toeleveranciers (indirecte effecten achterwaarts) in Twente wordt gevestigd en de helft buiten Twente. Het is ook met de aanvullende gegevens onduidelijk welke deel van de toeleveranciers zich in de regio gaan vestigen. Het bruto werkgelegenheidseffect voor het lage scenario in Twente is 945 fte. In het beste scenario is dit 1.790 (exclusief de voorwaartse effecten).

Op nationaal niveau dient er te worden uitgegaan van de gecorrigeerde cijfers na het substitutie effect. De luchthaven levert in Nederland op basis van het lage scenario 990 fte aan werkgelegenheid op. In het beste scenario loopt de werkgelegenheid op tot 1.935 fte (exclusief de voorwaartse effecten).

Indirect voorwaartse effecten

Aan het begin van paragraaf 2.1.1 zijn we ingegaan op de onzekerheid over de realisatie van de indirecte voorwaartse effecten. Het is onzeker of deze gerealiseerd zullen worden bij een kleinschalige luchthaven die zich op de leisure markt richt. Ecorys gaat er dan ook vanuit dat deze nul tot maximaal de helft bedragen van de voorwaartse effecten van het gehanteerde kengetal. Gelet op deze onzekerheid laten we deze effecten hier apart zien. De indirecte voorwaartse werkgelegenheidseffecten van de luchthaven slaan in principe volledig neer in de regio Twente, veelal dicht bij de luchthaven. De nieuwe bedrijven willen immers profiteren van de nabijheid van de luchthaven.

Voor de bepaling van de effecten kijken we zowel naar de eerder genoemde kengetallen als naar het programma op en rond de luchthaven. Op het luchthaventerrein is ruimte gereserveerd voor luchthaven gerelateerde bedrijvigheid. Een deel van de nieuwe vestigingen die naar Twente komen vanwege de luchthaven (voorwaartse effecten) zal zich op deze locaties kunnen vestigen. Daarnaast zal ook nog een deel van de werkgelegenheid elders in de regio Twente neerslaan.

Op basis van het gehanteerde kengetal, ontstaan de volgende effecten.

Tabel 2.2 Bruto indirect voorwaartse effecten (in fte)

	Voor correctie substitutie		Na correctie substitutie	
	Low	Best	Low	Best
Bruto werkgelegenheid (fte)				
Indirect voorwaarts (maximaal)	0 - 295	0 - 560	0 - 260	0 - 505
Totaal bruto in Twente	0 - 295	0 - 560		
Totaal bruto in Nederland			0 - 260	0 - 505

In het low scenario kan er voor Twente een bruto indirect voorwaarts werkgelegenheidseffect ontstaan van maximaal 295 fte in het lage scenario. Dit is werkgelegenheid bij bedrijven die zich rond de luchthaven gaan vestigen en een deel op andere locaties in Twente. Bij een grotere luchthaven (2 miljoen pax) kan het voorwaartse effect oplopen maximaal oplopen tot 560 fte. In het low scenario is de kans zeer gering dat er daadwerkelijk nieuwe vestigingen worden aangetrokken door de aanwezigheid van de luchthaven.

ASM gaat in haar analyse uit van een relatief grote charteroperatie in het low scenario. Daarbij gaat men ervanuit dat ook de low cost carrier operaties zich grotendeels op de niet-zakelijke markt gaan

richten. De typische bestemmingen waar ASM vanuit gaat in het low scenario hebben dan ook een hoog toerisme karakter. Daarnaast is er in het lage scenario sprake van relatief lage frequenties naar bestemmingen, wat voor zakelijke passagiers relatief onaantrekkelijk is. In hogere scenario neemt het aantal bestemmingen en de frequentie toe, wat aantrekkelijker is voor zakelijke reizigers. Hierdoor kunnen de potentiële voorwaartse effecten met meer waarschijnlijkheid worden gerealiseerd. Het daadwerkelijke aantal voor zakelijke reizigers aantrekkelijke bestemmingen is echter ook in deze scenario's gering, zodat de effecten zeker niet mogen worden overschat.

Na correctie voor het substitutie effect, resteert maximaal ca. 260 tot 505 fte voor voorwaartse effecten op nationaal niveau. Deze cijfers liggen onder de bandbreedte van 500 tot 1.000 arbeidsplaatsen die in andere studies worden gehanteerd voor regionale luchthavens³, waarbij aangetekend dat Ecorys dus corrigeert voor de onzekerheid over de realisatie van de voorwaartse effecten.

De volgende tabel vat de **bruto** werkgelegenheidseffecten samen.

Tabel 2.3 Bruto werkgelegenheidseffecten Twente en Nederland (in fte)

Scenario	Low	Best
Bruto effecten Twente		
Direct	755	1430
Indirect – achterwaarts	190	360
Totaal	945	1.790
Indirect – voorwaarts	0 – 295	0 - 560
Totaal	945 – 1.240	1.790 – 2.350
Bruto effecten Nederland		
Direct	660	1.290
Indirect – achterwaarts	330	645
Totaal	990	1.935
Indirect – voorwaarts	0 – 260	0 - 505
Totaal	990 – 1.250	1.935 – 2.440

Zoals al in de inleiding van dit hoofdstuk vermeld, bestaat er grote onzekerheid over de realisatie van de indirect voorwaartse effecten. Daarom zijn de effecten in een bandbreedte weergegeven en dienen de hoogste waarden als maximale effecten te worden beschouwd.

