

Overzichtsrapportage

bedrijfseconomische haalbaarheid en maatschappelijk

economische betekenis Luchthaven Twente



Auteur: ADT

Datum: 28 november 2013

Versie: 6.0 Definitief

Publieksversie

Inhoudsopgave

1.	<i>Inleiding</i>	7
1.1	<i>Doel van deze rapportage</i>	7
1.2	<i>Business plan Luchthaven Twente</i>	8
2.	<i>Bedrijfseconomische haalbaarheid</i>	9
2.1	<i>Scope en ontwikkelscenario</i>	9
2.1.1	<i>Scope</i>	9
2.1.2	<i>Ontwikkelscenario</i>	10
2.1.3	<i>Investeringsen</i>	10
2.1.4	<i>Publieke bijdrage aan infrastructuur op de luchthaven</i>	12
2.2	<i>Vervoersprognose</i>	13
2.2.1	<i>Catchment Area Luchthaven Twente</i>	13
2.2.2	<i>Verkeersscenario's</i>	17
2.2.3	<i>Openingstijden</i>	20
2.3	<i>Exploitatie</i>	23
2.3.1	<i>Inkomsten</i>	23
2.3.2	<i>Operationele kosten</i>	24
2.3.3	<i>Resultaten</i>	25
2.4	<i>Vastgoedontwikkeling, parkeren en verhuur</i>	26
3.	<i>Maatschappelijk economische betekenis</i>	27
3.1	<i>Inleiding</i>	27
3.2	<i>Werkgelegenheidseffecten en effecten op vestigingsklimaat</i>	27
3.3	<i>Bedrijventerreinontwikkeling</i>	31
3.4	<i>Reistijdeffecten</i>	31
3.4.1	<i>Uitgangspunt voor berekening reistijdeffecten passagiers</i>	31
3.4.2	<i>Totaal overzicht van de effecten</i>	33
3.5	<i>Toerisme</i>	33
4.	<i>Contractuele voorwaarden en belangrijkste risico's voor ADT</i>	35
4.1	<i>Contractuele voorwaarden</i>	35
4.2	<i>Risico's</i>	39
4.3	<i>Grondexploitatie</i>	42
	<i>Bijlage 1: Bronnen</i>	44
	<i>Bijlage 2: Verankering Luchthaven Twente in nationaal en regionaal beleid</i>	45

Samenvatting

Onderzoeken

Het ministerie van Infrastructuur & Milieu vereist ten behoeve van het slaan van een luchthavenbesluit een economische onderbouwing op nationaal niveau van de voorgenomen luchthavenontwikkeling.

In dit rapport is een economische onderbouwing op nationaal niveau uitgewerkt voor de aanvraag van het luchthavenbesluit voor Luchthaven Twente. Deze onderbouwing is door ADT mede op basis van de volgende onderzoeken¹, ervaringsgegevens en benchmarks uitgewerkt:

- ASM (2013), *A Network Development and Traffic Forecast for Twente Airport (revised March 2013)*, ASM Ltd, London;
- Goudappel Coffeng (2011), *Huidige en toekomstige Catchment Area Luchthaven Twente*;
- Provincie Overijssel (2010), *Passagiersaantallen luchthaven Twente. Bandbreedte veronderstellingen bij berekening passagiersaantallen*, Provincie Overijssel, Zwolle;
- Adecs Airinfra (2006), *businessplan Luchthaven Twente*, Adecs Airinfra, kenmerk ens060410 rap.;
- Ecorys (2013), *Actualisatie Economische Effecten Luchthaven Twente (update augustus 2013)*, Ecorys, Rotterdam;
- Exploitatiemaatschappij Vliegveld Twente B.V. (2013), *Employmentplan Vliegveld Twente (16-05-2013)*;
- Exploitatiemaatschappij Vliegveld Twente B.V. (2013), *Businessplan Twente Airport (18-10-2013)*, geheim document;
- ADT (2013), *Grondexploitatie 2013 Area Development Twente (26-3-2013)*, Hoofdstuk 5 *Risicoanalyse*, geheim document;
- Factsheets *Regionale luchthavens Eelde, Eindhoven en Rotterdam*.

Achtergrond

De militaire luchtmachtbasis Twenthe is sinds haar sluiting onderwerp van verschillende studies geweest. In 2009 en 2010 is door de gemeente Enschede en de provincie Overijssel besloten tot een ontwikkeling van het luchthavengebied. Deze ontwikkeling wordt uitgewerkt in een aantal deelprojecten, te weten: de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), woningbouw en bedrijvigheid in de “kampen”, Leisure en een compacte multifunctionele burgerluchthaven in het groen. In 2010 hebben de gemeente Enschede en provincie Overijssel een gemeenschappelijke regeling opgericht: Area Development Twente (ADT). ADT is de organisatie die de taak heeft de ontwikkeling van het luchthaven gebied ter hand te nemen.

Luchthavens zijn een belangrijke motor voor het genereren van internationale activiteiten, economische ontwikkeling en daarmee werkgelegenheid. Het regeerakkoord onderstreept dat en geeft aan dat regionale luchthavens zich mogen ontwikkelen. De gemeente Enschede en de Provincie Overijssel hechten belang aan een ontwikkeling met innovatieve en duurzame (investerings-) impulsen die het vestigingsklimaat versterken en werkgelegenheid creëren in Twente.

Het Rijk heeft Luchthaven Twente als luchthaven van nationale betekenis aangemerkt. Daarmee is een primair belang aan de luchthaven toegekend voor het versterken van de bereikbaarheid van de regio.

¹ Zie Bijlage 1

De bedrijfseconomische haalbaarheid

Met de ondertekening van de concessieovereenkomst op 26 september 2013, is de verplichting aangegaan de luchthaven met private middelen weer in bedrijf te brengen. De exploitant, Exploitatiemaatschappij Vliegveld Twente B.V. (een samenwerking tussen Reggeborgh Invest BV en Avia Partner Holding NV) heeft met deze ondertekening, naast een investeringsplicht en betalingsplicht van vaste en variabele concessievergoeding, het recht op de exploitatie van de luchthaven voor een periode van 49 jaar verworven. De lange looptijd geeft de exploitant voldoende tijd om een adequaat rendement te realiseren op haar investeringen. De gronden blijven te allen tijden in eigendom van ADT. Aan het einde van de concessieperiode vallen de door de exploitant gerealiseerde opstallen en infrastructuur terug aan ADT.

De volgende omstandigheden dragen bij aan de ontwikkeling van Luchthaven Twente:

- De aanwezigheid van een voldoende lange start- en landingsbaan om ook vluchten op langere afstand te bedienen gecombineerd met een in de provinciale Ruimtelijke Visie en Omgevingsverordening opgenomen ruimtelijke reservering ten behoeve van de geluidscontour van voldoende omvang.
- De gunstige ligging ten opzichte van de rijksweg A1 en internationale spoorweg verbinding Amsterdam - Berlijn, belangrijke oost-west verbindingen.
- Dichtbij belangrijke binnenhavens als Hengelo en Enschede, waarbij de haven van Hengelo de grootste (binnenlandse) container terminal van Nederland heeft na Rotterdam.
- Het deel uitmaken van een toonaangevende Top-technologische regio.
- Een unieke catchment area van Luchthaven Twente van 2,1 tot 2,4 miljoen passagiers. Voor deze passagiers geldt dat Luchthaven Twente de dichtstbijzijnde luchthaven is, of de meest dichtbijzijnde luchthaven met een aantrekkelijke low cost carrier. ASM concludeert dat de omvang van deze *unieke* catchment area voldoende is voor commerciële luchtvaartactiviteiten.
- De positieve reactie van de luchtvaartsector op de ontwikkeling van Luchthaven Twente (hetgeen is geconstateerd in de marktanalyse van ASM).
- De openingstijden van de Luchthaven Twente voor commerciële activiteiten (dagelijks tussen 6:00 en 23:00) is voldoende om de gewenste twee tot drie retourvluchten uit te kunnen voeren naar o.a. zonbestemmingen in Zuid-Europa.

Een belangrijk deel van de infrastructuur is reeds op de luchthaven aanwezig (o.a. een verharde baan van 3.000 meter waarvan 2.406 meter operationeel gebruikt zal worden). In verband met de aanleg van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) moet een aantal opstallen (o.a. de toren en de brandweerkazerne, infrastructuur) opnieuw gebouwd en aangelegd worden aan de noordzijde van de start-landingsbaan. De genoemde infrastructuur wordt door de exploitant gerealiseerd. ADT draagt tot een bedrag van € 16,2 miljoen bij aan de kosten voor realisatie. ADT dekt die investering uit bijdragen die ADT ontvangt van het Rijk (€ 1,8 miljoen), de provincie Overijssel (€ 11,4 miljoen) en de gemeente Enschede (€ 3,0 miljoen).

Voor de totale eerste fase-ontwikkeling is een investering van ca. € 43 miljoen nodig (prijsspeil 2013). De aanvullende investeringen en aanloopverliezen worden door de exploitant gefinancierd. De totale kapitaalbehoefte bij aanvang van de onderneming is ca. € ■■■ miljoen. De exploitant heeft PPMOost NV en een aantal Twentse ondernemers benaderd om mee te investeren in de luchthaven. Ten aanzien van vreemd financiering heeft ADT afgesproken dat ADT tegen de betaling van een risicopremie (e.e.a conform de Europese richtlijnen), garant staat voor maximaal 80% van de vreemd financiering van € 25 miljoen.

Daartoe zal een financieringsovereenkomst (een 'Direct Agreement') worden afgesloten tussen ADT, de exploitant en de vreemd vermogenverschaffers.

ADT participeert niet in de exploitatie van de luchthaven. De aandeelhouders van ADT hebben op basis van een integrale risico-analyse van de gebiedsontwikkeling een voorziening getroffen van Euro 10 miljoen om mogelijke tegenvallers in de grondexploitatie van ADT af te dekken. Het voornemen van ADT is bij beëindiging van de concessie-overeenkomst de exploitatie van de Luchthaven opnieuw aan te besteden.

De exploitant heeft in haar financieringsplan (volledig gefinancierd bij de start van de onderneming) rekening gehouden met de aanloopverliezen en liquiditeitsbehoefte volgens het lage scenario (zie hierna). Hiermee is de exploitatie voor de eerste tien jaar veiliggesteld.

Vervoersprognoses

De exploitant heeft op basis van de ASM-prognoses een tweetal volumeprojecties doorontwikkeld:

- een **laag scenario** waarin de luchthaven tot jaar 6 onder het lage scenario van ASM blijft om daarna geleidelijk door te groeien tot het basis-scenario van ASM en
- een **hoog scenario** waarin de exploitant de prognose van ASM volgt. Na een initiële periode van vijf jaar die gekenmerkt wordt door een zeer sterke groei (vergelijkbaar met de gemiddelde groei van Eindhoven over 2003-2008) vlakkt deze af.

In elk scenario ontwikkelt zich het general aviation segment tot ca. 15.000 vliegtuigbewegingen. De mogelijke ontwikkelingen voor vrachtluchten zijn niet meegenomen in het businessplan.

De exploitant hanteert als bandbreedte voor een rendabele ontwikkeling van de luchthaven een laag en een hoog scenario. De bandbreedte met een afnemende zekerheid van laag naar hoog geeft het ondernemersperspectief weer. Het hogere scenario biedt een kans op toenemende financiële perspectieven, inclusief toenemend financieel rendement, gezien de te behalen schaalvoordelen. De uitvoerbaarheid van dit perspectief (bestuursrechtelijke voorwaarden) is belangrijk voor de commerciële exploitant.

De inzet van de exploitant is erop gericht - gezien de schaalvoordelen en het daarmee toenemende financiële rendement - om het hoge scenario te realiseren. De vestiging van een thuisbasis van een luchtvaartmaatschappij kan daarbij als vliegwiel werken. Een aantal luchtvaartmaatschappijen heeft reeds belangstelling getoond voor Twente Airport. De termijn waarop zij vanaf deze luchthaven kunnen vliegen is echter voor hen nog dermate ver vooruit (2016) dat zij zich daartoe nu nog niet willen verplichten. Door de goede bereikbaarheid, moderne en klantvriendelijke faciliteiten, de kwaliteit van de afhandeling, het prijsniveau en de getoonde belangstelling van luchtvaartmaatschappijen, heeft de exploitant er het volste vertrouwen in dat het hoge scenario kan worden gerealiseerd.

De uiteindelijke omvang van de luchthaven wordt gelimiteerd door een verzadiging van de markt (2030) bij ca. 14.000 commerciële vliegtuigbewegingen en 15.600 general aviation bewegingen.

Luchtverkeersleiding

Het verzorgen van luchtverkeersleiding is een publieke taak. Luchthaven Twente is de eerste regionale luchthaven in Nederland waarbij de verzorging van luchtverkeersleiding expliciet bij de luchthaven is neergelegd. De vergoeding voor deze diensten wordt door het Rijk bepaald. Om te zorgen voor een level playing field tussen alle Nederlandse regionale luchthavens heeft het Rijk, in het kader van de afbouw van de huidige One Group of Airports regeling, toegezegd de exploitatietekorten van de luchtverkeersleiding

voor Luchthaven Twente de eerste vijf jaar te dekken. De exploitant gaat in zijn business model ervan uit dat daarna de kosten van verkeersleiding gedekt worden door de gebruikers.

De maatschappelijk-economische betekenis

De ontwikkeling van Luchthaven Twente levert een positieve bijdrage aan de werkgelegenheid in Twente alsmede op nationaal niveau. Dat blijkt uit de Ecorys-analyse naar de economische effecten van de luchthaven op basis van het lage en hoge scenario van de exploitant. De werkgelegenheidseffecten voor Nederland liggen tussen de 990 en 2.440 arbeidsplaatsen. De werkgelegenheidseffecten voor de regio Twente liggen tussen de 945 en 2.350 arbeidsplaatsen. In het employment plan van de exploitant wordt tevens een tijdelijk effect van 190 arbeidsjaren genoemd tijdens de investeringsfase.

Uit de analyse van het vastgoedprogramma rond de luchthaven blijkt, in de context van de Twentse bedrijventerreinmarkt, dat de luchthavengebonden bedrijvigheid op de luchthaven een duidelijke meerwaarde heeft ten opzichte van bedrijventerreinontwikkelingen elders in Twente. Concrete belangstelling is getoond door luchtvaart maatschappijen en luchtvaartgebonden bedrijven. De exploitant heeft in haar business case (voorzichtigheidshalve) nog geen rekening gehouden met nieuwe te genereren inkomsten uit onroerend goed op het businesspark. Daarentegen zijn er de reeds gerealiseerde verhuurinkomsten van vastgoed (hangars en shelters) aan diverse gebruikers en het veiligheidscentrum Troned.

De ontwikkeling van Luchthaven Twente leidt tot een aanzienlijke afname van de reistijden. In het lage ontwikkelscenario is de besparing als gevolg van de reistijdeffecten becijferd op totaal circa € 76 miljoen voor Nederland. In het hoge scenario is dit € 120 miljoen.

1. Inleiding

1.1 Doel van deze rapportage

Om een luchthaven te kunnen exploiteren moet er op grond van de Wet luchtvaart een luchthavenbesluit worden genomen². In een luchthavenbesluit worden zaken rond het gebruik van een burgerluchthaven geregeld. Bijvoorbeeld de grenzen van het luchthavengebied, de geluids- en externe veiligheidscontouren en de openingstijden. De Minister van Infrastructuur en Milieu is in het geval van Twente bevoegd tot het nemen van het luchthavenbesluit. Ten behoeve van de aanvraag van een luchthavenbesluit door ADT heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu aan ADT gevraagd een overzichtsrapportage te maken van de economische effecten van Luchthaven Twente.

Voorliggende overzichtsrapportage 'Economische betekenis van de ontwikkeling en exploitatie van Luchthaven Twente' geeft de economische effecten van de luchthaven weer ten aanzien van de bedrijfseconomische haalbaarheid en de maatschappelijk economische betekenis. De rapportage is gebaseerd op de resultaten van de in bijlage 1 genoemde onderzoeken van Goudappel Coffeng (2011), ASM (2013), Adecs Airinfra (2006), Provincie Overijssel (2010) en Ecorys (2013) en het Businessplan van de exploitant (2013).

De provincie Overijssel en de gemeente Enschede zijn op dit moment bezig met de gebiedsontwikkeling van het gebied van de voormalige vliegbasis Twente. Zij hebben gezamenlijk een voorkeur uitgesproken voor een gebiedsontwikkeling met een burgerluchthaven. Aan deze keuze ging een proces vooraf waarbij ook het Rijk (RVOB) nadrukkelijk betrokken was. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft op 11 december 2009 aan de Tweede Kamer de definitieve voorkeur uitgesproken voor de gebiedsontwikkeling met luchthaven. Het Rijk heeft daarna het gebied overgedragen. Het rijk heeft Twente Airport in de Luchtvaartnota (2009) aangewezen als luchthaven van nationale betekenis.

Eind 2010 is Area Development Twente (ADT) opgericht, een samenwerkingsverband tussen de gemeente Enschede en de provincie Overijssel en is een aanbestedingsprocedure voor de uitgifte van de concessie voor de ontwikkeling en exploitatie van de burgerluchthaven en bedrijventerrein gestart. Op 26 september 2013 is een concessieovereenkomst voor 49 jaar door ADT en de exploitant (Exploitiemaatschappij Vliegveld Twente B.V.) ondertekend. Deze overeenkomst treedt in werking nadat er aan bepaalde opschortende voorwaarden is voldaan waarvan de meest belangrijke zijn: een positieve uitspraak van de Europese Commissie ten aanzien van de publieke investeringsbijdrage, het onherroepelijk zijn van een luchthavenbesluit en het onherroepelijk zijn van het bestemmingsplan.

Met de ondertekening van de concessieovereenkomst heeft de exploitant zich gecommitteerd aan het doen van investeringen. Basis voor dat commitment is dat de exploitant zich voldoende zeker voelt dat hij door kan groeien van het lage naar het hoge scenario. Juist omdat hij dat zicht moet hebben op deze groei, is het van belang dat de luchthavenexploitant bestuursrechtelijke zekerheid heeft dat het hoge scenario ook 'kan'.

Deze economische onderbouwing is gebaseerd op de dezelfde gegevens die gebruikt zijn ten behoeve van het opstellen van het Milieu Effect Rapport (MER) en ten behoeve van het doen van de melding aan de Europese Commissie ten aanzien van de publieke bijdrage aan infrastructuur. In de economische onderbouwing zijn zowel het lage als het hoge scenario van het Businessplan van de exploitant opgenomen.

² Tenzij met een luchthavenregeling kan worden volstaan. Dit is bij Luchthaven Twente echter niet aan de orde.

