

Amsterdam, mei, 2010  
In opdracht van Vereniging Omwonenden Luchthaven Twente

## Het passagierspotentieel van de Luchthaven Twente

Jan Veldhuis



seo economisch onderzoek

“De wetenschap dat het goed is”

*SEO Economisch Onderzoek doet onafhankelijk toegepast onderzoek in opdracht van overheid en bedrijfsleven. Ons onderzoek helpt onze opdrachtgevers bij het nemen van beslissingen. SEO Economisch Onderzoek is gelieerd aan de Universiteit van Amsterdam. Dat geeft ons zicht op de nieuwste wetenschappelijke methoden. We hebben geen winstoogmerk en investeren continu in het intellectueel kapitaal van de medewerkers via promotietrajecten, het uitbrengen van wetenschappelijke publicaties, kennisnetwerken en congresbezoek.*

SEO-rapport nr. 2010-29

ISBN 9789067335591

Copyright © 2010 SEO Amsterdam. Alle rechten voorbehouden. Het is geoorloofd gegevens uit dit rapport te gebruiken in artikelen en dergelijke, mits daarbij de bron duidelijk en nauwkeurig wordt vermeld.

## Inhoudsopgave

1	Inleiding .....	1
2	De “ <i>propensity-to-fly</i> ” van Nederland .....	3
3	De “ <i>propensity-to-fly</i> ” van de omliggende regio van de Luchthaven Twente .....	5
4	Het verzorgingsgebied van de Luchthaven Twente .....	9
5	Het marktpotentieel van de Luchthaven Twente .....	13
6	Een <i>Low Cost Carrier</i> op de Luchthaven Twente ? .....	15



# 1 Inleiding

De Provincie Overijssel is voornemens om op 16 juni 2010 een besluit te nemen over de Ruimtelijke Visie Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente en Omgeving. Voor wat betreft de aantallen passagiers komt zij op basis van door haar gekozen veronderstellingen op een bandbreedte van 190.000 tot 5.200.000 passagiers in 2020. Hierbij is de groei tot 2030 nog niet meegenomen. Voor de berekeningen van in de Kosten Baten Analyse is gekozen voor 1,2 miljoen passagiers en 30.000 ton vracht in 2030.

De Vereniging Omwonenden Luchthaven Twente (VOLT-Twente) heeft aan SEO Economisch Onderzoek gevraagd een *second opinion* uit te brengen over het realiteitsgehalte van deze projecties. Gegeven het zeer korte tijdbestek dat voor deze analyse beschikbaar was, zijn voor deze *second opinion* geen nieuwe modelberekeningen gemaakt, noch zijn nieuwe gegevens verzameld en gebruikt. Volstaan is met een korte analyse van de orde van grootte van het te verwachten passagierspotentieel.

De onzekerheden voor de luchthaven Twente zijn groot, nog groter dan voor de grotere luchthavens, zoals Schiphol. We willen ons in deze *second opinion* daarom niet zozeer richten op de meest waarschijnlijke ontwikkeling, maar juist de bovengrenzen van de mogelijkheden verkennen. Met name is dan relevant hoe de indicaties van de Provincie Overijssel zich verhouden tot de door ons realistisch geachte bovengrenzen.



## 2 De “propensity-to-fly” van Nederland

Uitgangspunt van onze analyse is de ‘*propensity-to-fly*’ (PTF): hoe vaak vliegt de gemiddelde Nederlander? Meer in het bijzonder: hoe vaak vliegt de gemiddelde bewoner uit de omliggende regio van de luchthaven Twente? Daartoe is de volgende tabel<sup>1</sup> illustratief.