Verschillen met de MKBA in 2009

Omdat de scope van de effectbepaling is veranderd (nu alleen luchthaven deel, in de MKBA uit 2009 ook andere functies rond de luchthaven), en in 2013 uit wordt gegaan van andere aantallen passagiers en geen vracht en een andere ingroei, mogen de cijfers niet één-op-één met elkaar worden vergeleken met de cijfers uit de KBA. Bovendien is er meer inzicht in het programma, de bestemmingen en het deel zakelijke reizigers, zodat de voorwaartse effecten beter kunnen worden bepaald. Hieronder een overzicht met de verschillen in de **bruto effecten** tussen de huidige raming en de cijfers van de MKBA 2009 voor het basis scenario:

³ Zie o.a. BCI (2005): Economische betekenis Groningen Airport Eelde N.V.

Tabel 2.4 Verschillen in bruto werkgelegenheidseffecten ten opzichte van KBA 2009 en actualisatie 2012

Low scenario (1 mln. pax)	Twente		Nederland	
	Min	Max	Min	Max
Totale bruto WGH 2013 (low)	945	1.240	990	1.250
Minder pax / andere ingroei	110	145	115	150
Geen vracht	270	355	325	410
Totale bruto WGH o.b.v. ASM (base)	1.325	1.740	1.430	1.810
Andere scope	1.165	1.165	1.290	1.290
Substitutie effecten	n.v.t.	n.v.t.	150	150
Aanpassing voorwaartse effecten	280	-135	560	190
Totale bruto werkgelegenheid in de MKBA 2009	2.770	2.770	3.440	3.440

Het verschil met de schatting op basis van de ASM studie wordt veroorzaakt door het lagere aantal WLU. De vracht is niet meer meegenomen en er is uitgegaan van minder passagiers. Van de schatting op basis van ASM naar de MKBA in 2009 zorgt de aanpassing van de scope voor het grootste verschil. Omdat er alleen het luchtvaartdeel wordt meegenomen in de effectenbepaling, vervalt een substantieel deel van de bruto effecten van leisure, werk en wonen naast het vliegveld. Het gaat daarbij om de werkgelegenheid op of door de deelgebieden Leisure Noord, Strip, Oostkamp, Deventerpoort en de woonparken. Voor Nederland is tevens gecorrigeerd voor substitutie effecten. De aanpassing van de voorwaartse effecten behoeft een nadere uitleg. In de MKBA van 2009 was een al correctie aangebracht in de indirecte effecten van 270 fte, omdat deze al waren meegenomen in de effecten van het niet luchthaven deel (om dubbeltekening te voorkomen). Omdat dit deel niet wordt meegenomen, dient deze correctie dus eerst weer ongedaan te worden gemaakt. Aangezien het gaat om een effect in Twente (50% indirecte effecten slaat neer in Twente), gaat het om een aanpassing van 135 fte (50% van 270 fte). Daar bovenop is zoals aan het begin van paragraaf 2.1.1. uitgelegd gecorrigeerd voor de neerwaartse aanpassing van de voorwaartse effecten als gevolg van meer inzicht in de bestemmingen. De voorwaartse effecten zijn voor maximaal 50% meegenomen.

2.1.2 Netto werkgelegenheidseffect

In de vorige paragraaf hebben we inzichtelijk gemaakt wat de totale werkgelegenheidseffecten zijn die de komst van de luchthaven genereert. Dit zijn echter de bruto effecten. Voor een deel van de invulling van deze arbeidsplaatsen gaat het om een verschuiving van de ene baan naar een andere, omdat de banen niet worden opgevuld door werklozen. Dit geldt vooral voor banen voor hoger opgeleiden. Bij het bepalen van de structurele effecten gaat men er van uit dat hoger opgeleiden op de lange termijn werk zullen vinden. De problemen met werkloosheid concentreren zich op de lange termijn vooral bij de lager opgeleiden. In onderstaande tabel staan dan ook de werkgelegenheidseffecten voor mensen met een lage opleiding.⁴

⁴ Zie ook, RUG/SEO: Indirecte Effecten Infrastructuurprojecten Aanvulling op de leidraad OEI, 2004

Voor het bepalen van de netto effecten moet dus gekeken worden welk deel een structureel effect veroorzaakt op de arbeidsmarkt op de lange termijn. Om het netto werkgelegenheidseffect te bepalen sluiten we aan bij het in de vorige KBA-gehanteerde uitgangspunt dat 27%⁵ van de werkgelegenheidseffecten een structureel netto effect heeft op de arbeidsmarkt. Dit levert de volgende resultaten op:

Tabel 2.5 Netto werkgelegenheidseffecten Twente en Nederland (in fte)

