

Passagiers- en arbeidsplaatsenontwikkeling op Flughafen Münster – Osnabrück

**Een kwalitatieve verkenning naar de structurele effecten op FMO als gevolg
van de doorstart van vliegveld Twente**

November 2009

VTM, Amersfoort

Inhoudsopgave

1. Inleiding	2
2. Regionale luchthavens	3
3. Vergelijking tussen Luchthaven Twente en FMO.....	6
3.1 Inleiding.....	6
3.2 Kenmerken	6
3.2.1 Ontstaansgeschiedenis	6
3.2.2 FMO en vliegveld Twente in nationaal perspectief.....	7
3.2.3 Bedrijfsmodel	8
3.2.4 Kenmerken	10
3.2.5 Toekomstplannen	10
3.3 Vergelijking: overeenkomsten en verschillen	11
4. Effecten ontwikkeling aantal passagiers	12
4.1 Inleiding.....	12
4.2 Ontwikkeling luchthaven Twente versus ontwikkeling FMO	12
5. Effecten ontwikkeling werkgelegenheid	16
5.1 Inleiding.....	16
5.2 Werkgelegenheid luchthaven Twente	16
5.3 Werkgelegenheidseffecten FMO	17
6. Conclusies	19
Bijlage A Toelichting kengetallen werkgelegenheid	21
Literatuur	22

1. Inleiding

Structuurvisie B gaat uit van een multifunctionele en compacte regionale luchthaven in het groen. Bij de uitvoering van de structuurvisie ligt de focus van publieke partijen niet op passagiersaantallen an sich maar op het creëren van werkgelegenheid op de luchthaven en in de rest van het plangebied.

Het exploitatiemodel van de luchthaven dat ten grondslag ligt aan deze structuurvisie gaat uit van 1,2 miljoen passagiers en 31.000 ton vracht in 2030, daarnaast is er sprake van een aanzienlijk deel general aviation vliegbewegingen. Gezien de nabijheid van Flughafen Münster – Osnabrück (FMO) wordt verondersteld dat er qua passagierspotentieel een overlap bestaat.

In het gesprek van 21 augustus 2009 tussen de heer Helder en de heren Paziorek, Tillmann, Pistorius en Stöwer is vanuit Duitse zijde het verzoek neergelegd om de gevolgen van deze overlap voor FMO in beeld te brengen. De heer Helder heeft toegezegd een verkenning te zullen uitvoeren naar de mogelijke effecten van de uitvoering van structuurvisie B voor FMO.

Voorliggende rapportage bevat de uitkomsten van deze verkenning. Opgemerkt moet worden dat gekozen is voor een kwalitatieve analyse waarbij de gehanteerde aannames op hoofdlijnen kwantitatief zijn vertaald. De onzekerheidsmarges zijn in verband met de tijdshorizon van 20 jaar groot.

De vraagstelling in deze verkenning is:

In hoeverre zal de uitvoering van structuurvisie B gevolgen hebben voor de ontwikkeling van het aantal passagiers en de ontwikkeling van de werkgelegenheid op FMO?

Op FMO wordt ook vracht overgeslagen (16.000 ton nu en ambitie om te groeien tot 67.000 ton). De economische katalytische impact reikt tot circa 65 km rondom de luchthaven (Kasarda 2008). Dit betekent dat de werkgelegenheid als gevolg van vrachtvervoer op FMO overwegend in Duitsland neer zal slaan. De werkgelegenheidseffecten van het mogelijk verschuiven van de vraag naar vrachtvervoer zijn om die reden buiten beschouwing gelaten in deze verkenning.

Uitgangspunt bij de totstandkoming van deze verkenning zijn de structuurvisie B, het exploitatiemodel van de luchthaven en de rapportage van Del Canho en Engelfriet. Daarnaast is onder andere gebruik gemaakt van de notitie Werkgelegenheid FMO (2009) die in opdracht van VTM door Ecorys is opgesteld in het kader van deze verkenning.

Leeswijzer

- Hoofdstuk 2 beschrijft de ontwikkelingen en trends binnen de luchtvaart als context waarbinnen de opkomst van regionale luchthavens in het algemeen en luchthaven Twente in het bijzonder geplaatst kan worden.
- In hoofdstuk 3 wordt een beschrijving gegeven van beide vliegvelden teneinde de verschillen en overeenkomsten in beeld te brengen.
- Hoofdstuk 4 gaat in op het passagierspotentieel van beide luchthavens waarbij in kaart wordt gebracht in hoeverre er sprake is van overlap van passagierspotentieel. Dit wordt vertaald naar de mogelijke effecten van de ontwikkeling van het aantal passagiers op FMO.
- In hoofdstuk 5 wordt op basis van de gegevens uit hoofdstuk 3 nagegaan wat de mogelijke effecten zijn voor de ontwikkeling van de werkgelegenheid op FMO.
- Hoofdstuk 6 vormt de conclusie van deze verkenning.

2. Regionale luchthavens

Het aantal passagiers per vliegtuig wereldwijd is sinds 1970 jaarlijks met gemiddeld 7% gegroeid (RPB, 2008). In de laatste current market outlook van Boeing 2009-2028 wordt gesproken van een trendmatige jaarlijkse groei van de wereldeconomie van 3,1%. De groei van de passagiersmarkt betreft 4,1% en de cargo markt gemiddeld jaarlijks 5,4%. Dit betekent dat tot en met 2030 de markt voor passagiersvervoer wereldwijd ongeveer verdubbelt en dat de markt voor goederenvervoer meer dan verdriedubbelt (Boeing, 2006). Er wordt een vijftal drijvende krachten achter deze groei onderscheiden:

- De economische groei waardoor het gemiddelde welvaartsniveau blijft toenemen met als gevolg dat een steeds groter deel van de wereldbevolking het zich kan veroorloven om te vliegen (RPB, 2008);
- De toename van de wereldhandel, deze hangt samen met de economische groei, maar specifiek wordt bedoeld de groei in de hoeveelheid te transporteren goederen. De luchtvaart profiteert hier van (RPB, 2008).
- Globalisering: de wereld wordt kleiner doordat afstanden gemakkelijker te overbruggen zijn. Het vliegtuig speelt, naast informatie en communicatietechnologie, een belangrijke rol in deze ontwikkeling (RPB, 2008). Voor het optimaliseren van de productieketen van bedrijven speelt de factor afstand een steeds kleinere rol (Kasarda 2008). Just in time leveringen en verplaatsen van bedrijfsonderdelen naar lage loonlanden zijn in dit kader ontwikkelingen die niet meer zijn weg te denken en tot een toenemende vraag naar luchtverkeer van personen en goederen hebben geleid;
- De deregulering/liberalisering die heeft plaatsgevonden in de luchtvaart. Hierdoor zijn er veel nieuwe spelers op de markt gekomen (RPB, 2008);
- Dit heeft tevens geleid tot een toename van efficiëntie en een daling van de prijzen (RPB, 2008);