1.2 Business plan Luchthaven Twente

Om de haalbaarheid van de ontwikkeling en exploitatie van de luchthaven te kunnen bepalen, is door de exploitant een businessplan opgesteld. De aannames, prognoses en uitgangspunten die in dit businessplan zijn gebruikt, vinden hun oorsprong in diverse onderzoeken (zoals genoemd in bijlage 1) alsook benchmarks met andere regionale luchthavens en ervaringsgegevens. Dit businessplan en het daarin gehanteerde lage en hoge scenario worden eveneens gehanteerd om de economische onderbouwing te ondersteunen.

De exploitant hanteert als bandbreedte voor een rendabele ontwikkeling van de luchthaven een laag en een hoog scenario. De bandbreedte met een afnemende zekerheid van laag naar hoog geeft het ondernemersperspectief weer. Het hogere scenario biedt een kans op toenemende financiële perspectieven, inclusief toenemend financieel rendement, gezien de te behalen schaalvoordelen. De uitvoerbaarheid van dit perspectief (bestuursrechtelijke voorwaarden) is belangrijk voor de commerciële exploitant.

Leeswijzer voor deze rapportage

In hoofdstuk 2 wordt de bedrijfseconomische haalbaarheid van de luchthavenontwikkeling nader toegelicht, op basis van de vervoersprognose en de in het businessplan opgenomen aantallen passagiers, de investeringen, de exploitatie en de mogelijke bedrijventerreinontwikkeling. Daarbij wordt ingegaan op de keuzes voor de openingstijden van de luchthaven en de operationele baanlengte.

In hoofdstuk 3 is de maatschappelijk economische betekenis van de luchthaven nader onderbouwd. Onderzocht is wat de effecten van de luchthaven op de werkgelegenheid zijn, de reistijdeffecten, de effecten op het vestigingsklimaat en de effecten op toerisme.

In hoofdstuk 4 is omschreven welke contractuele kaders zullen gelden, welke risico's voorzien worden en hoe de grondexploitatie van ADT wordt voorzien.

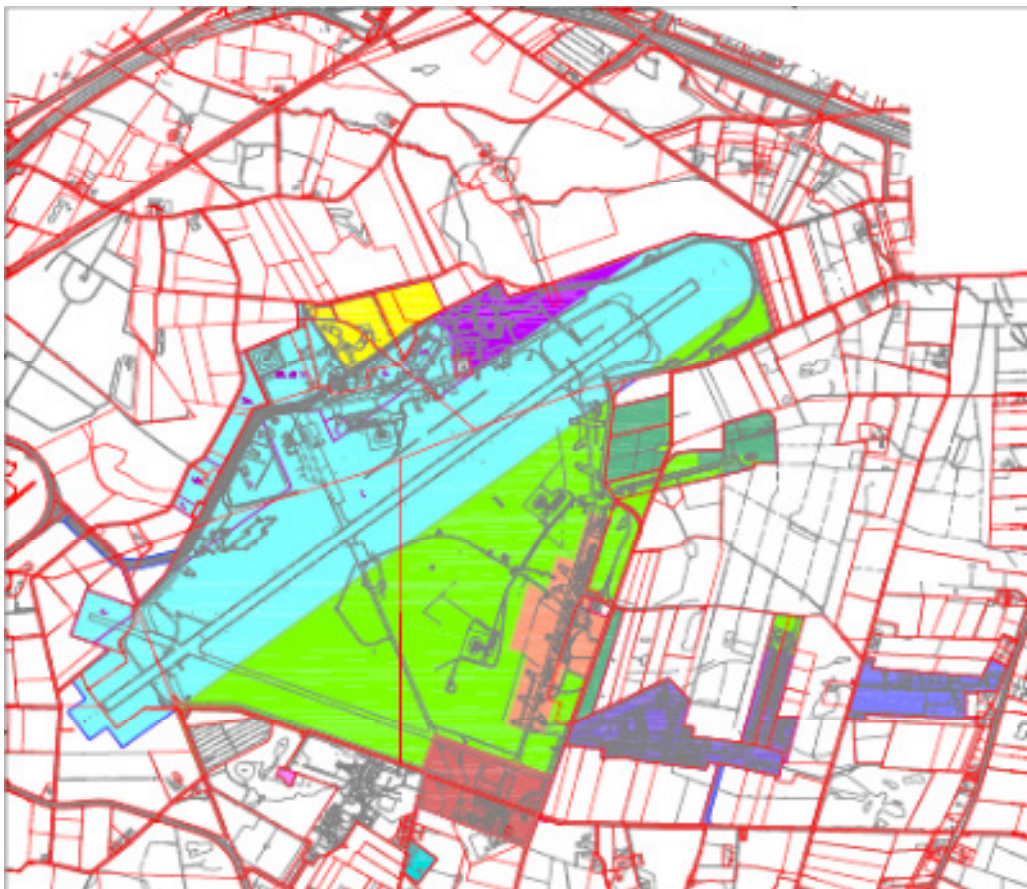
2. Bedrijfseconomische haalbaarheid

In deze economische onderbouwing en de business case van de exploitant wordt de haalbaarheid onderbouwd, zulks op basis van de vervoersprognose en inkomsten, de benodigde investeringen en de exploitatiekosten.

2.1 Scope en ontwikkelscenario

2.1.1 Scope

- Gebied: Zie onderstaande Figuur 1. De concessieovereenkomst voor ontwikkeling en exploitatie van Luchthaven Twente inclusief reservering voor een luchthavengebonden bedrijventerrein is het turquoise en paars- gekleurde deel van de luchthaven.
- Contract: De luchthavenexploitatie is gebaseerd op een concessieovereenkomst met een looptijd van 49 jaar, waarvan ca. 1 jaar bouwtijd (2015) en 48 jaar operatie (2016-2063). Het eigendom van de gronden berust bij ADT. ADT geeft het luchthavengebied in erfpacht uit aan de exploitant. Aan het einde van de concessie wordt de luchthaven inclusief alle opstallen en infrastructuur overgedragen aan ADT.
- Openingstijden: 7 dagen per week, van 6.00 – 23.00 uur.
- Multifunctionele luchthaven, combinatie van passagiersvluchten (m.n. charter en low cost), general aviation en luchthavengebonden bedrijventerrein.



Figuur 1: land use development plan, airport: turquoise en paars

2.1.2 Ontwikkelscenario

De luchthavenexploitatie start direct in het noordelijke gebied. Dit heeft te maken met het besluit van de provincie Overijssel in 2010 om de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) versneld aan te leggen ten zuiden van de baan. Dit betekent onder meer dat de huidige terminal en toren niet kunnen worden gebruikt door de nieuwe exploitant.

De business case van de exploitant kent een laag scenario en een hoog scenario. Beide scenario's worden verderop in dit rapport beschreven. Bij de opstartfase van de luchthaven zal de focus liggen op het aantrekken van charter- en LCC-maatschappijen. Na het succesvol faciliteren van deze vluchten, wordt het van belang om een vast basisstation te worden voor één of meerdere luchtvaartmaatschappijen. Als meerdere toestellen gestationeerd worden op Luchthaven Twente zal de groei van het aantal passagiers snel gaan en is het hoge scenario realiteit.

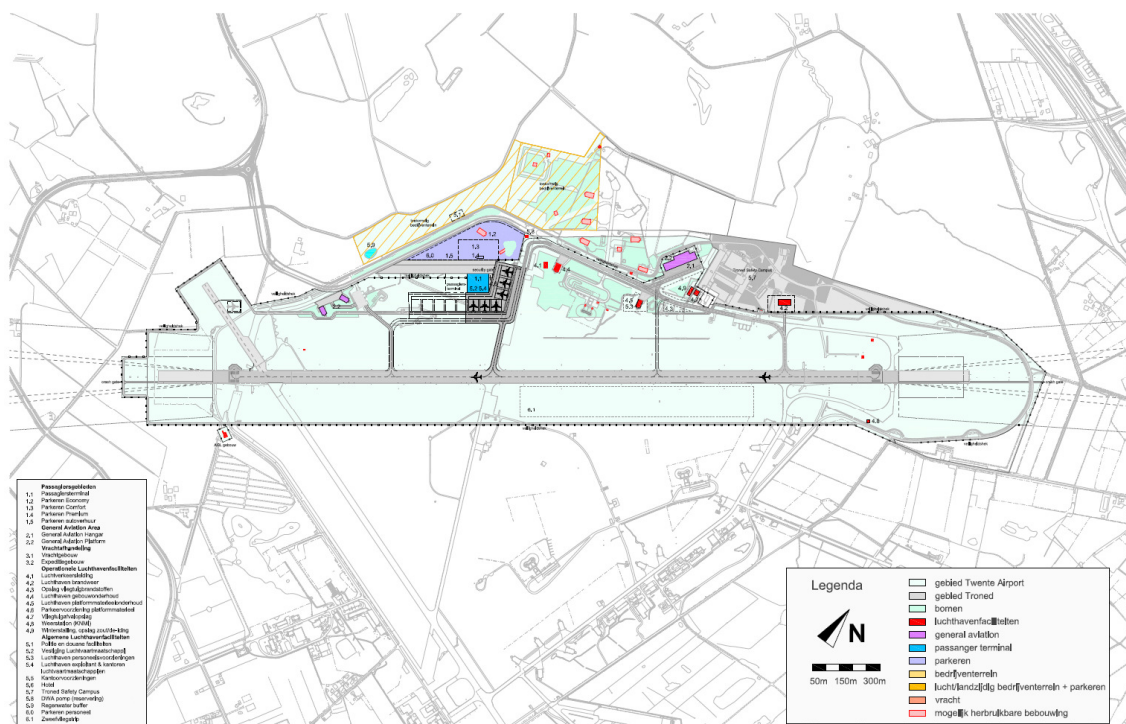
Indien Schiphol verder groeit met een volledige focus op haar mainport- en overstapfunctie, wordt Schiphol mogelijk minder interessant als enige basisstation voor luchtvaartmaatschappijen, zoals bijvoorbeeld Corendon en Arkefly. Transavia heeft al een tweede basisstation ontwikkeld op Luchthaven Eindhoven. De vestiging van een dergelijke luchtvaartmaatschappij of een low cost airline (bijvoorbeeld Wizz, Ryanair) op Luchthaven Twente zou een substantiële groeiversnelling betekenen met veel werkgelegenheid voor de regio.

De inzet van de exploitant is erop gericht - gezien de schaalvoordelen en het daarmee toenemende financiële rendement - om het hoge scenario te realiseren. De vestiging van een thuisbasis van een luchtvaartmaatschappij kan daarbij als vliegwiel werken. Een aantal luchtvaartmaatschappijen heeft reeds belangstelling getoond voor Twente Airport. De termijn waarop zij vanaf deze luchthaven kunnen vliegen is echter voor hen nog dermate ver vooruit (2016) dat zij zich daartoe nu nog niet willen verplichten. Door de goede bereikbaarheid, moderne en klantvriendelijke faciliteiten, de kwaliteit van de afhandeling, het prijsniveau en de getoonde belangstelling van luchtvaartmaatschappijen, heeft de exploitant er het volste vertrouwen in dat het hoge scenario kan worden gerealiseerd.

De uiteindelijke omvang van de luchthaven wordt gelimiteerd door een verzadiging van de markt (2030) bij ca. 14.000 commerciële vliegtuigbewegingen en 15.600 general aviation bewegingen.

2.1.3 Investeringsen

Met de ondertekening van de concessieovereenkomst (september 2013) heeft de exploitant zich gecommitteerd aan het doen van investeringen. De basis voor dit commitment is dat de exploitant zich voldoende zeker voelt van het aantal passagiers in het lage scenario en kansen ziet te groeien conform het hoge scenario.



In opdracht van:
Exploitatie Maatschappij Vliegfeld Twente B.V.

Masterplan 2016

Masterplan Twente Airport | 20 november 2013

reitsema & partners architecten bna

bovenstraat 48 | 7442 AZ IJssum | 0548 54 00 99 | info@reitsema.com | www.reitsema.com

Figuur 2: Masterplan 2016 Luchthaven Twente. Bron: Masterplan Exploitiatiemaatschappij Vliegfeld Twente B.V.

De initiële investering van de exploitant bedraagt € 43 miljoen (prijspeil 2013).

Totale investeringen (* € 1miljoen)	
Landingsbaan, taxi, platform, etc	€ 6,6
Gebouwen en terrein	€ 19.1
Infra, parkeren, hek	€ 3.5
Materieel brandweer en afhandeling	€ 5.0
Vastgoed investeringen	€ 1.0
Directe kosten	€ 35.3
Bijkomende kosten	€ 5.6
Onvoorzien	€ 2.5
Totaal	€ 43.3

Tabel 1: totale initiële en uitbreidingsinvesteringen voor het lage en hoge scenario exploitant prijspeil 2013. Bron: Businessplan Exploitiatiemaatschappij Vliegfeld Twente BV

De bovenstaande inschattingen liggen in lijn met de prognose in de referentie grondexploitatie van ADT. Indien na de beginfase van de luchthaven zich kansen aanbieden voor substantiële aantallen intercontinentale vluchten of vrachtluchten kan er eventueel een extra investering in de baan gedaan worden.

De totale financieringsbehoefte is € ■■■ miljoen en dekt naast deze investeringen ook de behoefte aan werkkapitaal en de aanloopverliezen voor de eerste 10 jaar uitgaande van het lage scenario.

De exploitant heeft, om haar moverende strategische redenen, contact gezocht met PPM Oost met het verzoek om, als medeaandeelhouder, samen met private partijen te participeren in de financiering van de luchthaven. Het voornemen is dat een participatie van € 5 miljoen zal plaatsvinden via PPM Oost N.V. en als volgt wordt gefinancierd:

1. Ministerie van Economische Zaken	€	2,50 mln.
2. Provincie Overijssel	€	1,25 mln.
3. Gemeente Enschede	€	1,25 mln.

Door deze participatie zal PPM Oost middels een daartoe op te richten Special Purpose Vehicle (SPV) een financieel belang verwerven en behartigen van 26% in de op te richten Exploitatiemaatschappij Vliegveld Twente BV.

Voor de condities die het Rijk heeft gesteld ten aanzien van de definitieve toekenning en kapitaalstorting geldt dat deze verwoord zijn in een brief aan ADT en aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal.

Kort samengevat betreft dit de volgende condities:

- Positieve beschikking Europese Commissie betreffende de overheidsinvesteringen;
- Zekerstellen, dat het contract tussen ADT en de exploitant op grond van het aanbestedingsrecht rechtmatig is aanbesteed;
- Succesvolle afronding (Financial Close);
- Beschikken over een solide Business Case (rendement exploitatie);
- Luchthavenbesluit;
- Parlementaire behandeling (informatie Tweede Kamer).

2.1.4 Publieke bijdrage aan infrastructuur op de luchthaven

Ten behoeve van de gebiedsontwikkeling, zijn aan ADT gelden toegezegd door de gemeente Enschede, het Rijk en de provincie Overijssel.

Toegezegde gelden:		Correctie	Resteert
Rijk	3 miljoen	Reeds uitgegeven i.v.m. tender interim exploitatie (2008): 1,2 miljoen	1,8 miljoen
Gemeente Enschede	3 miljoen		3 miljoen
Provincie Overijssel	13 miljoen	Waarvan tbv luchthaveninfra:	11,4 miljoen
Totaal	19 miljoen		16,2 miljoen

Tabel 2: publieke gelden

Ten aanzien van de overheidsinvesteringen in de luchthaveninfrastructuur heeft ADT een melding gedaan bij de Europese Commissie. Naar aanleiding van die melding heeft de Europese Commissie ten tijde van het opstellen van deze rapportage nog geen oordeel geveld.

Tevens is door ADT melding gemaakt van de financiële garantie die ADT verstrekt voor de financiering van de eerste, voorgeschreven, investeringen. Om aan de richtlijnen van de Europese Commissie te voldoen garandeert ADT maximaal 80% van het bedrag tegen een van te voren vastgestelde risicopremie.

2.2 Vervoersprognose

2.2.1 Catchment Area Luchthaven Twente

Een belangrijke graadmeter voor de potentie van de luchthaven is hoeveel mensen binnen een bepaalde tijd de luchthaven kunnen bereiken, de zogenaamde 'catchment areas'. De omvang van de unieke catchment area van Luchthaven Twente is onderzocht door Goudappel Coffeng in 2011 en door ASM in 2013. Hierna wordt een toelichting gegeven op die rapporten alsmede de belangrijkste conclusies.

Onderzoek Goudappel Coffeng (2011)

Goudappel Coffeng beschikt over het Nationaal Model, een modelsysteem dat zeer geschikt is binnen de landsgrenzen. Dit verkeersmodel bevat voor de jaren 2008 en 2020 informatie ten aanzien van infrastructuur (snelheden, breedte, wegtype) en sociaal-economische gegevens (inwoners en arbeidsplaatsen). Het jaar 2020 is gebaseerd op het landelijke scenario "Global Economy". Met deze informatie is het mogelijk de reistijden van elk gebied naar de luchthaven te berekenen, alsmede de aantallen inwoners en arbeidsplaatsen van dat gebied. Zo wordt het aantal bereikbare mensen bepaald.

Nationaal model

In het buitenland zijn de gegevens in het Nationaal Model minder gedetailleerd dan in Nederland. Daarom is voor het buitenland gebruik gemaakt van aanvullende gegevens uit België en Duitsland, zodat de catchment area's in Duitsland en België op een gelijkwaardig detailniveau berekend kunnen worden. Voor Duitsland zijn gedetailleerde gegevens over inwoners en arbeidsplaatsen in de jaren 2008 en 2020 opgevraagd bij Eurostat, het Europese bureau voor de statistiek. De gegevens voor België zijn ontleend aan een verkeersmodel voor Zuid-Nederland, dat Goudappel Coffeng heeft ontwikkeld. Dit model heeft een gedetailleerde gebiedsindeling en per gebied is de ritproductie bekend (het aantal ritten van en naar elke zone). De aantallen inwoners en arbeidsplaatsen voor 2008 en 2020 zijn alleen van wat grotere zones bekend, maar kunnen eenvoudig worden verdeeld over de kleinere gebieden naar rato van de bekende cijfers over de ritproductie.