<b>Aantal retourreizen per vliegtuig van en naar Nederland (mln., 2003)</b>	Schiphol	Overige (incl.BU) luchthavens	<b>Totaal</b>	<b>idem, per hoofd (PTF)</b>
<b>Niet-zakelijk (Nederlanders)</b>	4,3	1,5	<b>5,8</b>	<b>0,36</b>
<b>Niet-zakelijk (Buitenlanders)</b>	2,8	1,0	<b>3,8</b>	<b>0,24</b>
<b>Zakelijk</b>	4,4	1,5	<b>5,9</b>	<b>0,37</b>
<b>TOTAAL</b>	11,5	4,0	<b>15,5</b>	<b>0,97</b>

De vliegmarkt is in te delen in een aantal relevante marktsegmenten. Een belangrijk onderscheid is het onderscheid naar reismotief: zakelijk of niet-zakelijk. Niet zakelijke reizigers zijn bijvoorbeeld vakantiegangers, maar ook bezoek aan vrienden of familie valt onder dat segment. Voor het niet-zakelijke segment is verder nog relevant of het Nederlanders of buitenlanders betreft. Met ‘Nederlanders’ wordt bedoeld het segment dat afkomstig is uit Nederland en dat een (retour)vliegreis maakt naar het buitenland, ook wel aangeduid met ‘uitgaand toerisme’. ‘Buitenlanders’ betreft het segment dat afkomstig is uit de rest van de wereld en dat per vliegtuig een bezoek brengt aan Nederland, ook wel aangeduid als ‘inkomend toerisme’.

Een groot deel van de vliegreizen van en naar Nederland wordt via Schiphol afgewikkeld. In totaal betreft het via Schiphol circa 11,5 miljoen retourreizen. Bij één retourreis is sprake van twee passagiersbewegingen: de eerste bij vertrek, de tweede bij terugkomst. In totaal gaat het dus bij Schiphol om circa 23 miljoen passagiersbewegingen dat op Schiphol op- of uitstapt. Niet meegerekend is dus het aantal overstappers op Schiphol, een aanzienlijk segment op Schiphol, dat ruim 40% van het totale verkeer uitmaakt.

Vliegreizen van en naar Nederland worden echter niet alleen via Schiphol afgewikkeld. Hoewel de Randstad hoofdzakelijk op Schiphol is gericht maken bewoners en bezoekers aan de rest van Nederland veelvuldig gebruik van andere

<sup>1</sup> SEO Economisch Onderzoek (2006): Economische Effecten Schiphol, tabel 2.3 en 2.4. De hier opgevoerde tabel is een bewerking van deze tabellen.

luchthavens, zowel in Nederland zelf (zoals Eindhoven, Rotterdam en Maastricht), maar ook in het omliggende buitenland (zoals Weeze, Düsseldorf, Brussel, Charleroi). In totaal betreft het nog eens circa 4 miljoen vliegreizen, waardoor het totaal aantal retour-vliegreizen op 15,5 miljoen uitkomt, overeenkomend met 0,97 reizen per hoofd van bevolking (van 16 miljoen).

Bij het uitgaande toerisme gaat het in totaal om 5,8 miljoen vliegreizen, circa 0,36 per hoofd van bevolking. Dat betekent dat de gemiddelde Nederlander 0,36 keer per jaar met het vliegtuig op vakantie gaat (overeenkomend met ongeveer eens per drie jaar). Het inkomende toerisme betreft 2,8 miljoen reizen, 0,24 per hoofd. Dat betekent dat er per hoofd van bevolking nog eens 0,24 buitenlandse toeristen naar Nederland komen. Tot slot nog het zakelijke verkeer: 5,9 miljoen reizen, dus ook nog eens 0,37 per hoofd van bevolking. In het algemeen duidt men deze indicaties aan als de '*propensity-to-fly*' (PTF), in totaal 0,97<sup>2</sup> reizen per hoofd van bevolking in Nederland.

---

<sup>2</sup> Dit getal wijkt af van de indicatie die door Prof. Jaap de Wit is genoemd in het Volkskrant artikel van 9 december 2009 van hem en zijn collega Prof. Carl Koopmans. Daarin wordt een '*propensity-to-fly*' van 0,25 genoemd. Daarbij is sprake van een wat smallere – maar niettemin juiste - definitie. Het PTF-begrip wordt nl. veelal gebruikt om aan te geven hoeveel Nederlanders niet-zakelijke vliegreizen maken. Daarbij heeft hij de invalshoek van Schiphol gekozen en de 4,3 miljoen reizen (zie bovenstaande tabel) als uitgangspunt genomen. Dit delend op 16 miljoen inwoners, komt hij op 0,27, in het artikel afgerond op een kwart. In bovenstaande analyse kunnen we echter daarmee niet volstaan en moeten we ook het deel dat via andere luchthaven reist meetellen (5,8 miljoen en een PTF van 0,36). Verder hebben we hier ook de buitenlandse toeristen en de zakelijke reizigers meegenomen, waardoor we op 15,5 miljoen reizen en een PTF van 0,97 uitkomen.

