

# Kosten-batenanalyse Luchthaven Twente

Wijzigingen bij 2,4 miljoen passagiers



Opdrachtgever: Vliegwiél Twente Maatschappij

ECORYS Nederland BV

Rotterdam, 23 september 2009



ECORYS Nederland BV  
Postbus 4175  
3006 AD Rotterdam  
Watermanweg 44  
3067 GG Rotterdam

T 010 453 88 00  
F 010 453 07 68  
E [netherlands@ecorys.com](mailto:netherlands@ecorys.com)  
W [www.ecorys.nl](http://www.ecorys.nl)  
K.v.K. nr. 24316726

ECORYS Regio, Strategie &  
Ondernemerschap  
T 010 453 87 99  
F 010 453 86 50



# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding en leeswijzer</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>De doorgevoerde wijzigingen en effecten</b>	<b>9</b>
2.1	De wijzigingen ten opzichte van de 1,2 mln passagiers	9
2.2	Grondexploitatie	9
2.3	Reistijdeffecten voor passagiers	9
2.4	Arbeidsmarkteffecten	12
2.5	Emissies	14
2.6	Geluid	14
2.7	Business case	15
<b>3</b>	<b>Totaaloverzicht kosten en baten</b>	<b>16</b>
<b>4</b>	<b>Conclusies</b>	<b>18</b>



# 1 Inleiding en leeswijzer

## *Inleiding*

Voor de gebiedsontwikkeling vliegveld Twente e.o. zijn twee plannen op structuurvisie niveau uitgewerkt. Voor structuurvisie B, het plan met de luchthaven, is in de businesscase uitgegaan van 1,2 miljoen passagiers in 2030. Bij het begrenzen van de ruimtelijke reservering voor de luchthaven is vanwege toekomstige groeimogelijkheden uitgegaan van 2,4 miljoen passagiers. Om deze reden heeft VTM besloten ook de milieu-, financiële en economische effecten van de 2,4 miljoen variant te laten onderzoeken. Daarnaast stellen deze onderzoeken VTM in staat antwoord te geven op een aantal vragen uit zienswijzen over de gevolgen van een dergelijk 2,4 miljoen passagiers scenario.

Naar deze variant wordt in dit rapport verder gerefereerd als de ‘2,4 miljoen variant’. Dit rapport hanteert dezelfde uitgangspunten als in de kosten-batenanalyse voor de 1,2 mln. variant. Alleen de onderdelen die wijzigen ten opzichte van deze rapportage worden weergegeven.

Wij benadrukken dat deze kosten-baten analyse, analoog aan de kosten-baten analyse voor de 1,2 mln. variant, geen marktanalyse bevat en dus geen uitspraken doet over de haalbaarheid van het toekomstige aantal passagiers.

## *Leeswijzer*

Deze rapportage laat zich als volgt lezen. In het volgende **hoofdstuk 2** wordt eerst een overzicht gegeven van de wijzigingen ten opzichte van de variant waarbij is uitgegaan van 1,2 miljoen passagiers. Vervolgens volgt een aantal paragrafen waarin de effecten van de wijzigingen op de kosten en baten in beeld worden gebracht. Het **hoofdstuk 3** geeft een totaaloverzicht van alle kosten en baten op basis van de aanname dat er op de lange termijn 2,4 miljoen passagiers via luchthaven Twente vliegen. In het afsluitende **hoofdstuk 4** staan de conclusies.

***NB: voor een volledig begrip van alle effecten, kosten en baten is raadpleging van de rapportage van de kosten-baten analyse voor de 1,2 miljoen passagiers noodzakelijk.***





## 2 De doorgevoerde wijzigingen en effecten

### 2.1 De wijzigingen ten opzichte van de 1,2 mln passagiers

Uitgangspunt is een luchthaven met 2,4 miljoen passagiers. Dit heeft invloed op een aantal elementen uit de KBA:

- De grondexploitatie
- de reistijdeffecten voor passagiers: deze worden doorgerekend op basis van 2,4 miljoen passagiers.
- de arbeidsmarkteffecten: deze worden doorgerekend op basis van 2,4 miljoen passagiers.
- de waardering van emissies: hiervoor is nieuwe input ontvangen van ADECS
- de waardering van geluid: hiervoor is nieuwe input ontvangen van ADECS.
- de business case: hiervoor zijn gewijzigde inputs ontvangen van VTM (versie 30 juni 2009)

In de volgende paragrafen wordt achtereenvolgens ingegaan op deze elementen.

