



**Buck
Consultants
International**

**Kansen voor luchthaven gebonden activiteiten op
Twente Airport**
Second opinion

Inhoud

	Blz.
1 Vooraf	1
2 Vraagstelling	2
3 Aanpak	2
4 Bevindingen	3
5 Conclusie	10
Bijlage 1: Gebruikte literatuur	11

Uitgevoerd in opdracht van:
Area Development Twente

Buck Consultants International
Nijmegen, 19 februari 2016

1 Vooraf

Op 30 oktober 2014 presenteerde de Commissie van Wijzen haar advies “Technology Base Twente, de iconische internationale ontwikkel-, demonstratie- en productiezone voor Advanced Materials & Manufacturing”. Een nieuwe ontwikkeling waarvoor de voormalige luchthaven Twente de beoogde locatie is. Om deze ontwikkeling mogelijk te maken is de luchthaven opgedeeld in een aantal zones. In de eerste plaats is een zone voor Advanced Materials & Manufacturing (AMM) gereserveerd. Daarnaast kent de ontwikkeling van de voormalige luchthaven ook een zone bestemd voor het Twente Safety Cluster (TSC) en er is een zone met een luchthavenbestemming. Ook is een testcentrum voor drones voorzien.

De luchthaven is, volgens de commissie, een belangrijke asset bij het realiseren van de economische kansen voor Twente. Het concept Technology Base Twente biedt ruimte voor technologische ontwikkelingen en luchthavengerelateerde bedrijvigheid en General en Business Aviation. Hierbij moet gezocht worden naar activiteiten die de landschappelijke kwaliteit geen geweld aan doen. De commissie ziet ruimte voor de volgende activiteiten:

- economische bedrijvigheid in het kader van de ontwikkel-, demonstratie- en productiezone op het gebied van 'advanced materials and manufacturing', zoals smart factories, T2TP, MKB-bedrijven etc.;
- ontwikkel- en testactiviteiten aangaande 'safety & security', vooral gerelateerd aan technologische innovaties, zoals TroNed, web-security, drones etc.;
- milieuvriendelijke recreatie, sport, wellness en leisure;
- beperkte general & business aviation;
- milieuvriendelijke luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid, zoals vliegtuigrecycling, onderdelenproductie, etc.;
- eenmalige evenementen, shows en presentaties.

Op basis van de kansen, zoals die door de Commissie van Wijzen zijn voorgesteld, zijn door Area Development Twente (ADT) zes product-markt combinaties (PMC) gekozen die de positie op het gebied van luchthavengerelateerde bedrijvigheid en general en business aviation van Twente Airport kunnen versterken:

- 1 Ontwikkeling van end-of-life toestellen
- 2 Test- en trainingscentrum onbemand vliegen
- 3 Business aviation inclusief business aviation onderhoud
- 4 General aviation inclusief general aviation onderhoud
- 5 Base maintenance in de grote luchtvaart
- 6 Helikopters inclusief helikopter onderhoud

Area Development Twente heeft M3 Consultancy opdracht gegeven te onderzoeken welke van de bovenstaande PMC op Twente Airport ontwikkeld kunnen worden, passend binnen de aanbevelingen van de Commissie de Wijzen. Dit betekent dat de andere twee deelgebieden (AMM en TSC) buiten de scope van het onderzoek vallen. De resultaten van M3 Consultancy zijn in drie onderzoeken verwoord:

- M3 Consultancy (2015), Kansen voor luchthavengebonden activiteiten op Twente Airport.
- M3 Consultancy (2015), Luchtverkeersscenario's voor Twente Airport.
- M3 Consultancy (2016), Duiding Business Aviation markt in Twente.

Het onderzoek 'kansen voor luchthavengebonden activiteiten op Twente Airport' vormt de basis. Op basis van de in deze rapportage geschetste marktperspectieven zijn per PMC - waarbij vliegtuigbewegingen gepaard gaan - luchtverkeersscenario's uitgewerkt. De laatste studie betreft een nadere duiding van de business aviation markt in Twente. In deze studie heeft M3 Consultancy een 'overlegger' gemaakt van de business aviation inzichten uit haar brede marktstudie 'kansen voor luchthavengebonden activiteiten op Twente Airport' en de studie 'Marktverkenning Business Aviation Twente' van I&O Research. Op basis van beide onderzoeken is de omvang van de business aviationmarkt in beeld gebracht. De uitgangspunten ten aanzien van business aviation uit deze studie zijn leidend.