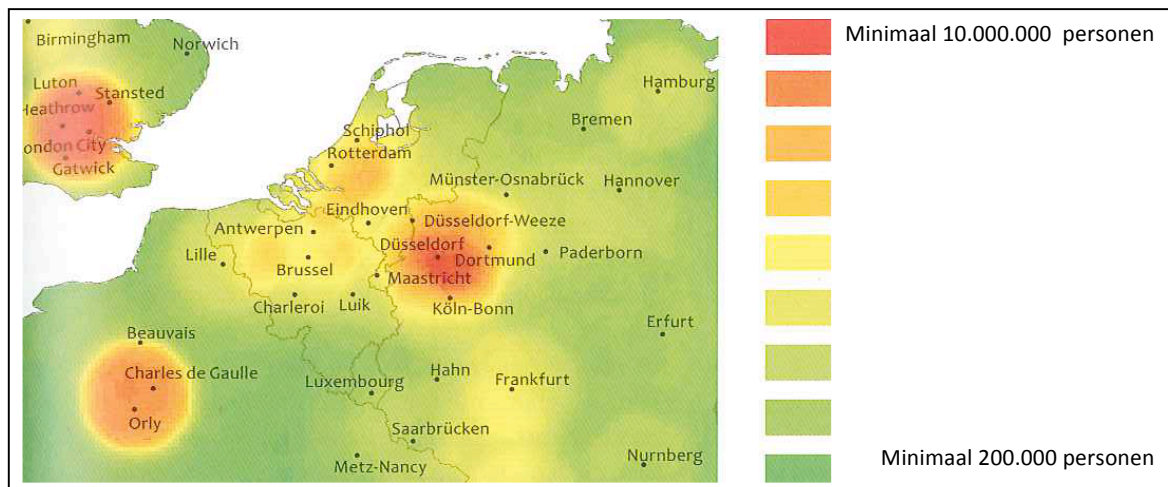
De verwachting is dat als gevolg van deze vijf drijvende krachten het luchtverkeer voor zowel vracht als passagiers blijft toenemen (Boeing, 2006). De komende jaren zullen met name de opkomende economieën in Azië en Oost-Europa bijdragen aan deze groei.

De Europese hubs (Heathrow, Charles de Gaulle, Frankfurt en Schiphol) lopen voor een groot deel tegen de grenzen (met name milieu en fysiek) van de groeimogelijkheden aan. In toenemende mate spelen regionale luchthavens een rol bij het accommoderen van de groei. Het gaat dan met name om de point to point vluchten en daarnaast mede de vluchten vanaf regionale luchthavens naar de hubs: de regionale luchthaven als feeder van de hub. Hierdoor blijft er bij de hubs capaciteit beschikbaar om zich te focussen op het intercontinentale verkeer. In dit kader heeft de Nederlandse regering de commissie Alders geformeerd met als opdracht te onderzoeken op welke wijze de Nederlandse regionale luchthavens een grotere rol kunnen spelen bij het accommoderen van een groei waarvoor in de nabije toekomst geen plaats meer is op Schiphol.

Een meewegende factor in het succes van regionale luchthavens is de hoeveelheid woonachtige personen in het catchment area van de luchthaven. Zuidoost Nederland, waartoe Twente wordt gerekend, heeft door zijn ligging tussen de Randstad, de Belgische stedendriehoek en het Ruhrgebied een zeer groot passagierspotentieel, zeker als gekeken wordt naar het 2 uurs catchment area. Door

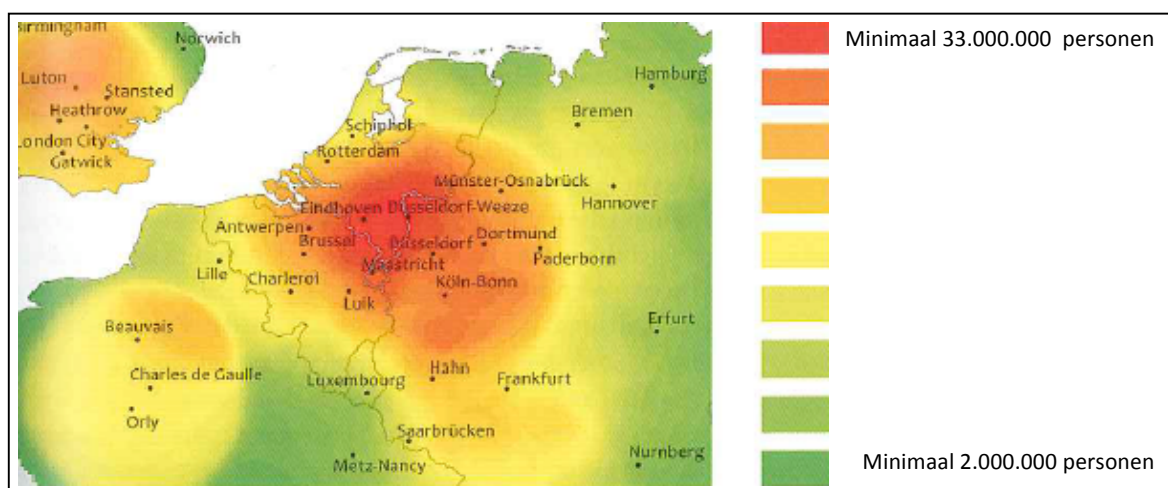
de hoge bevolkingsdichtheid in dit deel van Europa is er veel passagierspotentieel in een relatief klein gebied. In figuur 2.1 en 2.2 wordt dit in beeld gebracht.

Figuur 2.1: 1 uurs catchment area luchthavens noordwest Europa



Bron: PBL, 2009

Figuur 2.2: 2 uurs catchment area luchthavens noordwest Europa



Bron: PBL, 2009

Eindhoven airport en Düsseldorf – Weeze liggen in het centrum van dit gebied op circa 90 km¹ afstand van elkaar (ongeveer op dezelfde afstand als FMO en luchthaven Twente van elkaar af liggen²). Beide luchthavens hebben de afgelopen jaren een aanzienlijke groei doorgemaakt. Weeze is overigens niet de enige concurrent van Eindhoven: vanuit Eindhoven zijn er binnen twee uur reizen maar liefst 12 vliegvelden te bereiken. De explosieve groei van luchthaven Weeze en airport Eindhoven van de afgelopen jaren laat zien dat regionale luchthavens ondanks een beperkte onderlinge afstand, zoals ook FMO en luchthaven Twente, goede kansen hebben om zich naast elkaar te ontwikkelen. Figuur 2.3 geeft een overzicht van de luchthavens in een deel van noordwest

¹ Over de weg op basis van de snelste route volgens www.anwb.nl

² Over de weg op basis van de snelste route volgens www.anwb.nl

Europa. Hieruit blijkt dat de dichtheid aan luchthavens in grote lijnen overeenkomt met de bevolkingsdichtheden. De mate van succes van een luchthaven hangt , naast het catchment area (het aantal inwoners binnen een bepaalde reistijd rond de luchthaven), van verschillende factoren af, zoals aanbod van bestemmingen, bereikbaarheid, parkeren en prijzen.