### 2.2 Grondexploitatie

Bij een luchthaven met 2,4 mln. passagiers stijgt de bedrijfswaarde tot ca. 16,5 mln.euro (NCW)<sup>1</sup>. In de 1,2 mln. passagiers variant was uitgegaan van een bedrijfswaarde die ongeveer neutraal is. Het positieve saldo van de 1,2 mln. variant bedroeg 9,4 mln. euro (NCW). In de 2,4 mln. variant dient dus een extra waarde op het saldo van de grondexploitatie te worden opgenomen van 16,5 mln. euro (NCW), waardoor de waarde uitkomt op 25,9 mln. euro (NCW).

### 2.3 Reistijdeffecten voor passagiers

Delcanho & Engelfriet geven in hun analyse naar het marktpotentieel van Twente aan dat een markt voor 1,2 miljoen passagiers haalbaar is. Opwaarts potentieel richting 2,4 miljoen passagiers is mogelijk wanneer Twente als overloopluchthaven van Schiphol zal dienen. In de recente Luchtvaartnota wordt Twente als luchthaven van nationale betekenis aangemerkt, en wordt de optie van uitplaatsing van luchtverkeer van Schiphol naar Twente geïdentificeerd.

Voor de analyse van de reistijdeffecten in het scenario van 2,4 miljoen passagiers sluiten wij aan bij deze beleids optie. Hierbij veronderstellen we dat:

---

<sup>1</sup> Bron: VTM (200()), Exploitatie luchthaven en parkeren Airport Twente variant 2,4 mln pax

- 1,2 miljoen passagiers afkomstig zijn uit het catchment area van de luchthaven Twente. De reistijdeffecten hiervan zijn reeds bepaald in het 1,2 miljoen scenario.
- 1,2 miljoen passagiers via Twente zullen reizen als gevolg van de overloopfunctie van Schiphol. Hiervan moeten de reistijdeffecten nog bepaald worden. Hieronder lichten we toe hoe deze reistijdeffecten worden bepaald.

Uit de Luchtvaartnota blijkt dat er in 2020 een marktvaart is van 580.000 vluchten, terwijl de capaciteit van Schiphol 510.000 vluchten zal zijn. Dit betekent dus dat de vraag van 70.000 vluchten niet geacommodeerd kan worden (12%). Voor deze studie nemen we aan dat deze passagiers via buitenlandse luchthavens zullen reizen.