2 Vraagstelling

De economische analyses van M3 Consultancy geven ADT de basis voor de economische onderbouwing, en zullen ook lokale en regionale overheden moeten overtuigen dat er een reële marktbasis is voor civiele luchtvaart en aerospace op luchthaven Twente. Voor de provincie Overijssel is dat van belang in het kader van het Luchthavenbesluit, voor lokale en regionale overheden is die marktonderbouwing van belang voor maatschappelijk draagvlak en zicht op reële economische perspectieven en effecten.

ADT heeft Buck Consultants International gevraagd een second opinion uit te voeren over de drie studies van M3 Consultancy. Uiteindelijk moet de second opinion inzicht geven in hoeverre BCI de door M3 Consultancy geschetste kansen onderschrijft. In deze notitie hebben wij onze bevindingen opgeschreven.

3 Aanpak

De second opinion is uitgevoerd over de drie hiervoor genoemde studies. Om de studies goed te kunnen duiden is er een overleg geweest met M3 Consultancy en met ADT. Deze gesprekken hebben geleid tot een beter beeld van de context waarbinnen de studies zijn opgesteld.

De second opinion is op basis van bureaukennis uitgevoerd. Er is door BCI dus geen aanvullend onderzoek verricht. Door BCI is op basis van de beschikbare informatie en kennis beschreven in hoeverre de marktperspectieven realistisch zijn.

De volgende stappen zijn gezet:

- Een startgesprek ADT
- Analyse van de beschikbare documenten
- Eén gesprek met M3 Consultancy

- Interne brainstormsessie binnen het bureau
- Opstellen conceptrapportage
- Reacties van de opdrachtgever
- Eindrapportage

De nadruk van onze second opinion ligt op de toets van de marktperspectieven. Per PMC wordt in dit document beschreven in hoeverre de marktperspectieven helder onderbouwd en plausibel zijn.

De rapportages zijn door M3 Consultancy mondeling toegelicht. Zoals in de disclaimer van de rapportage van M3 is opgenomen, vormt een mondelinge toelichting ook een integraal onderdeel van de rapportage. Uit de rapportages en de toelichting daarop blijkt dat M3 Consultancy goed op de hoogte is van de materie. De vorm van rapporteren (PowerPoint) leidt er toe dat in sommige gevallen (met name bij de werkgelegenheidseffecten) naar de bron achter de cijfers gevraagd moest worden, waarbij bleek dat die inderdaad beschikbaar is bij M3 Consultancy. Dat bleek uit de mondelinge toelichting op haar rapportages.

4 Bevindingen

M3 Consultancy heeft een gedegen marktonderzoek gedaan naar de ontwikkelingen en kansen van Twente Airport in verschillende marktsegmenten (PMC). Per PMC is beschreven of er een adresseerbare markt voor Twente Airport is. Geconcludeerd is dat voor vier van de zes PMC's marktpotentie ligt voor Twente. Het betreffen de PMC's end-of-life, unmanned (E-VLOS), business aviation en general aviation. Voor base maintenance in de grote luchtvaart worden vooralsnog geen kansen gezien (mogelijk op termijn bij sterke ontwikkeling van end-of-life). Ook voor de vestiging van een helikopterbasis op Twente Airport zijn geen concrete perspectieven.

In haar studie geeft M3 Consultancy antwoord op de vraag of er voor Twente Airport adresseerbare markt is en of Twente in de positie is om deze te bedienen. Er is dus niet onderzocht of Twente haar marktpositie doorvertaalt naar een propositie die het meest geschikt is voor deze activiteit. De keuze hiervoor lijkt billijk. De vraag 'waarom Twente Airport?' wordt - alhoewel dit niet tot de scope van het onderzoek van M3 Consultancy behoorde - door M3 Consultancy beantwoord op basis van het uitgangspunt dat Twente Airport op gelijke voet kan aanbieden ten opzichte van concurrerende luchthavens. Juist de slag naar hoe Twente Airport deze markt naar zich toe kan trekken (via een propositie) is interessant. De studie naar de kansen voor luchthavengebonden activiteiten geeft wel een zuiver beeld van de marktperspectieven voor Twente. Het is aan ADT om deze kansen aan te grijpen en te verzilveren. Uit gesprekken met ADT blijkt dat men daar momenteel volop mee bezig is. Op dit moment wordt met meerdere partijen gesproken – actief in de kansrijke PMC's – die zich op Twente Airport willen vestigen.