Scenario	Low	Best
Netto effecten Twente		
Direct	205	385
Indirect – achterwaarts	50	100
Totaal	255	485
Indirect – voorwaarts	0 - 80	0 - 150
Totaal	255 - 335	485 - 635
Netto effecten Nederland		
Direct	180	350
Indirect – achterwaarts	90	175
Totaal	270	525
Indirect – voorwaarts	0 - 70	0 - 140
Totaal	270 - 340	520 - 660

Vanwege de onzekerheid over de indirect voorwaartse effecten, wordt er in de totaaloptelling een bandbreedte gehanteerd. De netto werkgelegenheid als gevolg van luchthavengerelateerde activiteiten, op en rond de luchthaven Twente, is in het low scenario in ieder geval 255 fte. Indien er zich bedrijven gaan vestigen in de nabijheid van de luchthaven, omdat zij Twente een aantrekkelijkere vestigingslocatie vinden, kan dit oplopen tot 335 fte. Voor Nederland gaat het om respectievelijk 270 tot maximaal 340 fte. Op nationaal niveau vindt er substitutie plaats (zie paragraaf 2.1.1), waardoor een deel van het werkgelegenheidseffect verloren gaat. Tegelijkertijd zal een deel van de indirect achterwaartse effecten (toeleveranciers) in overige delen van Nederland (buiten Twente) plaatsvinden, waardoor op nationaal niveau het indirect achterwaartse werkgelegenheidseffect toeneemt t.o.v. dat in Twente.

Verschillen met de MKBA in 2009

De eerder genoemde verschillen in de bruto werkgelegenheid werken ook door in de netto effecten. Onderstaande tabel toont een overzicht met de verschillen in de **netto effecten** tussen de huidige raming en de cijfers van de MKBA 2009 voor het lage scenario:

⁵ Landelijk gemiddelde voor regio's (niet Schiphol). Bron: Decisio, Quick scan maatschappelijke kosten en baten voor Schiphol en de regio op de middellange termijn, 2008

Tabel 2.6 Verschillen netto werkgelegenheidseffecten ten opzichte van KBA 2009

Lage scenario (1mln. pax)	Twente		Nederland	
	Min	Max	Min	Max
Totale netto WGH 2013 (low)	255	335	270	340
Minder pax / andere ingroei	25	35	30	40
Geen vracht	75	100	90	110
Totale netto WGH o.b.v. ASM (base)	355	470	390	490
Andere scope	370	370	400	400
Substitutie effecten	n.v.t.	n.v.t.	45	45
Aanpassing voorwaartse effecten	85	-30	150	50
Totale netto werkgelegenheid in de MKBA 2009	810	810	985	985

2.2 Bedrijventerreinontwikkeling

Anno 2013 verkeert de markt voor bedrijventerreinen nog steeds in zwaar weer. Desalniettemin hebben wij de conclusies uit de eerdere actualisatie tegen het licht gehouden en vergeleken met de actuele situatie. De conclusies die hierin zijn getrokken achten wij thans nog actueel. Deze paragraaf geeft de bevindingen weer.

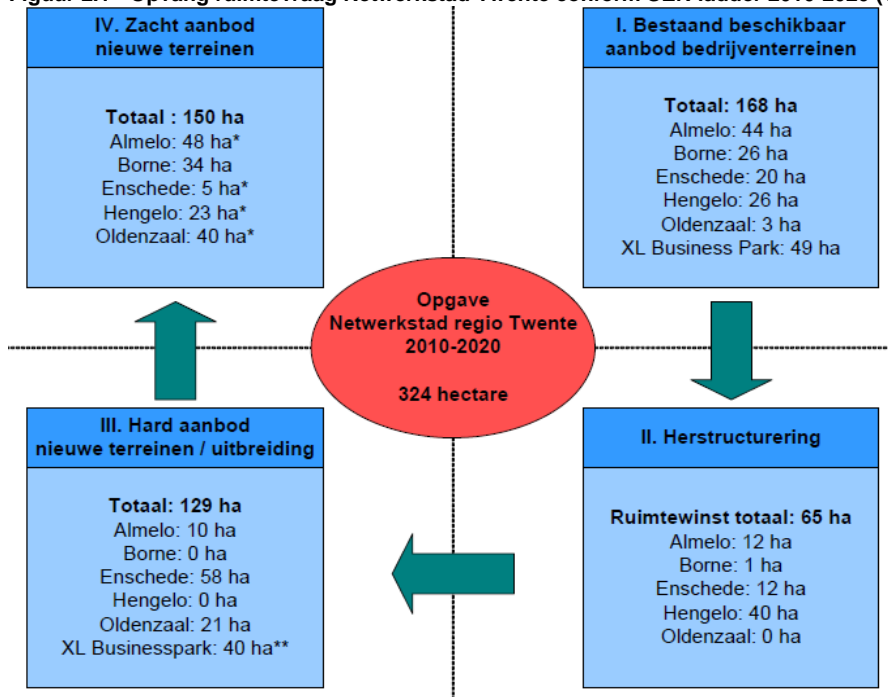
De ontwikkeling van de luchthaven gaat gepaard met de ontwikkeling van bedrijventerreinen eromheen. Het is van belang om inzicht te krijgen in welke mate de ontwikkeling van het bedrijventerrein samenhangt met de luchthaven c.q. in welke mate dit ook zelfstandig ontwikkeld kan worden. Daarom is inzicht nodig in de markt voor bedrijventerreinen in Twente.