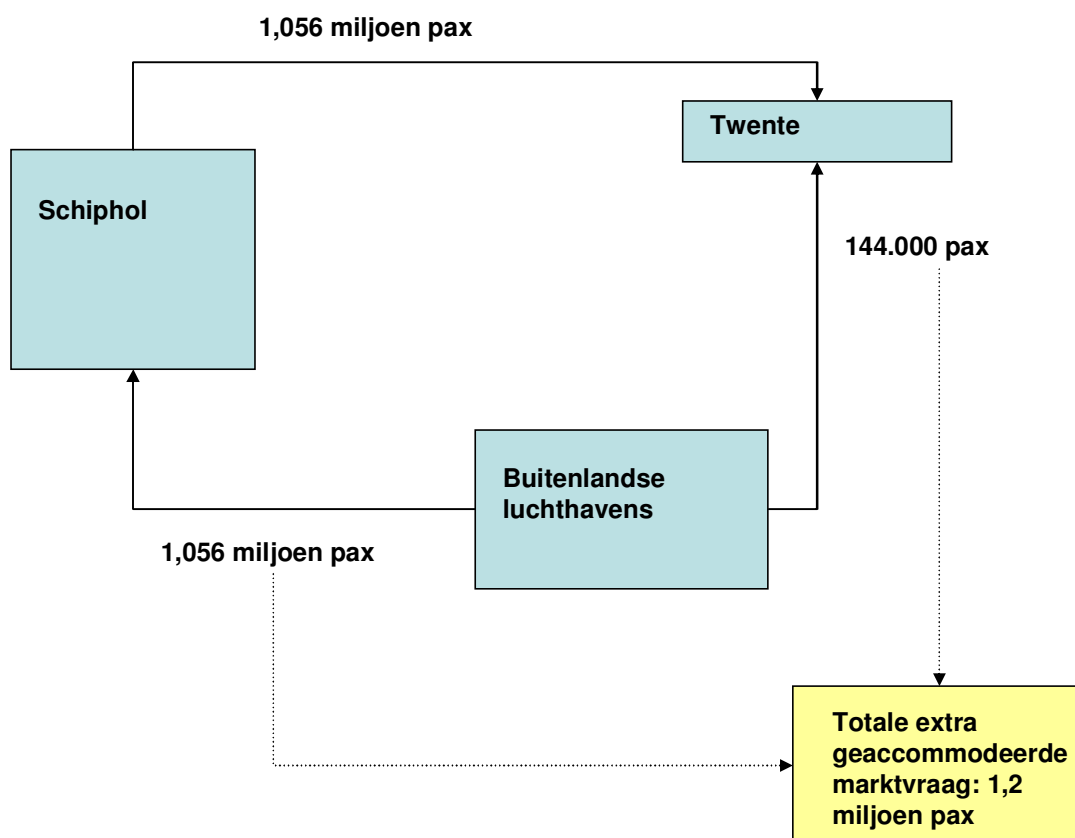
Indien Twente als optie voor uitplaatsing van luchtverkeer van Schiphol wordt gezien, betekent dit dat er extra capaciteit gecreëerd wordt in het Nederlandse luchthavensysteem om 1,2 miljoen passagiers van de niet-geacommodeerde vraag af te handelen, die in de referentiesituatie via buitenlandse luchthavens zouden reizen.

Dit wil echter niet zeggen dat deze 1,2 miljoen passagiers wiens marktvaart niet geacommodeerd werd allemaal via Twente zullen reizen. Immers, conform de huidige gedachte achter het uitplaatsingsbeleid worden bepaalde segmenten van het luchtverkeer naar regionale luchthavens uitgeplaatst. Dit betekent dat passagiers die met deze segmenten wil vliegen en in de referentiesituatie via Schiphol vloog, straks via Twente zal moeten reizen. Anders gezegd, er zal een verschuiving optreden van passagiers van Schiphol naar Twente.

Wij nemen aan dat het voornoemde percentage niet geacommodeerde marktvaart van 12% ook van toepassing is op de 1,2 miljoen extra passagiers op Twente, ofwel dat 12% hiervan passagiers zijn, wiens vraag in de referentie niet geacommodeerd werd, en daarom via buitenlandse luchthavens zou reizen, en in de nieuwe situatie via Twente. Dit komt neer op 144.000 passagiers. Het resterende deel van de 1,2 miljoen extra passagiers op Twente betreft derhalve passagiers die in de referentiesituatie via Schiphol zouden reizen (1,056 miljoen passagiers).

Bovenstaande verschuiving van passagiers van Schiphol naar Twente impliceert dat er op Schiphol ruimte vrijkomt om nog een deel van de niet geacommodeerde marktvaart te bedienen. Dit betreft derhalve ook 1,056 miljoen passagiers, die in de referentie via buitenlandse luchthavens zouden reizen, en in de nieuwe situatie via Schiphol.

Bovenstaande verschuivingen kunnen als volgt worden gevisualiseerd.



Deze drie passagiersgroepen vormen de basis voor de bepaling van de reistijdeffecten. Kern van de aanpak hier bij is weergegeven in de volgende tabel. De tweede kolom geeft weer hoe de reistijd in de referentiesituatie wordt bepaald, en de derde kolom hoe de reistijd in de variant van 2,4 miljoen passagiers wordt bepaald. Het verschil tussen beide scenario's betreft het reistijdeffect dat wordt meegenomen in de KBA.