Hierna worden de PMC's wordt ingegaan op de marktperspectief, werkgelegenheid en vliegtuigbewegingen.

1 End-of-life

Marktperspectief

Er wordt een heldere omschrijving gegeven van de omvang van de end-of-life markt. Het is duidelijk dat het om een groeimarkt gaat (verdubbeling). In 2023 zijn er wereldwijd 651 toestellen aan het einde van hun levensduur (t.o.v. 315 in 2015). Het Europees aandeel wordt in 2025 geschat op 32%. Dit betreffen 200 toestellen, waarvan 27% wordt ontmanteld door bestaande spelers (KLM UK, AELS en Tarmac). 73% van de Europese markt is in 2025 nog onbediend. Gezien de reeds getoonde interesse van een marktpartij is het plausibel dat Twente hier een aandeel van kan meepakken. Het is wel van groot belang dat die marktpartij ook daadwerkelijk in staat is om klanten aan zich te binden. Dat zal in de komende periode moeten blijken.

Volgens M3 Consultancy is 12-18 ontmantelingen per jaar de schaal waarmee een end-of-life activiteit kan renderen. Dit betekent een aandeel van 3-6% van de wereldwijde groei 2015-2023 (en 2-3% van de wereldwijde markt in 2025). Hoe tot deze aantallen gekomen is staat niet nadrukkelijk in de studie vermeld. Op basis van de mondelinge toelichting door M3 Consultancy en ADT blijkt dat de berekening van deze business case voor end-of-life spelers gebaseerd is op consultatie van meerdere end-of-life marktpartijen en een verdieping in de business case van een marktpartij. Deze partij is eveneens geïnteresseerd om zich te vestigen op Twente Airport. M3 Consultancy kwalificeert een marktintrede van Twente vervolgens als kansrijk omdat de locatie met een dergelijke activiteit 3-6% van de wereldwijde groei (12-18 ontmantelingen per jaar) in deze groeiende markt accommodeert. Dit, in combinatie met de concrete interesse van een toetreder in Twente, maakt de inschatting plausibel.

In de studie wordt verder geconcludeerd dat Europa, ondanks hogere kosten, kan concurreren met Azië voor de ontmanteling van toestellen met Europa als home base. Het concurrentievoordeel ligt vooral in de nabijheid van de markt van de ontmantelde onderdelen, maar ook de aanwezige kennis in Europa en focus op circulaire economie. Wij zien deze voordelen ook. Kennis is in de regio aanwezig. De vraag is alleen of in de toekomst voldoende juist geschoold personeel in de regio is.

Er is door M3 Consultancy een kostenvergelijking gemaakt, waarbij de kosten in de EU met Azië vergeleken wordt. Op het eerste gezicht is het onduidelijk waarom in de kostenopbouw van Azië (dia 26) 'vlieggkosten' is meegenomen, terwijl deze niet meegenomen zijn voor de Europese situatie. Dit schetst het beeld dat de kosten per ontmanteling voor Azië hierdoor overschat worden. Echter uit de mondelinge toelichting door M3 blijkt dat het hier alleen gaat om toestellen met een thuisbasis in Europa. Hierdoor worden de vlieggkosten naar Azië vermeden voor toestellen die een Europese thuisbasis hebben. Dit betekent ook dat een end-of-life speler op Twente Airport zich vooral moet richten op de Europese markt en dat het waar het op kosten niet kan concurreren met Azië - als het om toestellen met een thuisbasis in Azië gaat – zich zal moeten onderscheiden op gegenereerde handelswaarde of restwaarde van onderdelen. Het marktpotentieel van end-of-life voor Twente Airport in 2023 ligt hiermee dus lager dan 651 toestellen.

Werkgelegenheid

De werkgelegenheid die gepaard gaat met end-of-life activiteiten wordt in eerste instantie geschat op 25-40 arbeidsplaatsen en is gebaseerd op kengetallen uit de markt over het aantal werkuren per ontmanteling. Dit lijkt realistisch. Er wordt daarnaast beschreven dat de sector bij gunstige ontwikkeling de potentie heeft om te groeien tot 75-110 arbeidsplaatsen (dia 29). De argumentatie achter de directe werkgelegenheid is helder. De achterwaartse en voorwaartse indirecte effecten zijn bottom up opgebouwd op basis van expert interviews. Mondelinge toelichting door M3 Consultancy heeft meer inzicht gegeven hoe de omvang van de werkgelegenheidseffecten is bepaald. Wat ons betreft is er een realistische inschatting van de indirecte effecten gemaakt. Een snelle rekenslag van de indirecte effecten als aandeel van de directe effecten leidt tot een multiplier van 0,5. Deze multiplier ligt binnen de range die normaliter wordt gehanteerd voor het bepalen van indirecte effecten.

