



Employmentplan Vliegveld Twente

Exploitiemaatschappij Vliegveld Twente B.V.
16-5-2013

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	1
1. Inleiding	2
2. Begripkader en eerder onderzoek.....	3
2.1 Typen werkgelegenheid	4
2.1.1 <i>Directe werkgelegenheid</i>	4
2.1.2 <i>Indirecte werkgelegenheid</i>	4
2.2 Relatie passagiers en directe werkgelegenheid	5
2.3 Relatie directe en indirecte werkgelegenheid.....	5
2.4 Prognose vastgoedontwikkeling	6
2.5 Conclusie.....	6
3. Resultaten.....	7
3.1 Operationeel- versus Bouw gerelateerde werkgelegenheid	7
3.1.1 <i>Operationele werkgelegenheid</i>	7
3.1.2 <i>Bouw gerelateerde werkgelegenheid</i>	8
3.2 Opleidingsniveau	9
3.3 Social return.....	10
3.4 Rapportering.....	10
4. Bronnen	11
Bijlage 1.....	12

1. Inleiding

Met dit 'employmentplan' wordt de visie van Exploitatiemaatschappij Vliegveld Twente B.V. op de werkgelegenheid die voortkomt uit de ontwikkeling en de exploitatie van vliegveld Twente. Exploitatiemaatschappij Vliegveld Twente B.V. is een door Reggeborgh en Aviapartner opgerichte vennootschap voor de ontwikkeling en exploitatie van vliegveld Twente. Reggeborgh is grootaandeelhouder in de exploitatiemaatschappij en dochteronderneming VolkerWessels zal als aannemende en ontwikkelende partij betrokken zijn bij de realisatie van de luchthaven en het Business Park.

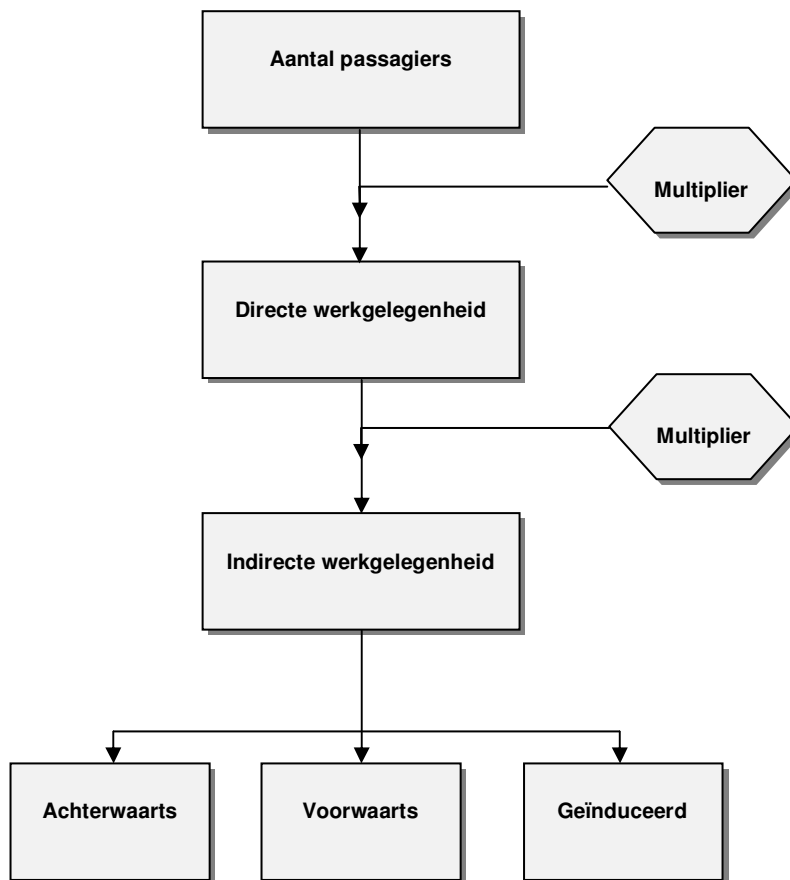
Aan de hand van de "Tender for the development and operation of Twente Airport" is dit onderzoek opgesteld. Tevens staat in dit document een aannname met betrekking tot de werkgelegenheidseffecten van de ontwikkeling vliegveld Twente. Deze aannname luidt als volgt:

This 'Omgevingsvisie' forecasts for an airport with 1.2 million annual passengers to provide between 2.600 to 2.700 FTEs for structural new employment within the Region of Twente and to provide 1.000 FTE's for direct employment on the airport itself.' De werkgelegenheid zal in dit onderzoek worden uitgedrukt in "number of Employment Year". Deze definitie is een standaard voor het berekenen van de werkgelegenheid. Een Employment Year gaat uit van een full-time job op basis van 40 uur per week en 1.700 uur per jaar.

De resultaten van dit onderzoek worden opgesplitst in werkgelegenheid voortkomend uit de exploitatie van het vliegveld en werkgelegenheid op basis van het te ontwikkelen Business Park. Daarnaast wordt er onderscheid gemaakt tussen hoog- en midden- en laag opgeleid personeel. Tevens wordt er onderscheid gemaakt tussen bouw-gerelateerde werkgelegenheid en werkgelegenheid voortkomend uit operationele bedrijfsvoering.

2. Begripskader en eerder onderzoek

Dit hoofdstuk biedt in de eerste plaats inzicht in de belangrijkste werkgelegenheidsbegrippen die centraal staan in dit rapport. Daarnaast wordt de relaties tussen passagiersaantallen en directe werkgelegenheid en de verhouding tussen directe werkgelegenheid en indirecte werkgelegenheid weergegeven. Deze informatie vormt de basis voor een inschatting van de directe werkgelegenheid op Airport Twente. Tevens biedt dit een doorkijk naar de toekomst als substantiële passagiersaantallen gebruik zullen maken van de luchthaven. In figuur 2.1 staat schematisch de relatie tussen de verschillende typen werkgelegenheid weergegeven.



Figuur 2.1 **Overzicht opbouw werkgelegenheidseffecten (SEO Economisch onderzoek, 2010)**

Ecorys heeft in 2009 een kosten –batenanalyse opgesteld van de luchthaven Twente, in opdracht van Vliegwiél Twente Maatschappij. Dit onderzoek is vervolgens, op basis van de laatste ontwikkelingen, geüpdate door Ecorys in 2012. In deze update worden de volgende aannames gedaan met betrekking tot de werkgelegenheid op Vliegveld Twente:

Directe werkgelegenheid:	700 FTE per miljoen WLU
Indirecte werkgelegenheid – achterwaarts:	350 FTE per miljoen WLU
Indirecte werkgelegenheid – voorwaarts:	550 FTE per miljoen WLU

Deze kengetallen zijn gebaseerd op basis van het aantal “workload units” per jaar. Deze eenheid komt overeen met 1 passagier of 0,1 ton vracht.

In dit hoofdstuk zullen diverse bronnen worden geraadpleegd om te onderzoeken of de bovenstaande kengetallen een goed onderbouwde schatting weergeven.

2.1 Typen werkgelegenheid

In deze studie maken wij onderscheid tussen de verschillende soorten werkgelegenheid op basis van het onderzoek van SEO (2010). Dit onderscheid bestaat uit:

- 1) directe werkgelegenheid
- 2) indirecte werkgelegenheid, onderverdeeld naar:
 - achterwaartse indirecte werkgelegenheid
 - voorwaartse indirecte werkgelegenheid
 - geïnduceerde werkgelegenheid

2.1.1 Directe werkgelegenheid

Verschillende bronnen (Ecorys, 2012; Ecorys, 2009 & SEO, 2012) beschrijven directe werkgelegenheid als volgt: “*economische activiteiten die op het luchthaventerrein worden uitgevoerd en die in directe relatie met luchtvaart staan*”. Hieronder vallen uiteraard bedrijven die zich primair bezighouden met vliegen, maar ook bedrijven die direct afhankelijk zijn van vliegactiviteiten, zoals hotels en horeca.