Bereikbaarheid en reistijden

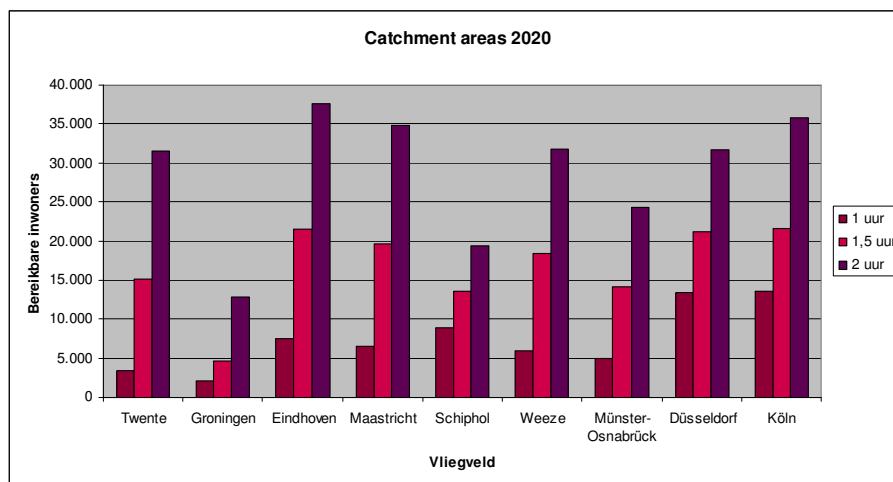
De bereikbaarheid wordt gebaseerd op het aantal inwoners en arbeidsplaatsen dat binnen een gestelde tijd de luchthaven kan bereiken per auto. Het gaat hierbij niet zozeer om de bereikbaarheid van de luchthaven voor kantoormedewerkers (die veelal in de spitsuren reizen), maar voor de passagiers die veel meer verspreid over de gehele dag aankomen en vertrekken. De meerderheid van de passagiers zal daarom buiten de spitsuren reizen en dus geen hinder ondervinden van dagelijkse files. Daarom zijn de reistijden bepaald op basis van te bereiken rijsnelheden buiten de spitsuren. In de spitsuren zullen de catchment area's vooral in sterk stedelijke gebieden kleiner worden. In de omgeving van Twente zijn de vertragingen als gevolg van files nog relatief beperkt.

De reistijd tussen alle gebieden in Nederland is bepaald met behulp van het nationale verkeersmodel. Omdat het wegennet in het buitenland minder gedetailleerd in het nationale verkeersmodel opgenomen is, is voor het buitenland een andere aanpak gekozen, om toch een gelijke kwaliteit van de reistijden in Nederland en in het buitenland te kunnen garanderen. In het buitenland zijn de reistijden vanaf de luchthaven berekend met behulp van een routeplanner. Van de gebieden die binnen de gestelde tijden van 1, 1,5 en 2 uur vanaf een luchthaven bereikbaar zijn, zijn vervolgens de aantallen inwoners en arbeidsplaatsen bepaald.

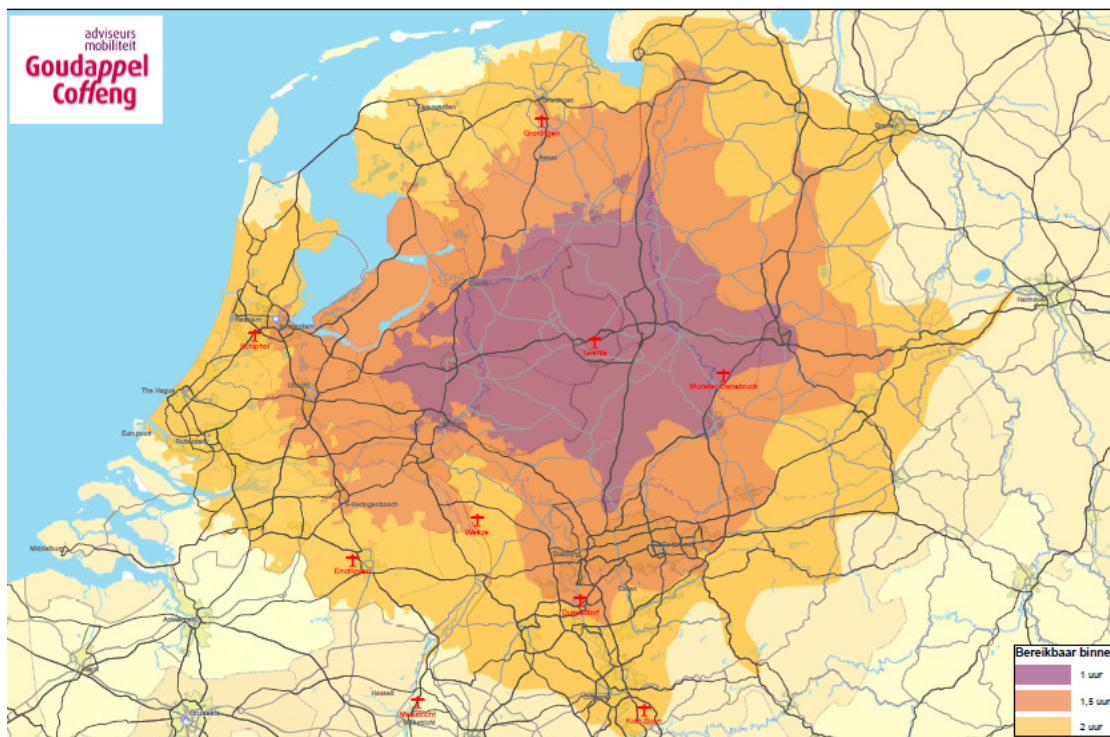
De aantallen te bereiken inwoners en arbeidsplaatsen (over de weg) zijn berekend voor de tijdsklassen 60, 90 en 120 minuten en voor de situaties 2008 en 2020.

Overzicht catchment area Luchthaven Twente voor 2020:

- 31 miljoen mensen wonen binnen een straal van 2 uur;
- 15 miljoen mensen wonen binnen een straal van 1,5 uur;
- 3,3 miljoen mensen wonen binnen een straal van 1 uur.



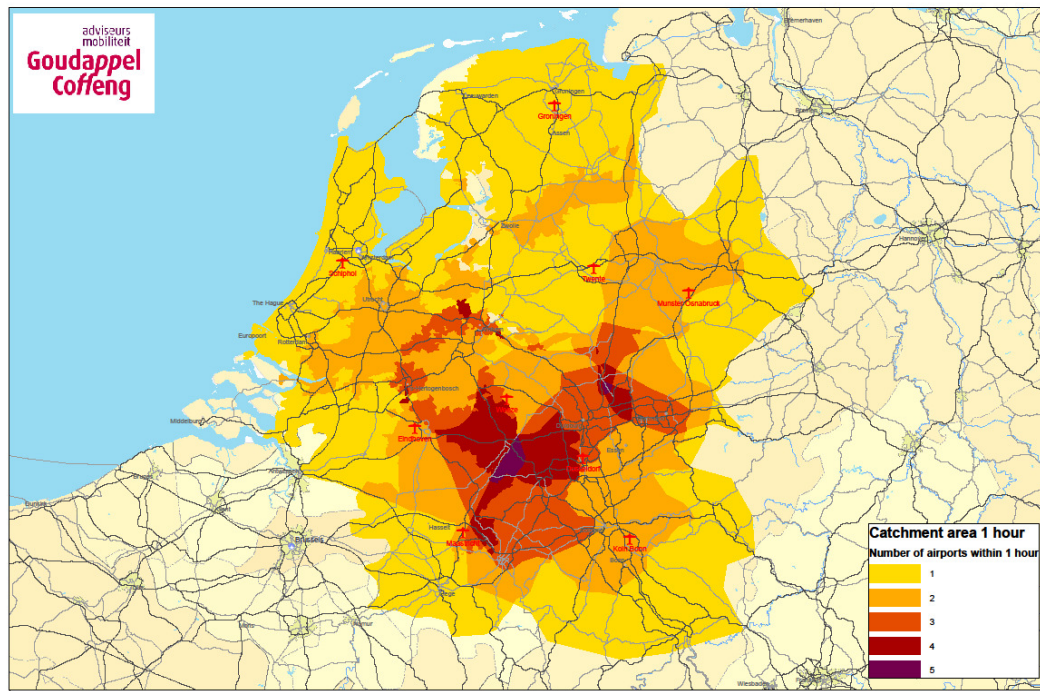
Figuur 3: aantallen inwoners binnen verschillende reisafstanden van luchthavens (2020)
Bron: Goudappel Coffeng februari 2011



Figuur 4: omvang catchment area 2020 Luchthaven Twente. Bron: Goudappel Coffeng februari 2011

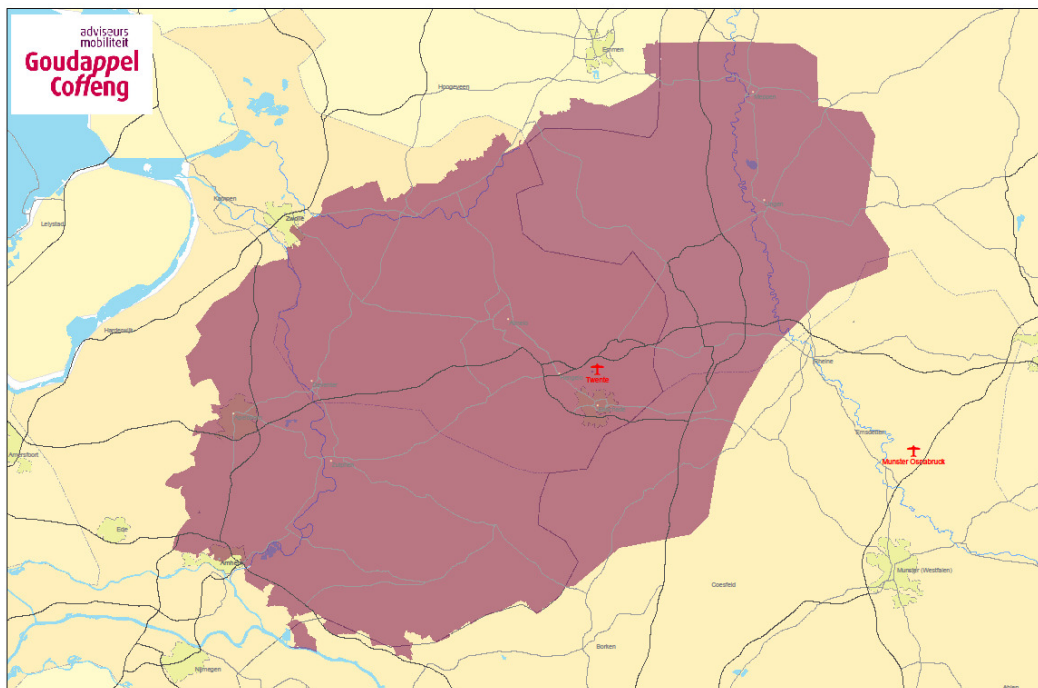
Twente heeft duidelijk grotere catchment area's dan Groningen, maar kleinere dan Eindhoven en Maastricht. Echter, in het zuiden van Nederland overlappen de catchment area's van verschillende luchthavens elkaar sterker.

In onderstaande afbeelding is dat te zien: naarmate meer van de onderzochte luchthavens binnen een uur bereikbaar zijn, is een gebied op deze afbeelding donkerder gekleurd (de lichte gebieden aan de randen van de afbeelding zijn niet representatief, omdat deze gebieden grotendeels ook in de invloedssfeer liggen van niet onderzochte luchthavens zoals Rotterdam, Antwerpen, Brussel). Twente heeft een vrij groot gebied om zich heen waarvandaan alléén Twente binnen een uur bereikbaar is. Dit grote gebied met een bereikbaarheid binnen een uur geldt ook voor Groningen en in mindere mate voor Schiphol, maar niet voor Eindhoven en Maastricht.



Figuur 5: concentratie luchthavens. Bron: Goudappel Coffeng februari 2011

Voor 2,1 miljoen inwoners en bijna 900.000 arbeidsplaatsen ligt Luchthaven Twente dichterbij dan enig andere luchthaven. Het gebied waarvoor Twente de dichtstbijzijnde luchthaven is, is weergegeven in onderstaande afbeelding.



Figuur 6: Unieke catchment area. Bron: Goudappel Coffeng februari 2011

Onderzoek ASM (2013)

ASM baseert de vervoersprognoses op marktanalyses. Daarmee wordt inzicht gegeven in de factoren die de vraag naar vliegbewegingen bepalen, alsmede de visies en meningen vanuit de luchtvaartindustrie (zoals luchtvaartmaatschappijen en de tour operators die de markt vanuit de praktijk kennen). Op basis van interviews en gedetailleerde enquêtes gericht aan partijen binnen de luchtvaartindustrie, is door ASM gebruik gemaakt van de kennis van de markt en inzicht in de strategieën van luchtvaartmaatschappijen bij het ontwikkelen van de prognose. De informatie van luchtvaartmaatschappijen en tour operators is beoordeeld en aangevuld met expert judgement van ASM.

ASM heeft haar kennis van potentiële dienstverleningspatronen en trends in de sector toegepast als basis voor een 'bottom-up' voorspelling in termen van routes, frequenties, vliegtuigen en luchtvaartmaatschappijen. ASM heeft voor Luchthaven Twente gebruik gemaakt van deze 'bottom-up' benadering om een prognose op te stellen voor de periode 2014-2018.

Voorbij 2018 heeft ASM gebruik gemaakt van econometrische modellering om een prognose op te stellen.

Marktverkenning

ASM is ervan overtuigd dat de marktanalyse en reacties uit de luchtvaartindustrie aantonen dat er een markt is voor luchtvaartactiviteiten op Luchthaven Twente, ofschoon dit om marketing en investeringen vraagt om Luchthaven Twente weer op de kaart te zetten. Partijen vanuit de luchtvaartindustrie geven aan potentie te zien in chartervluchten vanaf Luchthaven Twente. Low cost carriers zijn geïnteresseerd om op Luchthaven Twente te vliegen.

Omvang unieke catchment area

Op basis van de berekeningen van ASM is de omvang van de unieke catchment area van Luchthaven Twente 2,1 to 2,4 miljoen passagiers. Dat wil zeggen, passagiers waarvoor Twente de dichtstbijzijnde

luchthaven is of de dichtstbijzijnde luchthaven met een dominante low cost carrier, gebaseerd op reistijd en afstand.

De onderzoeksdata van ASM tonen aan dat passagiers binnen 1,5 uur reistijd van Luchthaven Twente de volgende karakteristieken kennen:

- 53% is vakantieganger, 17% gaat op bezoek bij vrienden en kennissen en 25% gaat op zakenreis.
- 35% gaat per auto naar de luchthaven, 36% neemt de trein.

Voor passagiers wonend binnen 1 uur van Twente geldt dat 68% binnen Europa reist, waarbij de meest populaire bestemmingen Spanje (25%), Groot-Brittannië (14%) en Turkije (13%) zijn.

Als gezegd, veronderstelt het onderzoek van ASM naar de catchment area dat passagiers de dichtstbijzijnde luchthaven kiezen, gebaseerd op reistijd en afstand. In dat geval heeft Luchthaven Twente een unieke catchment area van 2,1 miljoen mensen. Wanneer meegewogen wordt dat Luchthaven Twente in essentie zal concurreren voor vluchten met andere luchthavens die low cost carriers hebben, dan neemt de omvang van de unieke catchment area van Luchthaven Twente toe tot 2,4 miljoen.

De belangrijkste onderliggende conclusies ten aanzien van de verkeersprognoses uit het ASM onderzoek zijn de volgende:

- De unieke catchment area van Luchthaven Twente van 2,1 tot 2,4 miljoen passagiers is voldoende voor commerciële luchtvaartactiviteiten.
- De 'propensity to fly' (neiging om te vliegen) in Twente is vergelijkbaar met dat in andere delen van Nederland.
- De marktanalyse en feedback van de luchtvaartindustrie tonen aan dat het catchment area van Luchthaven Twente aantrekkelijk is voor luchtvaartmaatschappijen en dat er daarmee sprake is van een markt voor Luchthaven Twente.

2.2.2 Verkeersscenario's

Passagiers

De passagiersaantallen zijn door de exploitant gebaseerd op het onderzoek van ASM. ASM onderkent in haar onderzoek een drietal scenario's, te weten:

ASM heeft in haar verkeersprognose drie scenario's uitgewerkt:

- een laag scenario (Eelde ontwikkelt zich tot een significante Low Cost Airline Basis, als concurrent van Luchthaven Twente);
- een basis scenario (Twente en Eelde ontwikkelen zich complementair); en
- een hoog scenario (Twente ontwikkelt zich tot een Low Cost Airline Basis).

De exploitant heeft hieruit een tweetal scenario's gedestilleerd. De scenario's geven de groei van het aantal passagiers weer. Voor de periode 2016 - 2035 (20 jaar na start exploitatie) is uitgewerkt:

- Een *laag scenario* waarin de luchthaven tot jaar 6 onder het lage scenario van ASM blijft en daarna geleidelijk doorgroeit tot het basis scenario van ASM. Dit zijn 2016: 111.888 passagiersbewegingen, groeiend naar 1.128.950 passagiersbewegingen in 2035; en
- Een *hoog scenario* waarin de exploitant de prognose van ASM volgt. Na een initiële periode van vijf jaar die gekenmerkt wordt door een zeer sterke groei (vergelijkbaar met de gemiddelde groei van Eindhoven over 2003-2008) vakt deze af naar ca. 3% per jaar. Na 13 jaar en bij ca. 14.000 commerciële vliegtuigbewegingen is er geen sprake meer van verdere groei. Zijnde 2016:

356.832 passagiersbewegingen met een groei naar 2.043.047 passagiersbewegingen in het jaar 2035.

- In elk scenario ontwikkelt zich het general aviation segment tot ca. 15.000 vliegtuigbewegingen
- De mogelijke ontwikkelingen voor vrachtluchten zijn niet expliciet meegenomen in het businessplan.

Bij de opstart zal de focus liggen op het binnenhalen van charter en LCC-maatschappijen. Na het succesvol faciliteren van deze vluchten, wordt het van belang om een vast basisstation te worden voor één of meerdere luchtvaartmaatschappijen. De inzet van de exploitant is, gezien de schaalvoordelen en het daarmee toenemende financiële rendement, gericht op de vestiging van een thuisbasis van een luchtvaartmaatschappij. Wanneer de exploitant daarin slaagt, wordt het hoge scenario van het onderzoeksbureau ASM werkelijkheid.