In 2011 heeft Ecorys voor Netwerkstad Twente een bedrijventerreinvisie opgesteld met daarin aandacht voor vraag en aanbod. De ontwikkeling van de luchthaven met bijbehorende bedrijventerreinen zijn in deze visie buiten beschouwing gelaten. Nu de plannen voor het programma en de ontwikkeling van de luchthaven Twente steeds concreter worden is het zinvol om beide ontwikkelingen kort in ogenschouw te nemen.

Hierna geven we verkort weer wat ons advies in 2011 was ten aanzien van de bedrijventerreinenontwikkeling in Netwerkstad Twente⁶. In 2011 concludeerden we dat Netwerkstad Twente voldoende ruimte beschikbaar en gereserveerd heeft in de diverse categorieën bedrijventerreinen (bestaand – herstructurering – harde plannen – zachte plannen) om in de verwachte vraag tot 2030 te kunnen voorzien.

⁶ Ecorys, 2011. Bedrijventerreinvisie Netwerkstad Twente. In opdracht van Netwerkstad Twente

Figuur 2.1 Opvang ruimtevraag Netwerkstad Twente conform SER-ladder 2010-2020 (TM+scenario)



* Een deel van het zachte aanbod is pas na 2020 gepland (totaal 62 hectare).

** Bij XL Businesspark moet nog in overleg met regio Twente de trekkingsrechten voor deze 40 hectare worden verdeeld, uitgifte van dit deel van het XL Businesspark is na 2020 gepland.

Bron: Bedrijventerreinvisie Netwerkstad Twente, 2011

Met bestaande terreinen, ruimtwinst van herstructurering en enkele harde plannen is er voldoende ruimte om aan de geprognosticeerde ruimte vraag te kunnen voldoen. Daarnaast wordt er inzet gepleegd om bestaande terreinen op zo'n niveau te houden dat bedrijven vanwege ruimtelijke kwaliteit alleen niet zullen gaan verplaatsen. In eerste instantie wordt ingezet om de bestaande voorraad en herstructureringslocaties uit te geven. Daar waar geen of onvoldoende voorraad is, zullen de 'harde' plannen worden ingezet. De bestaande 'zachte' plannen voor bedrijventerreinen zullen op korte termijn niet verder ontwikkeld worden. In principe is op basis van de programmering vooralsnog geen behoefte aan ontwikkeling van deze 'zachte' plannen tot 2020.

De situatie is niet voor alle Netwerkstadgemeenten hetzelfde. Dit betekent dat lokaal en regionaal zorgvuldig geprogrammeerd zal moeten worden om het bestaande aanbod zo optimaal mogelijk voor de Netwerkstad als geheel te kunnen inzetten. Door het grote aanbod aan gemengde bedrijventerreinen geldt dat in de Netwerkstad Twente in zekere mate alle typen bedrijvigheid geaccomodeerd kunnen worden.

Anno 2012 heeft de bedrijventerreinmarkt het moeilijk. De uitgifte stagneert door de economische recessie en gemeenten hebben maatregelen moeten nemen om ervoor te zorgen dat er niet een te groot overschot aan bedrijventerreinen op de markt komt. Zo is recent besloten dat de Usseler Es in Enschede gefaseerd ontwikkeld moet gaan worden. Niet meegenomen in de bedrijventerreinenanalyse, maar met het oog op kantoorhoudende bedrijvigheid (de eventuele ontwikkeling van een kantorenstrook) in het luchthavenprogramma wel relevant, is ook de beschikbaarheid van ruimte op Business & Science Park aan de rand van Enschede. Ook hier is nog ruimte beschikbaar voor het accommoderen van bedrijvigheid.

De ontwikkeling van de ruimte rond de luchthaven is bedoeld voor de accommodatie van luchthavengerelateerde bedrijvigheid. Vanuit regionaal perspectief bezien, kan afgevraagd worden

of de bestaande en andere geplande bedrijventerreinen/werklocaties (zoals XL Businesspark, Usseler Es en Business & Science Park) niet eveneens voldoen om de bedrijvigheid als gevolg van de ontwikkeling van de luchthaven te accommoderen. De afstand tot de luchthaven vanuit de verschillende werklocaties in de omgeving is voor luchthavengerelateerde bedrijvigheid immers beperkt. Het bestemmingsplan zorgt er in principe voor dat de bedrijvigheid echt luchthavengerelateerd en dus onderscheidend is ten opzichte van andere terreinen. Handhaving van het bestemmingsplan moet er voor zorgen dat er alleen bedrijvigheid wordt toegestaan die functioneel aan een luchthaven gerelateerd is en/of producten en/of diensten aanbiedt die in relatie staan met het functioneren van een luchthaven.