Figuur 2.3: Onderlinge afstanden van vliegvelden in noordwest Europa (over weg op basis van routeplanner www.ANWB.nl via de snelste route)



Bron: RPB, www.ruimtemonitor.nl

(Afstand FMO – vliegveld Twente is 83 km)

LEGENDA

—	40 – 60 km
—	60 – 80 km
—	80 – 100 km
—	100 – 150 km
—	150 – 200 km

3. Vergelijking tussen Luchthaven Twente en FMO

3.1 Inleiding

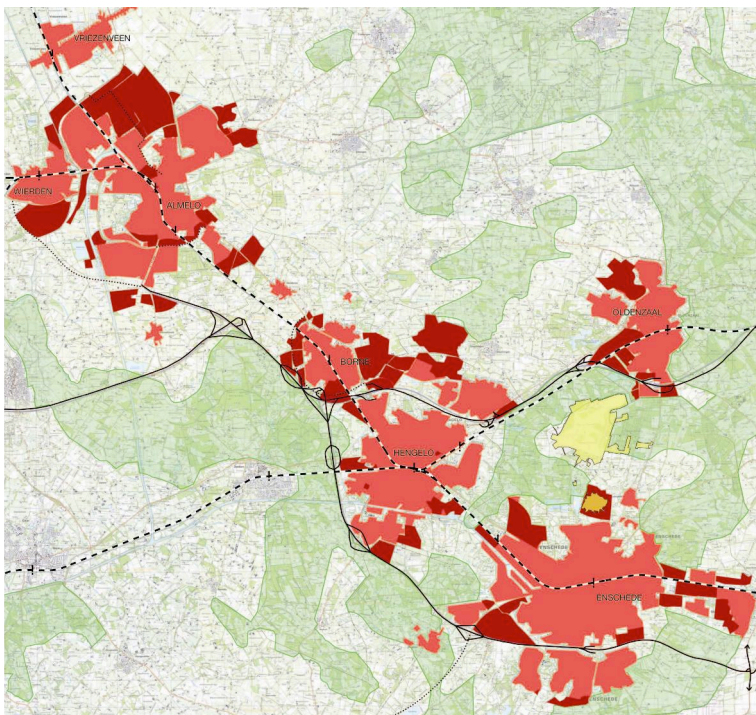
In dit hoofdstuk worden beide luchthavens beschreven en onderling vergeleken. Daarbij wordt achtereenvolgens ingegaan op de ontstaansgeschiedenis, de nationale context, het bedrijfsmodel, feitelijke kenmerken van de luchthaven en toekomstplannen.

3.2 Kenmerken

3.2.1 Ontstaansgeschiedenis

Luchthaven Twente

Er werd al twee decennia gevlogen in Twente toen in 1931 de commerciële luchthaven Twente werd geopend. In de WOII werd de luchthaven door de Duitsers uitgebreid en gemoderniseerd. Na de bevrijding werd de luchthaven door de Engelsen overgedragen aan de Nederlandse krijgsmacht. Vliegveld Twente werd in gebruik genomen als luchtmachtbasis en werd daarmee thuisbasis voor verschillende type jachtvliegtuigen. Van 1968 tot 2008 heeft er medegebruik plaatsgevonden op de vliegbasis door commerciële burgerluchtvaart. Begin 2008 kwam er een einde aan 68 jaar militaire luchtvaart op Twente. Vanaf augustus 2007 werkt Vliegwielt Twente Maatschappij in opdracht van het Rijk, provincie Overijssel en de gemeente Enschede aan de plannen voor een transformatie van de luchtmachtbasis in een vliegwiel voor een economisch sterker en duurzamer Twente. In juli 2009 hebben de drie publieke partijen een voorkeursbesluit genomen voor structuurvisie B, de structuurvisie met luchthaven.



Figuur 3.1: Ligging luchthaven Twente (gele vlek)

Bron: Strootman&PalmBout (2008)

FMO

In 1968 werd aangevangen met de bouw van FMO. Vier jaar later werd het vliegveld geopend. In de periode 1990 – 2000 kende de luchthaven een voortvarende groei van zo'n 20% per jaar. Na 2000 consolideerde deze groei (zie tabel 3.1). Waarschijnlijk ligt hier concurrentie van andere luchthavens aan ten grondslag, zoals de sterke opkomst van luchthaven Weeze en de groei van luchthaven Dortmund en Düsseldorf. Het percentage Nederlandse reizigers op FMO bedraagt volgens schatting van FMO tussen de 7 tot 10% (circa 100.000 tot 150.000 passagiers per jaar).

Tabel 3.1: Ontwikkeling passagiersaantal op FMO (1990-2008)

Jaar	Aantal passagiers FMO	Groei %
1990	307.015	
1991	307.311	0%
1992	433.604	41%
1993	593.557	37%
1994	724.075	22%
1995	939.542	30%
1996	1.039.243	11%
1997	1.116.654	7%
1998	1.290.255	16%
1999	1.577.468	22%
2000	1.774.739	13%
2001	1.614.938	-9%
2002	1.486.637	-8%
2003	1.521.342	2%
2004	1.495.594	-2%
2005	1.548.661	4%
2006	1.557.923	1%
2007	1.613.413	4%
2008	1.576.365	-2%

Bron: www.FMO.de

3.2.2 FMO en vliegveld Twente in nationaal perspectief

Luchthaven Twente

In de Luchtvaartnota wordt naast mainport Schiphol ook de regionale burgerluchthavens Maastricht, Rotterdam, Lelystad, Eelde, Twente³ en de militaire luchthaven Eindhoven, genoemd als luchthavens

³ In de Luchtvaartnota (2009) is opgenomen dat vliegveld Twente een luchthaven van nationale betekenis wordt op voorwaarde dat intrekking van de aanwijzing op grond van de Luchtvaartwet van die luchthaven als militaire luchthaven of het luchthavenbesluit dat op deze luchthaven betrekking heeft én op die plaats een burgerluchthaven wordt gevestigd.

van nationale betekenis. Deze luchthavens krijgen een grotere functie voor de internationale bereikbaarheid en het (groot) handelsverkeer⁴.

Daarnaast heeft het kabinet de commissie Alders de opdracht gegeven onderzoek te verrichten naar de mogelijkheden om, gegeven de beperkte groeimogelijkheden op Schiphol, de groei op de regionale luchthavens Lelystad, Eindhoven en mogelijk Twente op te vangen. De uitkomsten van dit onderzoek zijn ten tijde van het opstellen van deze verkenning nog niet bekend. Er is in het exploitatiemodel van de luchthaven geen rekening gehouden met een eventuele overloop van vluchten vanuit Schiphol naar vliegveld Twente. Doordat het aantal vluchten op Schiphol gemaximeerd is, zal overloop vanzelf op alle regionale luchthavens gaan plaatsvinden, dus ook op luchthaven Twente. FMO zal hier in beperktere mate van profiteren door de grote reisafstand tussen beide luchthavens.

FMO

FMO is onderdeel van het Luftverkehrskonzepte van de Bundesregierung en van de regio Nordrhein-Westfalen. In deze beleidsdocumenten wordt voorzien in een uitbreiding van FMO met een capaciteit van tot 4 miljoen passagiersbewegingen per jaar .

3.2.3 Bedrijfsmodel

Luchthaven Twente

In het exploitatiemodel van de luchthaven wordt uitgegaan van een private exploitatie van de luchthaven. Wel aan de orde is het van publiekswege eventueel investeren in de infrastructuur, zoals gebruikelijk is vanuit de publieke verantwoordelijkheden, om de bereikbaarheid per weg en per spoor te vergroten. Naar verwachting zal in 2010 een Europese aanbestedingsprocedure worden gestart teneinde een exploitant te selecteren.

