

Strategie

Raadsnummer **09.R3399.001**

Inboeknummer 09bst02375

Beslisdatum B&W 24 november 2009

Dossiernummer 948.353

Raadsvragen van het raadslid de heer B. Gerard betreft economisch nut van Eindhoven Airport

In de discussies over Eindhoven Airport wordt veel geschermd met veronderstelde positieve economische effecten van Eindhoven Airport. De werkgelegenheidseffecten van het vliegveld worden tot in kosmische proporties afgeschilderd.

Op de televisie onderzoekt het populaire team van de Myth Busters met regelmaat de waarheid, waarschijnlijkheid of onmogelijkheid van een groot aantal natuurwetenschappelijke en technische beweringen. Als natuurkundeleraar oordelend (mijn beroep) vind ik dat zij dat op goede wijze doen, maar dit terzijde.

Het spijt mij verschrikkelijk dat een dergelijk team niet bestaat op het gebied van de economische wetenschap in het algemeen, en op dat van de economische en werkgelegenheidseffecten van Eindhoven Airport in het bijzonder. Vandaar dat ik, bij gebrek aan beter, mijzelf in deze maar uitgeroepen heb tot economische Myth Buster.

Aangezien het mij aan een eigen enquête-apparaat ontbreekt, ben ik afgegaan op serieuze literatuurstudies. Die zijn er, hoewel minder dan men zou willen. Veel van wat politiek of bestuurlijk beweerd wordt, blijkt bij nader inzien geen aantoonbare onderbouwing te hebben en berust niet op een deugdelijk gedefinieerd begrippenapparaat.

Ik heb het beschikbare materiaal gebruikt voor een artikel, dat ik in juli 2009 gepubliceerd heb op de Eindhovense SP-site. Dit artikel vindt u toegevoegd als bijlage. Deze bijlage maakt integraal deel uit van deze vragen.

Het artikel is uiteindelijk gebaseerd op de volgende bronnen:

- 1 een brochure van de Vereniging Milieudefensie over de economie van de luchtvaart (Luchtvaart en Economie, mei 2009). Deze brochure is bij Milieudefensie of bij mij op te vragen. Hij bevat een uitvoerige literatuurlijst;
- 2 een rapport van Ecorys, gebruikt als achtergrondmateriaal voor de te Moderniseren Regionale Overeenkomst Eindhoven Airport;

- 3 een rapport van Bureau Louter, aangeleverd voor het Decisiorapport, waarin ten behoeve van uitplaatsing van vluchten van Schiphol naar Eindhoven en/of Lelystad de effecten op allerlei gebied doorgerekend worden. Volstrekt ten onrechte heeft het college de vragen, die ik daarover eerder gesteld heb, afschepend en bagatelliserend beantwoord en geoordeeld dat de Decisio-studie voor Eindhoven niet relevant is;
- 4 een studie van Oosterhaven en Stelder 1999 en 2000;
- 5 het Jaarverslag van Eindhoven Airport;
- 6 een brief van de ministers Cramer en Eurlings, waarin zij de commissie Ruimtelijke Ontwikkeling Luchthavens vaststellen (2008);
- 7 aangeleverde deelrapporten van de TU Delft ten behoeve van deze commissie uit 2008;
- 8 een samenvatting van een onderzoek van DHV Communications, d.d. april 2006, helaas slechts in sterk samengevatte vorm openbaar en op het Internet achterhaalbaar;
- 9 definities van de Schiphol Area Development Group (SADC);
- 10 gegevens van onze Regio VVV;
- 11 de gemeentelijke stukken, die indertijd geproduceerd zijn voor de overname van 51% van het vliegveld door Schiphol.

De bronnen spreken elkaar daarbij niet op wezenlijke punten tegen. Het pakket leidt tot een aantal beweringen, die ik als stellingen zal opnoemen. Gaarne had ik de reactie van het college op deze stellingen.