## 3 De “*propensity-to-fly*” van de omliggende regio van de Luchthaven Twente

### 3.1 De “*propensity-to-fly*” in 2003

Kunnen deze PTF-indicaties ook van toepassing worden geacht voor de Twentse regio? Dat is niet het geval, omdat de beschreven marktsegmenten niet gelijk zijn verdeeld over Nederland. Voor wat betreft het uitgaande niet-zakelijke verkeer (dus van Nederlanders) moet men constateren dat de gemiddelde Randstedeling gemiddeld wat vaker per vliegtuig op vakantie gaat dan de bewoner uit de rest van Nederland. Dit blijkt bijvoorbeeld uit de enquêtes die op Schiphol worden gehouden, waar onder meer wordt gevraagd naar de herkomst van de passagier. Zo ligt het aantal uitgaande niet-zakelijke vlieguren van de gemiddelde Twentenaar op 60 tot 80% van het landelijk gemiddelde<sup>3</sup>. De niet-zakelijke PTF van de Twentenaar ligt dus niet op 0,36, maar op circa 0,22 tot 0,28 per hoofd. Anders gezegd: de gemiddelde Twentenaar gaat ongeveer eens per vier jaar per vliegtuig op vakantie.

De verdeling van het inkomende toerisme over Nederland is nog veel meer ongelijk. Dit is hoofdzakelijk op de Randstad gericht en daarbinnen ook nog eens overwegend op Amsterdam. Het aantal buitenlandse toeristen dat per vliegtuig naar Twente komt moet verwaarloosbaar worden geacht. Hoewel Twente bij uitstek een regio is die op toerisme is gericht, betreft het vooral wandelaars en fietsers, die per auto, trein of fiets naar Twente komen.

Tot slot is ook het zakelijk verkeer hoofdzakelijk op de Randstad gericht. Zo ligt het aantal zakelijke vlieguren van en naar Twente op 50 tot 70% van het landelijk gemiddelde, dus overeenkomend met 0,18 tot 0,26 per hoofd van bevolking.

Het een en ander samenvattend, komt men dan tot de conclusie dat de ‘*propensity-to-fly*’ (PTF) in Twente niet 0,97 bedraagt, maar zich begeeft tussen de 0,40 en 0,54 reizen per hoofd van bevolking, zoals samengevat in onderstaande tabel.

---

<sup>3</sup> Dat getal is inclusief het door ons geschatte gebruik van Twentenaren van andere luchthavens dan Schiphol (zoals bijvoorbeeld Münster / Osnabrück).

Aantal retourreizen per vliegtuig per hoofd in Twente, 2003		
	Nederland	Twente
Niet-zakelijk (Nederlanders)	0,36	0,22 - 0,28
Niet-zakelijk (Buitenlanders)	0,24	--
Zakelijk	0,37	0,18 - 0,26
<b>TOTAAL</b>	<b>0,97</b>	<b>0,40- 0,54</b>

## 3.2 De ontwikkeling van de “*propensity-to-fly*” tot 2030

Bovengenoemde indicaties betreffen het jaar 2003. Inmiddels zeven jaar geleden, maar in deze *second opinion* hebben we gebruik willen maken van dezelfde gegevens als waar de Provincie Overijssel vanuit is gegaan. Hoe groot is dan deze ‘*propensity-to-fly*’ in het jaar 2030?