FMO

FMO kent in totaal 15 publieke aandeelhouders waarvan de gemeente Münster , het Beteiligungsgesellschaft des Kreises Steinfurt (publieke regionale investeringsmaatschappij) en de gemeente Osnabrück met respectievelijk 35%, 30% en 17% de grootste zijn. Tabel 3.2 geeft een overzicht van alle aandeelhouders van FMO.

⁴ In de Luchtvaartnota (2009) wordt een onderscheid gemaakt tussen luchthavens die geen onderdeel worden van een stelsel van samenwerkende luchthavens ten behoeve van het internationale verbindingennetwerk (Eelde, Maastricht en Twente) en luchthavens die daar wel onderdeel van uitmaken (Schiphol, Rotterdam, Eindhoven en Lelystad).

Tabel 3.2: Aandeelhouders FMO

Aandeelhouders	in EUR	%-Aandeel
Stadtwerke Münster GmbH	7.945.800,00	35,0599
Beteiligungsges. des Kreises Steinfurt mbH	6.862.400,00	30,2795
Stadtwerke Osnabrück AG	3.897.650,00	17,1979
Grevenener Verkehrs GmbH	1.334.800,00	5,8896
BEVOS	1.150.700,00	5,0773
Kreis Warendorf	552.800,00	2,4392
FMO Luftfahrtförderungs GmbH	464.000,00	2,0474
Kreis Borken	102.300,00	0,4514
Kreis Coesfeld	102.300,00	0,4514
Landkreis Grafschaft Bentheim	102.300,00	0,4514
Landkreis Emsland	102.300,00	0,4514
IHK Nord Westfalen	15.350,00	0,0677
IHK Osnabrück Emsland	7.700,00	0,034
Handwerkskammer Münster	7.700,00	0,034
Handwerkskammer Osnabrück-Emsland	7.700,00	0,034
Kamer van Koophandel Veluwe en Twente	7.700,00	0,034
Totaal	22.663.500,00	100

Bron: www.FMO.de

Figuur 3.2: Ligging FMO



Bron: Ruimtelijk Planbureau, 2005

3.2.4 Kenmerken

In tabel 3.3 is een overzicht opgenomen van een aantal feitelijke kenmerken van beide luchthaven.

Tabel 3.3: kenmerken FMO en vliegveld Twente

	FMO	Vliegveld Twente
Aantal banen	1	1
Lengte landingsbaan	2.170 meter	3.000 meter
Ligging	Zie figuur 3.2	Zie figuur 3.1
Openingstijden	24 uur per dag	6.00 – 23.00
Opp. bedrijventerrein	200 ha* **	30 ha

* Bron: Stadt Münster, Stadt Greven en Kreis Steinfurt (2004)

** Dit bedrijventerrein nabij FMO is gepositioneerd als regionaal bedrijventerrein waar zich zowel luchthaven gerelateerde als niet luchthaven gerelateerde bedrijvigheid kan vestigen. Voor de 30 hectare op luchthaven Twente geldt dat dit uitsluitend bedoeld is voor luchthaven gerelateerde bedrijvigheid.

3.2.5 Toekomstplannen

Luchthaven Twente

Structuurvisie B gaat uit van een multifunctionele en compacte regionale luchthaven in het groen waarin passagiersvervoer wordt gecombineerd met vrachtvervoer. Bij de uitvoering van de structuurvisie ligt de focus van publieke partijen niet op passagiersaantallen aan sich maar op het creëren van werkgelegenheid op de luchthaven en in de rest van het plangebied. Er wordt daarbij nadrukkelijk ingezet op de visie van people, planet, prosperity: dit betekent dat de randvoorwaarden worden geschapen voor een compacte en rendabel te exploiteren luchthaven in combinatie met groen-/ en landschappelijke waarden en maatschappelijk verantwoord ondernemen.

De plannen voor luchthaven Twente zijn op structuurvisie niveau uitgewerkt. Hierin zijn de ruimtelijke en functionele kaders vastgelegd waarbinnen de ontwikkeling van de luchthaven plaats moet vinden. In het luchthavenbesluit wordt op basis van de plannen van de exploitant de geluidscontour vastgelegd. In het exploitatiemodel van de luchthaven voor structuurvisie B is uitgegaan van een contour van 7,01 km² en een ruimtelijke reservering van 10,62 km² waarmee toekomstige groei ruimtelijk mogelijk wordt gemaakt. In het luchthavenbesluit wordt op basis van de plannen van de exploitant de geluidscontour nader bezien en vastgelegd. De belangrijkste assets van vliegveld Twente zijn:

1. De start- en landingsbaan van 3.000 meter. Hiermee kan het grootste vliegverkeer worden gefaciliteerd en het biedt de potentie om intercontinentale vluchten te kunnen uitvoeren.
2. De ligging nabij de grootste steden van Twente welke samen de tweede industriële en stedelijke regio van Nederland vormen. Twente als regio staat op 3 als het gaat om belangrijkste logistiek knooppunt van Nederland;
3. De mogelijkheid om de A1, de spoorlijn en het vliegveld te verknopen tot een logistiek knooppunt;
4. Luchthaven Twente is samen met Kennispark en Centraal Station Twente/Hart van Zuid onderdeel van de innovatiedriehoek Twente;

FMO

Voor de nabije toekomst zijn er twee belangrijke ruimtelijke ingrepen op FMO gepland: een verlenging van de start- en landingsbaan en een verbeterde aansluiting op de A1.

De huidige start- en landingsbaan heeft een lengte van 2.170 meter. Dit is voldoende voor het korte en middellange afstandsvliegverkeer (bijvoorbeeld Canarische eilanden). Bestemmingen op grotere afstanden kunnen, anders dan via een grotere luchthaven, niet worden bediend. Om intercontinentale vluchten zonder tussenstop aan te kunnen bieden met een maximaal vliegbereik, zal de start- en landingsbaan tot 3.600 meter verlengd moeten worden.

In de eerste fase zal de baan worden verlengd tot 3.000 meter. Na het positieve Planfeststellungsbeschluss en gewonnen rechtszaken bij het Oberverwaltungsgericht Münster heeft het Bundesverwaltungsgericht de zaak terugverwezen naar het Oberverwaltungsgericht Münster. Het ging hierbij om de wijze waarop om moet worden gegaan met het in stand houden van aanwezige natuur. FMO verwacht in 2010 een positieve uitspraak van dit hof zodat aansluitend kan worden aangevangen met de bouwwerkzaamheden voor fase 1.

FMO is ontsloten via de A1 en A30. Om de aansluiting van FMO op dit hoofdwegennet te optimaliseren, is een direct op- en afrit naar de luchthaven gepland. Naar verwachting kan deze in de zomer van 2010 in gebruik worden genomen.

3.3 Vergelijking: overeenkomsten en verschillen

FMO en vliegveld Twente zijn beide regionale luchthavens met een in potentie goede bereikbaarheid, een start- en landingsbaan die een potentieel heeft op (lange) termijn ook intercontinentale vluchten af te handelen en ruimte voor omringende bedrijvigheid.

