



---

# Multi-functionele Luchthaven Twente

---

Vliegwiél Twente Maatschappij



Eindrapport  
19 december 2008

# Vooraf

---

- Dit rapport is opgesteld door Del Canho & Engelfriet in opdracht van de Vliegwiel Twente Maatschappij i.o. (VTM) in de periode juni – oktober 2008; in het bijzonder zijn de consequenties van de recent (14 november 2008) bekend gemaakte inzet van het kabinet op permanente openstelling van de luchthaven Twente niet meegenomen in dit rapport; tevens is de impact van de laatste economische ontwikkelingen en vooruitzichten niet verwerkt
- De taak van de VTM is *“Het transformeren van de huidige vliegbasis tot een vliegwiel voor een economisch sterker en duurzamer Twente”*
- Eén van de mogelijkheden die hierbij bekeken wordt, is een model met een commerciële luchthaven
- De analyses voor dit model waren tot nu toe met name gericht op de potentie en levensvatbaarheid van passagiersvervoer (in combinatie met vrachtvervoer)
- Uit deze analyses kwam een wisselend beeld naar voren, waarbij (in vergelijking met de eerdere rapporten van ACM/DHV en Adecs Airinfra) het laatste rapport van LEK Consulting negatief was over de levensvatbaarheid van een luchthaven alleen gericht op passagiersvervoer en vrachtvervoer
- Op basis daarvan heeft de VTM ons de opdracht verstrekt te bepalen welk *multifunctioneel* luchthaven concept het meest kansrijk is, en de levensvatbaarheid hiervan te analyseren. Hierbij wordt met een multi-functionele luchthaven een luchthaven bedoeld die naast vervoer ook andere activiteiten een plaats biedt
- Ons is met name gevraagd specifiek aandacht te besteden aan “industriële” (platform-gebonden) en “commercial leisure” activiteiten, en te kijken hoe dit samenhangt met andere functionaliteiten om te komen tot een samenhangend totaalconcept

# Agenda

---

- **Introductie**

- Voorbeelden (multi-functionele) regionale luchthavens
- Passagiers- en vrachtvervoer
- Vliegtuiggerelateerde industrie
- Leisure
- Conclusie

# Centrale vraag

---

- De basis van elke (succesvolle) luchthaven is passagiersvervoer (incl. retail en parkeren) en vrachtvervoer. Ook in Twente is potentieel voor passagiersvervoer, zij het relatief beperkt gegeven de catchment area en concurrentie van overige luchthavens
- Daarnaast kunnen op luchthavens bedrijven met verschillende functies worden gehuisvest ('real estate' functie van de luchthaven)
  - Succesvolle luchthavens zijn gebaseerd op een combinatie van activiteiten, die in samenhang een magneetfunctie hebben bij het aantrekken van weer nieuwe activiteiten en bedrijven
  - Er zijn luchthavens die alle mogelijke functionaliteiten hebben (zoals Schiphol, Paris Charles de Gaulle, etc.), er zijn er met een focus op vrachtvervoer (Luik, Maastricht/Aachen, Oostende/Brugge, zelfs met vrijwel alleen Cargo – Vatry (Bel), Parchim (Dld)), met een focus op vliegtuigproductie of –onderhoud (bijv. Cambridge, Oberpfaffenhofen), en tussenvormen (Bitburg: platformgebonden en algemene bedrijvigheid, sport en leisure, recycling; Toulouse: passagiers, vracht en MRO)
- De vraag is op welke combinatie van activiteiten Twente zich het beste zou kunnen richten. Hierbij kan gekeken worden naar
  - Fit met specifieke karakteristieken van Twente
  - Welke economische toegevoegde waarde verschillende activiteiten hebben
  - (En reeds bestaande concrete interesse van bedrijven)
- Tegelijk moet er voldoende flexibiliteit voor wat betreft de invulling van het luchthavenconcept blijven
  - De meeste vliegtuigproductie/onderhoud-gefoceste luchthavens in Europa zijn dit uit historische gronden (bijv. Sud Aviation op Toulouse, Dassault op Chateauroux, Dornier op Oberpfaffenhofen)
  - Luchthavens als Luik (TNT), Leipzig (DHL) en Keulen/Bonn (UPS) hebben hun focus ook gekregen door het binnenhalen van een grote speler – hierop flexibel kunnen inspelen is belangrijk
- Uiteindelijk zal de concrete interesse van marktpartijen geïnventariseerd moeten worden middels Europese/wereldwijde marktverkenningen, en zal de focus mogelijk mede afhangen van de Luchtvaartnota (overflow Schiphol en in hoeverre hierin richtlijnen voor specialisatie van regionale luchthavens worden gegeven) en evt. toekomstig militair vervoer

# Overzicht mogelijke luchthaven activiteiten

**Passagiersvervoer, incl.**

- Afhandeling, security
- Retail (in de terminal)

**Vrachtvervoer, incl.**

- Afhandeling
- Opslag, distributie, (value-added) logistiek

## Vastgoed/grondexploitatie, incl.

### Parkeren

#### Platform-gebonden, bijv.:

- Vliegtuigonderhoud (base maintenance, line maintenance, componenten, motoren, overig)
- Vliegtuigproductie (assemblage, componenten, motoren)
- Aerospace R&D
- Opleiding & training (luchtvaart-gerelateerd)

#### Dienstverlening, bijv.

- Hotels, conferentiecentra
- Reis-industrie (tour operators)
- (Internationale) hoofdkantoren
- Medische zorgverlening
- Handelsbedrijven
- Post en koeriersdiensten

#### Industrie (niet-platformgebonden), bijv.

- Farmaceutisch
- Electronica
- IT (hardware, software)
- Mechatronica
- Voeding

#### Leisure en overig, bijv.

- Entertainment
- Tentoonstellingscentra
- Science park
- Opleiding & training (overig)
- Recreatie (incl. golfbanen)

Natuur

# “Fit” met karakteristieken (luchthaven) Twente

## Kenmerken (luchthaven) Twente

- Beperkte (1 uur) catchment area
  - Wel grote 2-uurs catchment area
- Groene luchthaven, en omgeving
- Goed (technisch) arbeidsmarktpotentieel
- Bestaande infrastructuur (3km baan, grond en hangaars)
- Aanwezigheid (industriële) bedrijven en kennisinstellingen (ook toeleverend aan de luchtvaart-industrie)
- Focusgebieden beleid Overijssel:
  - Verbeteren vestigingsklimaat bedrijfsleven
  - Economische innovatie
  - Onderwijs & arbeidsmarkt
  - Toerisme & recreatie
- In principe goede toegankelijkheid (A1, spoor)

## Implicaties

- “Compacte luchthaven in het groen”
- Passagiersvervoer mogelijk maar relatief beperkt
- Cargo-vervoer mogelijk (incl. trucking) – mede afhankelijk van randvoorwaarden
- Goede uitgangssituatie voor platform-gebonden industrie
  - Moet in Twente nog van de grond komen
  - Aansluiting bij bestaande M3<sup>1)</sup> bedrijven/kennisinstellingen (en breder: kennis-intensieve maakindustrie)
- Leisure-activiteiten kunnen goed passen bij de focus op toerisme & recreatie
- Overige zakelijke dienstverlening: geen speciale fit, maar zeker mogelijkheden

# Economische toegevoegde waarde per m<sup>2</sup>

– volgens Güller & Güller –

**Passagiersvervoer, incl.** • *Hoog: afhandeling, retail*

**Vrachtvervoer, incl.**

- *Hoog: hoofdkantoren van logistieke bedrijven*
- *Medium: “value-added logistics”, Europese distributie*
- *Laag: vrachtcentra/opslag, internationaal transport en distributie, locale distributie*

**Vastgoed/grondexploitatie, incl.**

**Parkeren**

**Platform-gebonden, bijv.:**

- *Hoog: R&D, opleiding & training*
- *Medium: vliegtuigproductie en -onderhoud*

**Dienstverlening, bijv.**

- *Hoog: Post en koeriersdiensten, hotels, conferentiecentra, internationale hoofdkantoren en WTC's, medische zorgverlening, overige kantoren*

**Industrie (niet-platformgebonden), bijv.**

- *Hoog: IT (hardware, software), R&D*
- *Medium: farmaceutische industrie, electronica, voeding*

**Leisure en overig, bijv.**

- *Hoog: Entertainment, Science park, opleiding & training (algemeen)*
- *Medium: Tentoonstellingscentra*
- *Laag: Recreatie (incl. golfbanen), opslag*

**Natuur**

# Focus

## “Fit” met karakteristieken (luchthaven) Twente

Kenmerken (luchthaven) Twente	Implicaties
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beperkte (1 uur) catchment area               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Wel grote 2-uurs catchment area</li> </ul> </li> <li>• Groene luchthaven, en omgeving</li> <li>• Goed (technisch) arbeidsmarktpotentieel</li> <li>• Bestaande infrastructuur (3km baan, grond en hangaars)</li> <li>• Aanwezigheid (industriële) bedrijven en kennisinstellingen (ook toeleverend aan de luchtvaart-industrie)</li> <li>• Focusgebieden beleid Overijssel:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Verbeteren vestigingsklimaat bedrijfsleven</li> <li>– Economische innovatie</li> <li>– Onderwijs &amp; arbeidsmarkt</li> <li>– Toerisme &amp; recreatie</li> </ul> </li> <li>• In principe goede toegankelijkheid (A1, spoor)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• “Compacte luchthaven in het groen”</li> <li>• Passagiersvervoer mogelijk maar relatief beperkt</li> <li>• Cargo-vervoer mogelijk (incl. trucking) – mede afhankelijk van randvoorwaarden</li> <li>• Goede uitgangssituatie voor platform-gebonden industrie               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Moet in Twente nog van de grond komen</li> <li>– Wel aansluiting bij bestaande M3<sup>1)</sup> bedrijven/kennisinstellingen (en breder: kennis-intensieve maakindustrie)</li> </ul> </li> <li>• Leisure-activiteiten kunnen goed passen bij de focus op toerisme &amp; recreatie</li> <li>• Overige zakelijke dienstverlening: geen speciale fit, maar zeker mogelijkheden</li> </ul>

1) M3 = MRO, Materials, Mechatronica  
Bron: Overijssel werkt!, Provincie Overijssel, juni 2008; interviews; team analyse

Del Canho & Engelfriet | 6

+

## Economische toegevoegde waarde per m2 – volgens Güller & Güller –

<b>Passagiersvervoer, incl.</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoog: <i>afhandeling, retail</i></li> </ul>	
<b>Vrachtvervoer, incl.</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoog: <i>hoofdkantoren van logistieke bedrijven</i></li> <li>• Medium: <i>“value-added logistics”, Europese distributie</i></li> </ul>	
<b>Vastgoed/grondexploitatie, incl.</b>	
<b>Parkeren</b>	
<b>Platform-gebonden, bijv.:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoog: <i>R&amp;D, opleiding &amp; training</i></li> <li>• Medium: <i>vliegtuigproductie en -onderhoud</i></li> </ul>	<b>Dienstverlening, bijv.</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoog: <i>Post en koeriersdiensten, hotels, conferentiecentra, internationale hoofdkantoren en WTO's, medische zorgverlening, overige kantoren</i></li> </ul>
<b>Industrie (niet-platformgebonden), bijv.:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoog: <i>IT (hardware, software), R&amp;D</i></li> <li>• Medium: <i>farmaceutische industrie, electronica, voeding</i></li> </ul>	<b>Leisure en overig, bijv.:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoog: <i>Entertainment, Science park, opleiding &amp; training (algemeen)</i></li> <li>• Medium: <i>Tentoonstellingscentra</i></li> </ul>

**Natuur**

Bron: From Airport to Airportcity; Güller en Güller, 2002

Del Canho & Engelfriet | 7

(+ reeds bestaande concrete interesse van bedrijven)

## Mogelijke focus:

- **Passagiersvervoer:** charters, low-cost, regionals, general aviation (en terminal-retail) – in lijn met potentieel
- **Cargovervoer:** Europese distributie, “value-added logistics” en hoofdkantoren van logistieke bedrijven – in lijn met potentieel (ook gegeven openingstijden)
- **Vastgoed/grondexploitatie:**
  - **Platformgebonden:** vliegtuiggerelateerde industrie/dienstverlening als productie, onderhoud, R&D en training. (Deze kan weer een aanzuigende werking hebben op gerelateerde hi-tech innovatieve maakindustrie, incl. materials en mechatronica.)
  - **Leisure:** recreatieve/toeristische/culturele activiteiten
  - **Parkeren:** zowel voor passagiers (en wegbrengers) als voor leisure-bezoekers
  - **Overig:** industrie/dienstverlening die door al bovenstaande functionaliteiten wordt aangetrokken (incl. zakelijke dienstverlening als post- en koeriersdiensten, tour operators, hotels/conferentiecentra, opleiding & training, ...)

**Met een belangrijke groen-functie**



# Agenda

---

- Introductie
- **Voorbeelden (multi-functionele) regionale luchthavens**
- Passagiers- en vrachtvervoer
- Vliegtuiggerelateerde industrie
- Leisure
- Conclusie

# Airport Weeze



● **The Plaza zone:**

The central Plaza zone with its hotel and catering services will form a unit with the airport terminal.