De luchtvaartmarkt is een snel groeiende markt. In het algemeen wordt rekening gehouden met een groei van 4 tot 5% per jaar, beduidend meer dus dan de gemiddelde economische groei. Wel vlakt de groei op langere termijn af: de verwachte groeipercentages worden dan steeds lager. Hoewel de markt nu (2009-2010) stagneert, is algemeen de verwachting dat de groei zich binnen enkele jaren zal herstellen. Voorspellingen zijn, gezien de grote onzekerheden, niet af te geven. In het algemeen wordt daarbij gebruik gemaakt van zg. scenario’s, waarbij vaak grote bandbreedtes worden aangehouden. Afgaand op de genoemde SEO-studie<sup>4</sup>, moet tussen 2003 en 2030 een verdrievoudiging van het vliegverkeer van en naar Nederland, en dus ook van en naar Twente, niet uitgesloten worden geacht, overeenkomend met een groei van gemiddeld circa 4,1% per jaar. Dat betekent niet dat deze verdrievoudiging zich zal voordoen, maar het betekent dat deze zich zou kunnen voordoen, waarbij dus andere (en belangrijk afwijkende) ontwikkelingen zich evenzeer kunnen voordoen.

Zou men voor wat betreft de ‘*propensity-to-fly*’ de bovengrenzen van de aangegeven bandbreedtes aanhouden en zou men uitgaan van deze verdrievoudiging, dan komt men voor 2030 voor Twente tot de volgende indicaties:

<sup>4</sup> De genoemde SEO-studie heeft zich - mede gezien het doel van die studie - beperkt tot één scenario, het zg. “Transatlantic Market (TM-)scenario”. In eerdere SEO-studies ten behoeve van marktverkenning voor Schiphol was sprake van vier scenario’s, waarbij het TM-scenario een van de sterkere groeiscenario’s was. In andere scenario’s was sprake van lagere groeipercentages.

<b>Aantal retourreizen per vliegtuig per hoofd in Twente, 2003-2030</b>	<b>2003</b>	<b>2030</b>
<b>Niet-zakelijk (Nederlanders)</b>	<b>0,28</b>	<b>0,84</b>
<b>Niet-zakelijk (Buitenlanders)</b>	<b>--</b>	<b>0,10</b>
<b>Zakelijk</b>	<b>0,26</b>	<b>0,78</b>
<b>TOTAAL</b>	<b>0,54</b>	<b>1,72</b>

Om een aantal redenen betreffen deze indicaties bovengrenzen van wat men voor Twente zou kunnen verwachten. De eerste is dat is uitgegaan van een hoog groeiscenario tussen 2003 en 2030. De tweede is dat is uitgegaan van de bovengrens van de '*propensity-to-fly*' voor Twente. Tenslotte is, zoals blijkt uit de tabel in 2030 rekening gehouden met het feit dat er ook buitenlandse toeristen per vliegtuig een bezoek brengen aan de Twentse regio. In totaal zou het dan kunnen gaan om 1,72 retourreizen per hoofd van bevolking.



## 4 Het verzorgingsgebied van de Luchthaven Twente

De Provincie Overijssel gaat uit van twee ‘schillen’ in het verzorgingsgebied. De eerste is het gebied dat binnen één uur vanaf de luchthaven te bereiken is. Daarbij wordt dat gebied groter als ook de landzijdige ontsluiting van de luchthaven beter wordt. De tweede schil betreft het gebied dat tussen één en twee uur te bereiken is. De betreffende gebieden kan men benaderen door cirkels van 75 resp. 150 kilometer te trekken, zoals in onderstaand kaartje is gedaan en waarvan men een indruk kan krijgen van het verzorgingsgebied.



Binnen 75 kilometer kan men de volgende gebieden onderscheiden, met resp. indicaties over de bevolkingsomvang.

- Twente: ca. 650 duizend inwoners
- Rest Overijssel: ca. 500 duizend inwoners
- Zuid Drenthe: ca. 375 duizend inwoners
- Noordoost Gelderland: ca. 1 miljoen duizend inwoners
- Duitsland (Rheine /Münster): inwoners, PM

Het Nederlandse deel van dat verzorgingsgebied betreft dan circa 2,5 miljoen inwoners. Daarbij kan nog het aantal inwoners van het omliggende Münsterland worden bijgeteld.