Vliegtuigbewegingen

End-of-life leidt tot meer vliegtuigbewegingen. M3 Consultancy heeft hier een inschatting van gemaakt. Per ontmanteling wordt uitgegaan van vijf vliegtuigbewegingen. Afhankelijk van het scenario resulteert dit in 120-240 bewegingen. Dit lijkt een reële inschatting. Enige kanttekening is dat er geen rekening gehouden is dat de ontmantelde motoren Twente Airport ook per vrachtwagens (getruckte luchtvracht) kunnen verlaten. Bijvoorbeeld naar de engineshop van KLM E&M op Schiphol. Dit zou het aantal vliegtuigbewegingen eventueel kunnen verlagen.

2 Test- en trainingscentrum voor onbemand vliegen

Marktperspectief

Voor Twente Airport worden vooral test- en trainingsfaciliteiten voor E-VLOS activiteiten (voor onder andere hulpdiensten) als kansrijk geacht. B-VLOS activiteiten zijn niet aantrekkelijk, omdat dit andere activiteiten, zoals general en business aviation vooralsnog uitsluit. Ook qua regelgeving is nog veel onduidelijk. Tevens is het accommoderen van B-VLOS testing in Europa en Nederland vanaf 2019 voorzien. De keuze voor E-VLOS lijkt ons daarom reëel. Hiervoor is immers ook de lokale markt voor aanwezig en daarnaast is deze markt ook groeiend. Dit wordt bekrachtigd door de concrete interesse van 5-6 marktpartijen die gezamenlijk een test- en trainingscentrum willen exploiteren op de luchthaven, zoals nader hand door ADT aan ons gemeld.

Een belangrijke drijver voor de ontwikkeling van E-VLOS op Twente Airport is de ontwikkeling van het Safety & Security Cluster Twente (TSC). De koppeling tussen het cluster en het test- en trainingscentrum is onder andere een initieel project van brandweer Twente. De ontwikkeling van dit cluster wordt als 'going concern' gezien, maar kan de ontwikkeling van E-VLOS activiteiten op de luchthaven stimuleren. Het Safety & Security Cluster staat echter nog aan het begin van haar levenscyclus en moet zich nog bewijzen. De spin off van dit cluster met betrekking tot het onbemand vliegen is dus deels afhankelijk van hoe dit het cluster zich de komende jaren ontwikkelt.

Tot slot zijn E-VLOS activiteiten niet per definitie luchthavengebonden en kunnen ook elders (bv. op weilanden) plaatsvinden. Er wordt in de studie terecht gewezen op het feit dat E-VLOS activiteiten op de luchthaven een keuze is. Het is aan ADT om zich te positioneren

als interessante locatie voor E-VLOS. De huidige ontwikkelingen (de interesse van een aantal marktpartijen voor het opzetten van een test- en trainingscentrum) geven een voorzichtige indicatie dat de sector luchthaven Twente als interessante locatie voor test- en trainingsfaciliteiten voor E-VLOS ziet.

Werkgelegenheid

De werkgelegenheidseffecten (E-VLOS) zijn bottom-up via interviews opgebouwd. Er is met 30% van alle marktpartijen gesproken. Daarnaast is met de brancheorganisatie DARPAS op basis van hun ledenbestand de werkgelegenheid geanalyseerd. Hiermee is een goed en realistisch beeld gegeven van de werkgelegenheid van E-VLOS test- en trainingsfaciliteiten. De Twente Security Campus en de ontwikkeling van E-VLOS activiteiten op de luchthaven kunnen elkaar versterken. Echter een groot deel van de beoogde werkgelegenheid uit E-VLOS activiteiten is gekoppeld aan het Safety & Security Cluster. In totaal gaat het om 15-30 fte. De genoemde arbeidsplaatsen gekoppeld aan het cluster zijn daarom enigszins risikant, omdat de luchthaven de ontwikkeling van het cluster niet zelf in de hand heeft en het cluster aan het begin van haar levenscyclus bevindt.