De belangrijkste verschillen tussen de luchthaven zijn:

- In Twente is de maximale baanlengte 3.000 meter, terwijl FMO de ambitie heeft om op (lange) termijn verder te gaan tot 3.600 meter;
- FMO heeft meer hectares bedrijventerrein gepland rond de luchthaven dan Twente (200 hectare bij FMO versus 30 hectare bij vliegveld Twente);
- FMO is een luchthaven met meer dan 1,5 miljoen passagiersbewegingen per jaar, ca 7.000 parkeerplaatsen en vastgoed (terminal/ loodsen) met voldoende capaciteit om nog een aanzienlijke groei te kunnen accommoderen. Luchthaven Twente moet de komende jaren, gefaseerd, ontwikkeld worden om een doorstart te kunnen maken.

4. Effecten ontwikkeling aantal passagiers

4.1 Inleiding

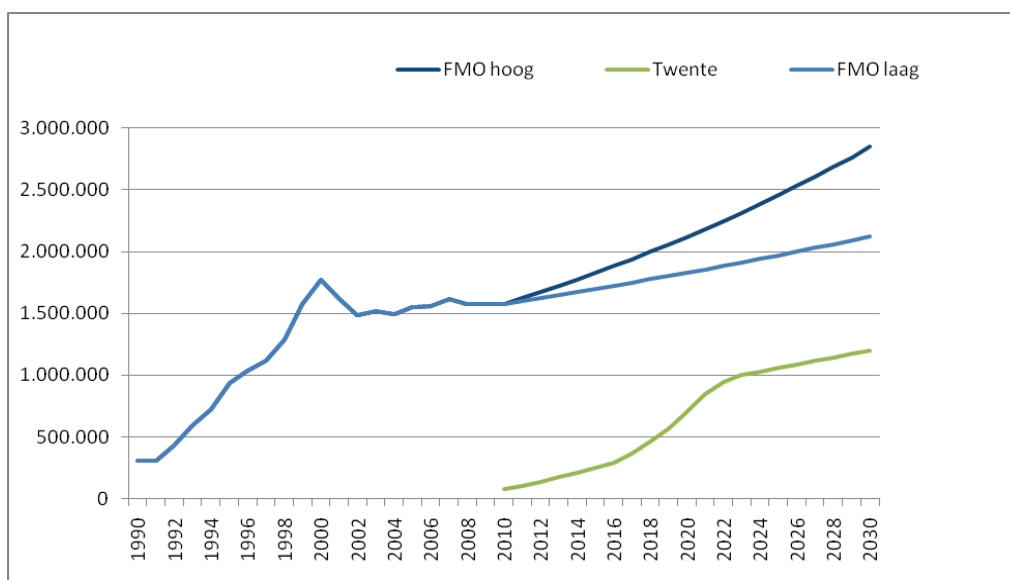
Om in beeld te kunnen brengen wat de ontwikkeling van luchthaven Twente voor effecten heeft op de ontwikkeling van het aantal passagiers op FMO, zal de omvang van de passagiersgroei dat ontstaat bij exploitatie van de luchthaven Twente moeten worden bepaald. Hiervoor worden in de volgende paragraaf de groeiscenario's per luchthaven toegelicht.

Vervolgens wordt deze groei vergeleken met het passagierspotentieel van beide luchthavens. Het totale passagierspotentieel voor de twee luchthavens kan worden berekend aan de hand van de overlap van de catchment areas. Het in detail doorrekenen van de catchment areas valt buiten de scope van deze verkenning. Daarom is gekozen om een viertal scenario's door te rekenen: 20%, 30%, 40% en 50% overlap. VTM acht een overlap van circa 35% het meest waarschijnlijk.

Op basis van de confrontatie tussen groeiscenario's en inschatting van het passagierspotentieel kan worden bepaald of het aannemelijk is dat beide luchthaven naast elkaar kunnen bestaan.

4.2 Ontwikkeling luchthaven Twente versus ontwikkeling FMO

In het exploitatiemodel van de luchthaven voor structuurvisie B wordt uitgegaan van een luchthaven van 1,2 miljoen passagiers in 2030. Voor FMO wordt uitgegaan van twee groeiscenario's, een conservatieve groei van 1,5% en een snelle groei van 3%. Deze scenario's zijn weergegeven in figuur 4.1.



Figuur 4.1: Groeiscenario's vliegveld Twente en FMO (hoog en laag)

Het verschil tussen 1,5% en 3% groei voor FMO wordt als volgt onderbouwd. Zoals eerder aangegeven is de langjarige groeiverwachting van de passagiersmarkt wereldwijd ca 4%. In Europa, in het bijzonder in West Europa, zal deze groei lager liggen omdat daar de afgelopen periode al een

sterke groei heeft plaatsgehad. Daarom is als bovengrens van de groei uitgegaan van 3% gemiddeld jaarlijks. Indien er door macro economische effecten, keuzes van operators, onderlinge concurrentie tussen luchthavens de groei tegenvalt is deze verondersteld, in het worst case scenario, de helft te zijn van de groei zijnde 1,5%. Zoals weergegeven in figuur 4.1 heeft FMO in 2030 volgens het lage groei-scenario circa 2,1 miljoen passagiers en volgens het hoge groei-scenario reizen er in 2030 ruim 2,8 miljoen personen vanaf FMO. Dit is aanzienlijk lager dan de groeiprognoze van FMO van 4,1 miljoen passagiers per jaar. Op basis van de geraadpleegde bronnen acht VTM de in de deze verkenning gehanteerde groeiscenario's verdedigbaar.

4.3 Passagierspotentieel van luchthaven Twente en FMO

Het bepalen van het passagierspotentieel vindt plaats op basis van het 1 uurs en 2 uurs catchment area. Het 1 uurs catchment area van FMO bevat 7 miljoen inwoners. Het 2 uurs catchment area circa 17 miljoen (www.fmo.de). Voor luchthaven Twente wordt in het exploitatiemodel van de luchthaven een catchment area van 4,9 miljoen passagiers aangehouden (RPB 2005). Voor het 2 uurs catchment area geldt een inwoneraantal van 34 miljoen. Voor de berekening van het passagierspotentieel in deze verkenning wordt er in het 2 uurs catchment area voorzichtigheidshalve 25% in mindering gebracht in verband met verslechterde bereikbaarheid als gevolg van congestie vanuit het westen.

De penetratiegraad voor beide luchthavens wordt gemiddeld gesteld op 25% voor het 1 uurs catchment area en 3% voor het 2 uurs catchment area. De propensity to fly factor is gesteld op 1 voor het totaal aan passagiers (In de rapportages van Buck voor een studie naar Groningen, Eelde, wordt uitgegaan van een propensity tot fly factor van 1,0 in Nederland en 1,2 voor Duitsland; Buck Consult International 2005). Er wordt in de berekening niet uitgegaan van een groeiende bevolkingsomvang of een welvaartstoename. Beiden worden nul verondersteld waardoor in deze verkenning het passagierspotentieel tot 2030 als constant wordt beschouwd.

In tabel 4.1, 4.2, 4.3 en 4.4 wordt achtereenvolgens het passagierspotentieel in aantallen vliegbewegingen berekend voor 20%, 30%, 40% en 50% overlap.