Op basis van de analyse van het (flexibele) programma rond de luchthaven, in de context van de Twentse bedrijventerreinenmarkt, concluderen we dat de bedrijventerreinen- en kantorenmarkt in Twente ruim is, maar het te ontwikkelen terrein een duidelijke meerwaarde kan hebben ten opzichte van de ontwikkeling elders in Twente, indien het bestemmingsplan wordt gehandhaafd.

2.3 Reistijdeffecten

Ook het onderdeel reistijdeffecten is voor de twee scenario's in beeld gebracht. Dit betreft een actualisatie van de analyse uit de KBA uit 2009 voor het middenscenario (1,2 miljoen passagiers) en een actualisatie van de analyse uit de aanvullende notitie op de KBA uit 2009 voor het hoge scenario (2,4 miljoen passagiers). Thans rekenen we de reistijdeffecten voor de twee scenario's low en best door. Deze reistijdeffectanalyse is gemaakt gebruik van de ASM studie uit 2012 die inzicht geeft in de herkomst en bestemming van passagiers en hun reismotief. ASM maakt hierbij een aantal aannames die afwijken van de aannames uit 2009, die de uitkomsten van de effecten aanzienlijk beïnvloedt. Wij gaan hier in paragraaf 2.3.3 nader op in. De ASM analyse gaat nog uit van drie scenario's (laag, midden, hoog).

2.3.1 Aanpak

Reistijdeffecten passagiers

Er zijn drie inputdatasets voor de reistijd effectanalyse gebruikt:

- MER invoerset van ADT uit 2013, waarin de ontwikkeling in passagiersvolume op luchthaven Twente tussen 2016 en 2063 is opgenomen.
- ASM studie uit 2012. Hierin is door ASM voor drie scenario's (laag, midden, hoog) geschat hoeveel passagiers via luchthaven Twente reizen, voor het jaar 2014, 2018 en 2024. ASM heeft hierbij een herkomst en bestemmingsanalyse gedaan op postcode-4 niveau. Input voor ASM was een studie van Goudappel Coffeng naar het catchment area van de luchthaven Twente. Hierbij heeft ASM een onderscheid gemaakt tussen substituerende passagiers die zonder een luchthaven Twente via een andere luchthaven zouden reizen en gegeneerde passagiers die zonder luchthaven niet zouden reizen. Tevens is door ASM in beeld gebracht via welke luchthaven de substituerende passagiers zouden reizen indien er geen luchthaven Twente zou zijn. Ook is hierbij door ASM het reismotief voor deze passagiers ingeschat.
- Reistijdanalyse door Goudappel Coffeng uit 2012. Op verzoek van ADT heeft dit bureau voor deze rapportage een schatting gemaakt van de reistijd tussen de postcodegebieden uit de ASM vraagvoorspelling en alternatieve luchthavens, uitgedrukt in een reistijdmatrix. Dit betreft de reistijd in 2020 (dalperiode), die is bepaald met behulp van het Nationaal Verkeers Model.

Op basis van de ASM vraagvoorspelling en de Goudappel Coffeng reistijdmatrix is voor elk van de drie zichtjaren uit de ASM analyse berekend welk reistijdeffect er is voor passagiers. Deze analyse is alleen verricht voor passagiers met een herkomst of bestemming in Nederland. Afhankelijk van

het zichtjaar en scenario heeft 48%-60% van de passagiers van de luchthaven een Nederlandse herkomst of bestemming.

Als referentiescenario is de situatie genomen zonder luchthaven Twente, waarbij passagiers dus reizen via een alternatieve luchthaven. Het reistijdeffect is vervolgens berekend door de reistijd van de hoeveelheid passagiers van of naar de specifieke postcode uit de ASM studie naar de alternatieve luchthaven te vergelijken met de reistijd naar luchthaven Twente. Uit deze analyse blijkt, dat een groot deel van de passagiers een reistijdwinst heeft, en een kleiner deel een reistijdverlies. In het ASM middenscenario (2024) heeft 94% van de passagiers een reistijdwinst, en 6% een reistijdverlies. Per saldo resteert een reistijdwinst. Op een zelfde manier is de reisafstandwinst bepaald, uitgedrukt in voertuigkilometers. Hierbij is uitgegaan van 1,1 respectievelijk 1,5 passagiers per voertuig⁷. De reistijd en reisafstand zijn vervolgens gewaardeerd op basis van actuele kengetallen voor MKBAs, zoals voorgeschreven door Rijkswaterstaat⁸. De gehanteerde kengetallen zijn weergegeven in de volgende tabel.

Tabel 2.7 Gehanteerde kengetallen

Prijspeil 2012	Zakelijk verkeer	Recreatief verkeer
Reistijdwaardering	€ 34,68 per uur	€ 6,91 per uur
Reiskostenwaardering ⁹	€ 0,04 per voertuigkm	€ 0,04 per voertuigkm

Bron: Witteveen+Bos (2011). Bewerking Ecorys.