In de studie wordt geconcludeerd dat de ontwikkeling van B-VLOS een lange weg kent en sterk afhankelijk van politieke keuzes. Kortom, het marktperspectief van B-VLOS op Twente is zeer onzeker. Wij delen deze conclusie. Desondanks heeft M3 Consultancy wel inzicht proberen te geven in het effect op de regionale werkgelegenheid als zich in Twente een B-VLOS locatie ontwikkelt. Dat doet M3 Consultancy zowel met als zonder exclusiviteit op B-VLOS van Twente binnen Nederland. De werkgelegenheidscijfers van zo'n B-VLOS scenario zijn gebaseerd op gesprekken in het veld. De omvang lijkt realistisch ingeschat. Daarnaast is er gecorrigeerd voor verdringing.

Vliegtuigbewegingen

Niet van toepassing

3 Business aviation

Marktperspectief

Business aviation (BA) is een kleine markt. Door het relatief hoog aandeel van vermogende mensen in Twente en een aantal grote bedrijven worden er kansen gezien voor dit segment. Het wordt echter geen grote markt. Er ligt een marktbasis van 3-5 toestellen en er zijn nog groeikansen voor Twente. Dit lijkt ons een reële inschatting, mede omdat de omvang op basis van gesprekken in de markt tot stand gekomen is. Twente moet het hierbij wel hebben van een aantal vermogende partijen die graag vanaf Twente Airport willen vliegen. Gezien de economische structuur van Twente is de lokale markt beperkt. In de Randstad en regio Eindhoven is deze markt aanzienlijk groter.

De geschetste potentie van business aviation op Twente is gebaseerd op houders van toestellen die in Twente woonachtig zijn en wiens bedrijf (of een van de bedrijven) in Twente gevestigd is. Hierbij wordt er dus van uitgegaan dat de thuisbasis voor het eigen verkeer naar Twente wordt verplaatst en dat jet operators van deze toestellen aanvullende vraag genereren uit het verzorgingsgebied. Hiermee is het potentieel aangetoond, de kans dat dit

verkeer naar Twente verhuist is hiermee nog niet aangetoond. Hiervoor ligt een belangrijke taak voor de luchthaven zelf (propositie). Het is dus maar de vraag of dat alle 8 toestellen naar Twente verplaatsen, maar 4 (onderkant van het scenario) lijkt reëel. Dit wordt bevestigd door de huidige ontwikkelingen. De luchthaven heeft onlangs, met het aantrekken van 3 businessjetbedrijven, haar eerst succes geboekt.

Gezien de beperkte omvang van de markt zijn de kansen voor base maintenance van business aviation klein. Dit zal elders (in het buitenland) worden gedaan. Klein onderhoud aan de toestellen vindt wel plaats op Twente Airport, maar is van een zeer beperkte omvang.

Werkgelegenheid

De (regionale) werkgelegenheid (direct en indirect) van business aviation wordt geschat op 4-14 fte per toestel. De werkgelegenheid is door M3 Consultancy bottom up opgebouwd op basis van interviews met jet operators en getoetst en gevalideerd met de resultaten uit de studie 'Economic Impact of business aviation in Europe'. Bij een omvang van 5 toestellen betekent dit een werkgelegenheid van 20-70 arbeidsplaatsen. Hoewel wij ons kunnen vinden in de aanpak, moet ons inziens de optelsom van het aantal banen per toestel iets genuanceerd worden. Wij verwachten dat de groei van de BA-werkgelegenheid op een luchthaven niet lineair is aan de toename van het aantal toestellen. Naarmate het aantal (home base) toestellen toeneemt, kunnen ons inziens efficiencyvoordelen worden gerealiseerd. Het gaat immers om bestaande jet operators die vanuit een bestaande operatie werkzaam zijn, waardoor zij efficiencyvoordelen kunnen realiseren. Ons vermoeden is dat de groei van het aantal banen mogelijk minder hard groeit naarmate het aantal toestellen toeneemt.

Verder is het nog de vraag, gezien de verwachte omvang van de vliegtuigbewegingen per jaar (laag: 1.000 en hoog: 1.800 vtb), of een continue operatie noodzakelijk is. Het zou een meerwaarde zijn geweest als er een vergelijking was gedaan met Eindhoven Airport wat betreft BA gerelateerde werkgelegenheid.