	Referentie Reistijd	2,4 miljoen pax Twente Reistijd
144.000	Woonplaats – buitenlandse luchthaven	Woonplaats – Twente Airport
1,056 miljoen	Woonplaats – Schiphol	Woonplaats - Twente Airport
1,056 miljoen	Woonplaats – buitenlandse luchthaven	Woonplaats - Schiphol

Voor de bepaling van de reistijdeffecten, zijn we ervan uitgegaan dat de 1,2 miljoen extra passagiers eenzelfde herkomstpatroon hebben als de huidige Schiphol passagiers. Dit betekent dat een groot deel van deze passagiers woonachtig is in de Randstad. Verder is aangenomen dat passagiers wiens vraag in de referentie-situatie niet geacommodeerd kon worden, via de dichtstbijzijnde buitenlandse luchthaven vlogen.

Gemiddeld genomen gaan reizigers er in reistijd op achteruit ten opzichte van de referentie, omdat, zoals hiervoor vermeld, een groot deel van de extra 1,2 miljoen reizigers uit de Randstad afkomstig is. Zij moeten nu langer reizen naar een luchthaven. Echter, dit geldt niet voor de mensen uit de regio Twente. Zij zijn beter af in termen van reistijd, omdat zij in plaats van via Schiphol of buitenlandse luchthavens, nu via Twente kunnen reizen.

Dit leidt tot de volgende reistijdeffecten voor het scenario met 2,4 miljoen passagiers. Voor het overzicht worden ook de reistijdeffecten voor het scenario met 1,2 miljoen passagiers gepresenteerd.

Gewijzigde Tabel 3.1 Reistijdeffecten personen (Netto contante waarde, mln euro)

	Structuurvisie B	
	KBA nationaal	KBA regionaal
Reistijdeffecten personen (1,2 mln pax)	25,3	9,9
Reistijdeffecten personen (2,4 mln pax)	12,9	20,1

Uit de tabel blijkt dat op nationaal niveau het reistijdeffect minder gunstig is in de variant met 2,4 miljoen passagiers, ten opzichte van 1,2 miljoen passagiers. Hierin zit het effect verwerkt dat een deel van de additionele 1,2 miljoen passagiers eerst via Schiphol reisde, en nu via Twente. Voor de KBA op regionaal niveau geldt dat het reistijdeffect groter wordt. Hier geldt dat de passagiers uit de regio Twente minder ver hoeven reizen, omdat ze nu via Twente kunnen reizen in plaats van via Schiphol of buitenlandse luchthavens.

Het berekende reistijdeffect is hier gebaseerd op het feit dat, voor het deel van de extra 1,2 mln. passagiers die uit de regio afkomstig is, de reistijdwinst is afgezet tegen de reistijd naar schiphol. Het gaat immers om overflow vluchten die van Schiphol naar Twente worden verplaatst. Passagiers uit de regio behalen hierdoor per saldo een aanzienlijke reistijdwinst. Hoewel het aantal regionale passagiers dat hiervan profiteert relatief beperkt in omvang is, zorgt de grote tijdwinst ervoor dat het regionale reistijdeffect verdubbelt.

## 2.4 Arbeidsmarkteffecten

De extra hoeveelheid luchtverkeer leidt tot een toename van de werkgelegenheid. Voor de extra 2,4 miljoen passagiers zijn dezelfde aannames gehanteerd bij de berekening van de arbeidsmarkteffecten voor het scenario met 1,2 miljoen passagiers. Er treden alleen wijzigingen op bij de werkgelegenheid als gevolg van de luchtvaart. De werkgelegenheid als gevolg van andere functies blijft gelijk aan de 1,2 mln. variant.

Gewijzigde Tabel 4.4 Overzicht structurele bruto werkgelegenheid, uitgedrukt in fte

Bruto WGH effect		Structuurvisie A	Structuurvisie B (1,2 mln pax)	Structuurvisie B (2,4 mln pax)
WGH luchthaven	Direct	-	1.060	1.900
	Indirect		1.090	2.170
WGH wonen, werken, leisure	Direct	1.090	1.040	1.040
	Indirect + Afgeleid	410	250	250
<b>Totaal</b>		<b>1.500</b>	<b>3.440</b>	<b>5.360</b>

De totale bruto werkgelegenheid neemt toe tot 5.360 fte. Hiervan slaan er ca 4.150 neer in Twente (zie tabel 4.5). Gelijk aan de 1,2 mln. variant (en Structuurvisie A) is er hier van uitgegaan dat 100% van de directe werkgelegenheid en 50% van de indirecte werkgelegenheid in Twente neerslaat.