● **The Park zone:**

This space, laid out in the style of a park and with structures spread out across the area, is intended to be used for activities connected with leisure and relaxation.

● **The Entré zone:**

All of the Airport City's visitors, passengers, employees and customers will pass through the attractive Entré zone.

● **Airport Weeze:**

The linchpin of the Airport City Weeze.

● **Industrial area:**

These industrial areas have immediate access to the aviation surfaces and are therefore particularly well suited to air traffic and air freight-related activities.

Airport Weeze	
<b>Algemeen</b>	Voormalig militair vliegveld, vanaf 2003 civiel; op 80 km van Düsseldorf Areaal 620 ha, bedrijventerrein ruim 250 ha Baanlengte: 2,4 km asfalt Eigendom van Marigot Holding B.V.
<b>Economisch</b>	Hub van Ryanair, daarnaast 6 andere low-cost, 1 executive charter, 1 cargo airline (totaal 43 bestemmingen) Gegroeid van 208,000 (2003) naar 849,000 passagiers (2007). Pas in 2007 vracht (41t) Bedrijvenpark (vanaf okt 2007) focust op logistiek, luchtvaart en recreatie (ook Brandweer Opleiding en Training Centrum)
<b>Toekomst</b>	Diamonda themapark (overeenkomst eind 2007)

# East Midlands Airport



East Midlands Airport	
<b>Algemeen</b>	Tot 1946 militair vliegveld van de Royal Air Force. Daarna door lokale overheden overgenomen en in 1993 geprivatiseerd. Terrein: 1.100 ha Baanlengte: 2,9 km asfalt Eigenaar: Manchester Airports Group Nachtvluchten: ja
<b>Economisch</b>	Pijlers: <ul style="list-style-type: none"><li>• Low-cost carriers</li><li>• Charters</li><li>• Cargo (300.000 ton p/jr.)</li><li>• Aeropark (openlucht museum vliegtuigen)</li></ul>
<b>Strategie</b>	Verdere focus op groei (pax <sup>1</sup> ) en cargo; verre bestemmingen), CO <sub>2</sub> neutraal in 2012, lawaai-reductie en verdere (OV) ontsluiting

## Huidige bedrijven:

- Low-cost carriers: Bmi baby, easyJet en Ryanair
- Charters: First Choice Airways, Thomas Cook, Thomsonfly, XL Airways, Air Malta
- Cargo: DHL Air, Lufthansa Cargo, TNT Airways, UPS Airways, Royal Mail, Lufthansa Cargo, European Air Transport, Maersk Air
- Ad hoc cargo: Cargolux, Singapore Airlines Cargo, Cathay Pacific Cargo, Emirates Cargo, MNG Cargo, Bluebird Cargo

***East Midlands Airport is een sterk groeiend, regionaal vliegveld (circa 5 mln pax/jaar en nummer 1 cargo-airport in de UK). Vergelijkbaar met Schiphol Real Estate, heeft de Manchester Airports Group een soortgelijke unit (MADL) die verantwoordelijk is voor vastgoedbeheer en –ontwikkeling op Manchester Airport, Humberside, Bournemouth en East Midlands. Deze strategie lijkt succesvol: bundeling van investeringskapitaal en breed aanbod (consultancy, cargo, kantooruimte) aan klanten***

# Cambridge City Airport

## Cambridge City Airport



Cambridge City Airport	
<b>Algemeen</b>	Gebouwd in 1926 als trainingsfaciliteit voor Cambridge University Air Squadron Terrein: 196 ha Baanlengte: 2 km asfalt / 0,7 km gras / 0,9 km gras Eigenaar: The Marshall Group Nachtvluchten: ja
<b>Economisch</b>	Vliegveld voor privaat en openbaar gebruik. Op dit moment alleen general aviation. Vliegveld wordt gebruikt voor (militaire) testvluchten, MRO en FBO <sup>1)</sup> Er zijn 2 vliegscholen en brandweer trainingsfaciliteiten.
<b>Toekomst</b>	Bouw FBO & MRO hangaar van 25.000 sq ft (oplevering najaar 2008)

Cambridge City Airport is volledig eigendom van The Marshall Group (GBP 707 mln omzet in 2007). De holding heeft drie dochtermaatschappijen:

- Marshall Aerospace (vliegtuig MRO, 1.750 werknemers)
- Marshall Motor Group (auto dealernetwerk, 1.700 werknemers)
- Marshall Specialist Vehicles (containerbouw voor leger, vrachtauto's modificatie en design)

***Vliegveld en het terrein eromheen wordt voornamelijk gebruikt voor de eigen bedrijfsvoering. Daarnaast heeft The Marshall Group ca. 50 mensen in dienst op het vliegveld voor professionele diensten zoals brandweer en air traffic control. Dit model lijkt rendabel te zijn; The Marshall Group groeit elk jaar (omzet/winst) en er wordt een grote FBO & MRO hangaar gebouwd***

1) FBO = Fixed-Base Operator. Leverancier van brandstof, onderhoud, verhuur of verkoop van vliegtuigen, training etc. op een vliegveld

# Flugplatz Oberpfaffenhofen (EDMO)



## Flugplatz Oberpfaffenhofen

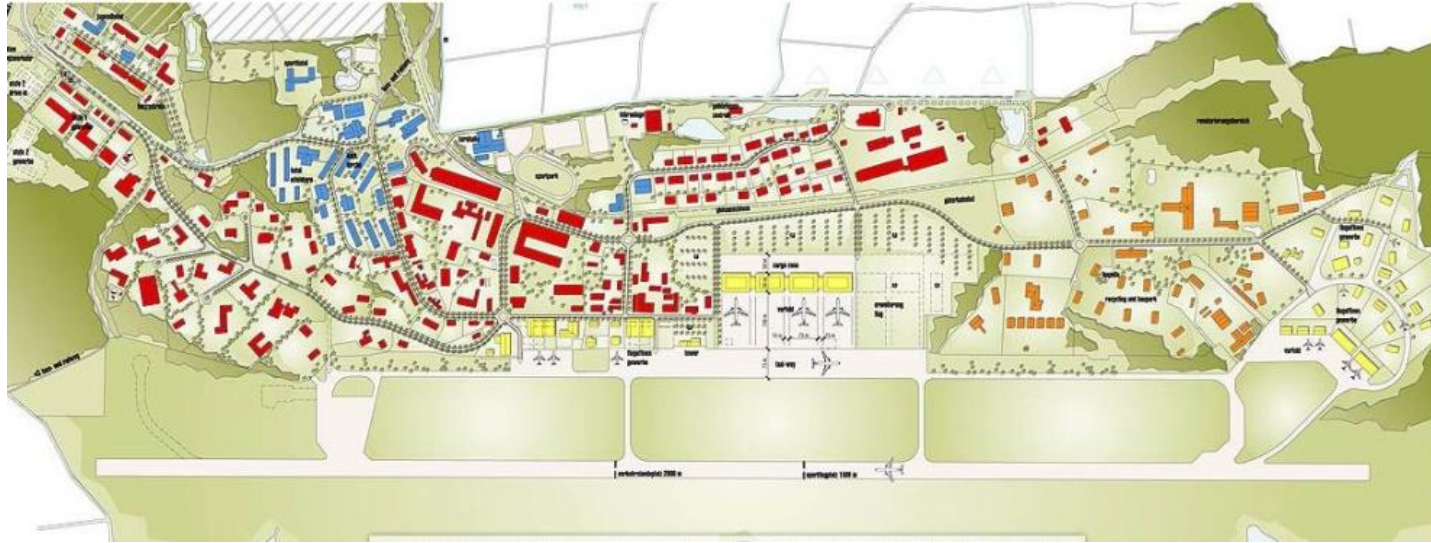
<b>Algemeen</b>	Gebouwd in 1936 door Dornier-Werke Terrein: 279 ha Baanlengte: 2,2 km asfalt Op 20km van München Nachtvluchten: nee
<b>Economisch</b>	Focus op lucht- en ruimtevaartindustrie: productie, onderhoud, modificaties, componenten, R&D. Vrijwel geen vliegbewegingen
<b>Toekomst</b>	Uitbreiding naar zakenreizen en bedrijven in de mechatronica (doel: spin-off en efficiënte samenwerkingsverbanden)

### Huidige bedrijven

- *RUAG Aerospace Service*: (onderhoud, modificaties), RUAG Aerospace Structure (productie Airbus componenten); Zwitsers-Duits bedrijf (totale omzet USD 550 mln en 3100 werknemers, werknemers op EDMO onbekend)
- *DLR*: (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt): het Duitse lucht en ruimtevaart onderzoekscentrum (op EDMO 1500 medewerkers)
- *328 Support Services*: productie, customer support en onderhoud/modificatie van de Dornier 328 (14-zitter)
- *GCT Group*: hoofdkantoor van engineering design bedrijf voor lucht- en ruimtevaart (totaal 1500 medewerkers)

***Flugplatz Oberpfaffenhofen is op dit moment onvoldoende rendabel. Met uitbreiding naar zakenreizigers wordt geprobeerd nieuwe bedrijven aan te trekken. Ook probeert men spin-off van de huidige lucht- en ruimtevaart bedrijven te versterken door bedrijven in de mechatronica aan te trekken***

# Flugplatz Bitburg



- *Flugplatz Bitburg wordt geëxploiteerd door twee bedrijven en een aantal overheidsinstellingen (gemeenten, KvK)*
- *Er zijn nauwelijks passagiers (“nul”)*
- *Het exploitatieresultaat (excl. overheidsgelden) is negatief*

## Flugplatz Bitburg

<b>Algemeen</b>	Tot 1994 USAF vliegveld Terrein: 484 ha Baanlengte: 3 km asfalt Eigendom: 26% privaat / 74% publiekelijk Nachtvluchten: ja
<b>Economisch</b>	General aviation met bedrijfsterrein 160 ha uitgegeven, >180 bedrijven / 1.200 fte Soort bedrijvigheid: zie hiernaast Subsidie voor bedrijven van 10-15%, en tot 35% bij opknappen oude gebouwen
<b>Toekomst</b>	Focus niet meer op vliegveld maar op real estate

## Naast general aviation vier pijlers:

- 1. Handel en diensten** ■  
– Bijv. ingenieurbureaus, distributie, advocaten, brouwerij, stuur- en computertechniek, automatisering/robotica, solariumbouw, brandweervoertuigen, tuincentrum
- 2. Sport en vrije tijd** ■  
– Bijv. groot hotel en conferentiecentrum (+ wellness, disco), internationaal sportcentrum (incl. hotel, event center, paintballen), jeugdhotel, stadion en kartbaan (totaal 1500 bedden)
- 3. Recycling en lichte industrie** ■  
– Bijv. container/afvalvoertuigen productie, papierrecycling, bitumenmix
- 4. Platformgebonden activiteiten** ■  
– Bijv. Helion Procopter (ombouw helicopters), parachute-productie, ultra-light productie, vliegscholen en parachutespringen

# Aéroport Chateauroux-Deols (Marcel Dassault)



Aéroport Marcel Dassault Chateauroux-Deols	
<b>Algemeen</b>	Gebouwd eind 20-er jaren. Gebruikt door M. Dassault voor vliegtuigproductie 1936, daarna militair vliegveld voor USAF Terrein: 415 ha Baanlengte: 3,5 km asfalt Eigenaar: Conseil Général de l'Indre Nachtvluchten: ja
<b>Economisch</b>	Pijlers: 1. Cargo 2. Training van piloten 3. Technisch onderhoud (incl. ontmanteling van vliegtuigen door Bartin Recycling Group ) 4. Passagiers (zakenvluchten en charters)
<b>Strategie</b>	Na militair vliegveld nu focus op cargo en MRO, de laatste jaren ook charters en zakenvluchten

## Huidige bedrijven

Vliegtuigonderhoud door:

- ATE – beschilderen van vliegtuigen
- Europe Aviation – Technisch onderhoud

Training van piloten werkzaam bij:

- Frankrijk: Air Bourbon, Airbus, Aeris, Air France, Corsair
- Overig: Luchtmacht Frankrijk, British Airways, British Caledonian, KLM, LTU, Lufthansa, Martinair, Monarch and Virgin

## **Totale activiteit beperkt**

- *Chateauroux is waarschijnlijk niet rendabel. Chateauroux positioneert zichzelf als 'cargo-hub' van Aéroports de Paris (AsP). Echter, cargo volume zeer miniem en groei afgelopen jaren afgevlakt (in 2007, 7.643 ton, 2,3% stijging t.o.v. 2006)*
- *Passagiersaantallen sterk afgenomen afgelopen jaren (in 2007, 3.339 pax, 56% daling t.o.v. 2006)*

# Agenda

---

- Introductie
- Voorbeelden (multi-functionele) regionale luchthavens
- **Passagiers- en vrachtvervoer**
- Vliegtuiggerelateerde industrie
- Leisure
- Conclusie



