

# EINDHOVEN AIRPORT EN DE WERKGELEGENHEID: FEITEN EN FICTIE

**Voorstanders van de Eindhovense luchthaven zwaaien ermee, en het vliegveld doet daar zelf ijverig aan mee: de arbeidsplaatsen van de luchtvaart. Wat is feit, en wat is fictie?**

## ALGEMENE OVERWEGINGEN EN DE BROCHURE VAN MILIEUDEFENSIE

In de brochure *“Luchtvaart en economie: extra landingsbanen = extra banen?”* probeert de Vereniging Milieudefensie (MD) de economische effecten van de luchtvaart te analyseren. Volgens hen *“wordt het economisch belang van de luchtvaart schromelijk overschat (blz4)”*.

MD wijst op de kloof tussen pretenties en werkelijkheid. De luchtvaartindustrie claimt *“dat zij 8% van de wereldwijde economische activiteit ondersteunt tegen 2% van de CO<sub>2</sub> – emissies”*, maar volgens MD is de sector *“wereldwijd goed voor 4 tot 9% van de broeikasgassen, 1% van de bruto financiële productie en 0.1% van de werkgelegenheid. In de EU is de luchtvaartsector verantwoordelijk voor 0,6% van de toegevoegde waarde (Eurostat 2007) en 5 tot 12% van de broeikasemissies (T&E 2006). (blz 4)”*

Het verschil zit in de dubbeltellingen – een essentieel begrip. In de grote economische claim worden alle, direct en indirect aan de luchtvaart gerelateerde economische bedrijvigheid, aan de luchtvaart toegerekend. Het is alsof je het personeel van de Albert Heijn aan de bakkerijsector toerekent omdat AH brood verkoopt. Maar AH verkoopt ook vlees en stofzuigerzakken en nog veel meer. Je mag dan ook verwachten dat je, als je op deze manier alle sectoren optelt, je op een veelvoud van het Bruto Nationaal Product uitkomt en dat is precies wat er gebeurt.

Als je die dubbeltellingen probeert weg te rekenen kom je op het *“multiplier-begrip”* terecht. Die inspanning is verricht door Oosterhaven en Stelder Oosterhaven 2000), nog steeds citerend uit MD (blz4), en die komen dan voor de transportsector op een multiplier van 0,7 uit – hetgeen betekent dat de luchtvaart meer geholpen wordt dan helpt.

Een andere insteek is het verschil tussen bruto en netto werkgelegenheid blz. 8 en 9) . *“Netto”* is alle werkgelegenheid van een activiteit, minus wat daarvan buiten de regio plaatsvindt minus wat verplaatsing of verdringing is. Het bruto – netto verschil is zeer groot: netto is, afhankelijk van de situatie, minder tot veel minder dan een kwart van bruto.

Meestal worden er flinke indirecte effecten voorspeld. Ook die vallen bij kleinere vliegvelden tegen, aldus in de MD-brochure geciteerde onderzoekers. Die vervoeren namelijk geen vracht en hebben alleen low cost – vluchten.

Weer een andere insteek is die van de algemene bereikbaarheid voor zakenreizigers. MD:”.. *Nederland is zo centraal gelegen en het netwerk van Schiphol zo wijdvertakt, dat de verbindingen nauwelijks nog verbeterd kunnen worden.....Düsseldorf en Brussel zijn voor de zakelijke bereikbaarheid van Nederland belangrijker dan de regionale vliegvelden. (blz. 5)”*

Ook over het toerisme geeft de MD-brochure (blz. 5) ontnuchterende cijfers: de toeristische verkeersstroom gaat vooral Nederland uit: 17,5 miljoen vakanties uit, 2,3 miljoen in. En die laatste komen vooral met de auto. De regio verdient weinig aan inkomend vliegtoerisme.