Gewijzigde Tabel 4.5 Overzicht bruto werkgelegenheid inclusief correctie, uitgedrukt in fte [ Input voor MCA]

	Structuurvisie A	Structuurvisie B (1,2 mln pax)	Structuurvisie B (2,4 mln pax)
Direct (100%)	1.090	2.100	2.940
Indirect (50%)	210	670	1.210
<b>Totaal</b>	<b>1.300</b>	<b>2.770</b>	<b>4.150</b>

Indien rekening wordt gehouden met verdringing op de arbeidsmarkt (inclusief correctie voor hoger opgeleiden, omdat voor hen een zeer krappe arbeidsmarkt wordt verwacht) en verhuizingen van bedrijven binnen de regio, worden er ca 1.180 fte gecreëerd (zie tabel 4.6).

Gewijzigde Tabel 4.6 Overzicht structurele netto werkgelegenheidseffect (regionaal), uitgedrukt in fte

Netto WGH effect		Structuurvisie A	Structuurvisie B (1,2 mln pax)	Structuurvisie B (2,4 mln pax)
WGH luchthaven	Direct + Indirect	-	440	810
WGH overige functies	Direct	470	340	340
	Indirect + Afgeleid	60	30	30
<b>Totaal</b>		<b>530</b>	<b>810</b>	<b>1.180</b>
Percentage van netto werkgelegenheid opgevuld door werklozen		50%	50%	50%
<b>Totaal fte waarvoor arbeidsbaten worden berekend</b>		<b>265</b>	<b>405</b>	<b>590</b>

Er van uitgaande dat de helft van de extra gegenereerde banen door werklozen kan worden ingevuld, levert dit respectievelijk 48 en 62 miljoen euro op voor respectievelijk Twente en Nederland (zie tabellen 4.7 en 4.8).

Gewijzigde Tabel 4.7 Overzicht arbeidsmarktbaten voor de regio Twente (Netto contante waarde, mln euro)

		Structuurvisie A	Structuurvisie B (1,2 mln pax)	Structuurvisie B (2,4 mln pax)
Luchthaven		-	18,7	34,8
Overige functies	Wonen	0,7	0,3	0,3
	Werken	18,4	12,5	12,5
	Leisure	1,2	0,8	0,8
<b>Totaal</b>		<b>20,3</b>	<b>32,3</b>	<b>48,3</b>

Gewijzigde Tabel 4.8 Overzicht arbeidsmarktbaten voor Nederland (Netto contante waarde, mln €)

		Structuurvisie A	Structuurvisie B (1,2 mln pax)	Structuurvisie B (2,4 mln pax)
Luchthaven		-	25,0	47,4
Overige functies	Wonen	1,0	0,6	0,6
	Werken	19,6	13,2	13,2
	Leisure	1,2	0,8	0,8
<b>Totaal</b>		<b>21,8</b>	<b>39,6</b>	<b>62,0</b>

## 2.5 Emissies

Voor de emissies is nieuwe input van ADECS ontvangen. Het betreft nieuwe gegevens voor wegverkeer en luchtverkeer. De verandering betreffen emissies voor het weg- en luchtverkeer. De emissies voor de bedrijfsgebonden bronnen blijven gelijk. Voor een nadere uiteenzetting van de verandering van de emissies, verwijzen wij naar de MER.

Doorrekening van de nieuwe emissiedata voor de KBA resulteert in de volgende waarderingen.