# Potentie voor passagiersvervoer op Twente: eerdere rapporten

Eerder onderzoek	Uitkomst	Indruk
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>ACM/DHV</b> (september 2004)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Drie scenario's, met in 2016 (met startdatum 2006):               <ul style="list-style-type: none"> <li>– 0,6 mln pax</li> <li>– 2,3 mln pax</li> <li>– 3,8 mln pax</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Werken met scenario's nuttig, gegeven grote onzekerheid in 10-jaars tijdspanne (ontwikkelingen op gebied van technologie, economie, brandstofprijzen, (milieu) wetgeving, etc.)</li> <li>• Hoge scenario's lijken zeer optimistisch</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Adecs Airinfra</b> (RBP<sup>1</sup>), juni 2006)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1,5 mln pax in 2020 (met startdatum 2006)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lijkt aan de optimistische kant; specifieke concurrentie-situatie is niet expliciet gemodelleerd</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>LEK</b> (april 2008)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lijndiensten (traditioneel of LCC) zijn niet economisch levensvatbaar</li> <li>• Overige activiteiten (charter, regional jets, cargo, MRO, ...) zijn in isolatie niet voldoende om luchthaven rendabel te maken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Algemene lijn dat potentieel voor passagiersvervoer op Twente niet zeer groot is lijkt reëel, gegeven de relatief kleine 1-uurs catchment area en nabije concurrerende luchthavens. LEK lijkt echter wel erg pessimistisch:               <ol style="list-style-type: none"> <li>1. In de analyse onder de huidige omstandigheden</li> <li>2. Door het onvoldoende meenemen van (de optiewaarde van) toekomstige ontwikkelingen</li> </ol> </li> <li>• Er is niet gekeken hoe een combinatie van activiteiten de luchthaven wel rendabel kan maken</li> </ul>

*Hoge mate van onzekerheid over mogelijk aantal passagiers*

# Analyse passagiersvervoer LEK

– huidige omstandigheden –

Op een aantal aspecten is (de analyse van) LEK pessimistisch:

## Catchment area

- LEK hanteert een catchment area voor Twente van 2,37 mln mensen (1-uur rijtijd), versus het Ruimtelijke Planbureau (RPB) 4,9 mln. Dit heeft grote impact op de analyse naar economische levensvatbaarheid van vluchten
- Hoewel ook voor de andere luchthavens de RPB getallen hoger zijn dan bij LEK, is dit verschil bij Twente het grootst (zie volgende pagina)
- Belangrijk verschil is dat het RPB uitgaat van een directe aansluiting van Twente op de A1, LEK gaat uit van de huidige toegang. Indien in de LEK analyse de aansluiting op de A1 zou worden meegenomen, gaat de catchment area van 2,37 naar 3,7 miljoen
- Daarnaast berekent RPB aan de hand van 5 cijfers/letters van de postcode, LEK met 4 cijfers

## Financieel

- LEK maakt een aantal zeer conservatieve aannames in de financiële analyse, w.o. op het gebied van
  - WACC<sup>1)</sup>: LEK hanteert reële (d.w.z. exclusief inflatie) WACC's van 5, 10 en 15%; in de Rapportage Luchtvaarttarieven Schiphol van de NMa uit 2001 wordt echter de WACC van Schiphol nominaal (d.w.z. inclusief inflatie) op rond de 6,2% berekend
  - Terminal value: de waarde van de luchthaven na de expliciete forecast-periode wordt niet meegenomen in de berekening van minimaal aantal passagiers om de luchthaven rendabel te maken (terwijl er wel substantiële investeringen meegenomen worden in de jaren voor het eind van de forecast-periode)
  - Passenger handling charges: worden verondersteld geen bijdrage aan de winst te leveren (dus kosten-neutraal te zijn)
- Daarnaast is het aantal vliegtuigbewegingen onjuist berekend gegeven de aannames (factor twee te laag ingeschat)

## Overig

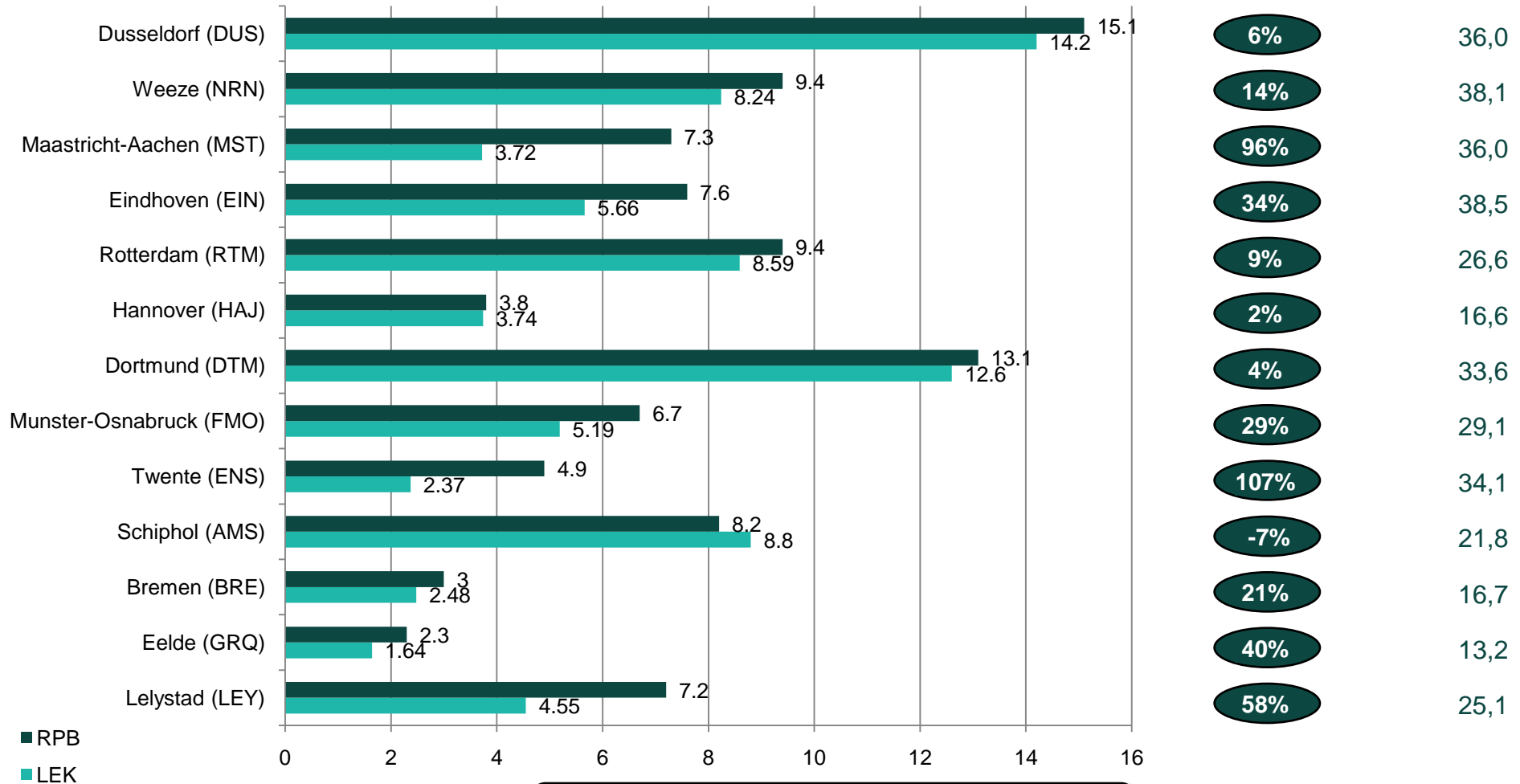
- Ook op een aantal andere punten zijn in de analyse aannames gemaakt die lijken bij te dragen aan een pessimistische uitkomst (bijv. veronderstelde lineaire relatie tussen aantrekkelijkheid luchthavens en aantal vluchten, onveranderd aanbod andere luchthavens bij groei Twente, gebruik van Schiphol reizigersprofiel, inschatting benodigde load factor in de “regionals” variant)

# Catchment areas LEK en RPB

Aantal mensen in catchment area (1 uur rijtijd)  
(mln)

RPB versus LEK  
(Procent)

2-Uur catchment  
area RPB (mln)



Vershil LEK-RPB met name bij kleinere  
luchthavens; grootste verschil bij Twente

# Analyse passagiersvervoer LEK

## – ontwikkelingen –

**LEK houdt onvoldoende rekening met (of onderwaardeert) ontwikkelingen in de komende tientallen jaren die de situatie voor Twente kunnen beïnvloeden:**

- 
- 1. Groei concurrentie**
    - Er is aangenomen dat de concurrerende luchthavens (behalve Schiphol) vrijwel ongelimiteerd kunnen groeien, hetgeen niet realistisch is: elk van deze luchthavens heeft geluidscontouren en sommige zitten al tegen hun grenzen aan
    - Indien besloten wordt dat ook Schiphol (serieus) beperkt wordt en dit overflow genereert, wordt als eerste aan Lelystad en Eindhoven gedacht. De ontwikkeling van met name Lelystad is echter onzeker (ruimtelijke en luchtruim krapte), en capaciteit hier is ook niet onbeperkt. De kans lijkt redelijk dat er (op de een of andere manier) ook consequenties zijn voor Twente
    - Beide bovenstaande feiten geven (op termijn) behoorlijke impact op de LEK analyse

---

  - 2. Congestie en rekeningrijden**
    - LEK gebruikt afstandstabellen om catchment areas te bepalen, waarbij geen rekening wordt gehouden met congestie. Voor Schiphol laat men zien dat de belangrijke pieken niet in file-tijd vallen
    - Bij het beschouwen van een termijn van meer dan 10 jaar echter, kan de congestie behoorlijk toenemen. Als de congestie rond Schiphol toeneemt (meer dan bij Twente) zal de relatieve praktische catchment area van Schiphol afnemen ten gunste van regionale luchthavens
    - Ook de introductie van rekeningrijden kan ertoe leiden dat Twente relatief gunstiger wordt
    - Daarenboven kan de ontwikkeling van de N/A18 tot vergroting van de catchment area van Twente leiden

---

  - 3. Technologische ontwikkelingen**
    - Technologische ontwikkelingen zouden er in de toekomst toe kunnen leiden dat het kosten-nadeel van kleinere vliegtuigen ten opzichte van 150-zitters (als de Boeing 737 en Airbus 320 familie) afneemt. Als dit zou gebeuren kan economischer met kleinere vliegtuigen (regional jets) vanaf Twente gevlogen worden.
    - Voorbeeld: de nieuwe Very Light Jets (VLJ's) hebben een aanschafprijs die factoren lager is dan de vorige generatie

---

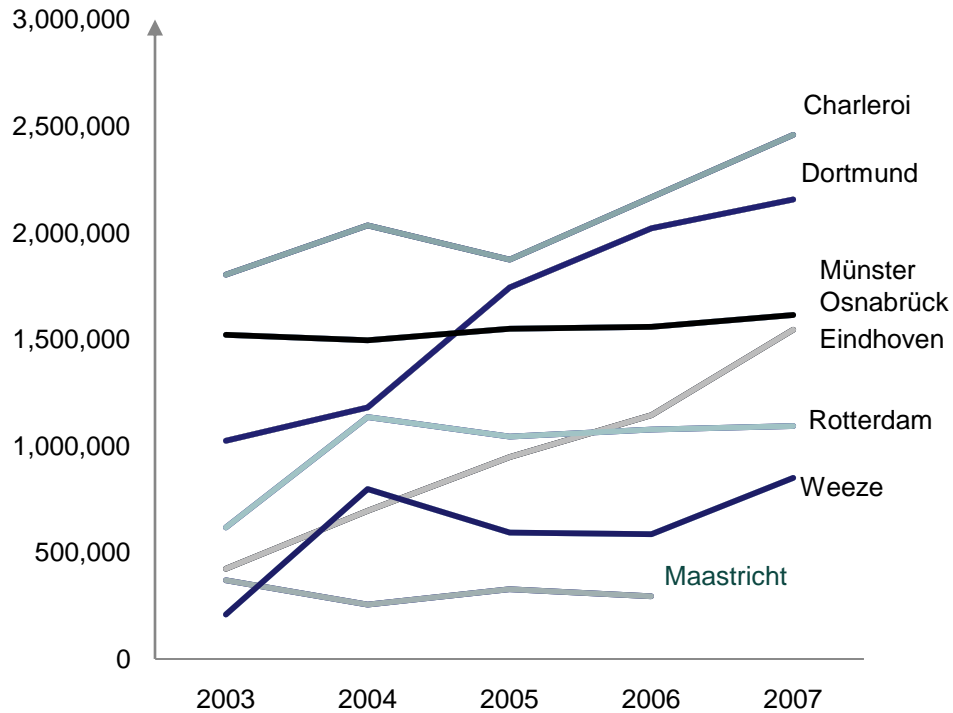
  - 1. Macro-economische ontwikkelingen**
    - LEK heeft weinig rekening gehouden met macro-economische en beleidsmatige ontwikkelingen die de groei van de luchtvaart negatief of positief kunnen beïnvloeden (impact van veranderingen in olieprijs, economische groei, milieu-wetgeving, etc.)