Vliegtuigbewegingen

Door M3 Consultancy is op basis van de rapportage 'Kansen voor luchthavengebonden activiteiten op Twente Airport' en de studie van I&O Research 'Marktverkenning Business Aviation Twente' een doorvertaling gemaakt naar het aantal vliegtuigbewegingen per jaar. Deze vertaling is grondig uitgevoerd en per doelgroep uitgewerkt. Een hoog en laag scenario zijn uitgewerkt. Het lage scenario gaat er van uit dat 4 van de 8 bestaande toestellen Twente als standplaats kiezen. Het hoge scenario gaat er vanuit dat alle 8 de toestellen Twente als standplaats kiezen. Daarnaast wordt uitgegaan van een hoge (200 vtb) en lage (125 vtb) benutting van de toestellen. Het aantal vliegtuigbewegingen is dus sterk afhankelijk van het aantal gestationeerde toestellen en de benutting ervan. Uiteindelijk is de verwachting dat het aantal vliegtuigbewegingen per jaar tussen de 1.000 en 1.800 vliegtuigbewegingen ligt. Dit is ons inziens een juiste vertaling van het marktperspectief voor business aviation naar het aantal vliegtuigbewegingen.

4 General Aviation

Marktperspectief

General aviation (GA) is geen groeiende markt. Twente kan een deel van de Nederlandse markt bedienen, omdat 4% van de markt zich in het verzorgingsgebied bevindt. Daarnaast wordt verwacht dat een deel van de vraag uit Lelystad komt, vanwege verdringing van GA op deze luchthaven. In totaal heeft Twente zicht op 4-6% van de Nederlandse GA-markt. Het natuurlijke verzorgingsgebied is 4% in de huidige GA-markt. Hiermee wordt terecht een voorzichtige inschatting gedaan van het marktpotentieel van Twente Airport. Dit aandeel zegt echter alleen iets over het potentieel en niets over de GA-propositie die nodig is om de mensen in het verzorgingsgebied ook daadwerkelijk voor Twente Airport te doen kiezen.

Verder wordt terecht gewezen op het feit dat Twente Airport niet te veel moet verwachten van overloop uit Lelystad Airport. De inschatting van circa 2% lijkt ons realistisch. Binnen het verzorgingsgebied van Lelystad Airport zijn de overloop mogelijkheden beperkt. Teuge zal een deel van de koek pakken, maar heeft ook groeirestricties. Het is dus logisch dat een deel van de GA-activiteiten op Lelystad airport zullen verplaatsen naar andere luchthavens. Ook Twente Airport behoort dan tot de opties. De uitkomsten van het onderzoek naar toekomstvaste GA locaties kan hier wellicht meer duidelijkheid in verschaffen.

Werkgelegenheid

De werkgelegenheidseffecten van General Aviation activiteiten op Twente Airport is door M3 Consultancy bepaald op basis van een benchmarkanalyse van andere Nederlandse regionale luchthavens. Per luchthaven is het aantal werknemers per 1.000 vtb berekend. Het aantal werknemers per 1.000 vtb ligt tussen 1,3 en 3,7; gemiddeld betreft het 2,7 werknemers per 1.000 vtb. Hiermee wordt de werkgelegenheid, afhankelijk van het scenario en het vliegtuigbeweging, geschat op enkele tientallen banen. Dit lijkt ons een goede inschatting. Een kleine kanttekening: de werkgelegenheidscijfers gehanteerd in de benchmark zijn afkomstig uit de studie 'Economische betekenis van GA in Nederland' van BCI (2015). In deze studie maakte BA onderdeel uit van GA. Dit betekent dat er mogelijk een lichte overschatting is van het geschatte aantal banen op Twente Airport. Het effect hiervan is echter minimaal. M3 Consultancy heeft deze correctie niet gemaakt, omdat BA slechts 0-0,4% van het totaal aantal vliegtuigbewegingen betreft van alle luchthavens in de studie 'Economische betekenis van GA in Nederland'.

Daarnaast blijkt ook uit het onderzoek van BCI (2015) dat er nog veel GA gerelateerde werkgelegenheid footloose is en niet per definitie luchthavengebonden is. Dit is nu buitenbeschouwing gelaten. Mogelijk kan dit nog leiden tot enkele extra arbeidsplaatsen. De vraag is echter ook in hoeverre partijen die GA-activiteiten uitvoeren zich in Twente vestigen door de toename van GA op Twente Airport.