2.1.2 Indirecte werkgelegenheid

Een deel van de werkgelegenheid op het luchthavenareaal valt onder de indirecte werkgelegenheid. Enerzijds betreft dit banen die niet direct ontstaan door, in dit geval, de activiteiten op de luchthaven, maar leveren aan of afnemen van bedrijven die wel direct van de luchtvaart profiteren. Anderzijds bestaat de indirecte werkgelegenheid uit werkzame personen bij bedrijven die zich op het luchthavenareaal hebben gevestigd vanwege vestigingsplaatseffecten. Te denken valt aan een representatieve locatie (image-effect) of aan agglomeratievoordelen (SEO Economisch onderzoek, 2010).

De indirecte werkgelegenheid is onder te verdelen in 3 subcategorieën: (i) achterwaartse, (ii) voorwaartse-, en (iii) geïnduceerde werkgelegenheid.

Werkgelegenheid bij leveranciers van bedrijven die in directe relatie met de luchtvaart staan vormen de *achterwaartse* indirecte werkgelegenheid.

Werkgelegenheid bij afnemers die toe te schrijven zijn aan bedrijven die in directe relatie met luchtvaart staan vormende de *voorwaartse* indirecte werkgelegenheid. De voorwaartse indirecte werkgelegenheidseffecten zijn in een regionale context van belang, omdat daarmee niet alleen de rol van de luchthaven als vestigingsplaatsfactor in beeld komt, maar ook de toeristische functie van de regio.

Onderzekerheid voorwaartse effecten

Ten aanzien van de voorwaartse effecten willen wij de volgende kanttekening maken. Kenmerk van deze voorwaartse effecten is dat er altijd een grote onzekerheid hangt aan de daadwerkelijke realisatie van deze werkgelegenheid. Vestigen bedrijven zich daadwerkelijk vanwege de luchthaven, of zouden zij zich zonder luchthaven ook vestigen? Er bestaat geen eenduidige literatuur over de relatie tussen de mate van omvang van een luchthaven en de voorwaartse effecten.

Werkgelegenheid die ontstaat door uitgaven van directe en indirecte werkzame personen vormt de *geïnduceerde werkgelegenheid*. Aangezien deze werkgelegenheid moeilijk in te schatten is worden de geïnduceerde werkgelegenheidseffecten hier buiten beschouwing gelaten.

2.2 Relatie passagiers en directe werkgelegenheid

In diverse bronnen worden kengetallen weergegeven die de relatie tussen het aantal passagiers en de directe werkgelegenheid beschrijven. Er bestaat een scala van studies die ingaan op deze werkgelegenheid. De gehanteerde kengetallen variëren in deze studies sterk, o.a. door definitieverschillen, het vermengen van werkgelegenheid op internationale luchthavens versus dat op kleinschalige regionale luchthavens, en de verschillen in het karakter van deze luchthavens. In onderstaande tabel zijn de resultaten van deze onderzoeken weergegeven.

Luchthaven	Jaar studie	PAX (mln)	FTE	FTE/PAX (mln.)
Charleroi	2003	1,7	700	412
Weeze	2004			400
Carcassonne	2003	0,24	180	750
Frankfurt Hahn	2006			780
Lelystad Airport	2006			800
Rotterdam Airport	2007	1,1	600	545
Eindhoven Airport	2007	1,1	623	566
Groningen Airport Eelde	2007			400-600

Tabel 2.1 Werkgelegenheidseffecten vergelijkbare studies (Stratagem, 2007)

In zijn algemeenheid gaat SEO (2007) uit van 800 arbeidsplaatsen per miljoen passagiers voor luchthavens kleiner dan 5 miljoen passagiers. Dit kengetal is gebaseerd op basis van het aantal "workload units" per jaar. Deze eenheid komt overeen met 1 passagier of 0,1 ton vracht. In diverse onderzoeken varieert het aantal FTE per miljoen PAX tussen de 400 en 800.