Tabel 4.1: Totaal passagierpotentieel in miljoenen in 2030 voor FMO en vliegveld Twente (overlap = 20%)

	1 uurs CA	2 uurs CA*	Overlap 1 uur	Overlap 2 uur	penetratie 1 uurs CA	penetratie 2 uurs CA	propensity to fly**	potentieel zonder overlap CA	potentieel met inachtneming van overlap CA
FMO	7,0	17,0	20%	30%	25%	3%	1,0	4,1	3,6
Twente	4,9	25,6	20%	30%	25%	3%	1,0	3,7	3,2

* In verband met congestie vanuit het westen van Nederland is er 25% in mindering gebracht op het 2 uurs catchmentarea

** De propensity to fly factor van 1,0 wordt vermenigvuldigd met 2 vanwege het dat tegenover elke heenvlucht ook een retourvlucht staat.

Tabel 4.2: Totaal passagierpotentieel in 2030 in miljoenen voor FMO en vliegveld Twente (overlap = 30%)

	1 uurs CA	2 uurs CA*	Overlap 1 uur	Overlap 2 uur	penetratie 1 uurs CA	penetratie 2 uurs CA	propensity to fly**	potentieel zonder overlap CA	potentieel met inachtneming van overlap CA
FMO	7,0	17,0	30%	45%	25%	3%	1,0	4,1	3,4
Twente	4,9	25,6	30%	45%	25%	3%	1,0	3,7	3,0

* In verband met congestie vanuit het westen van Nederland is er 25% in mindering gebracht op het 2 uurs catchmentarea

** De propensity to fly factor van 1,0 wordt vermenigvuldigd met 2 vanwege het dat tegenover elke heenvlucht ook een retourvlucht staat.

Tabel 4.3: Totaal passagierpotentieel in 2030 in miljoenen voor FMO en vliegveld Twente (overlap = 40%)

	1 uurs CA	2 uurs CA*	Overlap 1 uur	Overlap 2 uur	penetratie 1 uurs CA	penetratie 2 uurs CA	propensity to fly**	potentieel zonder overlap CA	potentieel met inachtneming van overlap CA
FMO	7,0	17,0	40%	60%	25%	3%	1,0	4,1	3,2
Twente	4,9	25,6	40%	60%	25%	3%	1,0	3,7	2,8

* In verband met congestie vanuit het westen van Nederland is er 25% in mindering gebracht op het 2 uurs catchmentarea

** De propensity to fly factor van 1,0 wordt vermenigvuldigd met 2 vanwege het dat tegenover elke heenvlucht ook een retourvlucht staat.

Tabel 4.4: Totaal passagierpotentieel in 2030 in miljoenen voor FMO en vliegveld Twente (overlap = 50%)

	1 uurs CA	2 uurs CA*	Overlap 1 uur	Overlap 2 uur	penetratie 1 uurs CA	penetratie 2 uurs CA	propensity to fly**	potentieel zonder overlap CA	potentieel met inachtneming van overlap CA
FMO	7,0	17,0	50%	75%	25%	3%	1,0	4,1	2,9
Twente	4,9	25,6	50%	75%	25%	3%	1,0	3,7	2,6

* In verband met congestie vanuit het westen van Nederland is er 25% in mindering gebracht op het 2 uurs catchmentarea

** De propensity to fly factor van 1,0 wordt vermenigvuldigd met 2 vanwege het dat tegenover elke heenvlucht ook een retourvlucht staat.

Uit tabel 4.1, 4.2, 4.3 en 4.4 blijkt dat op basis van de voornoemde aannames het beschikbare passagierspotentieel voor FMO zonder inachtneming van overlap in catchmentarea 4,1 miljoen bedraagt, hetgeen aansluit bij het groeiprognose uit het Strukturkonzept (2004). Met inachtneming van de verschillende overlapscenario's bedraagt het passagierspotentieel voor FMO minder dan 4,1 miljoen. Het passagierspotentieel is bepaald op basis van de huidige stand van de markt. In de toekomst zullen factoren als propensity to fly, bevolkingsomvang en omvang van vliegtuigvloot wereldwijd wijzigen welke een positief effect kunnen hebben op het potentieel. Zo is de propensity to fly afgelopen decennia al aanzienlijk toegenomen. Er kan wel gesteld worden dat de kans dat FMO de 4,1 miljoen passagiers per jaar voor 2030 zal bereiken, zal afnemen als gevolg van de doorstart van luchthaven Twente.

Als het marktpotentieel uit tabel 4.1, 4.2, 4.3 en 4.4 wordt vergeleken met het aantal passagiers dat benodigd is voor de groeiscenario's uit paragraaf 3.2 ontstaat het beeld zoals weergegeven in tabel 4.5. Bij een positief saldo is er voldoende potentieel aanwezig om de luchthavens volgens de gehanteerde groeiscenario's te kunnen laten groeien.

Tabel 4.5: Passagierspotentieel in miljoenen in 2030 per overlap scenario in relatie tot groeiscenario (Vliegveld Twente o.b.v. Buca en FMO o.b.v. groeiscenario HOOG en LAAG)

	20% overlap			30% overlap			40% overlap			50% overlap		
	FMO hoog	FMO laag	Twente	FMO hoog	FMO laag	Twente	FMO hoog	FMO laag	Twente	FMO hoog	FMO laag	Twente
Potentieel	3,6	3,6	3,2	3,4	3,4	3,0	3,2	3,2	2,8	2,9	2,9	2,6
Passagiersaantal conform groeiscenario	2,8	2,1	1,2	2,8	2,1	1,2	2,8	2,1	1,2	2,8	2,1	1,2
Saldo	0,8	1,5	2,0	0,6	1,3	1,8	0,4	1,1	1,6	0,1	0,8	1,4

Uit tabel 4.5 is te zien dat er in alle scenario's sprake is van een situatie waarin er voldoende potentieel is om beide luchthavens volgens de gehanteerde groeiscenario's naast elkaar te laten bestaan.

5. Effecten ontwikkeling werkgelegenheid

5.1 Inleiding

In het vorige hoofdstuk is gekeken naar het passagierspotentieel in relatie tot de groei van beide luchthavens. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de effecten op de werkgelegenheid op FMO als gevolg van de doorstart van luchthaven Twente. Voor luchthaven Twente is in het kader van de Kosten Baten Analyse berekend hoeveel banen er gecreëerd zullen worden. Dit komt in paragraaf 5.2 aan de orde. In paragraaf 5.3 wordt ingegaan op de bestaande werkgelegenheid op FMO. Vervolgens zal in paragraaf 5.4 aan de orde komen wat de bandbreedte is waarbinnen het werkgelegenheidseffect op FMO als gevolg van de doorstart van luchthaven Twente zich kan bewegen. Hierbij is geen rekening gehouden met eventuele verdringingseffecten (met andere woorden, het gaat om bruto werkgelegenheidscijfers). Verdringingseffecten kunnen optreden doordat personen die hun baan verliezen op FMO, een nieuwe baan vinden op vliegveld Twente. Dit effect is niet meegenomen in deze verkenning.