**Gegeven de grote onzekerheid over aantallen passagiers op lange termijn, heeft het openhouden van luchthaven Twente optie-waarde**

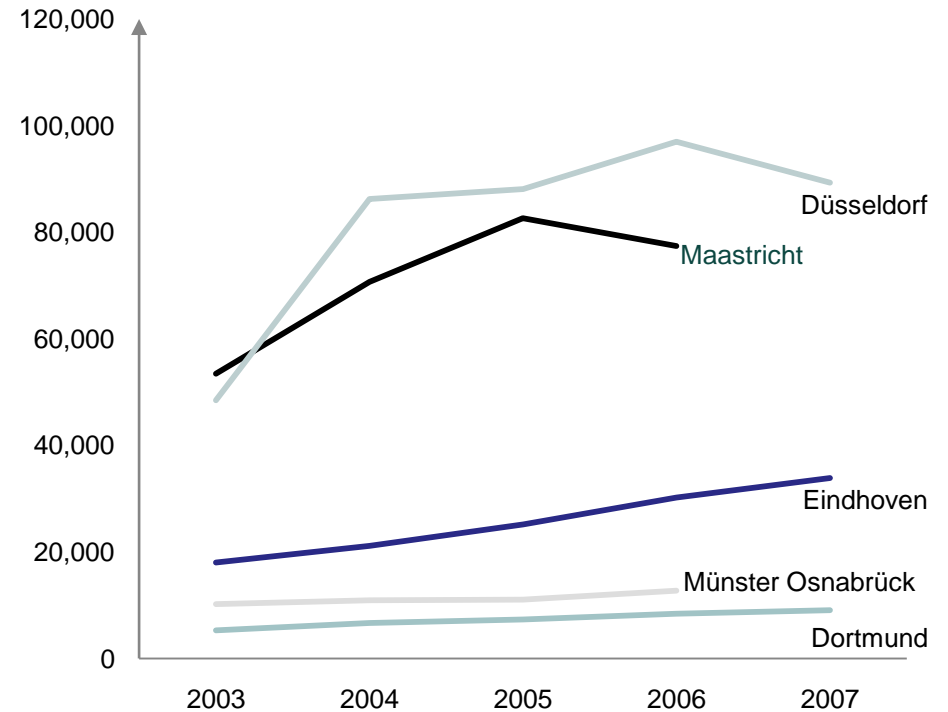
*(investeringsniveau kan in toekomst aangepast worden aan actuele ontwikkelingen – flexibiliteit beïnvloedt netto contante waarde van de business case)*

# Passagiers- en vrachtvervoer op enkele andere luchthavens

## Passagiers



## Vracht (ton)



# Conclusie passagiers en vracht

---

## **Passage**

- Op basis van analyse van eerdere rapporten, schatten wij als redelijk in een potentieel van rond de 0,5 – 1 mln passagiers per jaar, over 14 jaar. Met marktconforme groei de periode erna zou in 2030 een passagiersaantal van 0,6 – 1,2 mln bereikt worden
- Potentieel aan passagiers kent een aanzienlijke onzekerheidsmarge (met upside potentieel indien Schiphol overflow mede naar Twente verplaatst wordt<sup>1)</sup>)
- Dit zou met name leisure/low cost bestemmingen naar de Middelandse zee betreffen, enkele vluchten naar belangrijke Europese steden (als Londen, Parijs, München, Scandinavische steden – door low cost of regionals gevlogen), en daarnaast business (en general) aviation

---

## **Vracht**

- Het eerder geschatte potentieel van bijna 30.000 ton in 14 jaar lijkt redelijk
- Naast de “huidige” trucking activiteiten moeten mogelijkheden gezocht worden in o.a.:
  - Mogelijkheid van trucking center (Randstad – Duitsland)
  - Europese distributie
  - “Value-added logistics”
  - Militair vervoer
  - Overloop van Maastricht

***Hiervoor moet wel voldaan zijn aan een aantal randvoorwaarden  
(zie laatste sectie van dit document)***

1) Op 14 november 2008 heeft het kabinet aangegeven in te zetten op permanente openstelling van luchthaven Twente; de Luchtvaartnota zal hier wellicht meer duidelijkheid over geven; daarnaast onduidelijkheid over toekomstig militair vervoer  
Bron: Team analyse; Eindadvies Alderstafel 1 oktober 2008, persbericht Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 14 november 2008

# Agenda

---

- Introductie
- Voorbeelden (multi-functionele) regionale luchthavens
- Passagiers- en vrachtvervoer
- **Vliegtuiggerelateerde industrie**
- Leisure
- Conclusie

# Vliegtuig-gerelateerde industrie: algemeen

---

- De verwachtingen zijn dat de wereldwijde vloot vliegtuigen tussen de 2 en 3% per jaar zal groeien (in de komende 20 jaar; afhankelijk van de uiteindelijke impact van de huidige kredietcrisis)
  - De verwachte groei van de vliegtuigproductie en -onderhoudsindustrie is 2-3% per jaar (in volume)
- Trends hierin zijn:
  - Consolidatie bij de grote MRO-spelers (schaalvoordelen)
  - Outsourcing van productie en onderhoud naar lage-lonenlanden
    - Voor MRO betreft dit outsourcing van groot onderhoud naar Azië, het Midden-Oosten en Zuid-Amerika voor wide-bodies (die immers ge-ferried kunnen worden), en voor Europese vloot naar Oost-Europa (voor vliegtuigen die die afstand halen)
    - Groot onderhoud voor kleinere vliegtuigen (bijv. Business jets) kan minder goed verplaatst worden, aangezien de afstand tot lage-lonen landen te groot is
  - Veranderende omstandigheden (zoals stijgende brandstofprijzen, milieu-druk, socio-economische ontwikkelingen) zorgen voor innovatie en nieuwe spelers in specifieke sub-markten (zoals onderhoud aan Very Light Jets)
  - Beschikbaarheid van gekwalificeerd personeel is de komende jaren de grootste bottleneck (in West-Europa)
- Delen van de industrie zijn platform-gebonden (zoals groot- en lijnonderhoud), andere delen (als productie en onderhoud van componenten en motoren) zijn niet platform-gebonden, maar kunnen wel profiteren van nabijheid van de andere onderdelen die wel platform-gebonden zijn (cluster-effect, zowel commercieel als operationeel)
- Vliegtuig-gerelateerde industrie is vaak een goede aanvulling op andere functionaliteiten van luchthavens:
  - Levert hoogwaardige werkgelegenheid, economische toegevoegde waarde en een vliegwieleffect voor de regio (ook door toeleverende industrie)
  - Wel moet gerealiseerd worden dat de huur-opbrengsten van grond wellicht beperkt zullen zijn en dat het weinig extra vliegbewegingen oplevert (en dus weinig start- en landingsgelden, maar anderzijds ook weinig gebruik van geluidsruimte)



# Prognoses groei vloot

Bron	Vloottype	Vergelijking Aantal vliegtuigen	Groei Procent	CAGR <sup>1)</sup> Procent
• <i>Boeing</i>	• 50-zitters en groter	<p>Vloot 2007: 19.000 Vloot 2027: 35.800</p>	88%	3,2%
• <i>Airbus</i>	• 50-zitters en groter	<p>Vloot 2006: 20.094 Vloot 2026: 37.774</p>	88%	3,2%
• <i>Bombardier</i>	• 20- tot 149-zitters	<p>Vloot 2007: 11.000 Vloot 2027: 17.300</p>	57%	2,3%
• <i>Rolls-Royce</i>	• Business jets	<p>Afgeleverd 2004: 600 Afgeleverd 2024: 900</p>	50%	2,0%











1) Compound Annual Growth Rate  
Bron: Boeing; Airbus; Rolls-Royce; Bombardier

# Overzicht vliegtuiggerelateerde industrie

Categorie	Type	Uitleg	Bedrijven (voorbeelden)	Platform-gebonden
<b>MRO (maintenance, repair, and overhaul)</b>	• <b>Base maintenance</b>	• Onderhoud dat periodiek (bijv. elke x-aantal vlieguren) wordt uitgevoerd, waarbij het vliegtuig enige tijd 'uit de vaart' gaat. Onderverdeeld in een aantal types checks, die uiteenlopen in tijd (van 1 dag tot 6 weken) en in de voorgeschreven handelingen/inspecties (cf. 'grote beurt'). Inclusief modificaties en engineering	• Lufthansa Technics, SR-Technics, AFI/KLM E&M, ST-Aerospace, Nayak, Samco, ...	✓
	• <b>Line maintenance</b>	• Klein onderhoud dat n.a.v. geconstateerde gebreken wordt uitgevoerd wanneer het vliegtuig tussen vluchten door aan de grond staat (cf. 'koplamp verwisselen')	• Idem	✓
	• <b>Components</b>	• Onderhoud aan componenten van een vliegtuig (bijv. remmen, stoelen, auxiliary power units, etc.).	• Idem, en OEM's <sup>1)</sup> (als Hamilton Sunstrand, GE Aviation, ...)	-
	• <b>Engines</b>	• Onderhoud aan de motoren (periodiek en lijn)	• Idem (bijv. Snecma)	-
	• <b>Other</b>	• Overige types MRO, zoals decoratie (schilderen, spuiten, stickeren), ontmanteling, restauratie	• Idem, gespecialiseerde bedrijven	✓
<b>Productie</b>	• <b>Assembly</b>	• In elkaar zetten (en testen) van vliegtuigen, waarbij (onder)delen elders kunnen zijn gefabriceerd	• Airbus, Boeing, Embraer, Bombardier, Sukhoi, Cessna, ...	✓
	• <b>Components</b>	• Productie van vliegtuigonderdelen	• Hamilton S., GE, Honeywell, ....	-
	• <b>Engines</b>	• Productie van vliegtuigmotoren	• GE, Snecma, P&W, Rolls-Royce	-
<b>Overig</b>	• <b>R&amp;D</b>	• Onderzoek naar nieuwe materialen, motoren, brandstof, apparatuur, etc.	• R&D labs van OEM's, onafhankelijke (zoals NLR)	✓ / -
	• <b>Training</b>	• Training van monteurs en piloten (en cabin crew)	• Lufthansa Technical Training, ROC's, etc.	✓

1) Original Equipment Manufacturers, producenten die ook onderhoud aan eigen producten verzorgen  
Bron: Team analyse

# Geschiktheid vliegtuiggerelateerde industrie voor Twente

Categorie	Type	Geschiktheid	Reden
<b>MRO (maintenance, repair, and overhaul)</b>	• <b>Base maintenance</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voor periodiek onderhoud kunnen vliegtuigen ge-ferried worden</li> <li>• Twente beschikt over een lange landingsbaan, bestaande hangaars en over arbeidspotentieel (mits er in de regio een monteursopleiding wordt gestart – bijv. i.s.m. Deltion college Zwolle dat al voor de KLu monteurs opleidt, of Universiteit Twente of Saxion Hogeschool)</li> <li>• Dit zal minder gelden voor wide-bodies (outsourcing naar lage-lonen landen), wel potentieel voor kleinere vliegtuigen en (in mindere mate) voor narrow-bodies (outsourcing binnen Europa)</li> </ul>
	• <b>Line maintenance</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Line maintenance gebeurt alleen daar waar een netwerk is (aangezien vliegtuigen tussen vluchten door gerepareerd worden). Gezien het bescheiden potentieel van Twente voor vluchten, zal ook line maintenance bescheiden zijn (m.n. business jets, eventueel regionals)</li> </ul>
	• <b>Components</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Niet platform-gebonden (dus ook mogelijk op andere plaatsen dan luchthavens)</li> <li>• Wel cluster-effect met andere onderdelen (en met U.T., materiaal en mechatronica bedrijven)</li> </ul>
	• <b>Engines</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Idem</li> </ul>
	• <b>Other</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Als bij Base maintenance</li> </ul>
<b>Productie</b>	• <b>Assembly</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Faciliteiten in Twente zijn goed (fysieke en kennis-infrastructuur)</li> <li>• Echter grote concurrentie van lage-lonen landen</li> </ul>
	• <b>Components</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Niet platform-gebonden, maar wel cluster-effect met andere onderdelen/industrieën in Twente</li> </ul>
	• <b>Engines</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Idem</li> </ul>
<b>Overig</b>	• <b>R&amp;D</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Goede kennis-infrastructuur in Twente</li> </ul>
	• <b>Training</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Goede bestaande infrastructuur, ruimte (fysiek en geluid), en arbeidspotentieel</li> </ul>