Vliegtuigbewegingen

Het aantal vliegtuigbewegingen dat Twente Airport mogelijk gaat accommoderen is opgedeeld in drie scenario's: basis-, extra- en overloopscenario. Het basis scenario heeft het verzorgingsgebied als uitgangspunt. Er wordt hier gerekend met een Nederlands aandeel in GA-markt van 4,2% en 0,2% van Duitse markt. Dit betekent dat het evenredige Twents potentieel de basis vormt en Twente Airport het hele verzorgingsgebied zal gaan bedienen. Afhankelijk van de propositie van Twente Airport moet blijken of zij daadwerkelijk dit deel

van de markt naar zicht toe weet te trekken. Het extra scenario beperkt zich ook tot het natuurlijk aandeel Twente, maar gaat ervan uit dat ook lesvluchten en meer parachutisten naar Twente komen. Dit is ons inziens nog maar de vraag. Wij zien ook dat lesvluchten op bijna alle regionale luchthavens een belangrijk aandeel in het totaal aantal vliegtuigbewegingen inneemt, maar dit aantal neemt jaarlijks af door invloeden van buitenaf (simulatoren, groei Aziatische markt etc.). Desondanks zullen lesvluchten ook in Twente een onderdeel van de markt innemen. Duidelijk moet zijn, dat het hier niet om een groeimarkt gaat, maar dat wordt door M3 Consultancy ook benoemd. Het overloopscenario gaat uit van 7.600 extra vliegtuigbewegingen. Hierbij wordt er van uitgegaan van een overloop van 2% van de vliegtuigbewegingen van Lelystad Airport. Dit lijkt ons een realistische inschatting. Ook hier geldt dat Twente Airport veel effort moet steken om deze bewegingen naar zich toe te trekken. De randvoorwaarden (propositie) waarbinnen general aviation kan plaatsvinden op Twente Airport zijn hier sterk van invloed op.

5 Base maintenance in de grote luchtvaart

Marktperspectief

Base maintenance in de grote luchtvaart wordt voor Twente Airport niet kansrijk geacht. Wij delen deze conclusie. De MRO-markt groeit namelijk vooral buiten Europa door groei van de vloot en verplaatsing van arbeid (door lagere lonen) naar Azië. Daarnaast lijkt de markt in Europa verzadigd (weinig toetreders). Het lijkt ons niet realistisch om op voorhand hier op in te zetten. Kortom, wij delen de bevindingen van M3 Consultancy. Er wordt nog wel gesuggereerd dat MRO van grote toestellen in beeld kan komen als end-of-life zich sterk ontwikkelt. Mocht dit het geval zijn en er tegen die tijd kansen voor doen, dan kunnen deze aangegrepen worden. Het is voor nu nog te onzeker of deze zich voor doen. Wij vinden het dus zeer verstandig dat deze PMC als niet-kansrijk wordt gezien.

Werkgelegenheid

De werkgelegenheidseffecten zijn op basis van enkele cases uitgewerkt. Dit geeft een goed beeld van het potentieel. De vraag blijft hierbij of dergelijke activiteiten op Twente Airport zullen plaatsvinden.

Vliegbewegingen

Door M3 Consultancy is het aantal vliegtuigbewegingen bepaald indien er naast end-of-life ook base maintenance van grote toestellen (als spin off) op Twente Airport wordt uitgevoerd. Op basis van marktgesprekken blijkt dat tenminste 50 toestellen per jaar voor onderhoud naar Twente moeten komen om zwarte cijfers te realiseren. Dit betekent 100 vliegtuigbewegingen (1 inkomend en 1 uitgaand). Wanneer in ploegendienst gewerkt kan worden kan het aantal toestellen worden verdubbeld en dus ook het aantal vliegtuigbewegingen. Dit lijkt op een plausibele redenatie, mits base maintenance plaats gaat vinden op Twente natuurlijk.

6 Helikopters

Marktperspectief

Wij delen de conclusie dat helikopters voor Twente Airport onvoldoende marktperspectief bieden. De markt consolideert en wordt gedomineerd door een aantal grote spelers. Daarnaast zijn helikopters niet gebonden aan een start- en landingsbaan. Dit betekent dat ook veel andere locaties in beeld zijn voor dergelijke activiteiten.

Werkgelegenheid

Niet uitgewerkt omdat er geen marktperspectief is.

Vliegtuigbewegingen

Niet uitgewerkt omdat er geen marktperspectief is.

