

**Bandbreedte veronderstellingen bij berekening passagiersaantallen luchthaven Twente**Catchment area

De omvang van de catchment area van luchthaven Twente is afhankelijk van de ligging van de luchthaven (noord of zuid zijde), rekening houden met verbetering ontsluiting op de hoofdinfrastructuur, andere infrastructuurverbeteringen Oost Nederland (A35, A18, A1), veronderstellingen ten aanzien van rijnsnelheid en congestie. Eventueel ook nog van groei inwonertal tot 2030.

Variatie 1 uurs-catchment area: 2,4 – 4,9 mln inwoners.

Variatie 2-uurs-catchment area: 30,8 – 34,1 mln inwoners.

catchment area * mln inwoners	<b>geen verbeterde infra</b>	<b>gemiddeld bereikbaar</b>	<b>verbeterde infra</b>
	<b>Catchment area 1 uur</b>	2,4	3,65
<b>Catchment area 2 uur</b>	30,8	32,45	34,1
<b>Schil 2 u – 1 u</b>	28,4	28,8	29,2

Veronderstelling marktpenetratie:

Veronderstellingen over geneigdheid van inwoners in de catchment areas om vanaf Twente te vliegen hebben o.a. te maken met aanbod van vluchten, doel van de vlucht (zakelijk of toeristisch), alternatieven via andere luchthavens.

Variatie 1 uurs catchment area minimaal 15% vanaf Twente en maximaal 35%;

Variatie 2 uurs catchment area vliegt minimaal 0% vanaf Twente en maximaal 3%;

Bij leisure-vluchten wordt voor regionale luchthavens rekening gehouden met een relatief wat hogere marktpenetratie dan bij een mix van zakelijk- en leisure verkeer.

Marktaandeel	<b>laag</b>	<b>midden</b>	<b>hoog</b>
<b>1 uur</b>	15%	25%	35%
<b>2 uur</b>	0%	1,5%	3%

Propensity to fly

PtF is de mate waarin mensen geneigd zijn van vliegtuigen gebruik te maken. Voor exploitatie luchthaven is relevant het aantal passagiers dat wil vertrekken en het aantal dat er naar toe wil vliegen, dus het aantal vliegbewegingen (starts + landingen).

SEO berekende in rapport Economische Effect van Schiphol uit 2006 voor 2003 een PtF 0,27 niet-zakelijke retourreizen van Nederlanders vanaf Schiphol (dus exclusief andere luchthavens in en buiten Nederland).

Als naast niet-zakelijke vluchten rekening wordt gehouden met zakelijke vluchten en inkomend verkeer (reizigers met bestemming Nederland) ligt PtF voor Nederland op 1,0.

De PtF voor Duitsland ligt een fractie hoger.

Naar verwachting van SEO groeit het luchtverkeer en neemt de PtF in verband daarmee toe. SEO gaat uit van een groei van PtF voor de niet-zakelijke retourreizen van Nederlanders vanaf Schiphol tot 0,62<sup>1</sup> in 2020. Inclusief de vluchten van Nederlanders die niet vertrekken vanaf Schiphol komt dit op 0,7. Dit is dus nog exclusief de zakelijke vluchten en exclusief inkomend verkeer (met bestemming Nederland).

SEO verwachtte in 2006 een groei van ca 5% per jaar, per saldo een groefactor tussen 2003 en 2020 van 2,3 (bij 3% groei een factor 1,65). De totale PtF zou daarmee in 2020 zelfs uit kunnen komen tussen de 1,65 en 2,3. Veiligheidshalve is uitgegaan van PtF = maximaal 1,0.

### Passagiersaantallen

In de eerste tabel zijn de veronderstellingen over catchment areas en marktaandeel weergegeven in een bandbreedte van het marktaandeel van luchthaven Twente. In de tabel daaronder is bij verschillende veronderstellingen omtrent PtF de bandbreedte aan vliegbewegingen berekend.

Bandbreedte marktaandeel inwoners * mln	laag x laag	midden x midden	hoog x hoog
1 uur	0,36	0,91	1,72
schil 2 uur	0	0,43	0,88
	0,36	1,34	2,59

Bandbreedte aantal vliegbewegingen van passagiers * mln	laag x laag	midden x midden	hoog x hoog
ptf 0,27	0,19	0,73	1,40
ptf 0,70	0,50	1,88	3,63
ptf 1,0	0,72	2,69	5,18

(wit < 0,7: geen haalbare exploitatie)

(geel tussen 0,7 en 1,0: onderkant van positieve jaarlijkse exploitatie, exploitatie break even)

(groen > 1,0: positieve exploitatie, zicht op marktconforme rendementen)

De bandbreedte uit bovenstaande getallen is enorm: tussen 190.000 tot 5,2 mln passagiers zouden jaarlijks via Twente vliegen. Hierbij is de groei tot 2030 nog niet meegenomen

De uitkomst van de berekeningen hangt sterk af van de gekozen veronderstellingen.

De werkelijkheid trekt zich daar niet altijd iets van aan. Zie de populariteit en groei van luchthavens Dusseldorf en Weeze bij Nederlandse passagiers.

<sup>1</sup> Daarbij moet nog worden bijgeteld het Nederlandse potentieel dat vanaf andere luchthavens vliegt. Het gaat daarbij om circa 8 miljoen passagiersbewegingen, hetgeen correspondeert met circa 1.5 miljoen niet-zakelijke retourreizen van Nederlanders. Zou men dat aantal erbij tellen dan is de propensity-to-fly in 2020 circa 0.70.