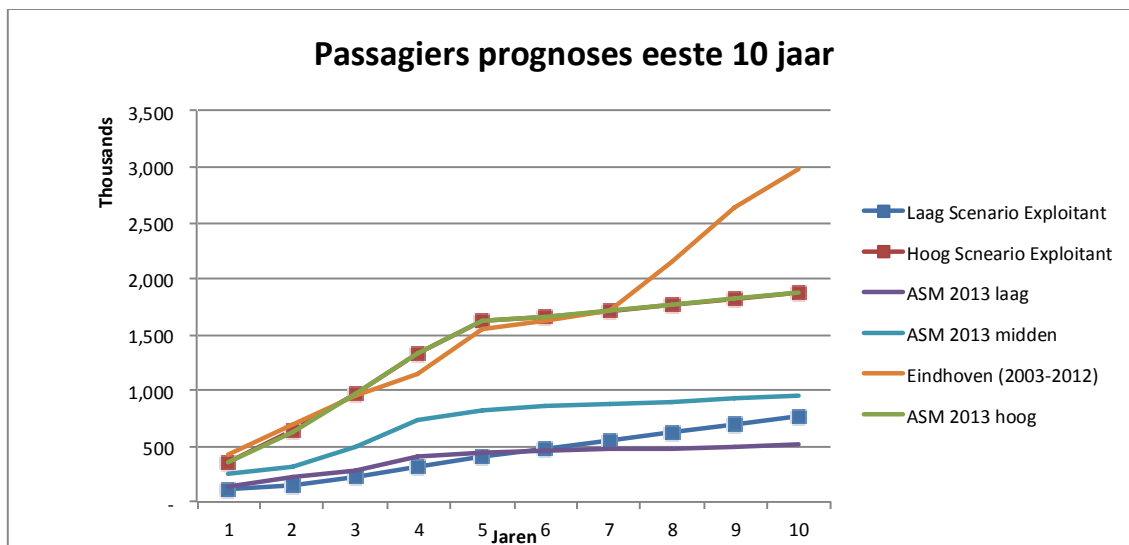
In de voorwaarden voor deze groei is voorzien door een goede bereikbaarheid van de luchthaven, in combinatie met moderne faciliteiten, de kwaliteit van de afhandeling en het prijsniveau zoals opgenomen in het businessplan van de exploitant. Als de marktvraag eenmaal voldoende bewezen is, dan neemt de kans dat de luchthaven zich tot een thuisbasis voor een low cost luchtvaartmaatschappij ontwikkelt sterk toe. De groeipercentages in het hoge scenario zijn vergelijkbaar met de groeipercentages van de luchthaven Eindhoven over de afgelopen tien jaar. De uiteindelijke omvang van de luchthaven wordt gelimiteerd door een verzadiging van de markt.

De groeipercentages van de verschillende scenario's zijn in de volgende tabel weergegeven:

<i>Passagiers bewegingen</i>	<i>Gemiddelde jaarlijkse groei</i>		
	<i>jaar 1-5</i>	<i>jaar 5-6</i>	<i>jaar 1-10</i>
<i>Laag Scenario Exploitant</i>	38%	13%	24%
<i>Hoog Scenario Exploitant</i>	46%	3%	20%
<i>ASM 2013 laag</i>	33%	3%	15%
<i>ASM 2013 midden</i>	35%	3%	16%
<i>ASM 2013 hoog</i>	46%	3%	20%
<i>Eindhoven (2003-2012)</i>	38%	16%	24%

Tabel 3: groeipercentages scenario's ASM en business case exploitant

De passagiers ontwikkeling van de verschillende scenario's zijn in de volgende grafiek weergegeven:



Figuur 7: scenario's ASM en business case Exploitatiemaatschappij Vliegveld Twente BV

Uit deze grafiek blijkt dat de toename van passagiersbewegingen in het hoge scenario de ontwikkeling van luchthaven in de periode 2002-2006 volgt, waarna de geprognosticeerde groei sterk afneemt. Deze grafiek illustreert ook de conservatieve aanname van de exploitant in het lage scenario, omdat deze in de prognoses in de eerste vijf jaar onder het lage scenario van ASM blijft.

Vracht

Luchthavens kunnen op verschillende wijzen vracht ontvangen voor de afhandeling. Dit geschiedt veelal via volledige vrachtluchten, via meegenomen (bij)vracht met passagiersvluchten of via wegtransport. Door de ideale ligging langs de snelweg A1 (Amsterdam – Berlijn), en de nabijheid van het Twentekanaal, bezit luchthaven Twente enkele ideale eigenschappen om vrachtluchten af te kunnen handelen. Echter veruit het grootste deel van de internationale vrachtluchten willen 's nachts landen en de openingstijden van de lokale luchthavens in Nederland bieden daartoe geen mogelijkheid. Doordat Twente niet in een gebied ligt waar van uit veel versproducten zoals bijvoorbeeld bloemen geëxporteerd worden, zal de luchthaven bij aanvang waarschijnlijk geen volledige vrachtluchten gaan afhandelen. Het afhandelen van volledige vrachtluchten vergt ook kapitaalintensieve afhandelingapparatuur en logistieke opslagcapaciteit, waarin op voorhand niet geïnvesteerd zal worden indien daar geen markt voor is. Bijvracht bij passagiersvluchten geschiedt voornamelijk bij lijnvluchten. De charter- en LCC-maatschappijen nemen veelal geen (bij)vracht mee. Doordat de eerste jaren geen lijnvluchten zijn voorzien, zal luchthaven Twente vermoedelijk de eerste jaren evenmin bijvracht afhandelen.

Vooralsnog ziet de exploitant in de eerste 10 jaar alleen beperkte inkomsten vanuit vracht over de weg met gebruikmaking van de IATA-code van luchthaven Twente. Voor de financiële prognose in het businessplan Twente Airport is alleen rekening gehouden met beperkte inkomsten vanuit het wegtransport.

General Aviation, kleine luchtvaart

De kleine luchtvaart, ook wel General Aviation genoemd, is eigenlijk een verzamelnaam voor alle vliegtuigen die niet tot de grote passagiers- en vrachttoestellen worden gerekend. Tot General Aviation behoren kleine vliegtuigen, helikopters, zweefvliegtuigen, ultralights en luchtballonnen. Een deel van General Aviation bestaat uit recreatieve vluchten, maar ook uit taxidiensten, zakenvluchten, ambulance- en SAR-vluchten (Search and Rescue, verkennings- en reddingsvluchten), milieucontroles, gewasbescherming, rondvluchten, politievluchten, luchtfotografie, les- en oefenvluchten, luchtrecclame,

wetenschappelijk onderzoek, ballonvaarten en zweefvluchten. Onder de categorie General Aviation vallen de vluchten die worden uitgevoerd met vliegtuigen met een MTOW ("maximum take off weight") kleiner dan 6 ton of tussen 6 en 20 ton. Naast het behouden van de commerciële vluchten, wordt in het ontwikkelingskader ingezet op het accommoderen van General Aviation.

De ontwikkelingen van GA vinden met name plaats op luchthavens buiten de Randstad, door de congestie op de grond en door de druk op het luchtruim door het vliegverkeer van Schiphol. De GA in Nederland wordt geconfronteerd met verschillende bedreigingen, zoals:

1. Beperkte capaciteit luchthavens. Nederland kent relatief weinig luchthavens in vergelijking tot de ons omringende landen en het aantal neemt af. Dit staat op gespannen voet met de toenemende vraag naar luchthavencapaciteit. Door de stringente geluidsnormen is er in toenemende mate sprake van druk van de grote luchtvaart op de regionale luchthavens. Daardoor komt onder andere de business aviation in de knel, terwijl juist voor alle GA-activiteiten behoefte is aan meer luchthavencapaciteit.
2. Beperkte beschikbaarheid luchtruim. Het Nederlandse luchtruim is verdeeld in een civiel gedeelte en een militair gedeelte, ongeveer half om half. Het beschikbaar stellen van het militaire luchtruim voor de groeiende civiele luchtvaart is een politiek moeizaam proces.
3. Restrictief Nederlands luchtvaart beleid. De regelgeving in Nederland voor luchtvaart is zeer stringent, waardoor dit leidt tot hoge (administratieve) lasten en minder vliegbewegingen. Hierdoor is Nederland duurder dan omliggende landen.

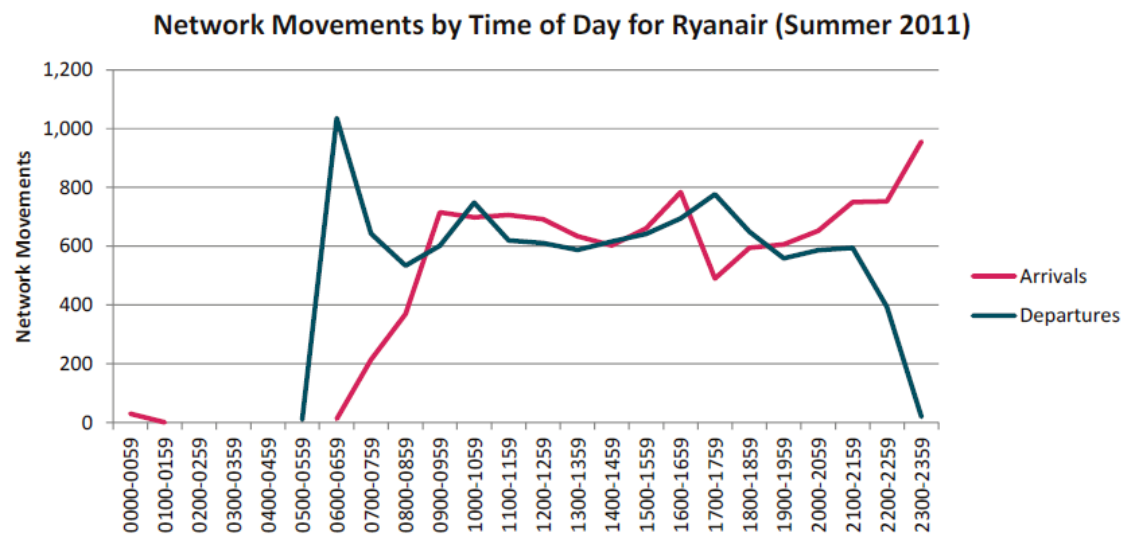
Luchthaven Twente biedt een goede oplossing voor de knel die bestaat ten aanzien van luchthavens. Naast de grote luchtvaart (passagiers) zal de GA een belangrijke inkomstenbron kunnen worden voor luchthaven Twente, voor zover dit niet conflicteert met de grote luchtvaart. Met name voor de business aviation die in de knel komt door de grote luchtvaart, vormt Luchthaven Twente een goed alternatief. Een aantal eigenaren van business jets hebben reeds interesse getoond om hun vliegtuig op luchthaven Twente onder te brengen.

Verder beschikt de huidige luchthaven reeds over een vliegclub en een zweefvliegclub. Bij voortzetting van luchthaven Twente in nieuwe vorm, ontstaan diverse mogelijkheden om eveneens GA te accommoderen. De verwachting is dat het aantal GA vliegbewegingen op luchthaven Twente hierdoor zal gaan toenemen maar niet de hoge aantallen van de luchthavens Lelystad of Eelde zal bereiken.

2.2.3 Openingstijden

Luchthaven Twente zal dagelijks open zijn van 6.00 tot 23.00 uur. Uitgebreide openingstijden van de luchthaven zijn belangrijk bij kleinere luchthavens. Een groot aandeel van de vliegbewegingen komt vanuit low cost carriers. Deze hanteren een businessmodel dat in hoge mate afhankelijk is van het efficiënt gebruik van vliegtuigen. Voor een succesvolle luchthaven met grote aanwezigheid van low cost carriers is de verwachting dat zij de volledige dag gebruiken, van 's morgens vroeg tot 's avonds laat. Een voorbeeld hiervan is Charleroi waar de openingstijden dagelijks van 06:30 tot 23:00 zijn.

Voor een low cost carrier is er een duidelijk patroon in vliegbewegingen. Zij werken met hun vliegtuigen in een "W" patroon en Twente zou op een bepaalde wijze moeten passen in dat patroon. Een voorbeeld van een patroon is: Madrid-Marrakech-Enschede-Marrakech-Madrid (MAD-RAK-ENS-RAK-MAD), waarbij het vliegtuig overnacht te Madrid. Om op deze wijze te kunnen werken wordt de openingsduur van de luchthaven optimaal gebruikt. Ryanair maakt bijvoorbeeld maximaal gebruik van de vroegste en laatste beschikbare timeslot op de luchthavens waar zij gestationeerd is. Onderstaand figuur toont de verdeling van aankomst en vertrek op een dag (augustus 2011):



Figuur 8: totaal aantal bewegingen gedurende een dag door Ryan Air

Zoals het bovenstaande figuur aantoont, zijn er door Ryan Air meer dan 1.000 vertrekkende vluchten van 06:00 tot 06:59, het moment waarop de meeste Europese luchthavens geopend zijn. Nog belangrijker is het dat er bijna 1.000 aankomsten zijn gepland in de laatste periode van de dag. Deze periode is dan ook cruciaal voor elke luchthaven. Zie ook nog onderstaand figuur waaruit blijkt dat ook andere low cost carriers in deze periode van de dag actief zijn:

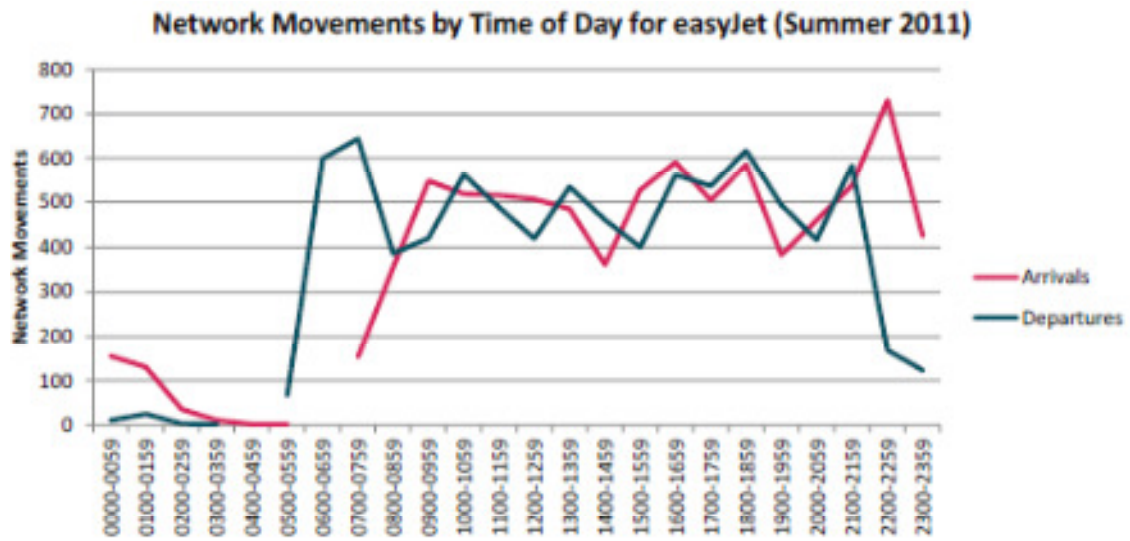
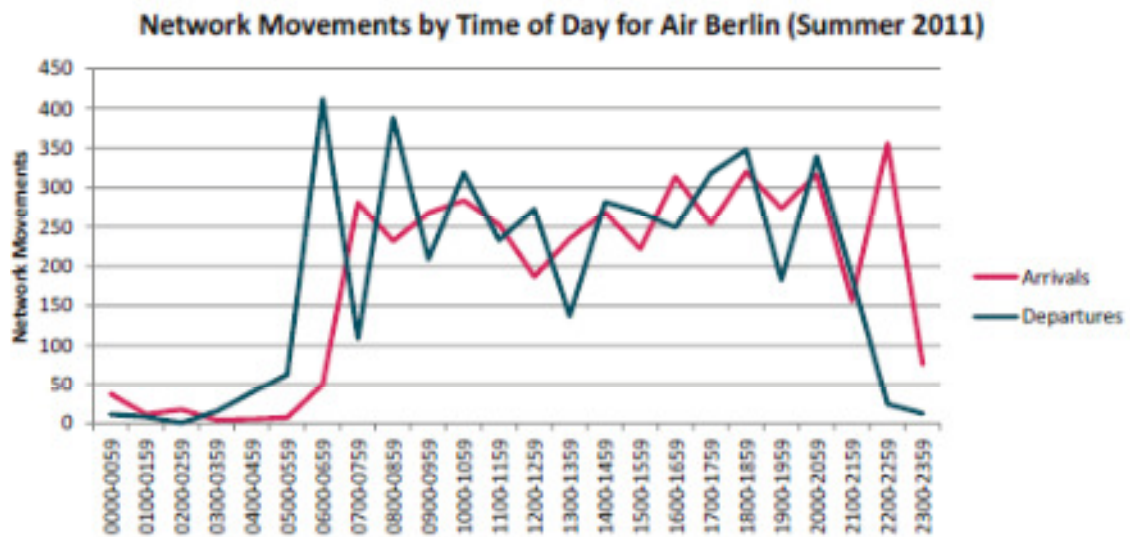


Figure 20: Air Berlin



Figuur 9: totaal aantal bewegingen gedurende een dag voor Easyjet

De openingstijden van Luchthaven Twente van 06:00-23:00 sluiten goed aan bij openingstijden van andere succesvolle regionale luchthavens.

2.3 Exploitatie

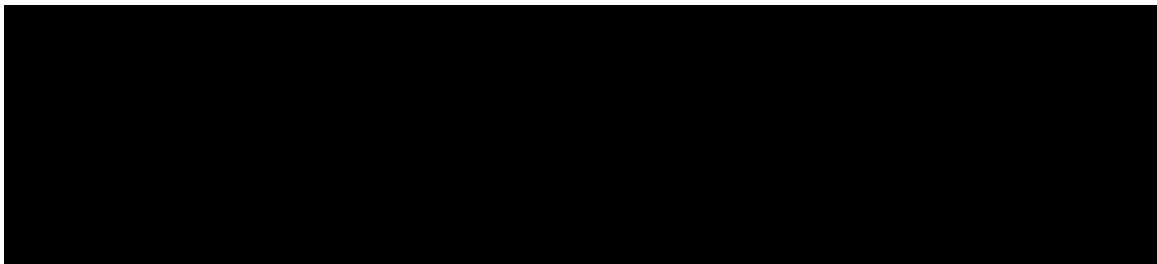
In het businessplan Twente Airport van de exploitant is een financieel prognosemodel opgenomen met betrekking tot de exploitatie. In dit hoofdstuk wordt een en ander toegelicht.

2.3.1 Inkomsten

Aviation

In het lage ontwikkelscenario wordt er vanuit gegaan dat het commerciële passagiersverkeer op termijn volledig zal bestaan uit passagiers van low cost carriers. Deze trend is nu al zichtbaar op kleinere regionale luchthavens. Gevolg van deze ontwikkeling is dat de luchthaventarieven onder druk staan. In het ontwikkel scenario van de exploitant zijn daarom scherpe tarieven aangehouden.