- 1 Er is een zeer grote kloof tussen de bruto en de netto werkgelegenheid van een vliegveld. Netto betekent bruto minus overplaatsingen minus verdringing minus wat buiten de regio terecht komt. Netto is slechts een paar tot ca. 20% van bruto (Bureau Louter respectievelijk Ecorys). Het bruto-netto onderscheid wordt in de economische verhalen over het belang van het vliegveld consequent verzwegen en dat is ten onrechte.
- 2 De netto multiplier van de transportsector is kleiner dan 1 (Oosterhaven en Stelder). Aangenomen mag worden dat, dat voor Eindhoven Airport ook zo is.
- 3 Eindhoven Airport is geen economische motor (stukken ten behoeve van overname door Schiphol).
- 4 Voor zakelijke verbindingen zijn vooral Schiphol, Brussel en Düsseldorf van belang. De regionale vliegvelden hebben geen grote meerwaarde. Voor

zakelijke verbindingen volstaat een goede verbinding met deze drie luchthavens (Milieudefensie).

- 5 Eindhoven Airport wordt voor het grootste deel gebruikt voor uitgaand vakantieverkeer.
- 6 Er kwamen in 2008 472.000 buitenlanders op Eindhoven Airport aan (29% van het totale aantal passagiers). Daarvan reist het gros direct door naar Amsterdam. Het vliegtoerisme met Eindhoven zelf als doel is te verwaarlozen (de Regio VVV).
- 7 Er bestaat geen definitie van de landelijke overheid wat “luchtvaartgerelateerd” en “luchtvaartgebonden” betekent. In genoemde brief van Cramer en Eurlings vragen deze aan de in te stellen commissie om een dergelijke definitie te geven. Dit is eigenlijk idioot waar het om een al jaren gebruikt begrip gaat.
- 8 De gemeente Eindhoven heeft geen definitie van het begrip “luchtvaartgebonden”, maar gebruikt het wel (bijv. in de Kantorennota en in bestemmingsplannen). Dat kan niet. Er moet een publieke gemeentelijke definitie komen.
- 9 De enige systematische definitie, die op Internet te vinden is, is die van de Schiphol Area Development Company SADC, en die is privaat. De gemeente kan deze definitie als uitgangspunt nemen.
- 10 DHV Communications zegt in april 2004 dat 65% van de bedrijven op Eindhoven Airport en Flight Forum geen directe relatie met de luchtvaart hebben. De definitie van die “directe relatie” wordt niet uitgelegd. Het college moet deze studie bij DHV opvragen, hem actualiseren en het resultaat neerleggen in een raadsinformatiebrief.
- 11 Op Eindhoven Airport is leegstand, o.a. omdat er bedrijven vertrokken zijn naar Flight Forum (TU Delft 2008). Hiervan moet het college een overzicht geven in een raadsinformatiebrief.
- 12 De directe en indirecte achterwaartse (taxi's, hotels) werkgelegenheid van en door het **bestaande** Eindhoven Airport is ongeveer 800, waarvan eind 2008 26 fte's (31 mensen) bij de feitelijke onderneming Eindhoven Airport N.V. zelf (Jaarverslag).

Indirecte voorwaartse werkgelegenheidseffecten (bedrijven die zich in de regio vestigen vanwege het vliegveld) zijn niet aan te tonen (Ecorys en Louter, o.a. op basis van interviews). Schattingen van indirecte effecten van het **bestaande** vliegveld komen uit op 200 tot 340 (Ecorys). Dit cijfer

berust op aannames en modelberekeningen. Bureau Louter waagt zich niet aan een cijfer en is alleen maar sceptisch.

De complete werkgelegenheid in de totale **bestaande** luchtvaartgebonden sector in de hele regio Zuidoost-Brabant is ongeveer 1.000, met ruime onzekerheid. Dat is ongeveer 0,33% van de totale werkgelegenheid (in lijn met de schattingen in de brochure van Milieudefensie), en is (bijvoorbeeld) ongeveer die van de Bavaria met toeleveranciers.