Tussen de ASM zichtjaren 2014, 2018 en 2024 is het reistijdeffect geïnterpoleerd, na 2024 is het reistijdeffect geëxtrapoleerd op basis van de ontwikkeling van het aantal passagiers uit de MER invoerset.

Zoals gemeld is de ASM analyse in 2012 uitgevoerd voor de drie scenario's die toen leidend waren. In het business plan van de exploitant is er sprake van twee scenario's (een laag en best scenario), waarbij het voormalige low scenario qua ontwikkeling tot 2024 het meest dicht tegen het huidige low scenario ligt, terwijl na 2024 het voormalige base scenario sterker overeenkomt met het huidige low scenario. Aannames over het catchment area van de luchthaven in het huidige low scenario zijn dan ook op deze manier ontleend aan de twee ASM scenario's (tot 2024 aannames gebaseerd op het voormalig low scenario, na 2024 gebaseerd op het voormalige best scenario). De invloed van deze 'gesplitste benadering' op de uitkomst is overigens marginaal.

Conform de OEI leidraad voor kosten-batenanalyse is de 'rule of half' toegepast voor "nieuwe passagiers": passagiers die in de referentiesituatie zonder Twente niet reisden. Uit de ASM vraagvoorspelling kan worden afgeleid dat gemiddeld 45% van de passagiers met een Nederlandse herkomst of bestemming 'nieuwe passagiers' betreft. Er is tevens aangenomen dat na 2024 (het laatste jaar uit de ASM voorspelling) de groei in passagiers volledig "nieuwe passagiers" betreft, waarop de 'rule of half' is toegepast.

De analyse is eerst op nationaal niveau verricht. Vervolgens hebben we de effecten op regionaal niveau (COROP Twente) ingeschat. Dit is gedaan op basis van het aandeel reistijdwinsten vanuit de postcodes uit COROP Twente ten opzichte van de totale reistijdwinsten. Dit aandeel ligt tussen de 49% en 59% afhankelijk van het scenario en zichtjaar.

⁷ Bron: Rijkswaterstaat, groei reistijdwaardering in de tijd, basisjaar 2006

⁸ Bron: Witteveen+Bos, RW1891-1-1/abdm/007 definitief 2011, MKBA-kengetallen voor omgevingskwaliteiten: aanvulling en actualisering

⁹ Exclusief accijns, correctie door Ecorys

2.3.2 Volumeontwikkeling als input

Zoals hierboven is aangegeven, is voor de berekening van de reistijdeffecten uitgegaan van de volumeontwikkelingen zoals opgenomen in het business plan van de exploitant. Samengevat zijn dit de volgende volume-ontwikkelingen. Het jaar 2063 is het laatste jaar uit het businessplan van de exploitant, na dit jaar is in de reistijdeffectanalyse geen verdere groei van passagiers verondersteld.

Tabel 2.8 Volumeontwikkeling van passagiers

PAX	Best	Low
2016	356.832	111.888
2020	1.612.800	403.200
2024	1.815.221	693.504
2030	2.043.047	931.392
2034	2.043.047	1.076.544
2044	2.043.047	1.439.424
2054	2.043.047	1.782.144
2063	2.043.047	1.963.584

Bron ADT

2.3.3 Wijzigingen ten opzichte van de KBA 2009

Er is een aantal wijzigingen in de uitgangspunten en aannames toegepast in deze actualisatie van de reistijdeffecten ten opzichte van de KBA 2009. Dit zijn:

- Er is geen sprake meer van vrachtvervoer via luchthaven Twente. Reistijdeffecten voor vracht zijn nu dan ook buiten beschouwing gelaten.
- De analyse is gebaseerd op de studie van ASM, inclusief onderliggende herkomst/bestemming analyse op postcode niveau. Dit betekent dat het herkomst- en bestemmingspatroon van de passagiers is gewijzigd ten opzichte van de aannames hierover uit de KBA uit 2009, waardoor de reistijdeffecten veranderen.
- In de analyse van 2009 was voor het hoge scenario (2,4 miljoen passagiers) het uitgangspunt van VTM dat dit een scenario zou zijn bij een strategie van uitplaatsing van luchtverkeer van Schiphol naar Twente door de Nederlandse overheid. Dit had forse negatieve reistijdeffecten voor passagiers uit de Randstad als gevolg. In het huidige hoge scenario is deze veronderstelling losgelaten. Ingegeven door het nationale beleid en de Alderstafel, waarin Eindhoven en Lelystad zijn aangemerkt als overloopluchthaven voor Schiphol, is er nu vanuit gegaan dat het aantal te accommoderen passagiers door Twente airport op "eigen kracht" kan worden gerealiseerd. Uitplaatsing van luchtverkeer van Schiphol naar Twente behoort niet tot de veronderstellingen. Dit impliceert een forse toename van de reistijdwinsten, omdat voornoemde reistijdverliezen van passagiers uit de Randstad wegvallen.