De tarieven die luchthavens hanteren per vertrekkende passagier zijn op de meeste omliggende luchthavens redelijk vergelijkbaar. Alleen luchthaven Weeze hanteert flink afwijkende (lagere) tarieven ten opzichte van de andere luchthavens. Onderstaande tabel geeft de verschillen in het tarief per vertrekkende passagier weer:



Doordat luchthaven Twente als nieuwkomer de markt gaat betreden, zal zij zich aantrekkelijk dienen te positioneren voor luchtvaartmaatschappijen. Vandaar dat het business plan uitgaat van een concurrerende tariefstelling, [REDACTED]. De luchtvaartindustrie is zeer prijsgedreven waarbij sterk naar de tarieven wordt gekeken.

De exploitant acht een concurrerende tariefstelling mogelijk doordat luchthaven Twente het voordeel heeft om alles nieuw in te richten inclusief alle voordelen die daarmee te realiseren zijn.

De omzet is afkomstig uit:

- Commerciële vluchten;
- General Aviation;
- Omzet vracht;
- Parkeren;
- Airport & airside (F&B, retail, adv);
- Kerosine, catering, de-icing, etc;
- Verhuur bestaand vastgoed;
- Verhuur Airport gerelateerd vastgoed (hangars, etc);
- Inkomsten (onder)erfpacht grond.

2.3.2 Operationele kosten

Typerend voor luchthavens is dat een groot deel van de operationele kosten een vast karakter heeft. Dit heeft te maken met de kapitaalintensiteit van de geboden capaciteit (landingsbaan, platformen, terminal gebouwen, etc.) en de manier waarop de capaciteit steeds trapsgewijs wordt uitgebreid. Dit houdt in dat na uitbreiding van capaciteit er een periode volgt van overcapaciteit, waarna ingroei in de capaciteit volgt. Zodra de capaciteit volledig benut is, volgt er weer een uitbreiding, etc. Het is zaak de overcapaciteit zo gering mogelijk te houden (modulair bouwen) en bestaande capaciteit efficiënt te benutten.

Wat operationele kosten betreft is de grootste kostenpost personeelskosten. De exploitant zal de luchthavenorganisatie zo lean en mean mogelijk inrichten. Werknemers worden zo breed mogelijk ingezet. M.n. brandweer, technische dienst en operationele taken kunnen worden gecombineerd. Brandweer Twente gebruikt sinds 2009 een deel van Luchthaven Twente als brandweeroefencentrum onder de naam Troned (Trainingscentrum Oost-Nederland). De luchthavenexploitant kan evt. de luchthavenbrandweer fte's en equipment inhuren van Troned. Security taken moeten verplicht worden uitbesteed. Dit heeft als gevolg dat deze taken maar beperkt kunnen worden gecombineerd met andere taken.

De gemiddelde personeelskosten zoals gehanteerd in het Businessplan van de exploitant zijn in lijn met andere luchthavens in Nederland. De samenstelling van het team medewerkers is doordacht en er op gericht veel taken aan derden uit te besteden.

Voor een nieuwe luchthaven zoals Twente, waar bij de start van de operatie een grote overcapaciteit is in alle activa (terminalgebouw, landingsbaan, platformen, parkeerplaatsen, etc.) is het van belang zo snel mogelijk te groeien en de overcapaciteit te verlagen.

Kosten luchtverkeersleiding

Het Rijk neemt onder voorwaarden tot een maximum van € 4,6 miljoen gedurende de eerste 5 jaar de tekorten van de kosten voor luchtverkeersleiding voor haar rekening. De nominale waarde hiervan bedraagt € 4,9 miljoen, terwijl de contante waarde € 4,6 miljoen bedraagt (prijsspeil 2014). Deze regeling kan met 2 jaar verlengd worden. De Europese Commissie schrijft voor dat de tarieven voor luchtverkeersleiding kostendekkend moeten zijn. De exploitant gaat er in zijn business model van uit dat na deze periode de kosten van verkeersleiding gedekt worden door de gebruikers. De exploitant heeft aldus noch de "One Group of Airports (OGA)" – tarieven, noch de bijdrage van de overheid of toekomstige ATC tarieven of kosten van de luchtverkeersleiding meegenomen in zijn business plan.

Kort samengevat luidt de regeling van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu voor de bijdrage in de kosten van luchtverkeersleiding als volgt:

- Twente Airport wordt niet opgenomen in het zogenaamde heffingenzonemodel "One Group of Airports (OGA)" ;
- Twente Airport ontvangt op jaarbasis een directe vergoeding van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, waarmee de kosten van luchtverkeersleiding (na aftrek van de vergoeding door gebruikers van de luchthaven) over de eerste vijf jaar na daadwerkelijke start grosso modo gedekt worden;
- Het Rijk vergoedt nooit meer dan de werkelijke kosten;
- Meerkosten luchtverkeersleiding (boven € 1,4 miljoen per jaar) komen voor 75% ten laste van het Rijk en voor 25% ten laste van de exploitant;
- Het risico van lagere opbrengsten door gebruikers (bijvoorbeeld als gevolg van lagere verkeersvolumes dan in het lage scenario is aangenomen) komen volledig ten laste van de exploitant en dus van de business case;

- OGA wordt afgebouwd met als inzet dat alle luchthavens uiterlijk op 1 januari 2020 hun eigen kosten voor luchtverkeersleiding integraal moeten dragen;
- Vijf jaar na daadwerkelijke start van de luchthavenexploitatie van Luchthaven Twente worden de kosten voor luchtverkeersleiding opnieuw bezien: indien OGA in trager tempo wordt afgebouwd, kan Luchthaven Twente nog maximaal 2 jaar een aanvullende bijdrage ter dekking van de kosten voor luchtverkeersleiding ontvangen.
- Voldoende zekerheden (ingeval faillissement);
- Regeling kosten luchtverkeersleiding indien de luchthaven niet levensvatbaar blijkt.

2.3.3 Resultaten

Door de overcapaciteit aan de start is het, zoals gebruikelijk bij lange termijn infrastructurele investeringen, niet te vermijden dat er sprake is van aanloopverliezen. In het businessplan van de exploitant is dit ook het geval en zijn daar middelen voor gereserveerd, uitgaande van het lage scenario, om de risico's te minimaliseren.

Vanaf circa 500.000 passagiers per jaar is de luchthaven structureel winstgevend. De vrije kasstromen zijn in het lage scenario vanaf 2022 structureel positief. Voor het hoge scenario is er eveneens een overcapaciteit bij de start van de luchthaven. De luchthaven kent in dat scenario echter een snellere groei van passagiers. De vrije kasstromen zijn in het hoge scenario vanaf 2019 positief.

2.4 Vastgoedontwikkeling, parkeren en verhuur

Op de luchthaven is ruimte beschikbaar voor de exploitant om als bedrijventerrein uit te geven. Dit is inclusief het terrein dat reeds door ADT verhuurd is aan het Multidisciplinair Veiligheidscentrum Troned. Op dit bedrijventerrein kunnen alleen bedrijven zich vestigen die aldaar luchthavengebonden bedrijfsactiviteiten uitvoeren. Daarnaast is er 20.000 m² bvo beschikbaar voor een hotel/conferentie faciliteit. Tevens is er ruim 3 ha gereserveerd voor verhuur ten behoeve van general aviation activiteiten.

Een belangrijke andere inkomstenbron voor luchthavens betreft de inkomsten uit parkeergelden, de verhuur van retail, horeca en het vastgoed. In het businessplan van de exploitant zijn hiervoor de volgende uitgangspunten gehanteerd. Ten aanzien van het parkeren is ervan uitgegaan dat dit in eigen beheer wordt uitgevoerd. Om Twente als aantrekkelijke luchthaven te positioneren is het van belang dat het tarief concurrerend is met andere luchthavens.

De geprognoseerde onroerend goed inkomsten zijn vooralsnog defensief ingeschat. De belangrijkste inkomstenbron betreft de voorzetting van de bestaande verhuur van gebouwen en grond aan het brandweeroefencentrum (TRONED). Verder zijn beperkte inkomsten geprognoseerd voor de verhuur van bestaande hangars en het in ondererfpacht geven van enkele grondstukken aan een vastgoedontwikkelaar. Gezien de huidige economische situatie en het feit dat de succesvolle exploitatie van de luchthaven eerst bewezen dient te worden, is nagenoeg nog geen rekening gehouden met inkomsten uit nieuwe ontwikkelingen op het business park. De exploitant verwacht op den duur zeker goede kansen voor het ontwikkelen van een succesvol bedrijventerrein. Indien dit zich voordoet, zou dit tot een verbetering leiden ten opzichte van de prognoses in het businessplan.

3. Maatschappelijk economische betekenis

3.1 Inleiding

De maatschappelijk economische betekenis van Luchthaven Twente is onderzocht door Ecorys. Ecorys heeft in 2009 een kosten-batenanalyse (KBA) van de Luchthaven Twente opgesteld in opdracht van de toenmalige voorloper van ADT, Vliegwiél Twente Maatschappij. Op grond van onder meer die analyse, heeft de politieke besluitvorming plaatsgevonden om te komen tot de ontwikkeling van een burgerluchthaven. In 2013 is de KBA uit 2009 geactualiseerd op basis van het businessplan van Exploitatiemaatschappij Vliegveld Twente B.V.

Ecorys heeft de volgende economische effecten van de luchthavenontwikkeling in beeld gebracht.

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

In de KBA zijn de effecten van het luchthavengedeelte berekend. Ecorys heeft de effecten onderzocht voor de twee ontwikkelscenario's uit het businessplan van de exploitant. Het lage scenario gaat uit van circa 1 miljoen passagiers in 2034, het hoge scenario van circa 2 miljoen passagiers in 2034.

3.2 Werkgelegenheidseffecten en effecten op vestigingsklimaat

Soorten effecten

Ecorys heeft de werkgelegenheidseffecten bepaald en deze vervolgens doorvertaald naar de additionele netto effecten. Voor de inschatting van de werkgelegenheidseffecten van Luchthaven Twente is een onderscheid gemaakt naar directe werkgelegenheid en indirecte werkgelegenheid.

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

Ecorys berekent die effecten als volgt:

- | | |
|---|--------------------------------------|
| • Directe werkgelegenheid: | 700 FTE per miljoen WLU ³ |
| • Indirecte werkgelegenheid – achterwaarts: | 350 FTE per miljoen WLU |
| • Indirecte werkgelegenheid – voorwaarts: | 550 FTE per miljoen WLU |

³ WLU = Workload Unit. 0,1 ton vracht staat gelijk aan 1 workload unit, en 1 passagier staat gelijk aan 1 workload unit.

Onzekerheid voorwaartse effecten

Kenmerk van deze voorwaartse effecten is dat er altijd een onzekerheid hangt aan de daadwerkelijke realisatie van deze werkgelegenheid. Dit hangt onder andere samen met de mate van causaliteit: vestigen bedrijven zich daadwerkelijk vanwege de luchthaven, of zouden ze zich zonder luchthaven ook vestigen? Er bestaat geen literatuur over de relatie tussen de mate van omvang van een luchthaven en de voorwaartse effecten. Omdat deze relatie niet bekend is voor regionale luchthavens met de omvang van 1 tot maximaal 2 mln. passagiers en dit type bestemmingen, gaat Ecorys er vanuit dat de voorwaartse effecten nul tot maximaal de helft bedragen van de voorwaartse effecten van het gehanteerde kengetal.

In het employment plan dat is opgesteld door de exploitant wordt een indirecte voorwaartse werkgelegenheid van 512 FTE (in 2030, lage scenario) voorzien.

Substitutie effecten

Een van de effecten die optreedt bij opening van Luchthaven Twente, is dat er substitutie van passagiers tussen andere luchthavens plaatsvindt. Immers, een deel van de passagiers die via Twente zal reizen zou, ingeval er geen Luchthaven Twente is, reizen via bijvoorbeeld luchthaven Schiphol, Groningen of Eindhoven. Als Luchthaven Twente wel operationeel is, dan betekent dit dat er op en rond deze andere luchthavens mogelijk sprake is van een afname van werkgelegenheid. Hiervoor wordt in de inschatting van de werkgelegenheidseffecten op nationaal niveau voor Luchthaven Twente een correctie gemaakt. In de ASM vraagvoorspelling is een inschatting gemaakt van de omvang van dit substitutie-effect (onderstaande figuur):

Table 1: Base Scenario - Substitution from Other Airports

Year	Catchment Country	Passengers				Passenger Share			
		German Airports	Netherlands Airports	Additional Passengers	Total Passengers	German Airports	Netherlands Airports	Additional Passengers	Total
2014	Germany	65,075	7,507	36,807	109,389	59%	7%	34%	100%
	Netherlands	67,368	19,379	56,520	143,267	47%	14%	39%	100%
	Total	132,444	26,886	93,326	252,656	52%	11%	37%	100%
2018	Germany	202,141	30,216	97,413	329,770	61%	9%	30%	100%
	Netherlands	209,882	74,017	215,848	499,746	42%	15%	43%	100%
	Total	412,023	104,232	313,261	829,516	50%	13%	38%	100%
2024	Germany	240,045	35,881	115,680	391,606	61%	9%	30%	100%
	Netherlands	249,237	87,896	256,322	593,454	42%	15%	43%	100%
	Total	489,282	123,777	372,001	985,061	50%	13%	38%	100%

Tabel 4: substitutie andere luchthavens (basis scenario) Bron: ASM 2012, appendix 10 / executive summary

Op basis van bovenstaande substitutie effecten bij andere Nederlandse luchthavens is door Ecorys een schatting van de bruto werkgelegenheidseffecten gemaakt in onderstaande tabel. Hierbij wordt uitgegaan dat de luchthaven geen vracht zal verwerken, in tegenstelling tot de ASM studie, waar werd uitgegaan van 31.000 ton vracht in de ASM midden- en hoge scenario's.

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

Tabel 3: Uitgangspunten en bruto directe en achterwaartse werkgelegenheid luchthaven Twente voor en na substitutie effect in 2034 (in fte)

De directe en indirect achterwaartse effecten vormen de basis voor de verdere verdeling van de effecten tussen Twente en overig Nederland. De directe effecten slaan volledig neer in Twente. Gelijk aan de studie in 2009, is de aanname dat de helft van de toeleveranciers (indirecte effecten achterwaarts) in Twente wordt gevestigd en de helft buiten Twente. Het bruto werkgelegenheidseffect voor het lage scenario in Twente wordt door Ecorys geraamd op 945 fte. In het hoge scenario is dit 1.790 fte, exclusief voorwaartse effecten.

Op nationaal niveau gaat Ecorys uit van de gecorrigeerde cijfers na het substitutie effect. De luchthaven levert na deze correctie in Nederland op basis van het lage scenario 990 fte aan werkgelegenheid op. In het hoge scenario loopt de werkgelegenheid op tot 1.935 fte exclusief voorwaartse effecten.

Indirect voorwaartse effecten

Aan het begin van paragraaf 3.2.1 is ingegaan op de onzekerheid over de realisatie van de indirect voorwaartse effecten. Het is onzeker of deze gerealiseerd zullen worden bij een kleinschalige luchthaven die zich op de leisure markt richt. Ecorys gaat er vanuit dat deze nul tot maximaal de helft bedragen van de voorwaartse effecten van het gehanteerde kengetal. Gelet op deze onzekerheid laten we deze effecten hier apart zien. De indirecte voorwaartse werkgelegenheidseffecten van de luchthaven slaan in principe volledig neer in de regio Twente, veelal dicht bij de luchthaven. De nieuwe bedrijven willen immers profiteren van de nabijheid van de luchthaven.

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

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

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

Tabel 6: bruto indirect voorwaartse effecten (in fte)

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

ASM gaat in haar analyse uit van een relatief grote charteroperatie in het lage scenario. Daarbij gaat men er vanuit dat ook de low cost carrier operaties zich grotendeels op de niet-zakelijke markt gaan richten. De typische bestemmingen waar ASM vanuit gaat in het lage scenario hebben dan ook een hoog toerisme karakter. Daarnaast is er in het lage scenario sprake van relatief lage frequenties naar bestemmingen, wat voor zakelijke passagiers relatief onaantrekkelijk is. In hogere scenario neemt het aantal bestemmingen en de frequentie toe, wat aantrekkelijker is voor zakelijke reizigers. Hierdoor kunnen de potentiële voorwaartse effecten met meer waarschijnlijkheid worden gerealiseerd.

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

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

Tabel 7: Werkgelegenheidseffecten Twente en Nederland (in fte)

Zoals al in de inleiding van dit hoofdstuk vermeldt, plaatst Ecorys kanttekeningen bij de realisatie van de indirect voorwaartse effecten. Daarom zijn de effecten in een bandbreedte weergegeven.

3.3 Bedrijventerreinontwikkeling

In 2011 heeft Ecorys voor Netwerkstad Twente een bedrijventerreinvisie⁴ opgesteld met daarin aandacht voor vraag en aanbod. De ontwikkeling van de luchthaven met bijbehorende bedrijventerreinen is in deze visie buiten beschouwing gelaten.

Op basis van de analyse van het (flexibele) programma rond de luchthaven in de context van de Twentse bedrijventerreinenmarkt, concludeert Ecorys in 2013 dat de bedrijventerreinen- en kantorenmarkt in Twente ruim is, maar het te ontwikkelen luchthavengebonden bedrijventerrein een duidelijke meerwaarde kan hebben ten opzichte van de ontwikkeling elders in Twente.

Het bestemmingsplan zorgt er in principe voor dat de bedrijvigheid luchthavengebonden en dus onderscheidend is ten opzichte van andere terreinen. Handhaving van het bestemmingsplan moet er voor zorgen dat er alleen bedrijvigheid wordt toegestaan die functioneel aan een luchthaven gebonden is en/of producten en/of diensten aanbiedt die in relatie staan met het functioneren van een luchthaven.

3.4 Reistijdeffecten

3.4.1 *Uitgangspunt voor berekening reistijdeffecten passagiers*

Voor het berekenen van de reistijdeffecten voor passagiers is gebruik gemaakt van de drie inputdatasets:

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

Op basis van de ASM vraagvoorspelling en de Goudappel Coffeng reistijdmatrix is voor elk van de drie zichtjaren uit de ASM analyse berekend welk reistijdeffect er is voor passagiers. Deze analyse is alleen verricht voor passagiers met een herkomst of bestemming in Nederland. Afhankelijk van het zichtjaar en scenario heeft 48%-60% van de passagiers van de luchthaven een Nederlandse herkomst of bestemming.