## EINDHOVEN AIRPORT EN OMGEVING NU

Eerst eens wat weinig of niet omstreden feiten in de bestaande situatie:

Werkgelegenheidscijfers:

- **Directe werkgelegenheid:**
  - a) Het personeelsbestand van de feitelijke onderneming Eindhoven Airport is in 2008 gedaald van 32,7 naar 26,3 fte (→ 31 personen) (Jaarverslag)
  - b) Op het terrein van de luchthaven werkten in 2007 **623** fte's (oa Jaarverslag en Ecorys)
    - **“indirect achterwaartse werkgelegenheid”**, jargon voor hotels, taxi's, etc zijn goed voor **120 – 150** fte's (Ecorys)
    - **“Indirect voorwaartse werkgelegenheid”** slaat op bedrijven die zich in de regio vestigen en dat niet gedaan zouden hebben zonder vliegveld. Er is geen bureau dat een op feitelijk onderzoek gebaseerde schatting durft te maken van “indirect voorwaarts” , maar ze zijn allemaal zeer sceptisch. Geen van de bestaande grote bedrijven zit in Eindhoven vanwege het vliegveld (Ecorys heeft ze dat gevraagd).
    - Op basis van abstracte en aanvechtbare modelberekeningen komt Ecorys tot **200 a 340**.

Op basis van bovenstaande getallen zou de complete luchtvaartsector in Eindhoven 940 – 1110 fte's groot zijn. Dat is grofweg zo groot als de Fontys op zichzelf (zonder de indirecte effecten daarvan), of als de Bavaria met (geschatte) indirecte effecten.

De totale werkgelegenheid in Zuidoost Brabant was in 2007 327.608 fte's (Statistisch Zakboek Provincie). Ergo is op papier de luchtvaartsector goed voor ca 0,33% van de werkgelegenheid in Zuidoost Brabant. Hierin zitten op zijn minst de indirect voorwaartse werkgelegenheid als dubbeltelling.

De luchtvaartsector is alles bij elkaar een forse onderneming, maar **geen** economische motor.

Het bedrijfsleven draagt niet bij aan Eindhoven Airport en heeft geen eigen vliegdiens ten meer

De bedrijventerreinen:

Economen en luchtvaartlobbyisten zwaaien altijd met het aantal arbeidsplaatsen op de aangrenzende bedrijventerreinen. Ook daarover wat nauwelijks omstreden feiten:

- Op de bedrijventerreinen Eindhoven Airport en Flight Forum werken ongeveer 4000 resp 5000 personen op 57 resp 85 hectare bruto
- 65% van de bedrijven op Eindhoven Airport en Flight Forum hebben geen directe relatie met de luchtvaart (DHV Communications april 2006 in een korte samenvatting).
- Er is geen wettelijke definitie van wat "luchtvaartgebonden" is (noch Rijk noch gemeente). De enige definitie, die op Internet te vinden is, is die van Schiphol Area Development (SADC). Die is heel ruim. Welke definitie DHV gebruikt heeft is niet duidelijk.
- Op het bedrijventerrein Eindhoven Airport is leegstand (TU Delft 2008)

Een voorbeeld om de onduidelijkheden te illustreren: wie over de Fokkerlaan komt aanrijden, ziet op Flight Forum prominent het pand van accountants- en belastingkantoor PricewaterhouseCoopers (PWC). Die zaten lang geleden in het centrum van Eindhoven (bij de Steentjeskerk). Volgens de definitie van SADC is het een luchtvaartgebonden bedrijf want het is een "*buitenlandse onderneming met activiteiten in meerdere landen.*" Netto is het werkgelegenheidseffect van de verhuizing van PWC naar Flight Forum ongeveer 0 (verplaatsing), en wie PWC meetelt bij de luchtvaartgebonden bedrijvigheid, mag PWC niet meer meetellen bij de commerciële dienstverlening. Bovendien zit PWC o.a. ook in Breda en Zwolle. Blijkbaar is de aanwezigheid van een vliegveld niet essentieel.

Conclusie: het werkgelegenheid – verhaal van Eindhoven Airport zit vol valkuilen.

## EINDHOVEN AIRPORT IN DE TOEKOMST

Het zou enkele universitair geschoolde mensen een behoorlijke tijd kosten om een waterdicht verhaal te maken over wat het verschil zou zijn tussen Eindhoven met vliegveld en zonder vliegveld. Voor deze kolommen is die ambitie te hoog gegrepen – het is voldoende als dit verhaal de Eindhovense burger duidelijk maakt dat werkgelegenheidscijfers in verband met het vliegveld zeer kritisch bekeken moeten worden en als regel een flink stuk propaganda bevatten.

De vraag naar inzicht in de bestaande situatie is ook in andere zin academisch. De huidige discussie in de regio gaat er namelijk niet over. Die gaat over de kwaliteit en de omvang van twee groeiscenario's, namelijk strak gecontroleerd (zoals de 10 geboden voor EA – actie wil) of slap gecontroleerd (zoals het vliegveld met aanhang wil). De discussie gaat dus over toevoegingen aan de bestaande situatie, niet over de situatie zelf. De te verwachten werkgelegenheid van zulke groeiscenario's heeft de oude valkuilen, plus nog die van de toekomst.