Gewijzigde Tabel 5.3 Waardering emissies (Netto contante waarde, mln euro)

	Structuurvisie A		Structuurvisie B (1,2 mln pax)		Structuurvisie B (2,4 mln pax)	
	KBA nationaal	KBA regionaal	KBA nationaal	KBA regionaal	KBA nationaal	KBA regionaal
Emissies wegverkeer	-1,7	-1,7	+0,8	-2,5	+0,6	-3,1
Emissies luchtverkeer	-	-	-2,5	-2,5	-4,4	-4,4
Emissies bedrijfsgebonden bronnen	-11,5	-11,5	-19,7	-19,7	-19,7	-19,7

De waardering van de emissies voor het wegverkeer veranderen licht. Voor Twente neemt de negatieve waardering (overlast) toe tot -3,1 mln euro, terwijl op nationaal niveau de positieve waardering (minder overlast) licht afneemt tot 0,6 mln euro. Voor het luchtverkeer neemt de negatieve waardering (overlast) toe tot -4,4 mln. euro.

## 2.6 Geluid

Ook voor geluid zijn nieuwe inputdata van ADECS ontvangen. Doorrekening levert de volgende resultaten op.

Gewijzigde Tabel 5.5 Waardering geluidsbelasting aan de hand van verandering woningwaarde (Netto contante waarde, mln euro)

	Structuurvisie A	Structuurvisie B (1,2 mln pax)		Structuurvisie B (2,4 mln pax)	
		KBA nationaal	KBA regionaal	KBA nationaal	KBA regionaal
Waardering geluidsbelasting 48 dB(A)	-	-4,2	-4,2	-6,6	-6,6
Waardering geluidsbelasting 56 dB(A)	-	-4,4	-4,4	-9,0	-9,0
<b>Totaal</b>	<b>-</b>	<b>-8,6</b>	<b>-8,6</b>	<b>-15,6</b>	<b>-15,6</b>

Meer passagiers, en dus meer vluchten, levert meer geluidsbelasting op. De negatieve waardering van de geluidsbelasting (waardedaling vastgoed) neemt toe tot respectievelijk 6,6 mln en 9,0 mln euro voor de 48 en 56 dB(A) contouren.

## 2.7 Business case

VTM heeft voor de 2,4 mln. passagiers variant een aparte business case opgesteld. De gewijzigde business case (buca) voor de variant met 2,4 miljoen passagiers werkt als volgt door in de KBA

Gewijzigde Tabel 8.2 Investerings, exploitatiekosten, exploitatieopbrengsten in de KBA (Netto contante waarde, mln euro)

Gebouwd parkeren	1,2 mln pax	2,4 mln pax
Investeringskosten Airport	-17,0	-24,6
Investeringskosten Airside	-30,6	-43,6
Investeringskosten Parkeren	-12,5	-36,1
<b>Totaal investeringskosten</b>	<b>-60,1</b>	<b>-104,4</b>
Exploitatiekosten Airport	-90,4	-147,2
Exploitatiekosten Airside	-70,3	-103,9
Exploitatiekosten Parkeren	-24,4	-41,9
<b>Totaal exploitatie kosten</b>	<b>-185,1</b>	<b>-293,0</b>
Exploitatie opbrengsten Airport	111,2	211,3
Exploitatie opbrengsten Airside	117,9	185,6
Exploitatie opbrengsten Parkeren	77,7	144,4
<b>Totaal exploitatie opbrengsten</b>	<b>306,7</b>	<b>541,3</b>
<b>Saldo investeringen en exploitatie</b>	<b>61,5</b>	<b>143,8</b>

De totale investeringskosten nemen toe tot 104 mln. euro (NCW). De exploitatie gaat in totaal 293 mln. euro kosten. Daar staan in totaal inkomsten tegenover van 541 mln. euro (NCW). Het saldo van investeringen en exploitatie neemt daarom toe tot bijna 144 mln. euro (NCW).

### 3 Totaaloverzicht kosten en baten

Als de in het vorige hoofdstuk toegelichte wijzigingen worden verwerkt, dan resulteren de volgende gewijzigde eindtabellen.