Tussen 75 en 150 kilometer betreft het veel grotere bevolkingspotentiëlen. Daar is alleen al in het Nederlandse deel sprake van circa 8 miljoen inwoners. In het Duitse deel kan men het Ruhrgebied nog meerekenen, met 20 tot 25 miljoen inwoners:

- Noord-Nederland: ca. 1,4 miljoen inwoners
- Noord-Holland /Flevoland: ca. 3 miljoen inwoners
- Utrecht: ca. 1,2 miljoen inwoners
- Rest Gelderland /Oost Brabant /Noord Limburg: ca. 2,3 miljoen inwoners
- Duitsland (Ruhrgebied): meer dan 20 miljoen inwoners

Niet alleen de omvang van het verzorgingsgebied is relevant, maar meer nog de kans dat vanuit deze gebieden voor de luchthaven Twente wordt gekozen. Die kans is groter, naarmate de betreffende regio dichterbij de luchthaven is gelegen. Het grootst dus in Twente zelf, wat kleiner in de andere regio's binnen 75 kilometer en nog kleiner in de regio's op meer dan 75 kilometer. In het algemeen is de luchthavenkeuze afhankelijk van de volgende factoren:

- Afstand tot de luchthaven Twente in vergelijking met de afstand tot concurrerende omliggende luchthavens
- Vervoersproduct (aantal bestemmingen en frequenties) van de luchthaven Twente in vergelijking met concurrerende omliggende luchthavens
- Prijs van vliegtickets vanaf de luchthaven Twente in vergelijking met concurrerende omliggende luchthavens

Daarbij is dus de kans dat voor Twente wordt gekozen het grootst in de regio Twente zelf. Immers de luchthaven heeft daarbij een duidelijk afstandsvoordeel ten opzichte van alle concurrerende luchthavens. Dat afstandsvoordeel wordt snel kleiner bij de andere regio's, ook binnen 75 kilometer. Zo is het (relatieve) afstandsvoordeel vanuit Zuid-Drenthe en vooral van het Gelderse deel van de luchthaven Twente ten opzichte van Schiphol, dat bovendien ook in 2030 een veel omvangrijker vervoersproduct heeft, al een stuk kleiner. In het Münsterland doet vooral de invloed van de luchthaven Münster /Osnabrück zich gelden.

De kans dat voor Twente wordt gekozen in de tweede schil, die tussen 75 en 150 kilometer is klein, in bepaalde regio's zelfs verwaarloosbaar. Vanuit Noord-Nederland bezien heeft Twente nauwelijks nog een afstandsvoordeel ten opzichte van het veel grotere Schiphol. Het voordeel valt helemaal weg voor de regio's Noord-Holland, Flevoland en Utrecht. In Gelderland, Brabant en Limburg is daarbij nog concurrentie met de luchthavens Eindhoven, Weeze en zelfs Brussel. De keus

voor Twente vanuit het Ruhrgebied is niet realistisch, gezien de aanwezigheid van de luchthavens Düsseldorf, Keulen, Münster /Osnabrück en zelfs Frankfurt, dat vanuit het Ruhrgebied per ICE uitstekend is te bereiken.