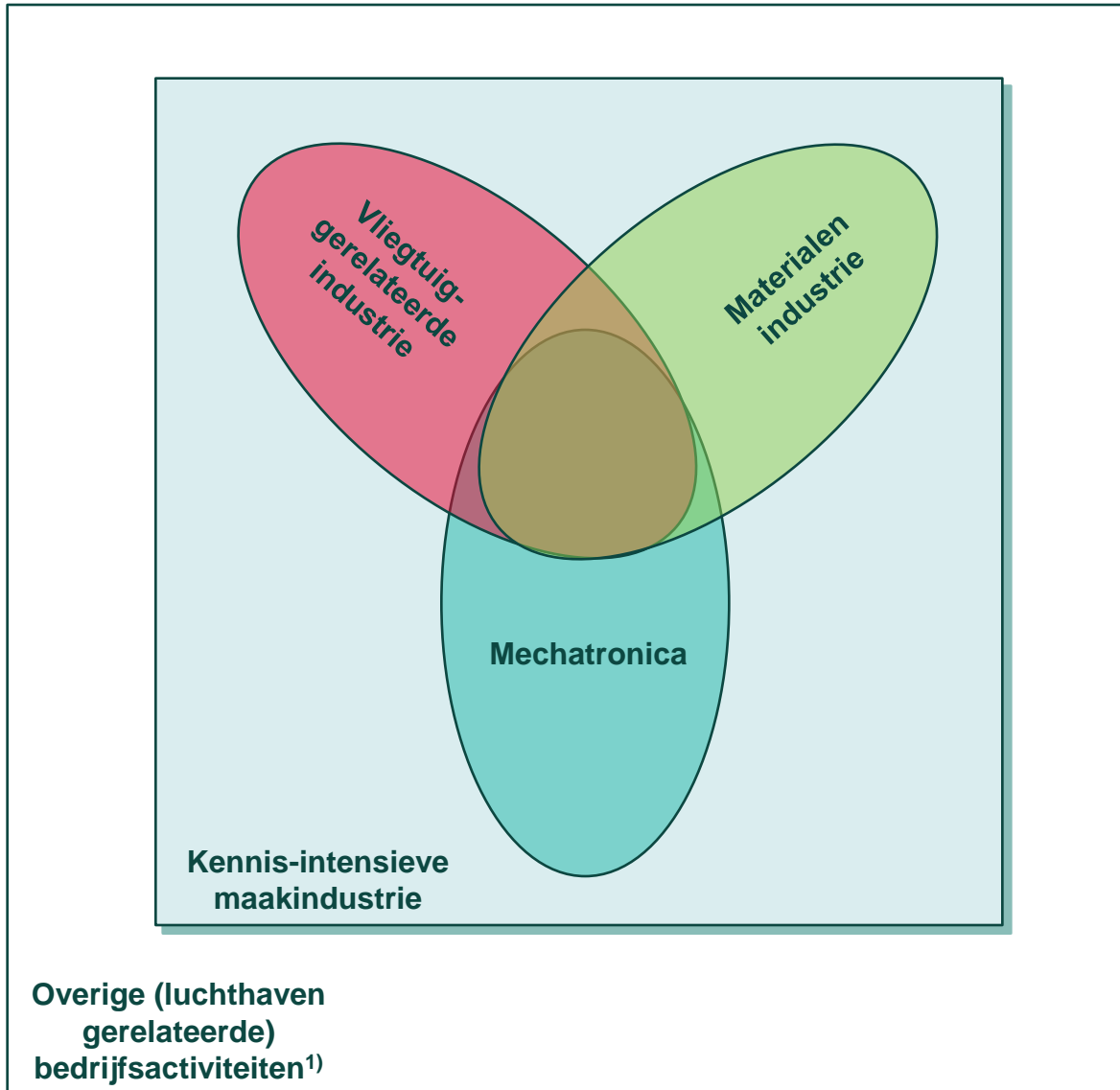
# Vestigingscriteria en score Twente

criterium	Twente	Reden
<b>Ruimte en bestaande infrastructuur</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Op Twente is voldoende (uitbreidings)ruimte beschikbaar, en potentiële bedrijven kunnen nu nog invloed op de ontwikkeling hebben</li> <li>• Hangaar-ruimte is schaars voor nieuwe spelers (in Nederland); bestaande hangaars op Twente kunnen een voordeel zijn (zullen echter voor grotere vliegtuigen wel substantieel aangepast moeten worden)</li> <li>• Ook qua geluidsruimte is groei mogelijk (N.B.: afhankelijk van nieuwe aanwijzing bij overgang naar burgerluchthaven!)</li> <li>• Ruimte op andere luchthavens in Nederland is beperkt</li> </ul>
<b>Arbeidspotentieel en opleidingen</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beschikbaarheid van gekwalificeerd personeel is de grootste bottle-neck voor vliegtuig-gerelateerde industrie de komende jaren (in Nederland/Europa)</li> <li>• Twente beschikt in potentie over goed arbeidsmarktpotentieel, mits er een goede monteursopleiding in de regio komt (in samenwerking met Deltion, Saxion of UT)</li> </ul>
<b>Bestaand netwerk/klanten/vliegtuiggerelateerde industrie</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Er zijn weinig MRO-bedrijven in Twente, wel bedrijven en kennisinstellingen die onderdelen en materialen voor de luchtvaartindustrie (kunnen) maken</li> <li>• Gezien het beperkte potentieel voor vluchten zal de aanwezigheid van potentiële klanten op Twente zelf (met gestationeerde vliegtuigen) ook beperkt zijn</li> </ul>
<b>Bereikbaarheid</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Luchthaven Twente ligt aan de A1 en aan de internationale spoorverbinding naar Berlijn</li> <li>• Als er een aparte afrit en station komen, zal de bereikbaarheid verder verbeteren, zowel richting midden en West-Nederland als naar Duitsland (en het Ruhr-gebied)</li> </ul>
<b>Commitment, focus en assistentie</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Belangrijk vestigingscriterium is de steun en commitment voor industriële activiteiten van alle stakeholders van de luchthaven: management, overheden, bedrijfsleven en omwonenden</li> <li>• Dit betekent een duidelijk gesteund meerjarenplan met voldoende ruimte en steun voor deze activiteiten</li> <li>• Het bedrijfsleven steunt de plannen voor industriële activiteiten op de luchthaven, de toekomstige steun van andere stakeholders (waaronder die van de operator van de luchthaven) is zeer belangrijk voor het succes</li> </ul>

**Randvoorwaarden voor Twente zijn relatief gunstig, maar netwerk en bedrijvigheid moeten nog ontwikkeld worden, wat alleen zal lukken bij voldoende commitment en focus**

- **Er is al behoorlijk veel interesse getoond vanuit bedrijven**
- **Maastricht ligt met het 'Maastricht Maintenance Boulevard' concept twee jaar voor (overigens was Twente 2 jr geleden eerste keus volgens geïnterviewde)**

# Cluster rond vliegtuig-gerelateerde industrie



*Gegeven in Twente aanwezige industrie en kennisinstututen zou het cluster van vliegtuig-gerelateerde industrie uitgebreid moeten worden tot (gerelateerde) industrie en R&D op het gebied van materialen en mechatronica (M3-cluster) en nog breder kennis-intensieve maakindustrie*

1) Overige industriële activiteiten die voordeel hebben van nabijheid luchthaven (zoals perishables) en zakelijke dienstverlening (zoals tour operators, hotel/conferentiecentra, banken, handelsbedrijven)

# Totaalbeeld

## Vraag

- De vliegtuigerelateerde industrie groeit beperkt, waarbij de trend van outsourcing naar lage-lonen landen zich doorzet
- Tegelijkertijd is er wel geregeld vraag naar locaties, vanuit (innovatie-gedreven) nieuwe spelers en als gevolg van (geografische) uitbreiding van bestaande spelers

## Aanbod

- In Europa is geen tekort aan locaties aan het platform (ook bij voormalige militaire vliegvelden), waarbij luchthavens graag vliegtuigerelateerde industrie aantrekken op grond van impact op (hoogwaardige) werkgelegenheid
- In Nederland is het aanbod van locaties aan het platform beperkter, en er is een tekort aan hangaar ruimte (schaarste aan platform-ruimte met name op de 'toplocaties' als Schiphol, Rotterdam)<sup>1)</sup>
- Binnen de Nederlandse regionale vliegvelden heeft Maastricht een voorsprong genomen bij het aantrekken van vliegtuigonderhoud met het initiatief "Maastricht Maintenance Boulevard" (sinds 2,5 jaar)
- Er is al interesse getoond vanuit vliegtuig-gerelateerde industriële bedrijven voor vestiging op Twente (van algemene tot concrete interesse)

- ***Er is geregeld vraag naar nieuwe locaties, daartegenover staat een behoorlijk aanbod (m.n. buiten Nederland)***
- ***Twente scoort relatief goed op de belangrijke vestigingscriteria***
- ***Randvoorwaardelijk hierbij is commitment van stakeholders en een lange adem***
- ***Concrete interesse te checken in de marktverkenningen (die zich zou moeten richten op bedrijven m.n. ook buiten Nederland)***

1) Ook in Europa is op de top-luchthavens (als Frankfurt, Parijs Charles de Gaulle) schaarste aan platform-ruimte  
Bron: Interviews; team analyse

# Insteek marktverkenningen: platform-gebonden industrie

---

- Er zijn al bedrijven die interesse hebben getoond. De interessante opties hieronder (zoals Lufthansa Technical Training) zouden verder opgevolgd moeten worden. Hierin moeten ook het Twentse bedrijfsleven en kennisinstellingen betrokken worden
- Verder zijn er een aantal grote internationale spelers waarmee direct contact gezocht kan worden om de interesse in Twente als locatie te peilen:
  - MRO bedrijven (alleen bedrijven met een internationale footprint): Lufthansa Technics, SR Technics, Air France AFI/KLM E&M, ST Aerospace, AAR, Sabena Technics, HAECO, SIA Engineering Company
  - Vliegtuigproducenten: Boeing, Airbus, Embraer, Sukhoi, Mitsubishi, Bombardier, Tupolev, ATR
  - Engine producenten: Pratt & Whitney, Rolls Royce, GE, Snecma
  - Component producenten: Hamilton Sunstrand, GE Aviation
- Daarnaast zijn er wereldwijd duizenden bedrijven met platformgebonden activiteiten (alleen in Nederland zijn er al 64 EASA part-145 en part-21G gecertificeerde vliegtuigonderhoud/ontwerp bedrijven) die mogelijk willen uitbreiden. Direct contact met al deze bedrijven opnemen is uiteraard onmogelijk. Om deze bedrijven doelmatig te bereiken is een indirecte aanpak gevraagd, middels bijvoorbeeld:
  - Contact zoeken met brancheverenigingen (zoals Netherlands Aerospace Group en Dutch Aviation Group), met name in het buitenland
  - Kamers van Koophandel benaderen (bijv. Duitsland, China, Rusland, etc.)
  - Bezoeken van relevante internationale conferenties (waar dit soort spelers aanwezig zijn), indien mogelijk houden van voordracht
  - Publiceren plannen Twente in relevante vakbladen (e.g., MRO, regionals, vliegtuigproductie)
  - Gebruiken van persoonlijke netwerken
- Overwogen kan worden om bovenstaand proces (gedeeltelijk) ook via internationale (gespecialiseerde) makelaarskantoren te laten plaatsvinden

***Hiermee kan de interesse gepeild worden, het zal echter lastiger zijn in dit stadium harde commitments te krijgen, gegeven het feit dat de model-keus voor Twente nog niet gemaakt is***

# Internationale MRO bedrijven<sup>1)</sup>

## Bedrijf

## Locaties (excl. line stations)

- | Bedrijf                           | Locaties (excl. line stations)   |
|-----------------------------------|--|
| • <b>Lufthansa Technics</b>       | <ul style="list-style-type: none"><li>• Duitsland: Hamburg, Alzey, Berlijn, Erfurt, Frankfurt, München</li><li>• Europa: Brussel, Budapest, Dublin, Malta, Rome, Shannon, Sofia</li><li>• US: Chicago, Hollywood (Fla), Sun Valley (Ca), Tulsa (Ok)</li><li>• Azië: Bejing, Shenzhen, Kuala Lumpur, Manila</li></ul> |
| • <b>SR Technics</b>              | <ul style="list-style-type: none"><li>• Zürich, Dublin, Londen Stansted, Cork, Luton, Mallorca, Shanghai</li></ul>   |
| • <b>ST Aerospace</b>             | <ul style="list-style-type: none"><li>• Singapore, San Antonio, Panama, Mobile (US), Londen Stansted, Shanghai, Xiamen, Guangzhou, Kopenhagen, Stockholm, Oslo, Kastrup (DK)</li></ul>   |
| • <b>AAR</b>                      | <ul style="list-style-type: none"><li>• 15 locaties in de USA, en Amsterdam</li></ul>  |
| • <b>Sabena Technics</b>          | <ul style="list-style-type: none"><li>• Brussel, Dinard, Nîmes, Miami, Parijs, Monastir, Papeete</li></ul>   |
| • <b>HAECO</b>                    | <ul style="list-style-type: none"><li>• Hongkong, Xiamen, Jinan, Singapore, Sharjah</li></ul>  |
| • <b>SIA Engineering Co Group</b> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Singapore; joint ventures in Hamilton (Aus), Hongkong, Jakarta, Dublin, Manila, Taiwan</li></ul>   |

- Alle bovenstaande zijn full-service providers: line en base maintenance (incl. modificaties en engineering), components, engines, en training
- Enkele voorbeelden van facilities:
  - SR Technics Dublin (components): 78.000m<sup>2</sup>, 1300 FTE
  - SR Technics Cork (engines): 4.600 m<sup>2</sup>
  - Sabena Technics Monastir: (narrow-body maintenance, 1 lijn): 2.800 m<sup>2</sup>, 150 FTE
  - Sabena Technics Dinard (maintenance, 11 lijnen): 35.000 m<sup>2</sup>, 600 FTE

1) Selectie; hierin zijn de Nederlandse bedrijven niet meegenomen (en Air France Industries ook niet)

Bron: Bedrijfswebsites



# Agenda

---

- Introductie
- Voorbeelden (multi-functionele) regionale luchthavens
- Passagiers- en vrachtvervoer
- Vliegtuiggerelateerde industrie
- **Leisure**
- Conclusie