Uit de ASM studie blijkt dat er verondersteld wordt dat slechts 5% van de passagiers wordt weggetrokken van Schiphol en dat bijna 50% van de passagiers 'nieuw gegenereerd' is. Verder wordt nu in de MER invoersset verondersteld dat tussen 2016 en 2020 het aantal passagiers met 1,25 miljoen toeneemt tot 1,6 miljoen passagiers, en in 2028 doorstijgt naar 2 miljoen passagiers. Het is de vraag of dit alles daadwerkelijk gerealiseerd kan worden.

- De ingroei van het aantal passagiers is anders. In de marktverwachting van VTM uit 2009 die ten grondslag lag aan de KBA werd ervan uitgegaan dat na 5 jaar 18% van de passagiers werd

geacommodeerd. In de ASM analyse uit 2012 wordt er vanuit gegaan dat na vijf jaar reeds 70% van het totaal aantal passagiers wordt geacommodeerd (basisscenario). In het huidige lage scenario wordt weer uitgegaan van een langzame groei, vijf jaar na de start wordt rekening gehouden dat 20% van het maximum aantal passagiers wordt geacommodeerd.

- In de KBA 2009 werd na het bereiken van 1,2 miljoen respectievelijk 2,4 miljoen passagiers in 2030 geen groei meer verondersteld. In de 2012 effectrapportage werd conform de toenmalige MER invoerset uitgegaan van een 2% toename in de passagiersvolumes na het bereiken van de 1,2 miljoen en 2,4 miljoen in respectievelijk het midden en hoogscenario na 2034 tot 2061. Dit was ook toegepast in het toenmalige lage scenario. In de huidige analyse wordt uitgegaan van een gemiddelde groei van 2% na 2034 in het best scenario, terwijl in het lage scenario geen groei na 2034 wordt verondersteld.
- Het aandeel regionale baten ten opzichte van de nationale baten is nu gebaseerd op de vraagvoorspelling van ASM. Hieruit volgt dat het aandeel van de regionale baten 49%-59% van de nationale baten is. In de KBA 2009 was dit aandeel 39%, bepaald op basis van inwoner aantallen in COROP Twente.
- Het door ASM gehanteerde aandeel zakelijke passagiers, circa 20%, is aan de hoge kant, gegeven het bestemmingenaanbod waar vanuit wordt gegaan. In de KBA 2009 werd uitgegaan van 10%.
- Kengetallen voor de waardering van reistijdeffekten zijn geactualiseerd voor het jaar 2012.

2.3.4 Uitkomsten

De reistijdeffekten voor de twee scenario's op basis van de nieuwe passagiersvraagvoorspelling en de catchment area analyse van ASM zijn weergegeven in de volgende tabel.

Tabel 2.9 Uitkomsten Reistijdeffekten (NCW 2016-2115, discontovoet 5,5%)

€ mln	Nationaal	Regionaal
Best	120,2	65,5
Low	76,0	44,6

In het best scenario bedragen de reistijdeffekten totaal € 120 miljoen voor Nederland. Op regionaal niveau bedragen deze effecten circa 65 miljoen. In het low scenario zijn de reistijdeffekten circa € 76 miljoen op nationaal niveau en € 45 miljoen op regionaal niveau.

Bij bovenstaande uitkomsten dient te worden opgemerkt dat de substitutie van passagiers van andere Nederlandse vluchthavens naar Twente (en per saldo positieve reistijdwinsten) ten koste gaat van vluchten van en naar die andere Nederlandse luchthavens. Dit betekent een verlies aan havengelden en niet-luchtvaartgebonden inkomsten voor die luchthavens¹⁰. Dit betekent voor reizigers die via die alternatieve luchthavens blijven reizen (en dus niet kiezen om voor Twente te reizen), dat zij geconfronteerd worden met een afname in de frequentie van vluchten naar hun bestemmingen, wat een nadelig effect voor hen is. De omvang van dit effect valt moeilijk te kwantificeren.

¹⁰ Het effect op de werkgelegenheid hiervan op die alternatieve luchthavens is in paragraaf 2.1 in beeld gebracht.

De uitkomsten van deze reistijdeffecten zijn gebaseerd op nieuwe invoergegevens vanuit de ASM-studie. Zoals in paragraaf 2.3.3 al is aangegeven zijn een aantal aannames en uitkomsten van de ASM-studie niet voldoende onderbouwd door ASM, terwijl deze wel forse invloed hebben op de uitkomsten van de reistijdeffecten, vooral in het best scenario. Ook de aangenomen ingroei is in het best scenario fors. In onderstaande paragraaf laten we zien wat het effect is van deze aannames op de uitkomsten in vergelijking met de KBA uit 2009.

Verschillen met de MBKA uit 2009

Om inzicht te geven in het effect van de gewijzigde vraagvoorspelling in 2013 en van de catchment area gegevens uit de ASM-studie op de uitkomsten van de reistijdeffecten, hebben we geanalyseerd in welke mate deze wijzigingen de uitkomsten beïnvloeden. Hierbij is de vergelijking getrokken met de KBA uit 2009. De volgende wijzigingen zijn geanalyseerd (zie ook paragraaf 2.3.3).