De extra werkgelegenheid door groeiscenario's is in recente tijden twee keer ingeschat.

De eerste keer was het Ecorys – onderzoek, dat gedaan is voor de Gemoderniseerde Regionale Overeenkomst van eind 2007 (het verhaal van de base van Ryan Air). Bovengenoemde cijfers voor de huidige situatie komen uit hetzelfde onderzoek.

In dat onderzoek komt Ecorys tot (grofweg) een groei van 350 directe en ca 150 achterwaarts indirecte banen (hotels en taxi- en buschauffeurs) per miljoen toegevoegde passagier. De groei van voorwaarts indirecte banen (vanwege een beter vestigingsklimaat) is nauwelijks in te schatten. Ecorys ziet tot 2020 zo'n 2 miljoen extra passagiers komen, dus zo'n 1000 banen. Ecorys besteedt nauwelijks aandacht aan dubbeltellingen en verplaatsingseffecten en gaat voor de indirecte effecten uit van toeristen, die per vliegtuig naar Eindhoven komen. Dit aantal is dus eerder bruto dan netto.

In de cijfers van Ecorys zitten bijv. de piloten en vliegtuigtechnici van de base van Ryan Air meegenomen (ca 40 fte's). Die komen ongetwijfeld niet uit de bakken van de Eindhovense Sociale Dienst.

De tweede keer loopt nu. Schiphol wil 35000 vliegbewegingen overplaatsen naar Eindhoven, waardoor het aantal vliegbewegingen op Eindhoven Airport stijgt van 17000 naar 52000. Grofweg brengt dat het aantal passagiers van 1,1 miljoen in 2006 op ruim 3 miljoen passagiers in 2020 (in de zin van 3 miljoen komend en 3 miljoen gaand). Dat is ongeveer dezelfde groei als waar Ecorys mee werkt.

Over die overplaatsing is tot onlangs aan de Tafel van Alders overlegd. Mogelijk loopt dit overleg door. Het researchmateriaal, dat voor deze Tafel gemaakt is, is nog niet openbaar.

Wel is er openbaar materiaal, dat gemaakt is voor de (eerdere) Tafel van Alders t.a.v. Schiphol. Dat is neergelegd in het Decisiorapport en voor het bureau Decisio geschreven door het bureau Louter. Omdat de inzet was om een deel van de groei van Schiphol op te vangen in Lelystad en/of Eindhoven, is er t.b.v. het Schipholoverleg ook een studie gemaakt van de effecten van deze overplaatsing in en rond de doelgemeenten.

Louter en Decisio maken wel onderscheid tussen bruto en netto. Redelijk vergaand zelfs, want bij Louter is netto 4% van bruto.

Louter/Decisio komen uiteindelijk tot ca 400 werkelijk nieuwe banen in Eindhoven en een (ruime) omgeving. Het gaat daarbij om directe en indirecte achterwaartse banen (taxi, hotel etc). In de hokjes over de effecten vanwege een beter investeringsklimaat komt men slechts vraagtekens tegen, met sceptische voetnoten als dat het uitplaatsen van vakantievluchten weinig invloed op de aantrekkelijkheid van de regio voor investeerders heeft.

Probleem: geen van de studies vraagt zich af of de groei van het vliegverkeer ook werkgelegenheid kost. Dat was hun opdracht niet. De groei van het vliegverkeer brengt namelijk een forse beperking van het gebruik van de ruimte rond het vliegveld met zich mee. Geen bedrijfstak legt in verhouding beslag op zoveel ruimte.

Met de verdrievoudiging van het aantal vliegtuigen verdrievoudigt ook de oppervlakte binnen de 35- en 20 Ke – contour, evenals die binnen de veiligheidszones van het Plaatsgebonden Risico . De 20 Ke – contour loopt straks van vlak onder Veghel tot in Eersel. Dat geeft bijv. problemen voor de nog te bouwen woonwijken Sonniuswijk in Son en Zilverackers in Oerle, en is een aandachtspunt voor bijv. het nieuwe bedrijventerrein BeA2.

Recreatieve ondernemingen in deze zone gaan er niet op vooruit.

Hier ligt nog terrein braak voor aanvullende studie.

B.Gerard

Raadslid SP