- 13 De **groei** van het vliegveld komt in het scenario van Louter uit op ca. 400, in dat van Ecorys op 500 direct + indirect achterwaarts en een nauwelijks becijferbaar effect op de investeringen. Louter besteedt veel aandacht aan het netto-bruto traject, Ecorys niet. Er zou aan werk dus ongeveer een halve Bavaria bijkomen.
- 14 Een flink deel van deze groei is ook binnen de bestaande Regionale Overeenkomst mogelijk.
- 15 Alleen Bureau Louter waagt zich aan een schatting van negatieve economische gevolgen van de verdrievoudiging van het civiele vliegverkeer. De waarde van de grond in de 58 Lden-contour daalt met 23 miljoen eenmalig. De waarde van de ca. 16.000 bestaande woningen, die binnen de 48 Kden-contour komen te liggen, daalt met een onbekend bedrag. Het financiële nadeel, dat gemeentes hebben door het verloop van de 20 Ke-contour in relatie met nieuwbouwwijken, is onbekend. Via de OZB en de gronduitgiftes moet dit op een of andere manier drukken op de gemeentebegrotingen in de regio.
- 16 Er zijn (door niemand onderzochte) negatieve werkgelegenheidseffecten. Die vloeien voort uit het enorme ruimtebeslag van de 20 Ke-zone (na uitbreiding een kilometers brede strook van Eersel tot Veghel), vanwege beperkingen op de bouw en de recreatie die daaruit voortvloeien, en uit de vakantiestroom, die netto zwaar uitgaand is (onze jeugd kan voor een prikje naar Mallorca en geeft daar zijn geld uit in plaats van op het Stratumseind).
- 17 Het publiek in de regio heeft recht op een degelijk onderzoek, ook van de negatieve gevolgen van een verdrievoudiging van het vliegverkeer.
- 18 Er is geen sterk economisch verhaal ten gunste van een sterke uitbreiding van het civiele vliegverkeer op Eindhoven Airport.

Dit alles gezegd zijnde is mijn vraag: zou het college de 18 stellingen willen langslopen en een voor een zijn beredeneerde commentaar erop geven?

Eindhoven, 17 september 2009.

Antwoord van burgemeester en wethouders

Met excuses voor de late beantwoording berichten wij u als volgt.

Wij zullen op uw stellingen in algemene zin ingaan. Wij doen dit rubrieksgewijs.

1 t/m 6, 12 t/m 14, 17 en 18 - werkgelegenheidseffecten

Van 26 september 2007 dateert het rapport van Stratagem Strategic Research en Ecorys Research and Consulting "Werkgelegenheidseffecten Eindhoven Airport". Dit rapport is in opdracht van GLOBE gemaakt. Dit onderzoeksrapport komt tot een opgave van werkgelegenheid - directe werkgelegenheid, indirect achterwaartse werkgelegenheid en indirecte voorwaartse werkgelegenheid - waar wij nog steeds van uitgaan.

Kortgezegd is de samenvattende conclusie van dit rapport dat de huidige (2007) werkgelegenheid tussen de 600 en 700 fte's ligt. De indirecte achterwaartse werkgelegenheid - dat zijn veelal leveranciers aan de luchtvaartsector, zoals hotels, taxi- en buschauffeurs - wordt geschat op 120-150 fte's.

Bij de komst van een base - gerekend is toen met de stationering van eerst (2008) twee vliegtuigen en later (2010) vier vliegtuigen op Eindhoven Airport - zou nieuwe werkgelegenheid ontstaan van om en nabij 25-30 fte's bemanningen en 2 fte's aan onderhoudspersoneel per gestationeerd vliegtuig. Evenzo zou de bestaande bedrijvigheid groeien op de luchthaven. Aangehouden is een groeitrend van 300 tot 500 fte's per groei van 1 miljoen passagiers extra.

De indirecte voorwaartse werkgelegenheidseffecten - dat zijn bedrijven of onderdelen daarvan die zich in de regio vestigen als gevolg van de aanwezigheid van de luchthaven en de verbindingen met andere steden en regio's die deze biedt - schatten Stratagem en Ecorys op basis van reistijdwaardering tussen de 200 en 340 fte's.