⁴ Ecorys, 2011. Bedrijventerreinvisie Netwerkstad Twente. In opdracht van Netwerkstad Twente

Als referentiescenario is de situatie genomen zonder luchthaven Twente, waarbij passagiers dus reizen via een alternatieve luchthaven. Het reistijdeffect is vervolgens berekend door de reistijd van de hoeveelheid passagiers van of naar de specifieke postcode uit de ASM studie naar de alternatieve luchthaven te vergelijken met de reistijd naar luchthaven Twente. Uit deze analyse blijkt, dat een groot deel van de passagiers een reistijdwinst heeft, en een kleiner deel een reistijdverlies. In het ASM basis scenario (2024) heeft 94% van de passagiers een reistijdwinst, en 6% een reistijdverlies. Per saldo resteert een reistijdwinst. Op een zelfde manier is de reisafstandwinst bepaald, uitgedrukt in voertuigkilometers. Hierbij is uitgegaan van 1,1 respectievelijk 1,5 passagiers per voertuig⁵. De reistijd en reisafstand zijn vervolgens gewaardeerd op basis van actuele kengetallen voor MKBA's, zoals voorgeschreven door Rijkswaterstaat⁶. De gehanteerde kengetallen zijn weergegeven in de volgende tabel.

Prijspeil 2012	Zakelijk verkeer	Recreatief verkeer
Reistijdwaardering	€ 34,68 per uur	€ 6,91 per uur
Reiskostenwaardering ⁷	€ 0,04 per voertuigkm	€ 0,04 per voertuigkm

Tabel 8: gehanteerde kengetallen

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

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

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

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

⁵ Bron: Rijkswaterstaat, groei reistijdwaardering in de tijd, basisjaar 2006

⁶ Bron: Witteveen+Bos, RW 1891-1-1/abdm/007 definitief 2011, MKBA-kengetallen voor omgevingskwaliteiten: aanvulling en

Actualisering

⁷ Exclusief accijns, correctie door Ecorys

Voor de berekening van de reistijdeffecten is Ecorys uitgegaan van de volumeontwikkelingen zoals in beeld gebracht door de exploitant, ASM en ADT. Samengevat zijn dit de volgende volume-ontwikkelingen. Het jaar 2063 is het laatste jaar uit de invoerset, na dit jaar is in de reistijdeffectanalyse geen verdere groei van passagiers verondersteld.

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

Tabel 9: volumeontwikkeling van passagiers

3.4.2 Totaal overzicht van de effecten

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

€ mln	Nationaal	Regionaal
Hoog	120,2	65,5
Laag	76,0	44,6

Tabel 10: uitkomsten Reistijdeffecten (NCW 2016-2115, discontovoet 5,5%)

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

3.5 Toerisme

Effecten op toerisme hebben betrekking op zowel het inkomend als uitgaand toerisme. Inkomend toerisme betreft de bestedingen van buitenlandse toeristen die Nederland aandoen via de Luchthaven Twente, als ook het vertrek van toeristen uit de regio Twente als gevolg van in- en uitvliegroutes over specifieke toerisme gebieden. Uitgaand toerisme betreft Nederlanders die niet meer in eigen land vakantie doorbrengen, maar nu via de Luchthaven Twente in het buitenland.

Inkomend toerisme

Op basis van de bestemmingen heeft Ecorys een kwalitatieve schatting gemaakt van het te verwachten effect. De bestemmingen uit de ASM-studie zijn veelal toeristische *bestemmingen* in Zuid-Europa. Ecorys verwacht daarom dat dit vooral uitgaand toerisme met zich mee gaat brengen en er vrijwel geen extra toeristen naar Twente zullen komen door de luchthaven.

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

Uitgaand toerisme

Door het type bestemmingen wordt er relatief veel uitgaand toerisme verwacht. Het is echter maar zeer de vraag of dit leidt tot een afname van het aantal toeristen in Twente, respectievelijk Nederland. De toerist die zijn vakantie in Twente of andere delen van Nederland doorbrengt, heeft een ander profiel dan de toerist die zijn vakantie in Zuid-Europa viert. Het prijseffect van vliegen vanuit de luchthaven Twente zal waarschijnlijk geen reden zijn voor dit type toeristen om voor een Zuid-Europese bestemming te kiezen. Ecorys verwacht daarom geen substantiële negatieve effecten voor de Twentse en Nederlandse bestedingen van toeristen door de luchthaven.

Er worden geen wijzigingen in bovenstaande effecten op toerisme verwacht als gevolg van het businessplan van de exploitant, als ervan uitgegaan wordt dat op hetzelfde bestemmingenaanbod wordt ingezet.

4. Contractuele voorwaarden en belangrijkste risico's voor ADT

4.1 Contractuele voorwaarden

Inleidend

Middels het contract wordt aan een marktpartij het exclusieve recht (de concessie) toegekend om, binnen gestelde kaders, voor eigen rekening en risico van die marktpartij op het luchthaventerrein de volgende diensten en daarmee gerelateerde activiteiten te verrichten:

- a. het ontwikkelen, ontwerpen, realiseren, exploiteren, beheren en onderhouden van Luchthaven Twente en de daarmee verbonden ontwikkelingen;
- b. het ontwikkelen, ontwerpen, realiseren, exploiteren, beheren en onderhouden van het bedrijventerrein voor luchthavengebonden en platformgebonden bedrijvigheid;
- c. het verkrijgen en ontvangen van alle inkomsten verbonden met deze diensten en activiteiten gedurende de gehele looptijd van de concessie (49 jaar);
- d. het sluiten van overeenkomsten met derden voor het leveren van luchthavendiensten, voor de luchthavenontwikkeling en voor de bedrijventerreinontwikkeling.

De nadruk binnen de concessie ligt op de ontwikkeling en exploitatie van de luchthaven. In de concessieovereenkomst zijn met name verplichtingen opgenomen inzake de wijze waarop de exploitatie dient te worden uitgevoerd, waarin ook wordt aangesloten bij de vigerende wet- en regelgeving. Voor de inrichting en bebouwing zullen op publiekrechtelijke wijze de kaders worden gegeven (met name in het bestemmingsplan en het beeldkwaliteitsplan en de provinciale omgevingsverordening).

De concessieovereenkomst legt de samenwerking vast tussen ADT en de exploitant. ADT zal als toezichthoudende partij erop toezien dat ook op de langere termijn de exploitant invulling geeft aan haar vliegwielerwerking op het gebied van werkgelegenheid, duurzaamheid en innovatie door samenwerking met de kennisinstellingen en overheid.

De concessieovereenkomst regelt daarnaast ook de gang van zaken bij beëindiging van deze overeenkomst.

Concessievergoeding

Als tegenprestatie voor de concessie dient de exploitant een jaarlijkse concessievergoeding te betalen. Gekozen is de exploitant jaarlijks zowel een vaste concessievergoeding te laten betalen als een variabele. Door de exploitant jaarlijks een vaste concessievergoeding te laten betalen wordt voorkomen dat de boekwaarde in de grondexploitatie oploopt en wordt het risico in de grondexploitatie verlaagd. De verplichting tot het betalen van een vaste concessievergoeding start in het 8e jaar na effectief worden van het contract.

Vanaf het achtste jaar na de ingangsdatum van de concessieovereenkomst ontstaat de plicht om ook een variabele vergoeding te betalen. Deze is gebaseerd op het behalen van hoeveelheden passagiers: er wordt een bedrag van [REDACTED] betaald voor elke passagier boven de 750.000, plus een additionele [REDACTED] voor elke passagier boven de [REDACTED].

De exploitant dient ten behoeve van ADT een concern of bankgarantiegarantie te stellen ter hoogte van € 500.000,-, in te gaan vanaf de datum waarop de concessievergoeding verschuldigd zal zijn. Deze garantie dient gedurende de gehele looptijd van de concessieovereenkomst in stand te blijven.

Erfpacht

De gronden van de luchthaven en het bedrijventerrein worden door ADT aan de exploitant in erfpacht uitgegeven. De concessiebetalingen door de exploitant worden hierbij beschouwd als erfpacht canon. Er is

voor de uitgifte van de gronden in erfpacht gekozen omdat er in de kaders rondom de aanbesteding is aangegeven dat de gronden niet verkocht mogen worden en vanwege het publieke belang van de Luchthaven Twente. Door uitgifte van de gronden in erfpacht blijft ADT – als (bloot) eigenaar van de gronden – zeggenschap behouden over de gronden en kan ADT daarmee controle uitoefenen op de gronden. Bij het einde van de erfpacht komt de volledige eigendom weer in handen van ADT.

Ingangsdatum concessieovereenkomst

In de concessieovereenkomst is bepaald dat bij de ondertekening slechts een beperkt aantal bepalingen in werking zal treden. Het grootste gedeelte van de bepalingen in het contract treden pas in werking als aan een aantal in de concessieovereenkomst genoemde voorwaarden is voldaan. De belangrijkste opschortende bepalingen zijn de volgende:

- a. het Luchthavenbesluit is onherroepelijk geworden;
- b. de voor gebruik van de luchthaven benodigde bestemmingsplannen zijn onherroepelijk geworden;
- c. de beslissing van de Europese Commissie, waarin is bepaald dat de door ADT te verstrekken financiële bijdragen door de Europese Commissie niet worden aangemerkt als ongeoorloofde staatsteun, is onherroepelijk geworden.
- d. de exploitant dient tot “Financial Close” te zijn gekomen (de financiering moet dan rond zijn);
- e. de exploitant dient een ontwerp van de te bouwen bouwwerken (de terminal en de verkeerstoren) te overleggen en goed te laten keuren door ADT;
- f. tussen ADT en de financiers van de exploitant dient een direct agreement te zijn gesloten.

Bouwwerkzaamheden

Ten aanzien van de bouwactiviteiten is in de concessieovereenkomst een aantal verplichtingen opgenomen voor de exploitant. Omdat ADT eigenaar blijft van de gronden en de luchthaven bij het einde van de concessie wordt overgedragen aan ADT, heeft ADT belang bij een goede en deugdelijke uitvoering van de bouwwerkzaamheden door de exploitant.

Ten aanzien van de bouw en het beheer dient de exploitant te voldoen aan de vastgestelde technische eisen en is er in de overeenkomst een aantal geclausuleerde bepalingen opgenomen ter zake de nakoming van de duurzaamheidseisen. De exploitant dient ten behoeve van ADT een bankgarantie te laten stellen voor een bepaald percentage van de bouwsom voor de gebouwen die in de eerste twee jaar van de looptijd van de concessieovereenkomst moeten worden gerealiseerd. Hierdoor kan ADT bij eventueel niet afbouwen door de exploitant de afbouw zelf ter hand nemen. Laatstgenoemde bankgarantie dient in stand te blijven tot aan de oplevering van de bouwwerken. Daarnaast dient de exploitant het ontwerp goed te laten keuren door ADT en dienen de bouwwerkzaamheden te worden uitgevoerd conform de geldende wet- en regelgeving.

De aan de te realiseren bebouwing te stellen kwaliteitseisen worden in een beeldkwaliteitsplan vastgelegd. Door vaststelling van het beeldkwaliteitsplan behoudt de gemeente bij het verlenen van de bouwvergunningen regie op de beeldkwaliteit van de bebouwing op de luchthaven en op het bedrijventerrein.

Onderhoud

De exploitant is gehouden een financiële reservering aan te houden ten behoeve van het ‘light’ onderhoud van de luchthaven (zgn. “maintenance reserve”). Bovendien is er de verplichting opgenomen om te voldoen aan een minimum niveau van onderhoud. Op deze wijze waarborgt ADT dat zij aan het einde van de concessieperiode een goed onderhouden luchthaven overgedragen krijgt.

De financiering

De aandeelhouders van de exploitant zullen in een separate overeenkomst nadere afspraken maken omtrent - onder meer - de omvang van het eigen vermogen en de dividenduitkeringen aan de aandeelhouders van de exploitant. In het financieringsplan worden daarnaast specifieke verplichtingen opgenomen ten aanzien van de financiering.

Tussen ADT, de exploitant en de financiers zal een direct agreement worden gesloten. Daarin zal onder meer worden bepaald dat ADT de verplichtingen uit hoofde van de financieringsovereenkomsten over zal nemen bij tussentijdse beëindiging van de concessieovereenkomst. De overname van deze verplichtingen geldt overigens alleen voor de in de direct agreement genoemde maximale plafondbedrag en heeft alleen betrekking op de financiering van de bouwactiviteiten.

Vergoeding aan de exploitant bij einde concessieovereenkomst voor investeringen

In de concessieovereenkomst is een aantal bepalingen opgenomen waarin is voorzien in een vergoeding voor de exploitant voor investeringen die zijn gedaan voorafgaand aan het einde van de looptijd van de concessieovereenkomst. Zo is in de concessieovereenkomst een bepaling opgenomen inhoudende dat ADT – in overleg – de financiering overneemt van investeringen gedaan voorafgaand aan het einde van de looptijd van de concessieovereenkomst.

Handback

Partijen stellen voorafgaand aan het einde van de looptijd van de concessieovereenkomst een plan op (het "Transition Plan"), waarin is omschreven op welke wijze en onder welke voorwaarden de overdracht ("Handback") plaatsvindt. Voorafgaand aan de overdracht zal er in elk geval door (of namens) ADT een inspectie van de luchthaven plaatsvinden. Er zal een "Handback Engineer" worden aangesteld die zal onderzoeken of een en ander verloopt conform het "Transition Plan".

Tussentijdse beëindiging van de overeenkomst

De concessieovereenkomst kan gedurende de looptijd tussentijds beëindigd worden. Hieronder wordt beschreven op welke gronden de concessieovereenkomst tussentijds kan eindigen en welke financiële risico's er voor ADT bestaan bij een eventuele tussentijdse beëindiging van de concessieovereenkomst.

De concessieovereenkomst voorziet in de volgende (tussentijdse) beëindigingsscenario's:

- a. de opschortende voorwaarden zijn niet tijdig vervuld;
- b. beëindiging wegens tekortkoming exploitant in de nakoming van een materiële verplichting;
- c. beëindiging wegens tekortkoming ADT in de nakoming van een materiële verplichting;
- d. "Political Event": beëindiging wegens eenzijdig besluit publieke instanties (Rijk, Provincie, Gemeente) ten nadele van de exploitant;
- e. "Force Majeure": overmacht;
- f. "Convenience": ADT wenst de concessieovereenkomst te beëindigen.

Ad a. Opschortende voorwaarden

In de concessieovereenkomst is een aantal opschortende bepalingen opgenomen waaraan moet zijn voldaan om de concessieovereenkomst volledig in werking te laten treden. Om juridisch technische redenen geldt overigens wel dat een aantal bepalingen uit de overeenkomst reeds geldend zijn, ook als er nog niet aan de specifieke opschortende bepalingen is voldaan. Indien er binnen zes maanden (welke termijn door partijen verlengd kan worden) na het tekenen van de concessieovereenkomst nog niet is voldaan aan de in de overeenkomst opgenomen opschortende bepalingen, dan zal de concessieovereenkomst niet in werking treden. Voorts heeft elk der partijen, afhankelijk van de bepaling waar het om gaat, het recht de concessieovereenkomst, voor zover het ziet op de bepalingen die al wel in werking zijn getreden, te beëindigen.

Indien de concessieovereenkomst tussentijds wordt beëindigd wegens het niet vervuld zijn van de opschortende voorwaarden is ADT jegens de exploitant op generlei wijze aansprakelijk. Wel heeft te gelden dat ADT zich bereid heeft verklaard om tot een maximum bedrag bij te dragen in de kosten van activiteiten die de exploitant heeft uitgevoerd om zo spoedig mogelijk tot een operationele luchthaven te komen. Dit geldt niet indien de concessieovereenkomst niet in werking treedt indien er niet tijdig is voldaan aan opschortende voorwaarden waarvoor de exploitant verantwoordelijk is. In de concessieovereenkomst is verder opgenomen dat de exploitant het recht heeft verlenging te vragen van de termijn teneinde tot financiering van zijn activiteiten te komen, indien het luchthavenbesluit en/of de bestemmingsplannen nog niet onherroepelijk is/zijn geworden.

Ad b. Tussentijdse beëindiging wegens tekortkoming exploitant

Indien er sprake is van een toerekenbare tekortkoming van een materiële verplichting aan de zijde van de exploitant zal ADT aan exploitant eerst een sommatiebrief verzenden, waarin de exploitant in gebreke wordt gesteld en wordt gesommeerd tot nakoming over te gaan. Indien de exploitant niet aan deze sommatie voldoet, is ADT gerechtigd tot een boete. Indien exploitant na deze periode van 60 dagen nog steeds in gebreke blijft, is ADT gerechtigd de concessieovereenkomst tussentijds te beëindigen.

Het gevolg is dat de aandeelhouders van de exploitant het geïnvesteerde eigen vermogen verliezen en dat ADT de onbezwaarde eigendom verkrijgt van de gronden en opstallen. ADT neemt de (op voorhand door ADT goedgekeurde) nog openstaande vreemd vermogen financiering over conform de afspraken uit de direct agreement.

Ad c. Tussentijdse beëindiging wegens tekortkoming van ADT

Bij een tussentijdse beëindiging door de exploitant wegens een toerekenbare tekortkoming van ADT zal ADT aan de aandeelhouders van de exploitant 125% van de marktwaaarde van de overeenkomst vergoeden. Daarbij is een bepaling opgenomen specifiek voor de wijze waarop de marktwaaarde van de overeenkomst wordt bepaald ingeval de overeenkomst op deze grond wordt ontbonden binnen de eerste 15 jaar. ADT neemt verder de (op voorhand door ADT goedgekeurde) nog openstaande vreemd vermogen financiering over conform de afspraken uit de direct agreement en neemt lopende arbeidscontracten over (voor zover juridisch mogelijk).

Ad d. Tussentijdse beëindiging wegens "Political Event"

Onder een "Political Event" wordt – kort gezegd - verstaan een zodanige wijziging in de wet- en regelgeving en beleid, door de Nederlandse regering, de Provincie Overijssel, de Gemeente Enschede of ADT, die zodanige gevolgen heeft voor alleen Luchthaven Twente (dus niet voor de luchtvaart in het algemeen), dat het van de exploitant niet meer kan worden gevergd de verplichtingen uit de concessieovereenkomst op dezelfde wijze te blijven uitvoeren.

Indien er sprake is van een tussentijdse beëindiging van de concessieovereenkomst wegens een "Political Event", zal ADT aan de aandeelhouders van de exploitant de marktwaaarde van het contract vergoeden. Daarbij is een bepaling opgenomen specifiek voor de wijze waarop de marktwaaarde van de overeenkomst wordt bepaald ingeval de overeenkomst op deze grond wordt ontbonden binnen de eerste 15 jaar. ADT neemt de voorts (op voorhand door ADT goedgekeurde) nog openstaande vreemd vermogen financiering conform de afspraken uit de direct agreement.