# Mogelijke argumenten voor leisure activiteiten op het luchthaventerrein Twente

		aankomst
		vertrek
		vervoer
		vrijetijd
		natuur
		parkeren



Music centre & museum - Seattle

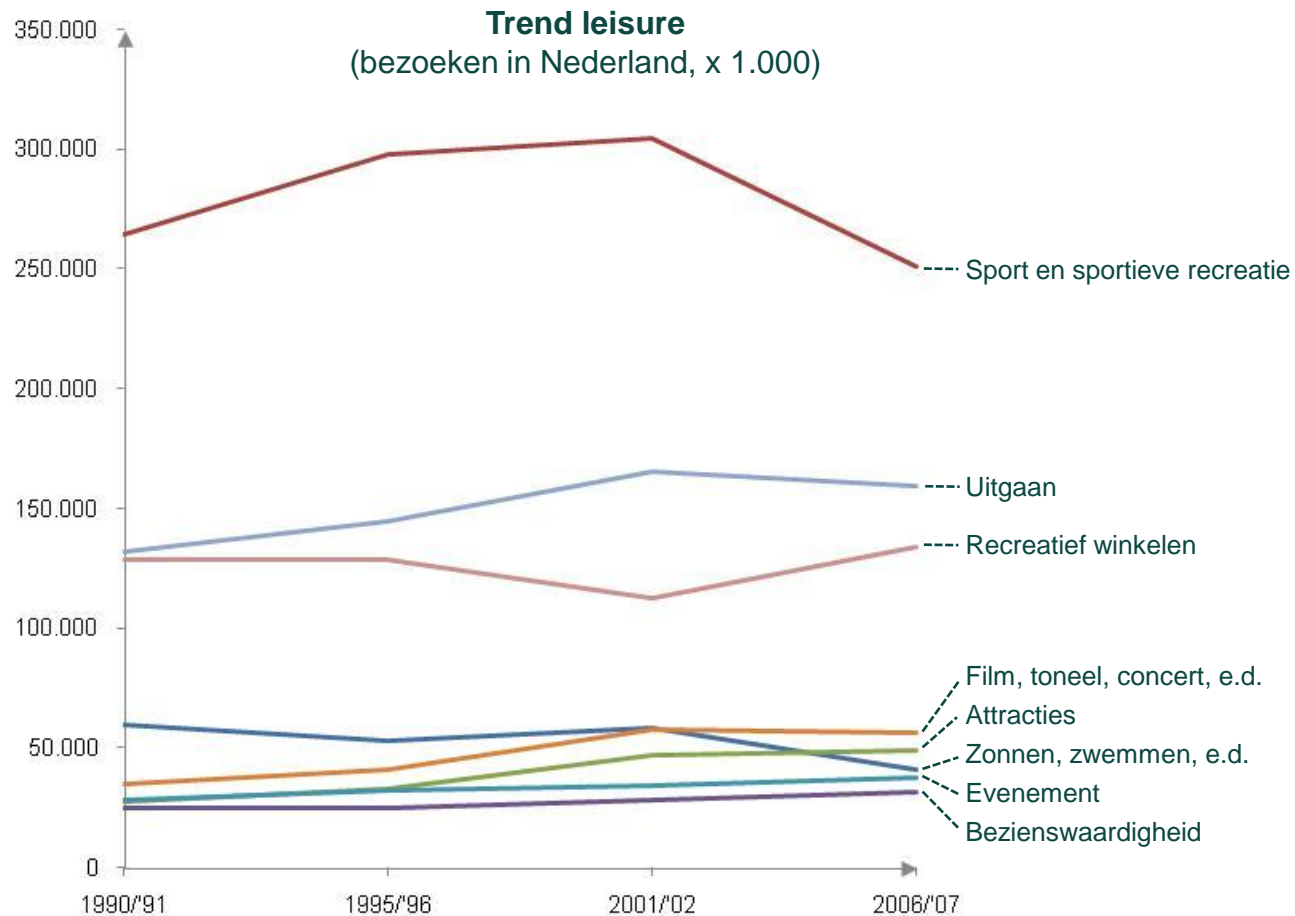
<p><b>Ontwikkeling leisure draagt bij aan luchthavenconcept</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uitstraling en aantrekkelijkheid van gebied als geheel</li> <li>• Bijdrage aan multi-functioneel concept waarbij de onderdelen elkaar versterken</li> </ul>
<p><b>Bijdrage aan business case</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Huur of verkoop inkomsten grond (bouwrijpe grondprijs of lager)             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Hierbij moet gerealiseerd worden dat de opbrengsten van de grond wellicht beperkt zullen zijn alsmede bijdrage aan aantallen passagiers (cf. Billund, waar Legoland bezoekers nauwelijks bijdragen aan aantallen passagiers – en m.n. in weekend/vakanties)</li> </ul> </li> <li>• Parkeer inkomsten</li> <li>• Eventueel extra inkomsten door additionele dienstverlening bij evenementen (synergie met vliegveld) als brandweer, beveiliging, opslagruimte, verhuur extra ruimtes, toiletvoorzieningen, etc.</li> </ul>
<p><b>Vliegwieleffect regio</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Levert werkgelegenheid, economische toegevoegde waarde en een vliegwieleffect voor de regio (ook door toeleverende industrie)</li> <li>• Gemiddeld 12 à 13 FTE per jaarlijks bestede miljoen euro, directe en indirecte werkgelegenheid</li> <li>• Goed lopend attractiepark met 1 miljoen bezoekers per jaar levert gemiddeld aan werkgelegenheid ongeveer 240 arbeidsplaatsen op</li> </ul>

# Overzicht relevante trends leisure activiteiten

Categorie	Trends
Demografisch	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Steeds meer vitale senioren met veel vrije tijd en geld</li> <li>• Opkomst "Belevenissen economie" – geen standaard activiteiten</li> <li>• Wellness – minder gebrek aan geld en tijd, meer gebrek aan energie</li> <li>• Minder natuurvervuilende lifestyle, ook zichtbaar in activiteiten, duurzaam toerisme</li> <li>• Niks doen, echt relaxen, weg van technologie</li> <li>• Steeds meer behoefte aan activiteiten voor singles of groepsactiviteiten met een gemeenschappelijke interesse</li> </ul>
Vrije tijd, toerisme en recreatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stijging Duitsers die vakantie houden in NL (groei van 1,5% per jaar)</li> <li>• Daling binnenlandse vakanties in de afgelopen jaren (1% per jaar) door natte zomers</li> <li>• Groeiende recreatieve functie platteland</li> <li>• Uitvoeringsbureaucratie en administratieve lasten in leisure steeds hoger na rampen als in Volendam</li> <li>• Fragmentatie van leisure activiteiten – steeds meer gericht op specifieke smaak, vereisten en voorkeuren (steeds meer niche-gericht)</li> <li>• Toenemende interesse in extreme sporten (zoals klimmuren, skaten, freestyle fietsen, outdoor activiteiten, survival, ...)</li> <li>• Een aantal leisure activiteiten is in 2007 gedaald: sport, zonnen, en uitgaan. Stabiel of gestegen in 2007: recreatief winkelen (waaronder factory outlets), attracties, bezienswaardheden en evenementen. Zie volgende sheet voor meerjarige trends</li> </ul>
Vrije tijd, toerisme en recreatie in Twente	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Twente in middelste regionen in Nederland wat betreft binnenlandse vakanties</li> <li>• Twente in lagere regionen in Nederland wat betreft buitenlandse gasten</li> <li>• Twente trekt relatief veel 55+ toeristen</li> <li>• Twentenaren gaan gemiddeld meer naar sport evenementen</li> </ul>
Attractie parken	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trend gaat richting belevenissen (bv. Jaren 60 evenementpark, nabouwen Sjakie en de Chocoladefabriek, Corpus, ...). Een dergelijk park zou een "flagship" kunnen zijn</li> <li>• In 2006 daling van 2,1% in aantal bezoeken naar attractieparken (door verhoging prijzen Efteling, overname Walibi, slechte zomer). Dolfinarium en Safaripark Beeksebergen deden het wel erg goed. Verwachting van medio 2007 was 1,9% groei per jaar (CAGR<sup>1)</sup> van 2007 t/m 2011)</li> <li>• Nederland heeft de grootste concentratie attractieparken van Europa. Gemiddel aantal bezoeken aan attractieparken per hoofd van de bevolking is 0,72 versus het Europese gemiddelde van 0,15</li> </ul>

1) Compound Annual Growth Rate, gemiddelde jaarlijkse groei

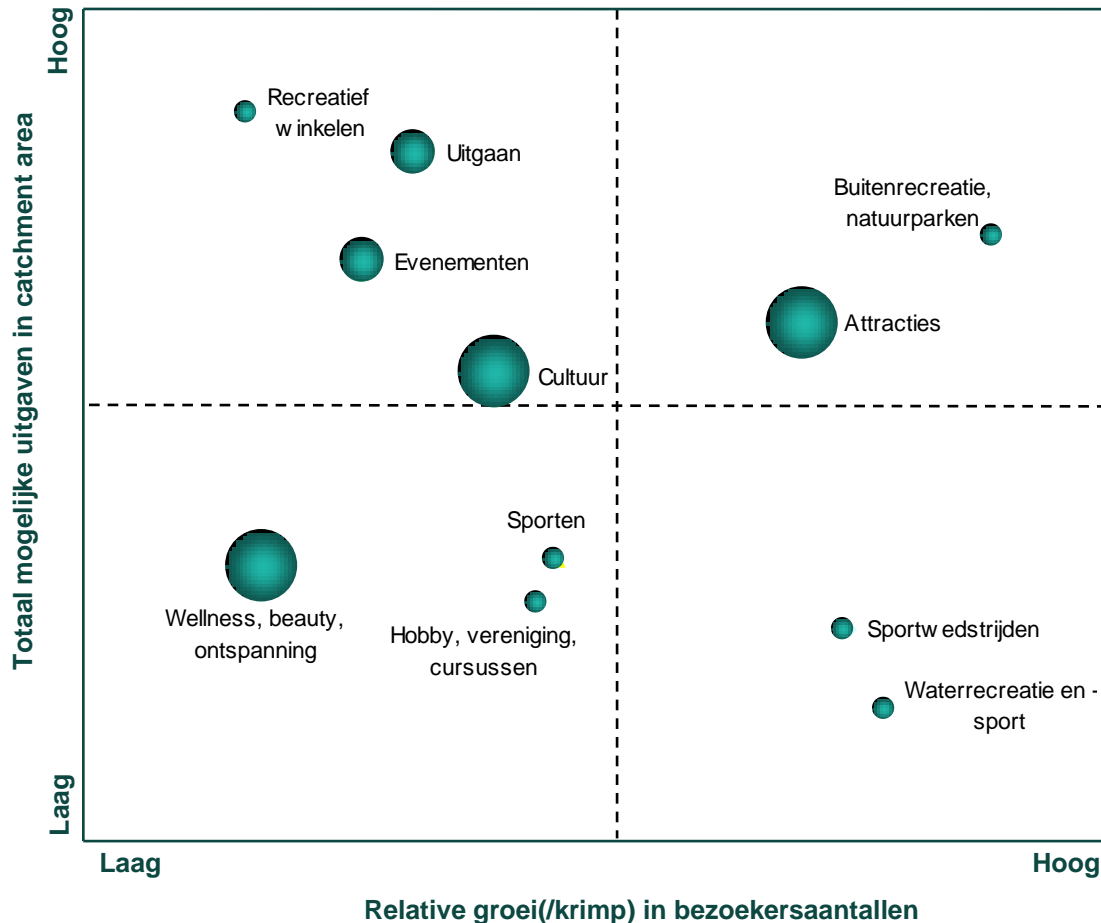
# Langjarige ontwikkeling leisure activiteiten



## Opmerking:

- Twente trekt relatief veel oudere toeristen. Deze hebben veel vrije tijd, besteden meer dan de jongere generatie en zijn minder gebonden aan seizoenen
- Tegengesteld aan de algemene trend, gaat deze groep juist vaker uit (terrasje, uit eten en café/bar) en naar de film, concert of toneelstuk
- Wanneer senioren hun kleinkinderen op bezoek hebben, is er juist ook behoefte aan voor kinderen interessante attracties

# Potentie diverse leisure activiteiten



- *Op basis hiervan meeste potentie voor vliegveld Twente in Attracties, Cultuur en Wellness/beauty/ontspanning*
- *Medium potentie in Uitgaan en Evenementen*
- *Zie volgende pagina voor uitwerking hiervan (op basis van de hier gebruikte economische criteria)*

## Uitleg grafiek:

- X-as: relatieve groei/daling in bezoekersaantallen in Nederland (2006/07)
- Y-as: totaal mogelijke uitgaven:  $TU = B \times GU$ , met:
  - B = bevolking in de catchment area van de activiteit met als middelpunt vliegveld Twente (catchment area per soort activiteit verschillend)
  - GU = gemiddelde uitgave per hoofd van de bevolking aan die activiteit

- De grootte van de bol geeft het potentieel voor een nieuw te beginnen activiteit op Twente weer door TU te relateren aan de werkelijke huidige uitgaven aan de activiteit in de bijbehorende catchment area

