

Prognose 2020

Door Alexander Otgaar, RHV Erasmus Universiteit Rotterdam

Diverse studies zijn in het verleden uitgevoerd met als doel om de economische bijdrage van Rotterdam the Hague Airport (hierna aan te duiden als RtHA) aan de regio te becijferen. In 2014 heeft de Erasmus Universiteit Rotterdam een overzicht gemaakt van de geschatte bijdrage aan werkgelegenheid en toegevoegde waarde, op basis van 1,6 miljoen passagiersbewegingen (2013) (Nijdam en Otgaar, 2014). De schattingen zijn gebaseerd op ratio's van het aantal (directe en indirecte) banen per 1 miljoen passagiers. Met behulp van deze ratio's kan ook een inschatting gemaakt worden van de impact die een eventuele stijging van het aantal passagiers heeft.

Tabel 1 toont de bijdrage aan werkgelegenheid en toegevoegde waarde op basis van 2,4 miljoen passagiersbewegingen in 2020, ervan uitgaande dat de luchthaven dit groeipad kiest. In algemene zin kan gesteld worden dat een stijging van het aantal passagiers met 50% gepaard gaat met een even grote toename van werkgelegenheid en toegevoegde waarde. In de meest ruime opvatting zorgen de 800.000 extra passagiers voor ruim 4500 additionele banen en bijna een half miljard euro aan toegevoegde waarde.

Tabel 1: De bijdrage van RtHA aan de regionale economie op basis van 2,4 miljoen passagiers

Indicator	Toelichting	Banen per 1 miljoen passagiers	Aantal banen	Toegevoegde waarde
Direct	Banen bij bedrijven die afhankelijk zijn van de luchthaven	850	2.040	€ 283.419.240
Indirect		1.450	3.480	€ 483.479.880
Indirecte achterwaarts	Banen bij leveranciers en afnemers van deze bedrijven	425	1.020	€ 141.709.620
Indirect voorwaarts	Banen bij bedrijven die in de regio zitten dankzij de luchthaven	1.025	2.460	€ 341.770.260
Direct + indirect		2.300	5.520	€ 766.899.120
Afgeleid	Banen die ontstaan doordat extra inkomsten herbested worden	3.400	8.160	€ 726.240.000
Indirect + afgeleid		4.850	11.640	€ 1.209.719.880
Direct + indirect + afgeleid		5.700	13.680	€ 1.493.139.120

Bron: Auteurs, op basis van Rebel (2009) en Schenk (2004), uitgaande van 2,4 miljoen passagiersbewegingen. De toegevoegde waarde is berekend op basis van het prijspeil in 2014.

Directe arbeidsplaatsen

Onder directe werkgelegenheid verstaan we banen bij ondernemingen die gevestigd zijn op de luchthaven en die voor hun omzet afhankelijk zijn van de luchthaven. Rebel (2007) gaat uit van een ratio van 800 banen per 1 miljoen passagiers. Schenk (2004) stelt echter dat dit aantal varieert tussen 850 en 1100. In onze schatting hanteren we daarom een (enigszins voorzichtige) ratio van 850 banen per 1 miljoen passagiers, wat neerkomt op 1920 directe arbeidsplaatsen bij 2,4 miljoen passagiers.

Indirecte arbeidsplaatsen

De luchthaven zorgt ook voor indirecte werkgelegenheid, bij bedrijven niet gevestigd zijn op de luchthaven. Onderzoekers hanteren uiteenlopende definities en indelingen van indirecte werkgelegenheidseffecten, waardoor schattingen ervan nogal uiteenlopen. Ecorys (2007) maakt onderscheid tussen:

- Indirecte achterwaartse effecten: werkgelegenheid (en toegevoegde waarde) bij bedrijven die diensten of producten toeleveren aan bedrijven op de luchthaven of deze juist afnemen. Hiertoe worden ook banen bij hotels en reisbureaus gerekend.
- Indirecte voorwaartse effecten: de werkgelegenheid (en toegevoegde waarde) bij bedrijven en luchthavengebruikers waarvoor de luchthaven een belangrijke locatiefactor in het vestigingsklimaat is. Hiertoe rekent men de baten voor bedrijven, maar ook voor bewoners, overheden en toeristen/recreanten.