5.2 Werkgelegenheid luchthaven Twente

In de Kosten Baten Analyse (KBA) voor de luchthaven Twente die is uitgevoerd in het kader van de planvorming is de te creëren werkgelegenheid op de luchthaven in beeld gebracht. Er is daarbij uitgegaan van 1,2 miljoen passagiers en 31.000 ton vracht in 2030. Dit is vervolgens vertaald in workloadunits (WLU) waarbij één passagier staat voor 1 WLU en 0,1 ton vracht eveneens 1 WLU vertegenwoordigt (zie tabel 5.1). Om te komen tot een werkgelegenheidscijfer is gebruik gemaakt van kengetallen. Voor luchthaven Twente is 700 directe arbeidsplaatsen en 900 indirecte en afgeleide arbeidsplaatsen per WLU gehanteerd (Ecroys 2009). Op basis hiervan is de totale werkgelegenheid op de luchthaven Twente gesteld op 1.060 directe en 1.090 indirecte en afgeleide arbeidsplaatsen.

Tabel 5.1 Verondersteld vervoersvolume luchthaven Twente in 2030

	Vervoersvolume (WLU)
Passagiers	1.200.000
Vracht	310.000
Totaal	1.510.000

Bron: Ecroys 2009

5.3 Werkgelegenheid FMO

Het Institut für Verkehrswissenschaft der Universität Münster heeft onderzoek gedaan naar de werkgelegenheid op FMO. Het aantal arbeidsplaatsen op regionaal niveau is weergegeven in tabel 5.2.

Tabel 5.2 Aantal regionale arbeidsplaatsen (2007)

	Aantal arbeidsplaatsen
direct	1.602
indirect	1.303
afgeleid	269
regionale koopkracht *	-155
Totaal	3.019

**In het onderzoek zijn de bestedingen ook meegenomen bij het bepalen van de werkgelegenheid. Omdat een deel van de bestedingen naar buiten de regio vloeit, wordt hiervoor gecorrigeerd.*

Bron: Institut für Verkehrswissenschaft der Universität Münster 2008

Op basis van deze cijfers zijn kengetallen berekend teneinde de te creëren werkgelegenheid in te kunnen schatten. Voor de directe werkgelegenheid is 700 – 900 arbeidsplaatsen gehanteerd en voor de indirecte en afgeleide werkgelegenheid 800 – 900 arbeidsplaatsen. In bijlage A wordt een toelichting gegeven op deze gehanteerde kengetallen.

5.3 Werkgelegenheidseffecten FMO

De groeiscenario's uit hoofdstuk 4 geven de bandbreedte aan waarbinnen FMO zich de komende decennia kan gaan ontwikkelen. Of de daadwerkelijke groei van FMO dichterbij het lage of het hoge groeiscenario zal zitten, hangt af van een groot aantal factoren. Zoals in hoofdstuk 2 is besproken, lijken de lange termijn omstandigheden gunstig. De luchtvaart laat wereldwijd een groei zien die de komende tijd zal doorzetten. Korte termijn effecten als de conjunctuur zijn slechts voor de korte termijn van invloed.

Het is denkbaar, gezien de overlap van het catchment area, dat de doorstart van luchthaven Twente een negatief effect zal hebben op de snelheid waarmee FMO de komende jaren zal groeien. De werkgelegenheid op luchthavens heeft een evenredige relatie met de omvang van het aantal passagiers. Aangezien een daling van het aantal passagiers, zoals toegelicht in hoofdstuk 4, niet te verwachten valt, beperkt een mogelijk werkgelegenheidseffect zich tot een mindering van de groei van arbeidsplaatsen. In tabel 5.3 wordt weergegeven hoeveel arbeidsplaatsen er naar verwachting tussen 2010 en 2030 in beide groeiscenario's gecreëerd worden op FMO.

In totaal (direct en indirecte werkgelegenheid) gaat het om 1900-2290 banen in het hoge groeiscenario en 820-980 banen in het lage groeiscenario die naar verwachting tussen 2010 en 2030 gecreëerd worden. Het verschil tussen deze scenario's, 1080 – 1310 arbeidsplaatsen, geeft de bandbreedte aan waarbinnen het werkgelegenheidseffect op FMO zich zal bewegen.

Tabel 5.3: Werkgelegenheidseffecten voor FMO als gevolg van de effecten op het passagierspotentieel als gevolg van de doorstart van luchthaven Twente

	Totale toename passagiers (2010-2030)	directe arbeids- plaatsen	indirecte arbeids- plaatsen	werkgelegenheids- effect directe arbeidsplaatsen	werkgelegenheids- effect indirecte arbeidsplaatsen	Totaal (indirect en direct)
Groeiscenario Hoog	1.270.726	700-900	800-900	890-1144	1017-1144	1907-2288
Groeiscenario Laag	507.970	700-900	800-900	383-492	437-492	820-984
Verschil Hoog en Laag						1087-1304

De doorstart van luchthaven Twente is één van de factoren die mogelijk een rol kunnen spelen bij de mindering van de groei van het aantal arbeidsplaatsen op FMO. Het aandeel van Twente in de onzekerheidsmarge van 1080 - 1310 banen is niet met zekerheid te bepalen. Indien de opkomst van luchthaven Twente voor bijvoorbeeld 50% bijdraagt aan de onzekerheidsmarge zal het kunnen gaan om circa 650 (direct en indirecte) banen. Sinds het voorlopige hoogtepunt van 1,8 miljoen passagiers op FMO in 2000 hebben met name Duitse (regionale) luchthavens (onder andere airport Dortmund) een negatief effect gehad op de groei van FMO. De ontwikkeling van het aantal passagiers in FMO lijkt zich de afgelopen jaren na een daling na 2000 te stabiliseren. Het toekomstige effect van deze luchthavens op de ontwikkeling van het passagiersaantal op FMO laat zich moeilijk voorspellen.

Opgemerkt moet worden dat er, zoals toegelicht in hoofdstuk 4, voldoende passagierspotentieel aanwezig is om uit te gaan van het hoge groeiscenario waarbinnen maximaal 2.290 extra gecreëerd worden ten opzichte van de huidige situatie op FMO.

6. Conclusies

In de inleiding is de volgende vraagstelling geformuleerd:

In hoeverre zal de uitvoering van structuurvisie B gevolgen hebben voor de ontwikkeling van het aantal passagiers en de ontwikkeling van de werkgelegenheid op FMO?

In hoofdstuk 4 is antwoord gegeven op het eerste deel van de vraagstelling. Het effect op de passagiersaantallen is middels een vergelijking tussen enerzijds realistische groeiscenario's van beide luchthavens en anderzijds een inschatting van het totale passagierspotentieel van de twee luchthavens ingeschat. Daarbij is een aantal scenario's verkend waarbij de variabelen bestaan uit de snelheid van de geprognosticeerde groei voor FMO (1,5% en 3%) en de mate van overlap van de 1 en 2 uren catchment areas (20%, 30%, 40% en 50%). Er is gekozen voor een scenariobenadering in verband met de onzekerheid van de materie. De verschillende scenario's bieden de mogelijkheid te verkennen welke toekomst mogelijk zijn.

Uit tabel 4.5 blijkt dat er in zowel het hoge als lage groeiscenario voor FMO en in alle overlap-scenario's (20%, 30%, 40% en 50%) voldoende passagierspotentieel aanwezig is om beide luchthavens naast elkaar te kunnen laten bestaan.