# Potentie leisure activiteiten nader bekeken

Hoofdsegment	Onderverdeling
<b>Attracties</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoogste potentie<sup>1)</sup> voor een <b>attractiepark</b>, met name een <b>themapark</b>. In de omliggende regio is het moeilijk voor een attractiepark om zich te vestigen, ofwel omdat men een attractiepark niet wenst, ofwel omdat bestemmingsplannen en natuurgebieden dit onmogelijk maken</li> <li>• Het segment <b>dierenpark, vogelpark en/of zee-aquarium</b> heeft medium potentie</li> <li>• Andere deelcategorieën hebben een lagere potentie (kinderboerderijen, agrotourisme, siertuin, heemtuin, etc.)</li> </ul>
<b>Cultuur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Het segment cultuur heeft een hoge potentie, maar bestaat uit veel deelsegmenten, waarover deze potentie verdeeld is</li> <li>• Veel deelsegmenten zijn zaken die vooral in een stad thuis horen (cf. Enschede cultuurstad van het Oosten)</li> </ul>
<b>Wellness, beauty en ontspanning</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opsplitsing in deelsegmenten niet beschikbaar</li> </ul>
<b>Uitgaan</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vooral <b>casino's</b> en <b>speelhallen</b> hebben hierbinnen een hoge potentie</li> <li>• Andere deelsegmenten hebben lagere potentie of horen in een stad thuis (uitzondering: dance-, houseparties, etc. maar hier ook relatief lagere potentie)</li> </ul>
<b>Evenementen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voor dit segment geldt hetzelfde als voor het segment Cultuur (veel deelsegmenten)</li> <li>• In dit segment vallen o.a. festivals, braderiën en markten, corso's, beurzen, tentoonstellingen, shows, etc.</li> </ul>
<b>Overig</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De overige hoofdsegmenten hebben een relatief lage potentie (zie vorige pagina). Binnen het segment "Recreatief winkelen" heeft het deelsegment <b>factory outlet</b> een hoge potentie</li> </ul>

1) *Potentie indicatie op basis van populatie, gemiddelde uitgaven per persoon in Nederland en huidige activiteiten/uitgaven in Twente. Hierbij is (nog) geen rekening gehouden met mogelijk andere wensen/interesses van bevolking in Twente versus Nederland en andere Twente-specifieke factoren die de potentie beïnvloeden*










# Ruimte voor “flagship” attractiepark is er



- "Leisure" omvat zeer veel verschillende soorten activiteiten; sommige leisure activiteiten zijn gewild in de gemeenten zelf en zullen niet snel afgestaan worden aan een vliegveld omgeving (bijvoorbeeld cultuur/uitgaansactiviteiten)
- Combinatie van activiteiten is belangrijk ("er moet meer in de buurt te doen zijn")
  - Voor vliegwielfunctie flagship ("must-see") noodzakelijk (zoals Disneyland of Efteling), dan volgen andere leisure partijen
  - Accomodatie en ondersteunende attracties verlengen bezoek (dus meer inkomsten)
- Grote attractieparken in de buurt vooral algemeen en niet thematisch
  - Slagharen (ca 1,5 miljoen bezoekers per jaar)
  - Helliendoorn (ca 0,5)
  - Kalkar (ca 0,5)
- In de catchment area voor een gemiddeld attractiepark (80 km) vallen nu 2,8 miljoen attractiepark bezoekers. Op basis van de populatie in deze catchment area is het potentieel 4 miljoen. Er ligt hier dus een kans<sup>1)</sup>
- In Duitsland veel lagere concentratie attractieparken. Dichtsbijzjnde park is Kalkar (100 km)

1) Cijfers exclusief Duitse bezoekers in hele berekening

# Vestigingscriteria attractieparken en score Twente

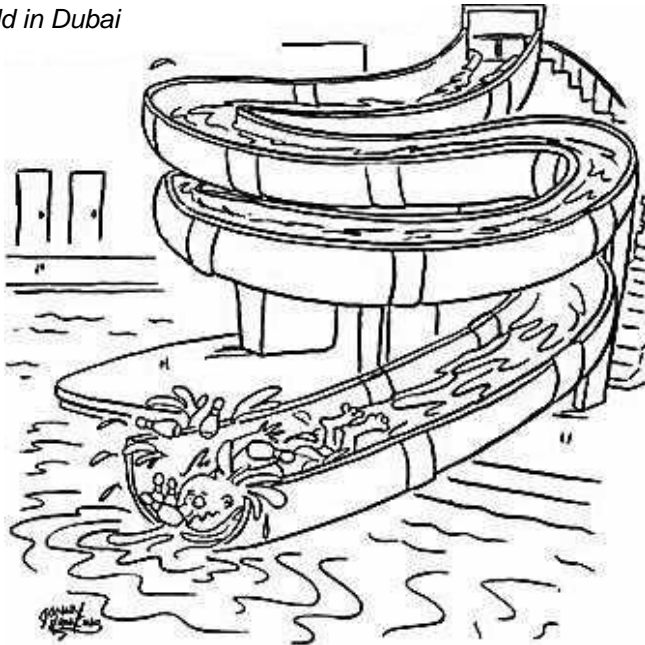
criterium	Twente	Reden
<b>Ruimte</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Er is voldoende ruimte op het vliegveld en potentiële attractieparken kunnen nu nog invloed hebben op de ontwikkeling van het terrein</li> </ul>
<b>Arbeidspotentieel</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tijdelijke arbeidskrachten (waaronder studenten) zijn voldoende beschikbaar</li> <li>• In Enschede zijn er 29.000 studenten HBO/WO/beroepsonderwijs voor hogere functies</li> </ul>
<b>Caterende industrie en accommodatie</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vijfde provincie op gebied van accommodatie, tiende provincie op gebied van recreatiemogelijkheden (leisure activiteiten)</li> <li>• Er is voldoende horeca in Twente; ROC Twente heeft een horeca samenwerkingsverband (Twents Gastheerschap) en vanaf 2009 een nieuwe opleiding: de Cas Spijkers Academie voor veelbelovende jonge koks</li> </ul>
<b>Bereikbaarheid</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• De meeste attractieparkbezoekers gaan met de auto (82%). Terrein is behoorlijk goed bereikbaar met de auto</li> <li>• Openbaar vervoer (OV) <ul style="list-style-type: none"> <li>– Terrein is dicht bij het spoor, met een nieuw station zou de OV bereikbaarheid uitstekend worden</li> <li>– Busverbinding vanuit Enschede zou OV-bereikbaarheid verbeteren</li> </ul> </li> </ul>
<b>Flagship attractie</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nu niet aanwezig. Een grote nieuwe attractie hier vestigen is nog mogelijk</li> </ul>
<b>Ondersteunende attracties</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• In de omgeving zijn attracties minder dan het gemiddelde in Nederland aanwezig, en vooral kleinschalig</li> </ul>
<b>Imago</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Positief imago. Uit onderzoek blijkt dat Twente met name wordt gezien als een 'gezellige' streek</li> <li>• Door de Universiteit Twente en de toenemende economische bedrijvigheid raakt de streek ook meer bekend als innovatief</li> </ul>
<b>Competitie</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ponymark Slagharen (71 km) en Hellendoorn (45 km) zijn de twee grootste attractieparken in de buurt, rest is klein qua omvang</li> </ul>
<b>Catchment area</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voor een attractiepark wordt gemiddeld 67 km afgelegd (dit is hoger voor themaparken dan voor algemene attractieparken). Zie catchment areas op pagina 19</li> </ul>



# Aanbeveling leisure ontwikkelstrategie



Plannen Outdoor World in Dubai



Extreme Bowling

- Eerst een flagship, dan volgt de rest
  - Om zo snel mogelijk een “flagship” te krijgen lijkt het binnenhalen van een themapark een goede optie. Hierin zijn twee benaderingen:
    1. Een “proven” concept met naam (zie Disneyland Parijs: jongste park onder topparken maar staat wel op eerste plaats qua bezoekersaantallen)
    2. Inspringen op belevenis-economie, maar dan met een uniek concept (cf. Sjakie en Chocoladefabriek met glaslift en chocolade fontein in Amsterdam, Corpus, etc.; ook zou een “outdoor en extreme sports park” een mogelijkheid zijn – in Twente wordt relatief veel tijd/geld aan sport besteed)
- 
- Enkele leisure bedrijven zijn:
    - Merlin (agressieve groeistrategie, wil 3 à 4 parken per jaar openen om de nummer 2 in de wereld te worden; flagships b.v. Legoland, Sea-life, etc.) → kies proven concept
    - Libéma (NL, attractieparken, maar ook vakantieparken, beurzen en evenementen, allemaal in NL) → ontwikkel nieuw themapark en spring in op beleveniseconomie
    - Compagnie des Alpes (Walibi, Asterix, Dolfinarium, Hellendoorn, etc.; gaat uitbreiden in attractieparken, want daarop wordt 11,4% netto winst behaald, connectie met Leisureplan BV uit NL) → kies proven concept
- 
- Daarna focus op bijv.
    - Cultuur: doet gemeente Enschede al als cultuur hoofdstad van het Oosten, maar wellicht Dogtroep-achtige cultuur met décor vliegveld? Of Science City Park als in Valencia
    - Wellness, beauty en ontspanning
    - Evenementen: indien meerdere activiteiten geclusterd kunnen worden
    - Overige: casino/spielhal, factory outlet, etc.
- 
- Eventueel kan bekeken worden of dit ook kan passen in de TXchange variant

# Geraadpleegde bronnen voor leisure



Formule 1 thema park - Dubai



Thermaal wellness park - Slovenië

- *CBS Statline*
- *Kerncijfers recreatie 2007*
- *Kansen en bedreigingen in de recreatieve sector in Twente en Salland 2006*
- *Tendrapport toerisme en recreatie Twente 2006*
- *CVTO 2006/2007 en 2004/2005*
- *Theme parks as flagship attractions in peripheral areas*
- *Planning for leisure and tourism 2006*
- *Success factors of theme parks 2007*
- *Rabobank: Cijfers en Trends 2008, sector horeca en recreatie*
- *Gelders Overijssels bureau voor toerisme*
- *Toekomstvisie vakantiemarkt 2008*
- *PWC Entertainment and media outlook 2007 – 2011*
- *European theme park wars; Hotels help refresh park revenues*
- *Interviews*

# Agenda

---

- Introductie
- Voorbeelden (multi-functionele) regionale luchthavens
- Passagiers- en vrachtvervoer
- Vliegtuiggerelateerde industrie
- Leisure
- **Conclusie**
  - Overall
  - Impact werkgelegenheid en vestigingsklimaat
  - Succesfactoren

# Kansrijk luchthavenconcept voor Twente

## Compacte luchthaven in het groen, gebaseerd op de volgende pijlers:

<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Passagiersvervoer</b></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Leisure/low cost vakantiebestemmingen (m.n. Middellandse zee), daarnaast enkele vluchten naar belangrijke Europese steden (Londen, Parijs, München, Scandinavische steden)</li><li>• Potentieel waarschijnlijk rond 0,5 – 1 miljoen passagiers per jaar in 2023 (met aanzienlijke onzekerheidsmarge). Met marktconforme groei de periode erna zou in 2030 een passagiers-aantal van 0,6 – 1,2 mln bereikt worden</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Vrachtvervoer</b></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Mogelijkheden in trucking (center), Europese distributie (long-haul vluchten), “value-added” logistics, militair vervoer, overloop Maastricht</li><li>• Eerdere schatting van bijna 30.000 ton in 2023 lijkt redelijk</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Platform-gerelateerde industrie</b></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Cluster van bedrijven in de vliegtuig-productie en –onderhoudsindustrie, inclusief R&amp;D en training</li><li>• Uiteindelijke vulling van 65.000m<sup>2</sup> bvo<sup>1)</sup> lijkt redelijk</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Leisure</b></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Leisure activiteiten op terrein van ~41 ha</li><li>• Focus op binnenhalen ‘flagship’ leisure activiteit, meeste potentie in categorieën attractieparken/ themaparken, cultuur, wellness/beauty/ontspanning, en evenementen</li></ul>



## Aanvullende functionaliteiten

- Retail in de terminal
- Parkeren
- Industrie/R&D/training/zakelijke dienstverlening die door de pijlers links worden aangetrokken

**Met pragmatische ontwikkelstrategie (zie volgende pagina)**

1) Bruto vloeroppervlak

# Pragmatische ontwikkelstrategie

---





- Er is behoorlijke onzekerheid over de uiteindelijke realisatie van de verschillende pijlers:
  - Passagiersaantallen en vracht-volume over de tijd
  - De snelheid waarmee de gronden/vastgoed verkocht danwel verhuurd kunnen worden, en aan welk(e) (type) bedrijven
- De luchthaven beschikt over bestaande infrastructuur (zowel terminal/banen als hangaars en gebouwen) die nog zeer waardevol is (en waarvoor al concrete interesse is getoond)
- Daarnaast zijn de investeringen in nieuwe infrastructuur substantieel en is de financiële case zeer gevoelig voor hoogte en timing hiervan

Er zou een pragmatische ontwikkelstrategie gevolgd moeten worden, waarbij

- Investerings pas gepleegd worden wanneer de vraag concreet wordt (bijv. nieuwe terminal)
- De bestaande gebouwen en hangaars optimaal benut worden
- De invulling van de gronden afhangt van de concrete interesse
  - Mocht in de marktverkenningen een grote “care & cure” speler concrete interesse hebben, terwijl er minder concrete interesse van leisure spelers is, dan moet overwogen worden om een deel van het leisure terrein anders te benutten
  - Mocht een echte ‘flagship’ MRO-speler interesse hebben in de bestaande Hangaar 11, dan moet er zo veel mogelijk flexibiliteit in de allocatie van gronden zijn om zo’n speler binnen te halen
  - Hierbij moet goed naar de uiteindelijke invulling gekeken worden – als een hangaar snel verhuurd kan worden voor bijv. opslag (lage toegevoegde waarde), maar hiermee de komst van een grote MRO-speler minder waarschijnlijk wordt, moet dit goed afgewogen worden