Gewijzigde Tabel 7.1 Regionale kosten en baten Structuurvisie A en B voor de regio Twente (Netto contante waarde, mln euro)

	Netto contante waarde, mln euro		
	Structuurvisie A	Structuurvisie B (1,2 mln pax)	Structuurvisie B (2,4 mln pax)
<b>Grondexploitatie</b>	<b>6,6</b>	<b>9,4</b>	<b>25,9</b>
<b>Directe effecten</b>	<b>0</b>	<b>15,2</b>	<b>25,4</b>
Reistijdeffecten <sup>2</sup>	PM <sup>3</sup>	15,2	25,4
<b>Indirecte effecten</b>	<b>20,3</b>	<b>34,2</b>	<b>50,2</b>
Arbeidsmarktbaten wonen	0,7	0,3	0,3
Arbeidsmarktbaten werken	18,4	12,5	12,5
Arbeidsmarktbaten leisure	1,2	0,8	0,8
Arbeidsmarktbaten luchthaven	0	18,7	34,8
Waardestijging vastgoed en grond	0	1,9	1,9
<b>Externe effecten</b>	<b>-9,7</b>	<b>-31,6</b>	<b>-41,1</b>
Emissies wegverkeer	-1,7	-2,5	-3,1
Emissies luchtverkeer	0	-2,5	-4,4
Emissies bedrijfsgebonden bronnen	-11,5	-19,7	-19,7
Geluidhinder	0	-8,6	-15,6
Externe veiligheid	0	0	0
Verkeersveiligheid	PM (-)	PM (-)	PM (-)
Natuur- en landschap	3,5 +PM (++)	1,7 +PM (+)	1,7 +PM (+)
<b>Totaal</b>	<b>17,2 + PM (+)</b>	<b>27,2 + PM (0)</b>	<b>60,4 + PM (0)</b>

Voor Twente resulteert een saldo van ruim 60 mln. euro. De negatieve effecten van ca 40 mln. euro worden gecompenseerd door de positieve effecten van ca 100 mln. euro.

Het is nog onduidelijk hoe de twee PM posten tegen elkaar gaan wegen. De niet gewaardeerde effecten zijn negatief op de verkeersveiligheid, maar positief voor natuur- en landschap.

<sup>2</sup> Reistijdeffecten personen en vrachtverkeer

<sup>3</sup> Door gebrek aan herkomst van de klanten van het Care en Cure concept, kan niet bepaald worden of de effecten positief of negatief uitvallen.



Gewijzigde Tabel 7.2

Nationale kosten en baten Structuurvisie A en B (Netto contante waarde, mln euro)

	Netto contante waarde, mln euro		
	Structuurvisie A	Structuurvisie B (1,2 mln pax)	Structuurvisie B (2,4 mln pax)
<b>Grondexploitatie</b>	<b>6,6</b>	<b>9,4</b>	<b>25,9</b>
<b>Directe effecten</b>	<b>0</b>	<b>35,8</b>	<b>23,4</b>
Reistijdeffecten	PM	35,8	23,4
<b>Indirecte effecten</b>	<b>21,8</b>	<b>41,5</b>	<b>63,9</b>
Arbeidsmarktbatens wonen	1,0	0,6	0,6
Arbeidsmarktbatens werken	19,6	13,2	13,2
Arbeidsmarktbatens leisure	1,2	0,8	0,8
Arbeidsmarktbatens luchthaven	0	25,0	47,5
Waardestijging vastgoed en grond	0	1,9	1,9
<b>Externe effecten</b>	<b>-9,7</b>	<b>-28,3</b>	<b>-37,4</b>
Emissies wegverkeer	-1,7	0,8	0,6
Emissies luchtverkeer	0	-2,5	-4,4
Emissies bedrijfsgebonden bronnen	-11,5	-19,7	-19,7
Geluidhinder	0	-8,6	-15,6
Externe veiligheid	0	0	0
Verkeersveiligheid	PM (-)	PM (-)	PM (-)
Natuur- en landschap	3,5 +PM (++)	1,7 +PM (+)	1,7 +PM (+)
<b>Totaal</b>	<b>18,7 + PM (+)</b>	<b>58,4 + PM (0)</b>	<b>75,8 + PM (0)</b>

Op nationaal niveau is het saldo van kosten en baten bijna 76 mln. euro positief (+PM).