## 5 Het marktpotentieel van de Luchthaven Twente

De conclusie van het bovenstaande moet zijn, dat de luchthaven Twente een realistische kans heeft om gekozen te worden in de Twentse regio zelf, maar dat deze kans snel kleiner wordt in verder weg gelegen regio's. Het gaat hierbij dus om 650 duizend inwoners en in 2030 om 1,72 retourreizen, in totaal dus circa 1,1 miljoen vlieg-reizen van en naar de eigen regio. Dat betekent niet dat al deze vlieg-reizen ook van de luchthaven Twente gebruik maken. Immers veel van deze reizen zijn gericht op bestemmingen die de luchthaven Twente ook in 2030 niet zal aanbieden. Zo zal een bepaald deel gericht zijn op intercontinentale bestemmingen, die niet vanaf Twente worden bediend, en waarvoor de Twentenaar (of de bezoeker aan Twente) alsnog aangewezen zal zijn op Schiphol of een andere luchthaven die die bestemming wel bedient. Maar ook zal Twente niet alle Europese bestemmingen kunnen aanbieden, die bijvoorbeeld Schiphol wel bedient en naar welke ook in de regio Twente een vraag zal zijn. Zou Twente in 2030 bijvoorbeeld 10.000 vliegtuigbewegingen op jaarbasis accommoderen, dan betekent dan circa 30 bewegingen per dag, en dus 15 vertrekkende vluchten per dag. Bij een dagelijkse bediening van alle bestemmingen kan het dan gaan om 15 verschillende bestemmingen<sup>5</sup>. Dat aantal is nog steeds klein ten opzichte van Schiphol dat nu (anno 2010) al circa 250 bestemmingen bedient. Het is dus te verwachten dat het overgrote deel van deze 1.1 miljoen reizen niet voor Twente zal kiezen, omdat de luchthaven de gewenste bestemming niet bedient. Dat zal naar verwachting gelden voor minimaal 80 tot 90% van dat aantal reizen. Dat betekent dus dat het werkelijk potentieel voor Twente uit de eigen regio kan worden geschat op maximaal 20% van 1,1 miljoen, ofwel 220 duizend vlieg-reizen.

Maar ook deze vlieg-reizen zullen naar verwachting niet allemaal voor Twente kiezen. Ondanks het afstandsvoordeel vanuit de eigen regio en ondanks de bediening vanaf Twente van de gewenste bestemming is toch de omvang van de frequenties op die bestemmingen van bijvoorbeeld Schiphol beduidend groter en zal toch een groot deel van dat potentieel toch voor Schiphol, dat bovendien per trein goed vanuit Twente is te bereiken, kiezen. Naar verwachting zal hooguit 50 % daarvan voor Twente kiezen<sup>6</sup>. Dat betekent dus dat Twente dan maximaal circa 110 duizend

---

<sup>5</sup> Zouden alle bestemmingen slechts één keer per week worden bediend, dan kan het aantal bestemmingen in principe groter zijn.

<sup>6</sup> In de door ons gehanteerde keuze-modellen is het marktaandeel dat voor luchthavens kan worden geschat in principe gelijk aan het frequentie-aandeel. Zou Twente dus een bestemming één keer per dag aanbieden, en Schiphol vier keer per dag, dan zou 20% van de markt voor Twente kiezen. In werkelijkheid is die kans iets kleiner (circa 15%), gezien het S-curve verloop van de verband tussen

vliegreizen kan verwachten uit de eigen regio. Het gaat daarbij om 110 duizend vliegreizen en dus om 220 duizend passagiersbewegingen. Dit wordt als een bovengrens beschouwd, omdat voor verschillende factoren optimistische, maar niet onmogelijke bovengrenzen zijn aangehouden.

Hoe groot is dan het marktpotentieel uit de andere regio's binnen 75 kilometer? Het gaat daarbij om circa 1,85 miljoen inwoners, Twente zelf niet meegerekend. Weliswaar is dat een belangrijk groter bevolkingspotentieel, maar in deze regio's heeft Twente een veel kleiner afstandsvoordeel. Koos in Twente zelf maximaal 50 % voor de luchthaven Twente in het geval Twente vluchten aanbiedt naar de betreffende bestemmingen, de keuzekans in de omliggende regio's zou op hooguit een derde daarvan kunnen liggen (circa 15 tot 20 %)<sup>7</sup>. Dat betekent dat in deze regio's de bevolkingsomvang weliswaar drie keer zo groot is, maar de kans dat voor Twente wordt gekozen ongeveer drie keer zo klein is. Ook hier zal het dus hooguit om 220 duizend passagiersbewegingen gaan.