Voor de indirecte achterwaartse effecten kan een multiplier van 0,5 worden gehanteerd¹. Dit komt overeen met 425 banen per 1 miljoen reizigers. Voorwaartse effecten zijn moeilijker in te schatten. In 2007 zorgde de luchthaven voor 350 à 450 achterwaartse banen en 550 à 1.450 voorwaartse banen. In totaal gaat het om minimaal 900 en maximaal 1900 indirecte banen. Wij volgen voor onze berekening Rebel (2009). Zij gaan uit van 1.450 indirecte banen per 1 miljoen passagiers, wat neerkomt op 3.480 banen bij 2,4 miljoen passagiers².

Afgeleide arbeidssplaatsen

Naast indirecte banen kunnen we ook nog afgeleide banen onderscheiden. Het betreft hier werkgelegenheid die onder meer ontstaat doordat opbrengsten en inkomsten bij bedrijven weer leiden tot nieuwe uitgaven. Op basis van twee Franse case studies rekent Schenk (2004) voor dat 1 miljoen passagiers 4.850 indirecte en afgeleide arbeidsplaatsen opleveren. Met 2,4 miljoen passagiers zou RtHA in 2020 goed zijn voor maar liefst 11.640 indirecte en afgeleide banen; daarvan zijn er 3.480 indirect en dus 8.160 afgeleid.

Toegevoegde waarde

In 2007 werd de toegevoegde waarde van de luchthaven geschat op een bedrag tussen de €195 en €340 miljoen (Ecorys, 2007), op basis van een totale werkgelegenheid (direct en indirect) tussen de

¹ BCI, 2009

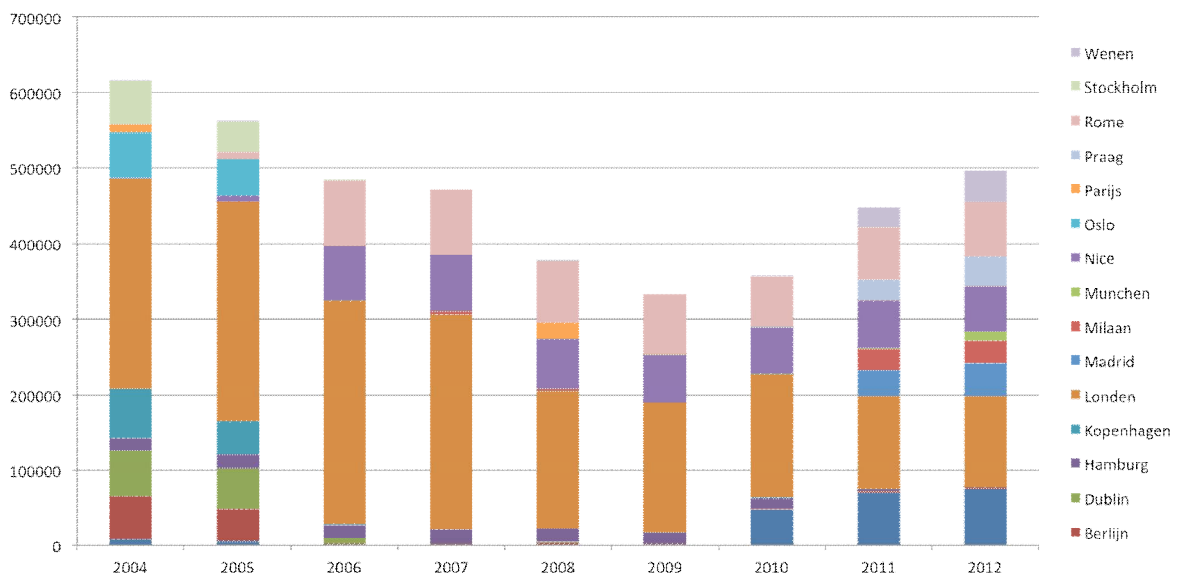
² Voor de indirecte voorwaartse effecten resteert dan een ratio van 1025 banen per 1 miljoen reizigers (1450 - 425).