- Geen vrachtafhandeling meer.
- Gewijzigde passagiersontwikkeling en startjaar (2016 i.p.v. 2014).
- Het aandeel zakelijke passagiers.
- Het ingroeiscenario van passagiers.
- Het doorgroeien van passagiers na 2034.
- Andere aannames ten aanzien van de herkomst en bestemming van passagiers en actualisatie van kengetallen.

Tabel 2.10 Verschillen reistijdeffecten ten opzichte van KBA 2009 (basisscenario)

NCW, € mln	Nationaal	Regionaal
Reistijdeffecten Low scenario 2013	76,0	44,6
Gewijzigde passagiersvolumes en ingroei	8,7	5,5
Geen vrachtafhandeling	14,5	7,2
Reistijdeffecten o.b.v. ASM (Base) 2012	99,2	57,4
Aandeel zakelijke passagiers 10%	-17,8	-10,6
Ingroei conform KBA 2009	-18,0	-10,6
Geen doorgroei passagiersvolume 2034-2061	-5,2	-3,1
Andere aannames tav herkomst en bestemming van passagiers en actualisatie kengetallen	-22,4	-17,9
Reistijdeffecten Basisscenario KBA 2009	35,8	15,2

Tabel 2.11 Verschillen reistijdeffecten ten opzichte van KBA 2009 (hoge scenario)

NCW, €mln	Nationaal	Regionaal
Reistijdeffecten Best scenario 2013	120,2	65,5
Gewijzigde passagiersvolumes en ingroei	19,6	10,8
Geen vrachtafhandeling	14,5	7,2
Reistijdeffecten o.b.v. ASM (High) 2012	154,3	83,5
Aandeel zakelijke passagiers 10%	-29,3	-16,0
Ingroei conform KBA 2009	-27,6	-15,1
Geen doorgroei passagiersvolume 2034-2061	-8,5	-4,6
Andere aannames tav herkomst en bestemming van passagiers en actualisatie kengetallen	-65,5	-22,4
Reistijdeffecten Hoge scenario KBA 2009	23,4	25,4

Bovenstaande overzichten geven aan dat de andere aannames tot forse verschillen met de KBA uit 2009 leiden. De aannames over de herkomst en bestemmingen van de passagiers en de actualisatie van de kengetallen hebben het grootste effect, zowel nationaal als regionaal.

2.4 Toerisme

Toerisme effecten zijn in de KBA destijds niet specifiek meegenomen. Dit betreft de effecten op zowel het inkomend als uitgaand toerisme. **Inkomende toerisme** effecten en de bestedingen van buitenlandse toeristen die Nederland aandoen via de luchthaven Twente, als het vertrek van toeristen uit de regio Twente als gevolg van in- en uitvliegroutes over specifieke toerisme gebieden. **Uitgaande toerisme** effecten betreffen Nederlanders die niet meer in eigen land vakantie vieren, maar nu via de luchthaven Twente in het buitenland hun vakantie doorbrengen.

Inkomend toerisme

Om deze effecten te kunnen bepalen is inzicht nodig in de herkomst van de inkomende reizigers. Deze zijn in de ASM-studie niet voorhanden, daarom kunnen wij de effecten ook thans niet kwantitatief bepalen. Op basis van de bestemmingen is er wel een kwalitatieve schatting te maken van het te verwachten effect. De bestemmingen uit de ASM-studie zijn veelal toeristische bestemmingen in Zuid-Europa. De verwachting is daarom dat dit vooral uitgaand toerisme met zich mee gaat brengen en er vrijwel geen extra toeristen naar Twente zullen komen door de luchthaven.

Eventueel kan de toename van het vliegverkeer leiden tot extra geluidsoverlast voor toeristen op campings, hotels en vakantiewoningen rond de aanvliegeroutes. Dit zou kunnen leiden tot een afname van het aantal toeristen in dit gebied. Wij verwachten echter dat er hier positieve substitutie effecten gaan optreden, omdat toeristen toch naar Twente willen blijven komen. Zij zullen kiezen voor andere accommodaties binnen Twente en daar hun geld blijven besteden.

Uitgaand toerisme

Door het type bestemmingen wordt er relatief veel uitgaand toerisme verwacht. Het is echter maar zeer de vraag of dit leidt tot een afname van het aantal toeristen in Twente, respectievelijk

Nederland. De toerist die zijn vakantie in Twente of andere delen van Nederland doorbrengt, heeft een ander profiel dan de toerist die zijn vakantie in Zuid-Europa viert. Het prijseffect van vliegen vanuit de luchthaven Twente zal waarschijnlijk geen reden zijn voor dit type toeristen om voor een Zuid-Europese bestemming te kiezen. Wij verwachten daarom geen substantiële negatieve effecten voor de Twentse en Nederlandse bestedingen van toeristen door de luchthaven.

Er worden geen wijzigingen in bovenstaande effecten op toerisme verwacht als gevolg van de nieuwe vraagvoorspelling 2013, als ervan uitgegaan wordt dat op hetzelfde bestemmingenaanbod wordt ingezet.



Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Nederland

Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam
Nederland

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com

W www.ecorys.nl

Sound analysis, inspiring ideas