

# Memo

Aan  
Provinciale Staten

Datum **Werkgelegenheidscijfers ruimtelijke visie gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente**

03.06.2010

Kenmerk

\* De discussie over de werkgelegenheidseffecten spitst zich toe op de gegevens die in de Kosten-baten analyse Luchthaven Twente (opgesteld door ECORYS Nederland BV op 23 juni 2009, verder KBA te noemen) staan. Deze cijfers zijn ook in de ruimtelijke visie

Pagina

1/1 gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente opgenomen.

De cijfers zijn berekend conform de Leidraad voor kosten-baten analyse onder de naam Overzicht Effecten Infrastructuur (OEI). Dit is een theoretische berekening volgens het boekje aan de hand van kengetallen. Daarin mag alleen welvaartsgroei meetellen; herverdelingseffecten mogen niet worden meegerekend.

De kosten baten analyse – voor dit traject geheel conform de spelregels uitgevoerd - schrijft voor dat je uitgaat van de welvaartseffecten die zo zijn gedefinieerd dat alleen de mensen die vanuit een uitkeringssituatie een baan vinden meetellen. Nieuwe banen voor mensen met een hogere of middelbare opleiding tellen niet mee, omdat er van uit wordt gegaan dat die mensen ook zonder de toevoeging van banen door het betreffende plan wel een werkplek vinden, ergens in Nederland. De ervaring in Twente is dat die mensen heel vaak een baan vinden buiten Twente, de zogenaamde braindrain. Omdat de kosten-baten analyse een nationale scoop heeft is het juist dat deze banen niet meetellen in zo'n analyse. Maar de bij de plannen voor de gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente richten we ons op Twente. De banen voor middelbaar of hoger opgeleiden zijn voor Twente van groot belang, omdat ze middelbaar of hoger opgeleiden vasthouden of aantrekken en daarmee een belangrijke bijdrage leveren aan de versterking van de sociaaleconomische structuur. Daarom tellen ze bij de afweging welk plan het best voor Twente is, wel mee.

De netto cijfers van het KBA geven dus een vertekend beeld van wat er feitelijk gaat gebeuren als de luchthaven met 1,2 miljoen passagiers wordt gerealiseerd. Daarom zijn in de structuurvisies A en B en nu ook in de Ruimtelijke visie nadrukkelijk ook steeds de bruto werkgelegenheidscijfers gepresenteerd.

Tegenstanders beroepen zich er op dat die bruto werkgelegenheid voor een belangrijk deel bestaat uit verdringing van werkgelegenheid elders in Twente. Die conclusie is niet juist. De tekst in de KBA is op dit punt wat kort om de bocht: er wordt niet verder uitgewerkt dat verdringing van werkgelegenheid in de luchtvaart in Twente niet aan de orde is, omdat er geen luchthaven is.

Hieronder proberen we weer te geven hoeveel **nieuwe** banen de luchthaven-ontwikkeling gaat opleveren voor Twente, dus **gezuiverd van mogelijke verdringingseffecten binnen Twente**. Let wel: het gaat om aannames, harde cijfers hierover bestaan niet.

Er komen bruto 2600 - 2700 banen bij in Twente (3.300 tot 3.400 in heel Nederland). Zo'n 700 arbeidsplaatsen komen dus elders, buiten Twente terecht. Maar dat kan dus ook in overig

Overijssel zijn.

De KBA berekent een netto cijfer van 810 nieuwe arbeidsplaatsen. Daarvan zou 50% worden opgevuld door mensen in een uitkeringssituatie, zodat voor de welvaartswinst slechts 405 arbeidsplaatsen meetellen.

Tussen bruto en netto zit verdringing **en** het aandeel van hoger en middelbaar opgeleiden. Dat laatste heeft een groot aandeel. Tussen deze twee factoren is geen uitsplitsing gemaakt, dat kan niet in een KKBA (een kosten-baten analyse op basis van kengetallen).

Als je net doet alsof de factor banen voor hoger en middelbaar opgeleiden niet bestaat zitten er tussen 2700 en 800 1900 banen die inderdaad een verdringing zouden betekenen. Maar zo is het niet!

Het is zo dat van de 2700 banen er 1060 directe banen luchthaven zijn en 1090 indirecte banen luchthaven (KBA, blz 24).

Deze zijn allemaal nieuw, er wordt in Twente geen luchthaven, luchtvaartgebonden of platformgebonden bedrijvigheid verplaatst. Die is er namelijk niet en kan dus ook niet verplaatst worden.

Als er op dit vlak sprake is van verdringing, dan gaat het om verdringing van arbeidsplaatsen op andere luchthavens, dus b.v. Schiphol of Eindhoven. De arbeidsplaatsen die Twente ontwikkelt, verdwijnen daar of komen daar dan niet tot ontwikkeling. Dit laatste zal vooral het geval zijn en noemen we uitdrukkelijk omdat het bij verdringing dus niet persé om bestaande banen hoeft te gaan, maar ook om groei van de werkgelegenheid die dan dus niet elders in Nederland maar juist in Twente tot ontwikkeling komt. En die laatste ontwikkeling streven we juist na.

Van de indirecte banen wordt door ECORYS aangenomen dat 50% in Twente neer slaat, dus 545. Samen dus in Twente echte nieuwe banen alleen door de luchthaven  $1060 + 545 = 1605$  (1600). De nieuwe cijfers door de aanpassing leisure hebben geen invloed op dit deel.

De verdringing heeft dan alleen betrekking op het overige programma wonen, werken en leisure. Daarbij gaat het over in totaal nog over ongeveer 1100 banen ( $2700 - 1600$ ). Een deel van die 1100 zal inderdaad verdringing binnen Twente zijn, maar dat is maar een klein deel.

Stel dat de verdringingsfactor voor de overige banen 50% is, dan zou dat betekenen dat er  $1605 + 550 = 2155$  echte nieuwe banen bij komen.

Maar dan moet je diezelfde verdringingsfactor ook op elk ander plan loslaten en dan levert structuurvisie A (of elke andere variant zonder luchthaven) veel lagere netto getallen op. Structuurvisie A zou dan nog maar 650 banen opleveren.

De verhouding tussen de ruimtelijke visie enerzijds en SA en De Twentse Basis anderzijds wordt dan dus sterk gewijzigd in het nadeel van de laatste plannen.

Je hebt dan niet meer de vergelijking  $2700 : 1300$  (verhouding 2,08 : 1), maar  $2155 : 650$  (verhouding 3,3 : 1).

Nog een hele korte samenvatting uitgaande van 2700 banen en afgerond op gehele getallen.

1. Luchthavendeel (noordzijde): 1600 banen, netto zonder verdringing.
2. Programma wonen, werken en leisure: 1100 bruto banen, verdringingseffect niet bekend.  
Stel het verdringingseffect op 50%: dan 550 netto nieuwe banen.
3. Samen 2155 nieuwe banen.
4. Dit moet je dan vergelijken met 1300 bruto banen en 650 netto banen in plan A.

ECORYS heeft al eens gezegd dat er geen aanwijzingen zijn dat er in totaal banen in de toeristische industrie verdwijnen door een luchthaven. Die aanname in de Feitenbrief is niet onderbouwd.