Het Nederlandse deel uit de regio's tussen 75 en 150 kilometer omvat circa 8 miljoen inwoners, maar hiervoor geldt dat Twente zelfs een afstandsnaadeel heeft. Niet goed valt dan ook in te zien dat Twente hier nog een realistische kans heeft, tenzij extreem lagere prijzen voor vliegtickets worden gehanteerd<sup>8</sup>. Dat is helemaal het geval in het Duitse Ruhrgebied, met meer voor de hand liggende luchthavens als Düsseldorf, Keulen en Frankfurt. Echter, gezien de grotere bevolkingspotentiëlen in deze regio's, zou in incidentele gevallen toch een keuze voor Twente kunnen worden gemaakt, maar het aantal kan maximaal op circa 100 duizend passagiersbewegingen kunnen worden ingeschat.

Al met al gaat het dan afgerond om maximaal circa 0,5 miljoen passagiersbewegingen: 0,2 miljoen uit Twente, 0,2 miljoen uit de overige regio's binnen 75 kilometer en 0,1 miljoen daarbuiten. Deze schatting van 0,5 miljoen is tot stand gekomen door voor verschillende factoren de meest optimistische uitgangspunten te hanteren, zoals in het voorgaande uiteengezet. Dat betekent dat ook in onze schatting sprake moet zijn van een bandbreedte, die ligt tussen een realistisch haalbare 0,3 en maximale 0,5 miljoen passagiers, daar waar de Provincie Overijssel als uitgangspunt voor de Kosten-Baten Analyse 1,2 miljoen in 2030 hanteert.

---

marktaandeel en frequentie-aandeel. Deze kansen zijn van toepassing bij gelijke overige factoren, zoals afstand en prijs van vliegtickets. Omdat Twente in de eigen regio een duidelijk afstandsvoordeel heeft ligt de keuze-kans voor Twente duidelijk hoger dan 15%.

<sup>7</sup> Zie voorgaande voetnoot. Indien er geen afstandsvoordeel is de orde van grootte van de keuze-kans circa 15%.

<sup>8</sup> Dat kan het geval zijn als zich een *low cost carrier* op Twente vestigt. Hierop zal in een volgende paragraaf worden ingegaan.

## 6 Een *Low Cost Carrier* op de Luchthaven Twente ?

De laatste tien jaar zijn onder meer gekenmerkt door de sterke opkomst van *low cost carriers* in Europa. Deze luchtvaartmaatschappijen opereren veelal van secundaire luchthavens tegen in sommige gevallen extreem lage tarieven voor intra-Europese vluchten. Een bekend voorbeeld is Ryanair, die het Nederlandse achterland bedient vanaf Charleroi, Eindhoven en Weeze. Deze (en andere secundaire) luchthavens hebben in de laatste jaren dan ook explosieve ontwikkelingen doorgemaakt. In alle drie genoemde gevallen is inmiddels sprake van ruim 1,5 miljoen passagiersbewegingen.

De vraag doet zich dan voor of Twente ook niet een basis zou kunnen zijn voor zo'n *low cost carrier*. Dat zou immers de kansen voor de luchthaven in het verder weggelegen (en dichterbevolkte) achterland aanzienlijk vergroten. Immers, ondanks het afstandsnadeel dat Twente in die regio's heeft, staat daar tegenover het prijsvoordeel, waardoor aanzienlijke hoeveelheden reizigers, zelfs uit de Randstad of uit het dichterbevolkte Duitse achterland, voor Twente zouden kunnen kiezen.

Vooralsnog moet de kans op een basis van zo'n *low cost carrier* (LCC) om een aantal redenen niet hoog worden ingeschat. Immers, men kan anno 2010 stellen dat de penetratie van LCC's nagenoeg is voltooid en de bestaande LCC's inmiddels hun uitvalsbases hebben gekozen, met de drie genoemde luchthavens als meest aansprekende voorbeelden. Daarbij komt dat deze luchthavens, ondanks hun secundaire karakter, toch dichterbij belangrijke bevolkingscentra zijn gelegen, hetgeen voor Twente minder het geval is, zoals hierboven betoogd. Dat betekent dat, ook al zouden bepaalde LCC's hun basis willen verleggen, Twente om die reden niet de eerste keus zal zijn.

De conclusie is dan ook dat men zo'n LCC-basis niet als realistisch moet beschouwen en dus de door ons aangegeven bandbreedte van 0,3 tot 0,5 miljoen als het maximaal haalbare in 2030 moet aanhouden.