Gewijzigde Tabel 8.4

Totaal kosten-batensaldo inclusief financiële exploitatie (Netto contante waarde, mln euro)

		Structuurvisie A	Structuurvisie B (1,2 mln pax)	Structuurvisie B (2,4 mln pax)
Regionaal	Saldo KBA	17,2	27,2	60,4
	Saldo financiële exploitatie <sup>4</sup>	20,6	61,5	143,8
	<b>Totaal kosten-batensaldo</b>	<b>37,8</b>	<b>88,7</b>	<b>204,2</b>
Nationaal	Saldo KBA	18,7	58,4	75,8
	Saldo financiële exploitatie	20,6	61,5	143,8
	<b>Totaal kosten-batensaldo</b>	<b>39,3</b>	<b>119,9</b>	<b>219,6</b>

Inclusief het positieve saldo van de financiële exploitatie, volgt een positief saldo van respectievelijk ruim 200 mln. euro voor Twente en bijna 220. euro voor Nederland.

<sup>4</sup> Deze waarden wijken af van de waarden uit de business case, ivm andere tijdshorizon en disconvoet

## 4 Conclusies

In deze notitie is toegelicht wat de wijzigingen zijn in de KBA voor de gebiedsontwikkeling van de luchthaven Twente indien er 2,4 miljoen passagiers worden afgehandeld in plaats van 1,2 miljoen passagiers, wat het uitgangspunt was in de oorspronkelijke KBA.

Het saldo van de grondexploitatie neemt fors toe, omdat de bedrijfswaarde meer waard wordt bij meer passagiers. Uit onze analyse blijkt dat bij 2,4 miljoen passagiers de reistijdeffecten positiever worden in de KBA op regionaal niveau, maar negatiever in de KBA op nationaal niveau. Dit hangt samen met de onderliggende aannames met betrekking tot de marktvraag, waarbij er is uitgegaan dat de extra marktvraag van 1,2 miljoen passagiers (ten opzichte van de 1,2 miljoen passagiers in de originele KBA) voortkomt uit de overloop van Schiphol. Dit impliceert dat er een verschuiving plaatsvindt van passagiers van Schiphol naar Twente, wat voor een aanzienlijk deel van deze passagiers een reistijdverslechtering zal betekenen. Dit leidt derhalve tot een verslechtering van de reistijdeffecten op nationaal niveau. Reizigers uit de regio ondervinden echter een voordeel, omdat zij nu via Twente kunnen reizen, ten opzichte van verder weg gelegen luchthavens als Schiphol en buitenlandse alternatieven.

Daarnaast leidt het scenario van 2,4 miljoen passagiers tot een toename van de werkgelegenheid in de regio, en de daarmee samenhangende welvaartsbatens in de KBA. Immers, er moet een dubbele hoeveelheid passagiers worden afgehandeld, waarvoor meer menskracht vereist is, wat een direct effect is. Dit heeft dan weer indirecte effecten, die ook ten dele neerslaan in de regio.

Hiertegenover staat dat een verdubbeling van het luchtverkeer ook leidt tot een toename van de externe effecten. Zo zijn er meer emissies als gevolg van het extra luchtverkeer en eveneens als gevolg van extra wegverkeer. Dit is een groter negatief welvaartseffect in de KBA. Dit geldt ook voor de toename van geluidhinder. Ook hier geldt dat de hinder toeneemt in het scenario van 2,4 miljoen passagiers, wat een groter negatief welvaartseffect impliceert in de KBA.

Per saldo nemen in het scenario van 2,4 miljoen passagiers de totale maatschappelijke effecten fors toe in de regionale KBA, terwijl er voor de nationale KBA een lichte stijging valt op te tekenen. Echter, naast de maatschappelijke effecten tellen in het KBA saldo ook de effecten als gevolg van de financiële exploitatie. Ook de verhoging van de bedrijfswaarde blijkt essentieel. Het saldo van de grondexploitatie en de financiële exploitatie van het vliegveld nemen aanzienlijk toe in het scenario van 2,4 miljoen passagiers. Dit laatste is logisch, er hoeven immers weinig additionele investeringen gedaan te worden, terwijl er wel een verdubbeling van de inkomsten plaatsvindt. Indien de maatschappelijke effecten en de financiële effecten samen worden genomen, wat 'hoort' in een KBA, dan leidt dat tot een forse verbetering van het overall KBA saldo in het scenario van 2,4 miljoen passagiers ten opzichte van 1,2 miljoen passagiers. Dit geldt voor zowel de regionale als de nationale KBA.