1600 tot 2800 arbeidsplaatsen. De toegevoegde waarde per arbeidsplaats komt uit op €121.875 (prijsniveau 2007) voor deze specifieke sectoren; als we dat corrigeren voor inflatie, dan bedraagt de toegevoegde waarde per directe of indirecte arbeidsplaats €138.931 voor 2014. Voor afgeleide banen in de meest uiteenlopende sectoren hanteren we de gemiddelde toegevoegde waarde per arbeidsplaats: €89.000 (CBS, 2013). Hoe deze bedragen in 2020 uitvallen, is afhankelijk van de ontwikkeling van het prijspeil en de gemiddelde productiviteit.

Zakelijke reizigers

Uit een enquête uitgevoerd door RtHA in 2006 bleek dat ongeveer 40% van de reizigers een zakelijk motief had. Cijfers over de ontwikkeling van dit percentage sinds 2006 zijn niet openbaar, maar uit een eerdere analyse (Nijdam & Otgaar, 2014) bleek dat het aantal passagiers op zakelijke bestemmingen in 2012 weer terug was op het zelfde niveau als in 2006 (zie figuur 1).

Figuur 1: Ontwikkeling van het aantal passagiers op zakelijke bestemmingen



Bron: CBS (2004-2012)

De vraag is of de stijging van het aantal zakelijke bestemmingen – en daarmee naar verwachting het aantal passagiers met een zakelijk motief – in de komende jaren zal doorzetten. Cijfers over 2013 en 2014 zijn helaas niet beschikbaar. Wel laat Transavia weten dat de maatschappij steeds meer zakelijke passagiers vervoert, en dat er sprake is van groei in de zakelijke markt.

In 2007 heeft Ecorys diverse modellen doorgerekend waarbij één scenario uitging van de ontwikkeling tot een echte zakenluchthaven à la London City. In dit scenario zou het percentage zakelijke passagiers stijgen tot 50 à 60%. Naar verwachting heeft deze stijging geen invloed op de directe werkgelegenheidseffecten (zie ook Schenk, 2004), maar wel op de indirecte en afgeleide effecten.

Volgens Ecorys variëren de indirecte voorwaartste effecten bij 40% zakelijk verkeer tussen de 550 en 1450 per 1 miljoen passagiers (onze schatting is 1025). Bij het zakenperspectief verschuift deze range

naar 600 tot 1525 per 1 miljoen passagiers, onder meer omdat de tijdbesparing voor zakelijke passagiers meer waard is dan voor niet-zakelijke reizigers (€28 versus €5 per uur). In onze berekeningen (tabel 1) zou dat neerkomen op een stijging naar 1100 indirecte voorwaartse arbeidsplaatsen per 1 miljoen passagiers. Bij de achterwaartse indirecte effecten is er ook sprake van een lichte stijging: van 350-450 tot 375-475. Dit zou in een optimistisch scenario neerkomen op een lichte stijging van 425 naar 450 arbeidsplaatsen³.

Een meer zakelijke profilering zorgt dus voor meer indirecte banen, en daarmee naar verwachting ook voor een toename van het aantal afgeleide banen (die ontstaan door herbestedingen). Tabel 2 geeft een compleet overzicht van de verwachte werkgelegenheidseffecten, waarbij verondersteld wordt dat de ratio tussen directe en indirecte banen enerzijds en afgeleide banen anderzijds (de multiplier) gelijk blijft.

Tabel 2: De bijdrage van RtHA aan de regionale economie op basis van 2,4 miljoen passagiers

Indicator	Toelichting	Banen per 1 miljoen passagiers	Aantal banen	Toegevoegde waarde
Direct	Banen bij bedrijven die afhankelijk zijn van de luchthaven	850	2.040	€ 283.419.240
Indirect		1.550 (+100)	3.720 (+240)	€ 516.823.320
Indirecte achterwaarts	Banen bij leveranciers en afnemers van deze bedrijven	425 (+25)	1.080 (+60)	€150.045.480
Indirect voorwaarts	Banen bij bedrijven die in de regio zitten dankzij de luchthaven	1.025 (+75)	2.640 (+180)	€ 366.777.840
Direct + indirect		2.300 (+100)	5.760 (+240)	€ 800.242.560
Afgeleid	Banen die ontstaan doordat extra inkomsten herbested worden	3.548 (+148)	8.160 (+355)	€ 757.815.652
Indirect + afgeleid		4.850 (+248)	12.235 (+595)	€ 1.274.638.972
Direct + indirect + afgeleid		5.948 (+248)	14.275 (+595)	€ 1.558.058.212

Bron: Auteurs, op basis van Rebel (2009) en Schenk (2004), uitgaande van 2,4 miljoen passagiersbewegingen en een % zakelijk passagiers van 50 à 60% (Ecorys, 2007). De toegevoegde waarde is berekend op basis van het prijspeil in 2014.