Ad e. Tussentijdse beëindiging wegens "Force Majeure"

Ingeval een partij claimt dat er sprake is van een onvoorziene omstandigheid, dan treden partijen in overleg over de gevolgen daarvan. Indien zij niet tot overeenstemming komen of indien de andere partij

weerspreekt dat er sprake is van een onvoorziene omstandigheid, dan kan dit als geschil worden voorgelegd aan de daartoe bevoegde arbiter, die ook de gevolgen zal vaststellen.

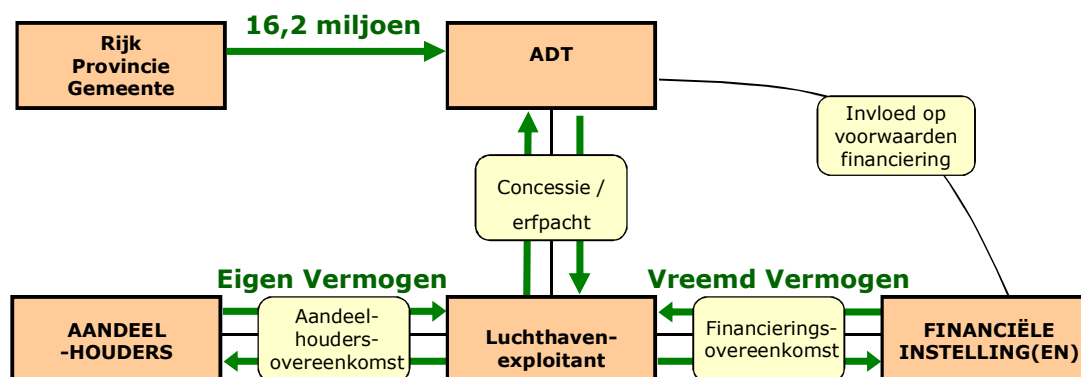
Ad f. Tussentijdse beëindiging door ADT wegens “eigen redenen”

Een tussentijdse beëindiging door ADT wegens “convenience” heeft dezelfde gevolgen als die van tussentijdse beëindiging wegens “niet nakoming door ADT”.

In alle gevallen van tussentijdse beëindiging heeft ADT het recht op het overnemen van alle roerende en onroerende zaken en lopende concessieovereenkomsten om de exploitatie van de luchthaven te kunnen doorzetten.

Hieronder staan de belangrijkste contractuele gevolgen van tussentijdse beëindiging. De grootste (financiële) risico's voor ADT zijn tussentijdse beëindiging wegens toerekenbare tekortkoming en tussentijdse beëindiging wegens een “Political Event”.

De contractuele relaties worden in onderstaand schema weergegeven:



Figuur 10: contractuele relaties

4.2 Risico's

De belangrijkste risico's voor de concessieovereenkomst hangen samen met de opschortende voorwaarden waarvan de publieke trajecten (Luchthavenbesluit en bestemmingsplan) en het afsluiten van een financiering de belangrijkste zijn. Daarna is actief contractbeheer van ADT noodzakelijk om sturing te houden op de exploitant en de aandeelhouders. In onderstaande tabel zijn de belangrijkste risico's en beheersmaatregelen weergegeven (bron: bestuursnotitie inzake aanbesteding luchthaven Twente 1 september 2011).

Risico	Beheersmaatregelen
Partijen hebben 180 dagen (plus verlenging extra 180 dagen) om aan opschortende voorwaarden te voldoen:	
<u>Opschortende voorwaarden ADT</u> - Vliegveiligheid: aanvliegroutes boven NL - Bestemmingsplannen - Beschikking: geen onverenigbare staatsteun - Instellen van ADT Concessieovereenkomst Management team - Zekerheid over de beschikbaarheid van de financiële bijdrage aan de exploitant - Gronden aan luchtzijde verworven	- De concessieovereenkomst wordt dag voor dag verlengd tot aan de betreffende voorwaarde is voldaan, indien ADT meer tijd nodig heeft om aan de opschortende voorwaarden te voldoen (met name betreffende de publiekrechtelijke besluiten). - Bij vertraging komt de doelstelling “vliegen in 2014” in gedrang. - Waar mogelijk beperken uitgaven en investeringen door ADT vòòr ingangsdatum concessieovereenkomst
<u>Opschortende voorwaarden exploitant</u> De exploitant dient de volgende stukken (door ADT goedgekeurd) aan te leveren: - Een Business Plan; - Een Master Plan en Luchthaven Emergency Plan; - Een duurzaamheidsplan; - Een werkgelegenheidsplan; - Een financieringsplan; - Een ontwerp en realisatie (bouw) opdracht voor de verplichte werken vastgelegd in Technical Scope annex van de concessieovereenkomst; - Bankgaranties voor de bouw en garantie voor betaling vaste concessie; - Bewijs dat verzekeringen afgesloten zijn.	- ADT mag de concessieovereenkomst ontbinden. - Bodemvervuiling. De kosten van sanering zouden hoger kunnen uitkomen doordat sanering (ADT) en bouwrijp maken (exploitant) gescheiden zijn. Het inzichtelijk maken van de saneringsoperatie als opschortende voorwaarde geeft ADT de kans in dit dossier actief te sturen. - Financiering. In principe is dit een zaak tussen exploitant en de financiële instellingen, maar ADT houdt goedkeuringsrecht op deze overeenkomsten omdat via een directe overeenkomst tussen de financiële instelling en ADT wordt afgesproken dat ADT bij beëindiging van de concessieovereenkomst de verplichtingen uit de financieringsovereenkomsten overneemt die de SPV met de financiële instellingen heeft gesloten en door ADT zijn goedgekeurd. Indien ADT niet via een direct agreement (of indirect via een hypotheek) de financiering zou overnemen dan zou bij beëindiging van de erfpacht een pandrecht ontstaan die ADT aan financiële instellingen moet vergoeden om doorstart te faciliteren.
<u>Belangrijkste opschortende voorwaarde exploitant en ADT gezamenlijk:</u> Onherroepelijk luchthavenbesluit	De concessieovereenkomst wordt dag voor dag verlengd tot aan de betreffende voorwaarde is voldaan, indien partijen meer tijd nodig hebben om aan de opschortende voorwaarden te voldoen (met name betreffende de publiekrechtelijke besluiten).

Realiseren van de aanvangsinvesteringen door exploitant, ter beschikking stelling van de financiële bijdrage van ADT	
Het niet (tijdig) realiseren van de Technical Scope	De exploitant zal met de bouwwerkzaamheden klaar moeten zijn om in 2014 vliegen mogelijk te maken. ADT heeft bij niet naleving hiervan het recht om een bankgarantie te trekken. Daarnaast wordt door exploitant een aantal verzekeringen afgesloten betrekking hebbende op de bouw en eventuele vertraging.
Controle op de financiële bijdrage van ADT	ADT zal erop toezien dat het geld besteed wordt overeenkomstig de scope zoals vastgelegd in de overeenkomst en aan de exploitant de door de exploitant vooruitbetaalde rekeningen vergoeden.
De exploitant kan de concessievergoedingen niet betalen of betaalt te laat	
Gebrekkige betaling	De concessieovereenkomst voorziet in een concerngarantie ter zake ten behoeve van ADT. Als deze getrokken wordt heeft de exploitant de verplichting deze weer aan te vullen. Zo niet kan ADT de exploitant in gebreke stellen en de concessieovereenkomst beëindigen.
Tussentijdse beëindiging door tekortkoming exploitant	
Bijv. door (dreigend) faillissement, niet voldoen aan verplichtingen concessieovereenkomst, etc.	• In concessieovereenkomst is voorzien in een boeteclausule. • De aandeelhouders verliezen in dit geval het door hen geïnvesteerde eigen vermogen. • ADT neemt vreemd vermogen verplichtingen over: alleen leningen goedkeuren t.b.v. investeringen (niet voor algemene bedrijfsvoering en herfinanciering). Houdt in dat tegenover de overgenomen schuld een minimaal zelfde waarde aan opstellen staat. • Verzekeringen voor aansprakelijkheid van directors en officers, terrorisme, oorlog, sabotage, business interruption.
Beëindiging als gevolg van Political Event – vergoeden EV + toeslag	
	• Evt. een verzekering in relatie tot discriminatoire regelgeving, indien beschikbaar. • Aansprakelijk stellen betreffend overheidsorgaan voor schade voortvloeiend uit besluit / aanpassing regelgeving.
Beëindiging als gevolg van Force Majeure – vergoeden EV	
	• Sabotage, oorlog, terrorisme in verzekering. • Aansprakelijk stellen betreffend overheidsorgaan voor schade voortvloeiend uit besluit / aanpassing regelgeving.

4.3 Grondexploitatie

Voorop staat dat een succesvolle ontwikkeling van de luchthaven een gezamenlijk belang dient voor regio, ADT en exploitant. Niet alleen vanuit financieel perspectief maar ook gezien vanuit de economische ontwikkeling van de regio.

ADT heeft de volgende inkomstenbronnen vanuit de concessie:

- Vaste concessievergoeding: de exploitant is contractueel verplicht vanaf het 8^e jaar (bij effectief worden contract in 2013, is dit het jaar 2020) een vaste concessie te betalen van € 500.000 (prijspeil 2013).
- De eindwaarde in de vorm van de bedrijfswaarde aan het einde van de concessieperiode. ADT realiseert deze eindwaarde door middels een nieuwe aanbesteding een nieuwe exploitant te contracteren.

In het minst gunstige geval (geen succesvolle luchthaven operatie) is er bij (tussentijdse) teruglevering minimaal de waarde van de grond (die in bloot eigendom ADT blijft), de opbrengsten uit de eventueel erop gevestigde ondererfpacht contracten en de waarde van de door de operator gerealiseerde opstallen.

Dit houdt in dat ADT een voorfinanciering doet, waarvan de opbrengsten pas op latere datum zullen worden ontvangen. De grondexploitatie voor het luchthavengebied heeft een positief saldo. Hierbij is alleen rekening gehouden met de inkomsten uit de vaste concessie. Nog geen rekening is gehouden met de eindwaarde van de luchthaven.

Bijlage 1: Bronnen

Onderzoeken:

- **ASM (2013)**, *A Network Development and Traffic Forecast for Twente Airport (revised March 2013)*, ASM Ltd, London;
- **Goudappel Coffeng (2011)**, *Catchment area of Airports and Twente Airport*, Goudappel Coffeng, kenmerk: ADT001/Hnr/0002 1.1.
- **Ecorys (2013)**, *Actualisatie Economische Effecten Luchthaven Twente (update augustus 2013)*, Ecorys, Rotterdam;
- **Provincie Overijssel (2010)**, *Passagiersaantallen luchthaven Twente. Bandbreedte veronderstellingen bij berekening passagiersaantallen*, Provincie Overijssel, Zwolle;
- **Adecs Airinfra (2006)**, *businessplan Luchthaven Twente*, Adecs Airinfra, kenmerk ens060410 rap.

Overige bronnen:

- Exploitiatiemaatschappij Vliegveld Twente B.V. (2013), *Employmentplan Vliegveld Twente (16-05-2013)*;
- Exploitiatiemaatschappij Vliegveld Twente B.V. (2013), *Businessplan Twente Airport (18-10-2013)*, geheim document;
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2009), *Luchtvaartnota. Een concurrerende en duurzame luchtvaart voor een sterke economie*. I&M, Den Haag.
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2012), *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig*. I&M, Den Haag.
- Provincie Overijssel (2010), *Ruimtelijke visie gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente en omgeving*, Provincie Overijssel, Zwolle.
- Provincie Overijssel (2013), *Omgevingsverordening Provincie Overijssel, september 2013*, Provincie Overijssel, Zwolle.
- Gemeente Enschede (2009), *Structuurvisie Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o.. Voor een economisch sterker en duurzamer Twente*, gemeente Enschede, Enschede.
- ADT (2013), *Grondexploitatie 2013 Area Development Twente (26-3-2013)*, Hoofdstuk 5 *Risicoanalyse*, geheim document;
- Factsheets *Regionale luchthavens Eelde, Eindhoven en Rotterdam*.

Bijlage 2: Verankering Luchthaven Twente in nationaal en regionaal beleid

Luchtvaartnota (2009)

Luchthaven Twente is als luchthaven van nationaal belang opgenomen in de Luchtvaartnota. De luchthavenontwikkeling draagt bij aan de verdere ontwikkeling van een sterke ruimtelijk-economische structuur, de bereikbaarheid van de regio en versterking van de regionale economie van Twente en directe omgeving. De luchthaven draagt bij aan de concurrentiekracht van Nederland en de aantrekkelijke vestigingslocatie die Nederland vormt voor (internationale) bedrijvigheid.

Uit de luchtvaartnota:

“Twente vormt een belangrijk kennis- en innovatiecluster in Oost-Nederland. Vanuit internationaal perspectief is de ligging gunstig en kan Twente voor diverse economische segmenten een aantrekkelijk alternatief zijn voor de ruimtedruk die in West-Nederland gevoeld wordt.

De regio kent een hoogwaardig en groen investeringsklimaat met een intermediaire ligging tussen de Randstad en het Duitse Ruhrgebied. Kennis- en innovatieclusters in de regio bieden belangrijke aanknopingspunten voor nieuwe (internationale) bedrijvigheid en productiviteitsontwikkeling.

Met de Agenda van Twente werkt de regio zelf aan een Twente dat in 2020 bekend staat als een internationaal toonaangevende kennisregio. Hierbij zijn de gebiedsontwikkelingen van de luchthaven, het kennispark bij de Universiteit Twente en Hart van Zuid/WTC/Centraal Station Twente van strategisch belang. De onderling complementaire programmatische ontwikkeling van deze projecten vormt de basis voor de nieuwe duurzame economische structuurversterking van Twente. Deze koppeling wordt wel omschreven als de innovatiedriehoek. Het moet de ambitie van Twente massa geven en de realisering ervan versnellen.

Het kabinet heeft de voorkeur uitgesproken voor een verdere ontwikkeling van Twente als luchthaven. Een luchthaven kan ook in regionaal ruimtelijk-economisch perspectief bijdragen aan de internationale bereikbaarheid van de Euregio, waarbij de luchthaven een belangrijke functie vervult in het faciliteren van de ontwikkeling van de regio tot internationaal toonaangevende kennis- en innovatieregio. De luchthavenontwikkeling biedt daarbij perspectief voor innovatieve werkgelegenheid en innovatief bedrijfsleven, bijvoorbeeld in het in Twente sterke M3 cluster (Mechatronica, Materials, Maintenance), die de structuur van de economie kunnen versterken.

De voormalige vliegbasis Twente is in potentie een goed bereikbare luchthaven met uitstekende luchthaveninfrastructuur. Ten noorden van het gebied ligt het treinspoor van Hengelo naar Duitsland en daarboven ligt de A1. Op het luchthaventerrein zelf ligt een landingsbaan van 3 kilometer lang en er liggen diverse taxibanen en toegangswegen. De luchthaven heeft een flinke (militaire) geluidsruimte en door het voormalig militair gebruik zijn andere ruimtelijke ontwikkelingen op redelijke afstand van de luchthaven gebleven. Dit is een combinatie die zich niet vaak voordoet en die in de toekomst niet makkelijk te creëren zal zijn.

Deze “basiswaarde” wordt door kabinet onderkend en geeft in de regionale context kansen voor ontwikkeling van een luchthaven die, bij voldoende belangstelling vanuit de markt, als economisch vliegwiel kan dienen. Daarnaast kan de luchthaven door de beschikbare luchthaveninfrastructuur mogelijk een (ondersteunende) strategische rol vervullen bij het in directe of indirecte zin accommoderen van 70.000 niet-mainport gebonden vliegtuigbewegingen op luchthavens van nationale betekenis.

[De heer Alders onderzoekt of het mogelijk is 70.000 vliegtuigbewegingen te accommoderen op de luchthavens Lelystad en Eindhoven. Vervolgens zal worden gekeken hoe overige luchthavens van nationale betekenis, met name Twente, naast hun autonome functie, ondersteunend kunnen zijn in het accommoderen van extra capaciteit.]”

“Het kabinet heeft in november 2008 aangegeven voorstander te zijn van behoud van de Luchthaven Twente, waarbij betrokkenheid van de regio en de markt bij de exploitatie van deze luchthaven essentieel is. De luchthaven zal niet als militaire vliegbasis heropend worden, maar kan wel dienen voor militair medegebruik. Voor de toekomstige luchthaven wordt gestreefd naar de inperking van de huidige militaire geluidscontour en naar vluchten die een maatschappelijke meerwaarde hebben voor Twente. Nachtvluchten zijn niet aan de orde. “

Regionale structuurvisie en ruimtelijke visie

De ontwikkeling van de luchthaven is naast de Luchtvaartnota tevens verankerd in de structuurvisie van de gemeente Enschede en de ruimtelijke visie van de Provincie Overijssel. Op 14 december 2009 heeft de gemeenteraad van Enschede structuurvisie B (uitgaande van een gebiedsontwikkeling met luchthaven) vastgesteld. Op 16 juni 2010 is door provinciale staten van Overijssel de Ruimtelijke visie Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o. vastgesteld.

In juli 2009 is het rapport Structuurvisies Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o. gepubliceerd. De hierin genoemde structuurvisies A (zonder luchtvaart) en B (met luchtvaart) zijn beoordeeld in een Plan-MER. Door zowel de gemeenteraad van Enschede als provinciale staten van Overijssel is gekozen voor de ontwikkeling van het gebied met luchtvaart. Structuurvisie B en de milieukaders zoals verwoord in het Plan-MER geven de randvoorwaarden waarbinnen de verdere planvorming plaats dient te vinden. In de ruimtelijke visie zoals vastgesteld door provinciale staten zijn hieraan aanvullende randvoorwaarden gesteld.