# Beoordeling luchthavenconcept

---

-  Het luchthavenconcept leidt, op basis van de in dit rapport beschreven marktverwachtingen en (eerder) onderzochte operationele en financiële kengetallen onder voorwaarden<sup>1)</sup> tot een model dat economisch levensvatbaar is, waarbij bij tegenvallende passagiersaantallen de investeringsrisico's beperkt kunnen worden. Een integrale business case hiervoor dient nog uitgewerkt te worden
-  Positieve impact op werkgelegenheid, waarbij de directe werkgelegenheid van de luchthavenfuncties zelf (operator, afhandeling, security, brandweer, retail, parkeren) en de platform-gebonden bedrijvigheid nauwelijks kannibaliserende werking binnen de regio heeft
-  Levert een bijdrage aan alle vier de focusgebieden van het beleid van Overijssel:
  - Verbeteren vestigingsklimaat bedrijfsleven: zie verderop
  - Economische innovatie: door het aantrekken van R&D en het clusteren van activiteiten op het gebied van vliegtuig-productie en –onderhoud, materialen en mechatronica
  - Onderwijs & arbeidsmarkt: door het aantrekken van training en opleiding (opleiding) en bedrijven (zie werkgelegenheid)
  - Toerisme & recreatie: leisure-pijler levert bijdrage aan toerisme & recreatie in de regio, passagiersvluchten faciliteren inkomend toerisme
-  Openhouden luchthaven heeft hoge optie-waarde gegeven aanzienlijke onzekerheid over toekomstige ontwikkelingen in de luchtvaart (o.a. t.a.v. overflow Schiphol en eventueel militair verkeer)

1) Onder andere op het gebied van de precieze ruimtelijke indeling, geluids- en milieucontouren, aanbestedingsvoorwaarden en de voorwaarden beschreven op bladzijde 49

# Impact op de werkgelegenheid

## Ecorys<sup>1)</sup>

13/09/2008

### Werkgelegenheidseffect (FTE)

Bruto			Netto		
Direct	Indirect	Totaal	Direct	Indirect	Totaal
1.680	1.460	3.140	460	290	750

### Toegevoegde waarde (EUR mln p.a.)

Bruto	Netto
231	53

*Bij de doorrekening van concrete invullingen van het luchthaventerrein zou dit wellicht hoger kunnen uitvallen: een faciliteit van Sabena Technics in Dinard van van 35.000m<sup>2</sup> zorgt bijvoorbeeld al voor 600 directe FTE. Dit zal binnen de regio Twente nauwelijks kannibaliserend werken*

Ter vergelijking:

## Op basis van York Aviation/ ACI Europe<sup>2)</sup>

Januari 2004

### Werkgelegenheidseffect<sup>3)</sup> (Aantal banen)

Direct	Indirect/ge-induceerd	Catalytisch	Totaal
~ 1.750	~ 1.950	P.M.	~ 3.700+

### Toegevoegde waarde<sup>4)</sup> (EUR mln p.a.)

Voor Twente: 220 - 380
---------------------------

- 1) Onder de aanname van 1,2 mln passagiers (in 2020); het door Ecorys uitgerekende scenario is in de concrete invulling anders dan de in de financiële doorrekening beschreven variant
  - 2) Onder de aanname van 1 mln passagiers en 28.000 ton vracht (in 14 jaar)
  - 3) Benchmark laat zien dat luchthavens van rond de 1 mln Work Load Units (een passagier of 0,1 ton vracht) tussen de 1030 en 1730 directe (on-site) banen creëren per 1 mln WLU's, en daarnaast nog eens een factor 1,1 zoveel indirecte banen (gegenereerd in de waardeketen afhankelijk van de luchthaven) en geïnduceerde banen (gecreëerd door de uitgaven van de directe en indirecte werknemers). Voor catalytische werkgelegenheid en inkomsten (gegenereerd door de bredere rol van een luchthaven in het verbeteren van de productiviteit van bedrijven en het aantrekken van economische activiteiten zoals binnenkomende investeringen en toerisme) is geen goede schatting voorhanden
  - 4) Exclusief catalytische effecten (en toerisme); op basis van onderzoek dat laat zien dat impact luchthaven 1,4 – 2,5% van het BBP van de relevante regio is
- Bron: "Economische effecten ontwikkeling luchthaven Twente", Ecorys, 13/09/2008; "The social and economic impact of airports in Europe", York Aviation/ACI Europe, 2004; website Sabena Technics; CBS Statline; team analyse

# Catalytische effecten luchthaven

## Vestigingsklimaat

**Percentage bedrijven dat aanwezigheid luchthaven belangrijke of cruciale factor noemt in keus van regio voor<sup>1)</sup>:**  
(Percentage respondenten)



## Overzicht catalytische effecten luchthaven:

- Beïnvloeden locatie-keus en concurrentiepositie bedrijven:
  - Aantrekken van nieuwe inkomende investeringen van buiten de regio (m.n. overzees)
  - Behouden van bestaande bedrijven in de regio
  - Mogelijk maken van expansie van bestaande bedrijven in het licht van competitie van andere gebieden
  - Verbeteren van het export succes van bestaande bedrijven door het aanbieden van passagiers- en vrachtverbindingen naar sleutelmarkten
  - Verhogen van de concurrentiepositie van de economie door het aanbieden van snelle en efficiënte passagiers- en vrachtdiensten
  - Verhogen van de levenskwaliteit van burgers door het mogelijk maken van vliegreizen vanuit de regio, niettegenstaande de implicaties voor het lokale milieu
- Aantrekken van zakelijke en leisure bezoekers en dus inkomend toerisme, hetgeen banen en toegevoegde waarde creëert in de toerisme branche

1) Enquête betrof "major airports"



# Voorwaarden voor succes luchthavenmodel

---

- Pragmatische ontwikkelstrategie: flexibiliteit bij invulling en fasering om optimaal te profiteren van marktontwikkelingen en kansen, en om het risico te minimaliseren:
  - Invulling ruimte (binnen gestelde randvoorwaarden; daarnaast overwegen extra terrein voor luchthaven-gerelateerde industrie en dienstverlening, bijvoorbeeld aan A1-zone)
  - Timing en hoogte van investeringen afhankelijk van bewezen potentieel
  - Daarnaast ook kosten zo laag mogelijk houden
- Geen te grote afhankelijkheid van één speler (bijv. Ryanair)
- Ondernemende operator (met goede incentive om marktpartijen aan te trekken en winst te optimaliseren)<sup>1)</sup>
- Commitment/support van alle stakeholders:
  - Overheden
  - Bedrijfsleven
  - Kennisinstanties
  - Bewoners
- Bereikbaarheid luchthaven
- Eén of meer grote marktpartijen bij aanvang om vliegwiel in beweging te krijgen ("launching customer", bijv. Base maintenance speler, (inter)nationale leisure speler)

1) Te denken valt aan (het benaderen van): a) Grote internationale conglomeraten met luchthaven activiteiten (bijv. Hochtief, Ferrovial, Macquarie); b) Bestaande luchthavens/luchthaven exploitanten (bijv. Fraport, Maastricht, Schiphol); c) EAT en andere mogelijke investeerders

# Risico's

---

- Tegenvallende passagiersaantallen
  - Waaronder als gevolg van langdurige verschillen in (ticket) taxes tussen Nederland en Duitsland/België; stijgende brandstofprijzen; stijgende security charges (a.g.v. toenemende terroristische dreiging)
- Tegenvallende hoeveelheid vracht
- Tegenvallende aantallen leisure bezoekers
- Tegenvallende interesse voor de real-estate (platform-gebonden, leisure, retail, etc.)
- Niet vinden van een goede luchthaven-operator (tegen de juiste condities)
- Tegenvallende investeringen of operationele kosten
- Intensivering concurrentie van naburige luchthavens
- Langdurige economische tegenwind – hetzij (inter)nationaal, hetzij specifiek in Twente
- Verscherping van milieu- of geluidsbeperkingen
- Algemene risico's (waaronder natuurrampen, epidemieën, etc.)

# Del Canho & Engelfriet B.V.

## *Strategie, fusies en overnames*

---



*Del Canho & Engelfriet*  
*Strategie, fusies en overnames*

- Del Canho & Engelfriet is een Besloten Vennootschap geregistreerd in Amsterdam onder nummer 34284440
- Adres: Gerrit van der Veenstraat 15, 1077DM Amsterdam
- Tel. 020- 4711765; email: [info@delcanho-engelfriet.com](mailto:info@delcanho-engelfriet.com)
- Voor meer informatie bezoek [www.delcanho-engelfriet.com](http://www.delcanho-engelfriet.com)

### In het kort

Strategie ontwikkeling en implementatie wordt steeds complexer. Dit is ondermeer het gevolg van snelle technologische veranderingen en toenemende globalisering, gepaard gaande met een sterke groei in internationale samenwerking, fusies en overnames. Ook moeten bedrijven ten aanzien van hun strategisch beleid meer en meer verantwoording afleggen aan de maatschappij, aandeelhouders en andere stakeholders. Deze ontwikkelingen zullen de komende jaren alleen maar toenemen.

**Del Canho & Engelfriet** helpt ondernemingen en instellingen in deze complexe omgeving met het ontwikkelen van strategie en het realiseren van strategische doorbraken. Doel is duurzaam waarde te creëren voor alle stakeholders. Onze internationale expertise en unieke praktijkervaring, opgedaan onder andere bij het managen van het strategie- en fusieproces van Air France-KLM en eerder bij McKinsey & Company, verschaffen hiervoor een uitstekende uitgangspositie. Onze aanpak wordt gekenmerkt door vertrouwen, degelijke probleemanalyse, objectiviteit, pragmatisme, teamwork, en een nauwe interactie met de verschillende stakeholders.

# Persoonlijke achtergronden

---



Dave del Canho heeft tussen 1999 en 2008 als Senior Vice President Corporate Strategy and Business Development bij KLM gewerkt, rapporterend aan de CEO. Initieel werkte hij met name aan de strategie van KLM en de onderhandelingen met British Airways en Air France. Na de fusie met Air France begin 2004 participeerde hij in de vergaderingen van het Air France-KLM Strategic Management Committee als secretaris en post-merger implementatie manager. Daarnaast was hij vice-voorzitter van de drie KLM pensioenfondsen. Vóór KLM werkte Dave als consultant en engagement manager bij McKinsey & Company in Amsterdam en Azië en heeft hij meerdere (management) functies bij Shell vervuld. Direct na het met lof afronden van zijn studie bedrijfseconomie aan de Erasmus Universiteit Rotterdam, is Dave universitair docent geweest en heeft hij zijn militaire dienstplicht vervuld als officier bij de Koninklijke Marine. Dave is op dit moment commissaris bij Martinair en lid van de visitatiecommissie van de KLM pensioenfondsen



Joeri Engelfriet heeft tussen 2002 en 2008 bij KLM als Director Strategy and M&A gewerkt. Als plaatsvervanger van Dave del Canho was hij intensief betrokken bij de strategische afwegingen en alle fases van het fusie-traject. De laatste jaren was hij bovendien specifiek verantwoordelijk voor de KLM (en Air France-KLM) strategie. Vóór KLM heeft hij drieëneenhalf jaar als consultant en engagement manager bij McKinsey & Company gewerkt, na enige jaren als universitair docent verbonden te zijn geweest aan de Vrije Universiteit Amsterdam. Joeri is gepromoveerd in kunstmatige intelligentie en met lof afgestudeerd in zowel informatica als wiskunde.

# Colofon

---

- Dit rapport is opgesteld door Del Canho & Engelfriet in opdracht van Vliegwielen Twente Maatschappij i.o. (VTM)
- In dit project is nauw samengewerkt met Elles de Vries en Ashwien Bisnajak van Inspired Vision, met name op het gebied van leisure en voorbeelden van airports. Inspired Vision ([www.inspiredvision.com](http://www.inspiredvision.com)) is een adviesbedrijf dat zich richt op het bedenken van creatieve groeistrategieën en het realiseren van de daarin gestelde ambities. Daarnaast is nauw samengewerkt met Bram van Uden en Klaas Bosma van Twynstra Gudde
- Dit rapport beschrijft onze professionele opinie aangaande de invulling en kansrijkheid van een multifunctioneel luchthavenconcept voor Luchthaven Twente. Hoewel bij het opstellen van dit rapport “*Multifunctionele Luchthaven Twente*”, binnen een beperkt budget, de grootste mogelijke zorgvuldigheid is betracht, bestaat de mogelijkheid dat sommige informatie (na verloop van tijd) verouderd of niet (meer) juist is. Aan dit rapport kunnen geen rechten worden ontleend. De auteurs (en VTM i.o.) aanvaarden geen aansprakelijkheid voor de gevolgen van activiteiten die worden ondernomen op basis van informatie in dit rapport
- Dit rapport mag alleen verder openbaar gemaakt worden in welke vorm dan ook na schriftelijke goedkeuring van VTM, en in integrale vorm en met de juiste bronvermelding