Onlangs heeft Eindhoven Airport bericht dat, ondanks de actuele economische crisis, Eindhoven Airport dit jaar een groei naar 1,7 miljoen passagiers laat zien. Eindhoven Airport voorziet in 2010 een verdere groei naar 1,9 miljoen passagiers.

Uitgaande van de onderzoeksrapportage van Stratagem en Ecorys vinden wij de werkgelegenheid die Eindhoven Airport genereert substantieel, zeker in

tijden van economische crisis. Buiten dat menen wij, zoals dat ook in de Brainport Navigator is opgenomen, dat de aanwezigheid van de luchthaven voor het versterken van het internationaal vestigingsklimaat voor bedrijven en kenniswerkers en de positionering van onze Brainportregio in internationaal en Europees perspectief van groot belang is. Dat verlangt ons inziens - in vergelijking met de luchthavens Schiphol, Düsseldorf en Brussel - dat Eindhoven Airport, meer dan nu, voorziet in de regionale vraagbehoefte naar Europees/continentaal vliegverkeer. Wij menen in dit verband dat de aantrekkelijkheid en daarmee de betekenis van de luchthaven voor de Brainport, voor de zakelijke reiziger, zal toenemen, indien het aantal (Brainport)bestemmingen van de luchthaven zal stijgen en goede ontsluitingen via spoor, openbaar vervoer en weg worden gerealiseerd. Het businessmodel van Eindhoven Airport zal in onze opvatting ook daarop moeten zijn gericht. Een en ander zal de positie van onze Brainport en daarmee - direct en indirect - ook de werkgelegenheid versterken.

7 t/m 11 - vestigingscriteria bedrijventerreinen

Er is mede op basis van de rapportage van de commissie Vriesman (januari 2009) landelijke discussie over de betekenis van het begrip luchtvaartgebondenheid in relatie tot de gebiedsontwikkeling en ruimtelijke planvorming rondom luchthavens. De toets- en daarmee handhaafbaarheid van dit criterium blijkt in de praktijk lastig. Ook in Eindhoven. Voor bedrijven blijkt niet zozeer de functionele relatie met de luchthaven doorslaggevend te zijn voor vestiging, maar veeleer de positieve uitstraling die van de luchthaven uitgaat.

In enkele gevallen is het inderdaad zo dat de ontwikkeling van Flight Forum ertoe heeft geleid dat bedrijven van het bedrijventerrein Eindhoven Airport zijn verplaatst naar het nabijgelegen Flight Forum. De meest in het oog springende bedrijven zijn Meta Verhuizingen en Getronics/Pink Roccade. Deze bedrijven hadden op het bedrijventerrein Eindhoven Airport niet de mogelijkheid om hun groei te realiseren en kunnen thans worden behouden op Flight Forum. Overigens is het een veel voorkomend verschijnsel dat bedrijven van een bestaand terrein, zoals dat rondom de luchthaven, zich verplaatsen naar een naburig en modern ingericht bedrijventerrein, zoals Flight Forum. Dat neemt niet weg dat - ondanks de economische crisis - in 2008 twee bedrijven hebben gekozen zich op het bedrijventerrein Eindhoven Airport te vestigen. Het gaat daarbij om PTOM en het hoofdkantoor van Arcadis Aquamen.

15 en 16 - ruimtebeslag

Tot slot. De gestelde negatieve werkgelegenheidseffecten in relatie tot het ruimtebeslag van de thans geldende 20 Ke-contour, omdat daarbinnen beperkingen gelden in gebruik (bouw en recreatie), is in die zin onjuist dat deze 20 Ke-contour wordt bepaald door de aanwezigheid van een militaire

luchthaven. Het gebruik daarbinnen door burgerluchtverkeer verandert niets aan de omvang van deze contour.

Eindhoven, 24 november 2009.

AA09045399