Al met al luidt de conclusie dat een zakelijke profilering van RtHA zorgt voor een bescheiden stijging van de werkgelegenheidseffecten en creatie van toegevoegde waarde. Een toename van het percentage zakelijke passagiers met 10 à 20 procentpunt genereert ongeveer 4% extra banen en ruim 4% extra toegevoegde waarde.

³ Merk op dat onze schattingen mede gebaseerd zijn op andere bronnen.

Inkomend verkeer

Een andere factor die de prognose voor 2020 beïnvloedt, is de ontwikkeling van het inkomend verkeer. Rotterdam geniet een toenemende populariteit als bestemming zowel voor zakelijke bezoekers als toeristen.

In 2013 (meest recente cijfers, CBS) noteerden hotels in de Rotterdamse regio 1,26 miljoen overnachtingen, waarvan 720.000 betrekking hadden op reizigers met een zakelijk motief. Het ging in totaal om 796.000 gasten, waarvan er zo'n 390.000 uit Nederland komen. Naar schatting zijn ongeveer 500.000 overnachtingen toe te schrijven aan hooguit 300.000 bezoekers die reizen per vliegtuig. Een onbekend deel daarvan maakt gebruik van RtHA; naar verwachting arriveert het merendeel via Schiphol.

Tussen 2008 en 2013 is het aantal hotelovernachtingen – ondanks de crisis – behoorlijk toegenomen: met circa 23 procent. Dit komt overeen met een jaarlijkse stijging van 4,3%. Het aantal gasten steeg nog iets harder: met ruim 28 procent (jaarlijks gemiddeld 5,1%). Als dit groeitempo doorzet, dan kan Rotterdam in 2020 rekenen op 123.000 extra bezoekers die per vliegtuig komen en in totaal circa 171.000 extra overnachtingen genereren. Stel dat de helft gebruik maakt van RtHA (dat is een vrij hoge schatting), dan zorgen zij ook voor 123.000 extra passagiersbewegingen (landen en stijgen). Dit is ruim 6% van het totale aantal passagiers (2 miljoen) in 2020.

Al met al betekent dit een aanzienlijke wijziging in het profiel van de luchthaven. Een lichte stijging van de indirecte en afgeleide effecten is aannemelijk. Een betere benutting van RtHA als "destination airport" voor bezoekers (of het nu gaat om toeristen of congresgangers), zorgt ervoor dat Rotterdam aantrekkelijker wordt voor bedrijven in de sectoren die gericht zijn op deze groepen (horeca, hospitality, etc.).

Inkomend verkeer zorgt voor extra bestedingen en dus ook extra banen, wat zich ook vertaalt in meer toegevoegde waarde. In de modellen van Ecoroys (2007) zou dit tot uitdrukking komen in hogere multipliers voor indirecte en afgeleide werkgelegenheidseffecten, waarbij het aantal extra banen hoger ligt in de door Ecoroys gegeven ranges. Hoe groot deze effecten precies uitvallen, kunnen we op basis van de beschikbare informatie niet met zekerheid stellen. Wel durven we te stellen dat een verschuiving naar meer inkomend verkeer additionele effecten in de zelfde orde van grootte te weeg brengt als een verschuiving naar meer zakelijk verkeer.

Conclusies

In deze notitie hebben we inzicht verschaft in de impact van een toename van het aantal reizigersbewegingen op RtHA – tot 2,4 miljoen passagiers in 2020 – voor de werkgelegenheid en creatie van toegevoegde waarde in de regio. De conclusie luidt dat deze stijging zorgt voor ruim 4500 additionele banen en bijna een half miljard euro aan toegevoegde waarde. Indien RtHA erin slaagt meer zakelijke reizigers te bedienen, dan zorgt dit voor bijna 600 extra banen en ruim €60 miljoen aan extra toegevoegde waarde. De economische effecten zullen nog verder stijgen (met aantallen en bedragen in dezelfde orde van grootte) indien de luchthaven erin slaagt meer inkomende toeristen en zakelijke bezoekers te bedienen.