Conclusie 1:

Er is voldoende passagierspotentieel aanwezig om beide luchthavens naast elkaar te kunnen laten bestaan.

Hoewel de verkenning een planningshorizon heeft tot 2030 kan niet worden gesteld dat er daarna sprake zal zijn van een volledig verzadigde markt. In deze verkenning is de bevolkingsgroei en propensity to fly constant gesteld. Verwacht mag worden dat deze de komende jaren zullen stijgen waardoor het aannemelijk is dat het passagierspotentieel de komende jaren nog zal toenemen. Daar komt bij dat het aantal vluchten op Schiphol gemaximeerd is, waardoor de overloop vanzelf op alle regionale luchthavens gaan plaatsvinden, dus ook op luchthaven Twente. FMO zal hiervan door haar ligging ten opzichte van Schiphol in mindere mate van profiteren.

In hoofdstuk 5 is het tweede deel van de vraagstelling beantwoord. Op basis van hoofdstuk 4 wordt geconcludeerd dat er verwacht mag worden dat er op de middellange en lange termijn geen daling van het aantal passagiers zal optreden. Dit betekent dat het mogelijke werkgelegenheidseffect zich zal beperken tot een mindering van de groei van het aantal arbeidsplaatsen en dat er derhalve verwacht mag worden dat er geen daling van het aantal arbeidsplaatsen aan de orde zal zijn.

Conclusie 2:

Er mag verwacht worden dat de doorstart van luchthaven Twente niet zal leiden tot een daling van het huidige aantal arbeidsplaatsen op FMO.

Om het effect te kwantificeren is voor zowel het lage en hoge groei scenario de te creëren werkgelegenheid bepaald. Voor het hoge groeiscenario is de toename van arbeidsplaatsen tussen 2010 en 2030 op basis van kengetallen geschat op circa 1900-2290. In het lage groeiscenario wordt uitgegaan van een toename van 820-980 arbeidsplaatsen in de periode 2010 tot 2030. Het verschil

tussen deze aantallen, 1080 – 1310 arbeidsplaatsen, is de maximale mindering van de groei van het aantal arbeidsplaatsen die zal optreden.

In hoeverre dit het gevolg is van de doorstart van luchthaven Twente is op basis van deze verkenning niet aan te geven. Er zijn meerdere factoren die in de concurrentiestrijd een rol spelen (aangeboden bestemmingen, bereikbaarheid, tarieven, parkeren et cetera) en er zijn meerdere concurrerende luchthavens die effect kunnen hebben op de ontwikkeling van het passagiersaantal. Dit effect is in deze verkenning niet meegenomen.

Belangrijk is dat, zoals toegelicht in hoofdstuk 4, op basis van de gehanteerde aannames het passagierspotentieel toereikend is voor het hoge groeiscenario waarbinnen maximaal 2290 arbeidsplaatsen extra kunnen worden gecreëerd.

VTM benadrukt dat voorliggende rapportage een verkenning op hoofdlijnen betreft. De kwantificering van de resultaten heeft plaatsgevonden op basis van onderbouwde aannames. De onzekerheidsmarges zijn vanwege de tijdshorizon groot.

Bijlage A Toelichting kengetallen werkgelegenheid

Om het werkgelegenheidseffect voor FMO als gevolg van Twente Airport te berekenen, is gebruik gemaakt van kengetallen. Deze kengetallen zijn een functie van het verkeersvolume: bij toenemend verkeer neemt de werkgelegenheid toe. Voor het berekenen van het werkgelegenheidseffect wordt uitgegaan van het aantal arbeidsplaatsen per miljoen workload units. Hierbij gaan we uit van een verhouding waarbij 0,1 ton vracht gelijk staat aan 1 workload unit, en 1 passagier gelijk is aan 1 workload unit. Het aantal passagiers op FMO was in 2007 gelijk aan 1.613.413 passagiers. Daarnaast werd er 13.915 ton vracht overgeslagen. Dit resulteert in de WLU zoals weergegeven in tabel A.1.

Tabel A.1 Vervoersvolume FMO in 2007

	Vervoers- volume WLU
Passagiers	1.613.413
Vracht	139.150
Totaal	1.752.563

Bron: FMO verkeersresultaten 2008

Op basis van deze informatie kunnen we het aantal arbeidsplaatsen per miljoen workload units berekenen. Er bestaan diverse studies die ingaan op werkgelegenheid bij andere luchthavens. Ter toetsing van de plausibiliteit wordt in tabel A.2 het aantal arbeidsplaatsen per miljoen workload units vergeleken met andere luchthavens.

Tabel A.2 Overzicht arbeidsplaatsen per miljoen workload units (afgerond op tientallen)

	FMO	Twente	Eelde	Leeuwarden	Rotterdam
Direct	910	700	950	900	700-900
Indirect + afgeleid	810	900	480	1600	900-1900
Totaal	1.720	1.600	1.430	2.500	1.600-2.800

Het kengetal van arbeidsplaatsen per miljoen workload units voor FMO ligt in lijn met andere studies. Met name de directe arbeidsplaatsen ligt in de range met andere studies, echter iets lager dan een eerdere Duitse studie naar werkgelegenheid rondom Duitse luchthavens¹¹ die voor de Duitse luchthavens met 1 tot 4 miljoen passagiers 1.034 arbeidsplaatsen voor 1 miljoen workload units berekende. FMO zit met 1,6 miljoen passagiers in 2007 aan de onderkant van de range (1 tot 4 miljoen) en is daardoor in lijn met bovenstaand kengetal. Op basis van bovenstaande kengetallen wordt uitgegaan van een bandbreedte van 700 – 900 directe en 800 – 900 indirecte arbeidsplaatsen per WLU als bandbreedte in het vaststellen van de werkgelegenheidseffecten.

Literatuur

Boeing (2006) Current market outlook 2006, Boeing

Buck Consultants International (2005) Economische effecten Groningen Airport Eelde,

Ecorys (2009) Notitie werkgelegenheid FMO. Rotterdam

Ecorys (2009) Kosten Baten Analyse Luchthaven Twente. Rotterdam

FMO (2008) verkehrsergebnisse 2008

Institut für Verkehrswissenschaft der Universität Münster, 2008, Die regionalwirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Münster/Osnabrück, 4 april 2008

Kasarda, prof. Dr. J.D. (2008) Chairman's Overview Airports-Catalysts for Economic Development. Presentation during ACI World & Asia-Pacific Conference and Exhibition in Kuala Lumpur (WAGA)

Planbureau voor de Leefomgeving (2009) Regionale luchthavens en economie. Den Haag/Bilthoven

Rijksoverheid (2009) Luchtvaartnota: Concurrerende en duurzame luchtvaart voor een sterke economie. Den Haag

Ruimtelijk Planbureau (2005) Atlas of airports in northwest Europe. Den Haag

Stadt Münster, Stadt Greven en Kreis SteinfurtPartner Architekten (2004) Strukturkonzept

Stratagem (2008) Onderzoek naar mogelijkheden van buitenlandse velden voor de Nederlandse luchtvaartmarkt. Stratagem Strategic Research BV

Strootman&Palmbout (2008) Kaartmateriaal stedelijke uitbreiding in Twente

www.anwb.nl

www.fmo.de

www.ruimtemonitor.nl