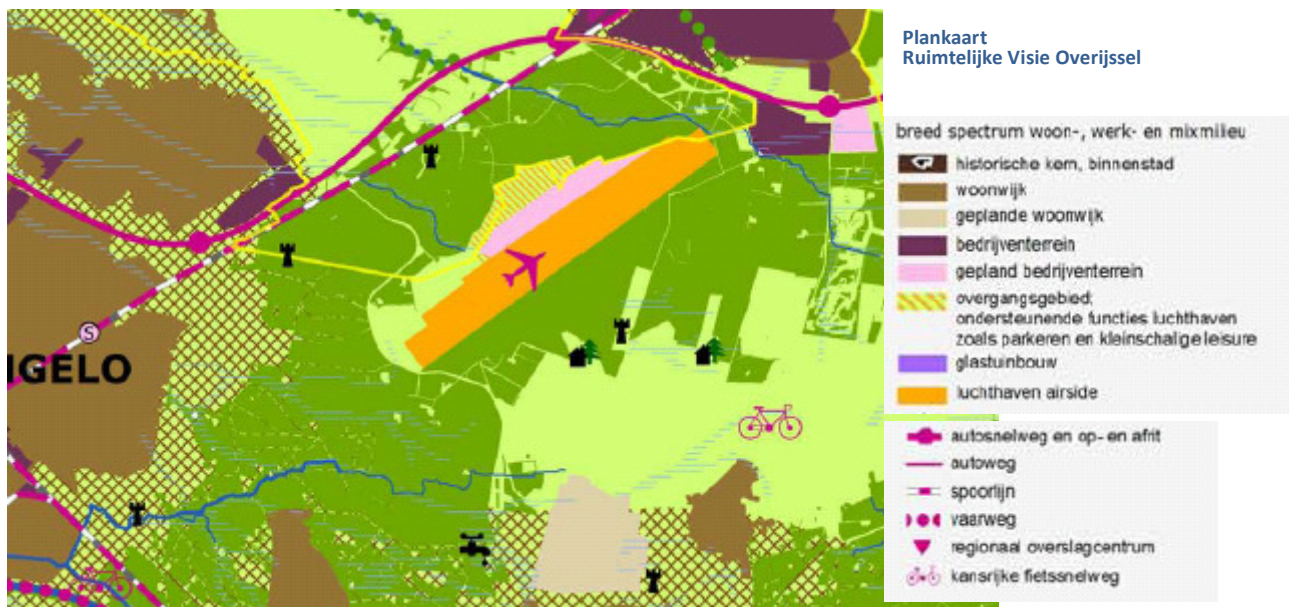


Figuur 1: planschets structuurvisie B

In de Ruimtelijke Visie als uitwerking van de Omgevingsvisie, zoals vastgesteld op 16 juni 2010, worden de provinciale kaders voor de gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente neergezet. De ruimtelijke principes en beleidsuitgangspunten die in de Omgevingsvisie zijn vastgelegd, hebben daarin het vertrekpunt gevormd voor het formuleren van de provinciale kaders voor de beoogde herontwikkeling.

De activiteiten die door de Ruimtelijke Visie mogelijk worden gemaakt sluiten grotendeels aan bij de Structuurvisie B. Op een aantal punten is sprake van wijzigingen:

1. Ontwikkeling EHS op kortere termijn.
2. Nadere definiëring van de leisure functie aan de noordzijde tot 'Twentse schaal'
3. Beperking van de geluidscontour tot een oppervlakte van circa 8 km², waarbij rekening wordt gehouden met een buffer binnen het afwegingsgebied met een oppervlakte van 10,6 km²
4. Er wordt geen uitspraak gedaan over de ontwikkeling van de A1-zone tussen de snelweg en het spoor. Eventuele planontwikkeling voor dit gebied komt aan de orde in het programma voor de A1-zone, inclusief eventuele aanpassingen in de infrastructuur.



Figuur 2: ontwikkelingsperspectieven omgevingsvisie Overijssel

Economische ontwikkeling en werkgelegenheid in de regio Twente

De economie van de regio wordt nu nog gekenmerkt door een grote vertegenwoordiging van industriële bedrijvigheid. Dit zijn voornamelijk kleine en middelgrote ondernemingen, maar in het gebied zijn ook diverse grote industriële bedrijven gevestigd, zoals Koninklijke Ten Cate, Thales, Siemens en Stork. De tendens is echter dat ook in Twente het aandeel van de werkgelegenheid in de commerciële en niet-commerciële dienstverlening toeneemt.

Vergeleken met het landelijke gemiddelde zal de industriële sector in Twente voorlopig nog bovengemiddeld vertegenwoordigd blijven. Deze industriële werkgelegenheid kan op termijn alleen voor de regio worden behouden als de bedrijven in staat zijn te concurreren op de wereldwijde markt. Vernieuwing van producten, processen en markten is voor deze bedrijven daarom essentieel. De voorwaarden daarvoor zijn gunstig. Twente vormt een van de belangrijkste kennis- en innovatieclusters van Nederland. Vanuit internationaal perspectief is de ligging gunstig en vormt Twente voor diverse economische segmenten een aantrekkelijk alternatief voor de ruimtedruk van bijvoorbeeld de Randstad of de Brabantse Stedenrij.

Twente kent een hoogwaardig en groen investeringsklimaat met een intermediaire ligging op de as tussen de economische kerngebieden de Randstad en het Duitse Ruhrgebied. Kennis- en innovatieclusters in de regio bieden belangrijke aanknopingspunten voor nieuwe (internationale) bedrijvigheid en

productiviteitsontwikkeling. Vernieuwende dwarsverbanden tussen ICT, materialen, mechatronica & onderhoud (M3), de bouwsector en de medische sector vormen belangrijke economische krachten. Twente beschikt in deze sectoren over een aantal internationaal toonaangevende bedrijven. De kwaliteiten van het natuurlijke en culturele woon- en recreatielandschap van Twente versterken verder de reeds gunstige bedrijfsomgeving.

Met de Gebiedsagenda Twente werken provincie, regio en Twentse gemeenten verder aan de kwaliteiten van een internationaal toonaangevende kennisregio. Hierbij zijn de gebiedsontwikkelingen van Luchthaven Twente en omgeving, het Kennispark/Universiteit Twente en Hart van Zuid/Centraal Station Twente/WTC van strategisch belang; de zogenaamde 'Innovatiedriehoek'. De onderling complementaire programmatische ontwikkeling van deze projecten vormt de basis voor de sociaaleconomische structuurversterking van Twente. Het aantrekken en langer vasthouden van hoger opgeleiden vormt dan ook een van de belangrijkste uitdagingen voor Twente als kenniseconomie. Dit sluit aan bij de kernambities van het Regionaal Economisch Ontwikkelingsplan (REOP) van de Regio Twente/Netwerkstad. De Innovatiedriehoek moet de ambities van Twente meer volume geven en de realisering ervan bespoedigen. Multimodale bereikbaarheid van de EUREGIO draagt bij aan de ontwikkeling van de regio tot een internationaal toonaangevende kennis- en innovatieregio.

De missie van de gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente en omstreken, 'inzetten op economische structuurversterking met gelijkwaardige aandacht voor omgeving en duurzaamheid', past geheel in deze lijn van ambities voor Twente. Om die reden zoeken de partners in deze gebiedsontwikkeling naar complementaire programma's en ontwikkelingsstrategieën met de reeds aanwezige sterke sectoren. Twente is gebaat bij een goede functionele en inhoudelijke samenhang om zodoende de 'unique selling points' (USP) van Twente als woon-, werk- en recreatielandschap (Landgoed Twente) verder op de (inter)nationale kaart te zetten. Hieronder wordt nader ingegaan op de samenhangen in de Innovatiedriehoek Twente.

Ondanks de op zich gunstige kenmerken van de regio moet worden geconstateerd dat de economie van Twente nog steeds kwetsbaar is. De mogelijkheden om werkgelegenheid voor laag- en hoogopgeleiden vast te houden c.q. te creëren zijn schaars en de kansen die er zijn moeten waar mogelijk worden benut. Voor de ontwikkeling van economie en werkgelegenheid in Twente kan de hernieuwde ontwikkeling van de luchthaven een belangrijke factor zijn. Het realiseren van de luchthaven is een concrete mogelijkheid tot het realiseren van werkgelegenheid, zowel directe als indirecte werkgelegenheid. De bestaande bedrijven profiteren van de rechtstreekse ontsluiting voor luchttransport voor zowel passagiers als vracht. Voor vestiging van nieuwe bedrijven kan de aanwezigheid van de luchthaven een extra vestigingsfactor zijn. De ervaring leert dat rondom luchthavens dikwijls economische ontwikkeling op gang komt. Ook meer rechtstreeks heeft een luchthaven natuurlijk een direct gevolg voor de werkgelegenheid in Twente. Het Twentse bedrijfsleven heeft zich dan ook in overgrote meerderheid achter een doorstart van de luchthaven geschaard. Ook de Bad Bentheimer Interessengemeinschaft für Handel – Handwerk - Industrie & Gastronomie onderstreept dit standpunt.

De ontwikkeling van de luchthaven zal leiden tot verbreding van de economische basis. In samenhang met de Innovatiedriehoek zien we mogelijkheden tot een versterkend effect op de gehele sociaaleconomische ontwikkeling waardoor er een multiplier-effect ontstaat. De verwachte werkgelegenheidseffecten hangen onder andere samen met de te verwachten passagiersaantallen.

In de paragraaf Werkgelegenheidseffecten hieronder wordt hierop nader ingegaan.

Innovatiedriehoek Twente

Zoals hierboven is aangegeven is voor de ontwikkeling van de economische structuur van de regio Twente innovatie een noodzakelijk instrument. Door Rijk, provincie en regio zijn economische programma's

opgezet, die deze ontwikkelingen ondersteunen. In de deze programma's ligt de nadruk op open innovatie, waarmee de samenwerking tussen bedrijven wordt gestimuleerd. Daarnaast ligt de nadruk op kennisvalorisatie, waarmee de overdracht van kennis van de Universiteit Twente en de Saxion Hogeschool naar het bedrijfsleven wordt gestimuleerd. Hierdoor ontstaat nieuwe bedrijvigheid in de regio, waarmee de traditionele economische structuur langzaam maar zeker verandert in een kennisgedreven economische structuur.

Een duurzame inbedding van deze nieuwe bedrijvigheid in de regio vraagt ook om ruimtelijke ontwikkeling die moet zorg dragen voor een aantrekkelijk woon- en werkklimaat. In Twente zijn er drie majeure projecten die bijdragen aan deze doelstelling; Kennispark Twente, Hart van Zuid/Centraal Station Twente en gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente en omgeving. Deze projecten zijn los van elkaar ontwikkeld, maar kunnen niet los van elkaar worden gezien. De projecten kennen ieder hun eigen profiel en eigen dynamiek. Door een samenhangende programmatische aanpak op een aantal specifieke punten zoals profilering, acquisitie en programmering worden deze projecten echter in hun kracht versterkt.

In de Innovatiedriehoek staat het realiseren van een aantrekkelijk, internationaal georiënteerd vestigingsklimaat voor de innovatieve maakindustrie centraal. De programmatische aanpak richt zich op het bewerkstelligen van een maximale synergie tussen de projecten. Kern van de aanpak is dat de afzonderlijke projecten zich binnen het eigen profiel in hun eigen tempo blijven ontwikkelen.

Hart van Zuid is het internationaal stedelijk knooppunt, zowel fysiek via de internationale verbindingen door Centraal Station Twente, als qua internationale bedrijvigheid. De focus ligt op innovatieve bedrijvigheid met een internationale oriëntatie. Voorbeelden van bedrijfsprofielen zijn handelsbedrijven met een focus op hoogwaardige technologie, sales offices van buitenlandse bedrijven, spin-off bedrijvigheid vanuit de maakindustrie en kennisinstellingen met internationale focus. Belangrijke aanjagers hierbij zijn, naast het WTC, internationale bedrijven als Siemens en Stork Thermeq, toonaangevend in de wereld op het gebied van energietechniek en mechatronica.

De gebiedsontwikkeling van **Luchthaven Twente** en omgeving gaat uit van een compacte luchthaven in het groen met daaraan gelieerd platformgebonden en luchthavengebonden bedrijvigheid. Het zwaartepunt daarbij ligt, naast de werkgelegenheid die ontstaat door de handling van passagiers, ook vooral op de ontwikkeling van de bedrijvigheid. Te denken valt hierbij aan bedrijven voor vliegtuigonderhoud, logistieke bedrijven en opleidingsinstituten. Verder biedt de luchthaven de mogelijkheid om Twente ook via de lucht goed te ontsluiten voor andere zakencentra in Europa. Verder biedt de gebiedsontwikkeling rondom de luchthaven kansen voor versterking van de leefomgeving.

Kennisvalorisatie is de belangrijkste drager van het profiel van **Kennispark Twente**. Het richt zich op de ontwikkeling van hoogwaardige werkgelegenheid die een relatie heeft met de Universiteit Twente. Het is een kennisknooppunt met een economische functie. Gerelateerd aan Universiteit Twente biedt Kennispark Twente een omgeving waarin gestimuleerd wordt om nieuwe bedrijven op te zetten en waar ruimte is en faciliteiten zijn voor kleinere bedrijven om te groeien. Naast het stimuleren van starters wordt gewerkt aan samenwerkingsverbanden met bestaande industrie.

Door met een aantal activiteiten gezamenlijk op te trekken, kunnen de projecten effectiever worden uitgevoerd en is het resultaat meer dan het resultaat van de afzonderlijke projecten. Deze activiteiten vormen samen het programma Innovatiedriehoek. In het programma worden onder andere de volgende activiteiten ondergebracht:

- Afstemming met Gebiedsagenda Oost- Nederland, MIRT en daaraan gekoppelde programma's en investeringen.
- Gezamenlijke marketing en acquisitie en het bewaken van het profiel.

- Fasering van de deelprojecten onderling en in relatie tot de andere projecten in de regio Twente. Hierbij dient de Innovatiedriehoek prioriteit te krijgen boven andere projecten, maar vooral dienen geen initiatieven te worden opgestart die potentieel concurrerend kunnen zijn met de Innovatiedriehoek.
- Programmering van de ontwikkeling van vastgoed. Met betrekking tot de verbindingen tussen de drie deelprojecten en voor het tussenliggende gebied een gezamenlijke ambitie voor de ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid vaststellen.
- De internationale inbedding in onder andere MONT-verband.
- Het opstellen van een integrale visie op de bereikbaarheid van de Innovatiedriehoek. Daarbij moet het om het totale pakket aan infrastructurele maatregelen gaan; dus zowel wegen als OV.



Figuur 3: innovatiedriehoek Twente

De Innovatiedriehoek is van belang voor de hele regio Twente. Het is het kerngebied waar Regio Twente op inzet voor de ontwikkeling van haar innovatieve kenniseconomie. Dit betekent niet dat de innovatieve bedrijvigheid exclusief aan de Innovatiedriehoek is toebedeeld. Maar het is wel het gebied waar de innovatieve kracht zit en verder versterkt wordt; het werkt als katalysator voor de kenniseconomie. De Innovatiedriehoek hangt onlosmakelijk samen met het bieden van een aantrekkelijke groene leefomgeving, met een goed woonaanbod in de directe nabijheid van interessante (grootstedelijke) voorzieningen. De bedrijven en hun werknemers willen immers naast een goed vestigingsmilieu voor het bedrijf ook een aantrekkelijke woon- en leefomgeving voor de werknemers. En dat biedt Twente.

Het is dan ook voor de Innovatiedriehoek van belang dat het 'hele pakket van Twente' klopt en versterkt wordt. Het creëren van een aantrekkelijk woonaanbod, het versterken van de groene leefomgeving door onder andere 'De Groene Poort' en het bieden van aantrekkelijke toeristische en recreatieve voorzieningen zijn ook versterkend voor de Innovatiedriehoek.

Concluderend: De ontwikkeling van de Luchthaven Twente levert een belangrijke bijdrage aan de regionale werkgelegenheid en de ontwikkeling van de bedrijvigheid. De ontwikkeling vormt een essentieel onderdeel van de innovatiedriehoek. Zij versterkt daarmee de ontwikkelingsmogelijkheden voor grootstedelijke voorzieningen en innovatieve bedrijvigheid. De aansluitende gebiedsontwikkeling geeft een extra impuls aan een goed woon-, leef- en werkklimaat voor de gehele regio.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Onderstaande tekst is afkomstig uit de door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in maart 2012 gepubliceerde Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

Luchtvaart

Voor de (internationale) burgerluchtvaart zijn de luchthaven Schiphol, de overige burgerluchthavens Rotterdam, Lelystad, Eelde, Maastricht, de luchthavens Eindhoven (in burgermedegebruik) en Twente en het civiele luchtruim van nationale betekenis. Voor de luchthavens Eelde, Maastricht en Twente en de ruimtelijke beperkingen door buitenlandse luchthavens bekijkt het Rijk of het mogelijk is om het bevoegd gezag over te dragen aan de provincie.

Internationaal bereikbare stedelijke regio's met concentraties van topsectoren

Om de ruimtelijk-economische structuur in heel Nederland te versterken, ontwikkelt het Rijk in nauwe samenspraak met het bedrijfsleven, kennisinstellingen en decentrale overheden een beleidsagenda over de volle breedte van het overheidsbeleid voor negen topsectoren: Water, Agro & Food, Tuinbouw en Uitgangsmaterialen, High Tech Systemen en Materialen, Life Sciences & Health, Chemie, Energie, Logistiek en Creatieve Industrie. De keuze voor deze sectoren is gebaseerd op hun mate van kennisintensiteit, exportoriëntatie, (sector)specifieke wet- en regelgeving en de bijdrage die zij leveren aan het oplossen van maatschappelijke vraagstukken. Daarbij gaat het om het versterken van de onderlinge relaties tussen verschillende sectoren door middel van slimme clustering, het vormen van (internationale) allianties en het stimuleren van 'kruisbestuiving', zodat de topsectoren elkaar kunnen versterken. De bedrijfslevenbrief 201127 en de EU2020-strategie²⁸ zijn daarbij voor het Rijk de belangrijkste kaders.

De topsectoren zijn aanwezig in heel Nederland, maar concentreren zich vooral in de stedelijke regio's van de mainports, brainport, greenports en de valleys. Daarbij gaat het om de haven van Rotterdam en Schiphol, de Brainport Zuidoost-Nederland, de Greenports Venlo, Westland-Oostland, Aalsmeer, Noord-Holland Noord, Boskoop en Bollenstreek, Energyport in Groningen, Food Valley in Wageningen, Health Valley in Nijmegen, Maintenance Valley in West- en Midden Brabant, Utrecht Science Park en de nanotechnologie in Twente en Delft. Deze stedelijke regio's beschouwt het Rijk van nationale betekenis en hiermee gaat het Rijk samen met decentrale overheden aan de slag. Ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid.

Nationaal belang 1

Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren.

Oost Nederland

Kennis en innovatie zijn de stuwende krachten van de economie van Oost Nederland. In Oost-Nederland manifesteren zich voornamelijk de volgende drie economische topsectoren: Agro & Food (Food Valley in en rond Wageningen), Life Sciences & Health en Creatieve Industrie (Health Valley in en rond Arnhem-Nijmegen) en High Tech Systemen en Materialen (nanotechnologie in Twente). Food Valley heeft een sterke relatie met de Utrechtse regio en de regio Arnhem-Nijmegen. Mode en design in Arnhem maakt deel uit van de daar aanwezige topsector Creatieve Industrie.

De (internationale) achterlandverbindingen (wegen, spoorwegen en vaarwegen) die door Oost-Nederland lopen, zijn van groot belang voor het functioneren van de mainports en daarmee de topsector Logistiek. Een burgerluchthaven Twente kan in regionaal ruimtelijk-economisch perspectief bijdragen aan de internationale bereikbaarheid van de Euregio.