5 Conclusie

Zonder uitgebreid onderzoek te hebben gedaan naar de marktkansen onderschrijven wij op hoofdlijnen de conclusies uit de M3 rapportages. De studies geven een gedegen beeld van de marktperspectieven van de zes PMC's. Hoewel de opbouw van de werkgelegenheidscijfers soms mondelinge toelichting behoefde lijken onderbouwingen echter wel plausibel. De vier gekozen kansrijke PMC's zijn onderbouwd en plausibel.

Het is jammer dat in de studie slechts gekeken is naar het marktperspectief en in hoeverre Twente Airport de capabilities en positie heeft om deze kansen te benutten. Met als uitgangspunt dat Twente op gelijke voet kan concurreren met concurrerende luchthavens. Een analyse waarom en met welke propositie juist Twente Airport en niet een andere luchthaven (of locatie) het meest geschikt is om de marktkansen te benutten zou zeer interessant zijn. De stap naar het daadwerkelijk verzilveren van de kansen met een toegesneden propositie ontbreekt nog. Dit was ook niet door ADT aan M3 Consultancy gevraagd. Dit is een taak voor de luchthaven (ADT). Haar pragmatische aanpak heeft er inmiddels wel toe geleid dat de propositie geconcretiseerd is, en dat er binnen verschillende PMC's aanknopingspunten en leads zijn, bijvoorbeeld bij end-of-life waarvoor een concrete partij zich al bij Twente Airport gemeld heeft. Dit blijkt uit de gesprekken met ADT.

Samenvattend kan geconcludeerd worden dat vier PMC's kansrijk zijn voor Twente Airport:

- De end-of-life markt is kansrijk voor Twente Airport. Twente kan gezien worden als één van de mogelijke luchthavens waar een deel van de (wereldwijde) groei kan landen via de vestiging van een end-of-life marktpartij. Dit blijkt ook inmiddels uit de intentie van een partij in deze markt die zich graag wil vestigen op Twente Airport.
- De marktkansen voor business aviation zijn aanwezig. De markt is echter van beperkte omvang en is hoofdzakelijk regionaal georiënteerd. Ook hier zijn nu al drie partijen geïnteresseerd om zicht op Twente te vestigen.
- Voor general aviation is er vooral een lokale markt. De kans dat general aviation zich ontwikkelt op de luchthaven is zeker aanwezig. Er ligt immers een lokaal/regionaal

marktpotentieel van 4%. Afhankelijk van de propositie van Twente Airport moet blijken of zij daadwerkelijk dit deel (of meer) van de markt naar zich toe weet te trekken.

- Tot slot liggen er kansen voor test- en trainingsfaciliteiten voor E-VLOS. Dergelijke activiteiten zijn lokaal aanwezig en Twente Airport kan deze faciliteren. De omvang van de Twentse markt is 5-20% van de totale Nederlandse markt. Dit wordt bevestigd door de concrete interesse van 5-6 partijen die gezamenlijk een test- en trainingscentrum willen exploiteren op de luchthaven. De E-VLOS activiteiten kunnen in combinatie met general en business aviation plaatsvinden. De ontwikkeling van de safety & security cluster (TSC) en de ontwikkeling van het test- en trainingscentrum kunnen elkaar versterken. De ontwikkeling van TSC is een belangrijke drijver voor de ontwikkeling van deze PMC. Er dient tot slot rekening gehouden worden met het feit dat E-VLOS niet luchthavengebonden is, waardoor ook andere locaties in Twente in aanmerking komen. Dat Twente Airport als interessante locatie wordt gezien blijkt uit de interesse van verschillend marktpartijen,

De marktperspectieven voor base maintenance in de grote luchtvaart en ook helikopters zijn nihil. Het is goed dat Twente Airport zich niet op richt.

Bijlage 1: Gebruikte literatuur

- Advies Commissie van Wijzen (2014), Technology Base Twente, dé iconische internationale ontwikkel-, demonstratie- en productiezone voor Advances Materials and Manufacturing.
- I&O Research (2015), Marktverkenning Business Aviation Twente, doelgroepbepaling zakelijk vliegen in Oost-Nederland.
- M3 Consultancy (2015), Kansen voor luchthavengebonden activiteiten op Twente Airport.
- M3 Consultancy (2015), Luchtverkeersscenario's voor Twente Airport.
- M3 Consultancy (2016), Duiding Business Aviation markt in Twente.

20161021