2.3 Relatie directe en indirecte werkgelegenheid

De achterwaartse indirecte werkgelegenheid wordt beschreven als de werkgelegenheid die het gevolg is van bedrijvigheid die ontstaat door toeleveranties aan directe activiteiten. Voorwaartse indirecte werkgelegenheid wordt gezien als werkgelegenheid bij bedrijven die frequent gebruik maken van de luchthaven of waarvoor de luchthaven een belangrijke locatiefactor bij vestiging is geweest. Buck Consultants International (2005) gaat uit van een multiplier van 0,5 voor de achterwaartse indirecte effecten, hetgeen betekent dat de achterwaartse indirecte werkgelegenheid half zo groot is als de directe werkgelegenheid.

(SEO, 2006) geeft in een eerder onderzoek aan dat er een niet-lineaire relatie tussen directe en indirecte werkgelegenheid bestaat. Bij 500.000 PAX is de omvang van de indirecte werkgelegenheid even groot als de hoeveelheid directe werkgelegenheid, een factor 1,0 derhalve, terwijl bij 5 miljoen passagiers een factor 0,4 zou spelen.

Ecorys (2009) heeft in het verleden onderzoek verricht naar de economische betekenis van de luchthavens Rotterdam Airport en Eindhoven Airport. Hierin werd uitgegaan van de volgende bandbreedtes.

Luchthaven	Eindhoven studie	Rotterdam studie
Direct	550-640	700-900
Indirect achterwaarts	110-140	350-450
Indirect voorwaarts	-	550-1.450

Tabel 2.2 Overzicht arbeidsplaatsen per mln. PAX (Ecorys, 2009)

2.4 Prognose vastgoedontwikkeling

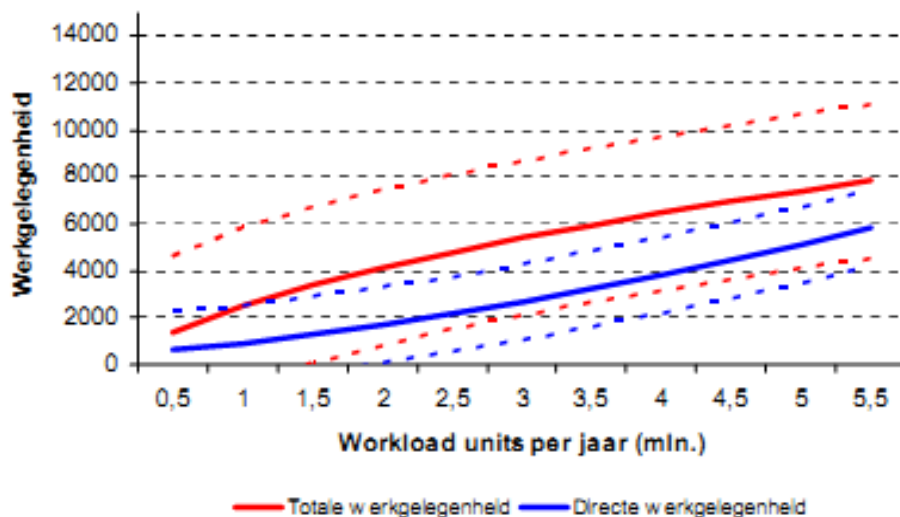
Ondanks de aanwezigheid van natuurgebied rondom de luchthaven is het potentieel van de op het terrein te ontwikkelen gebouwen, vanuit de aanbodzijde gezien, relatief groot.

Er bestaan mogelijkheden om het cargo gebied uit te breiden wanneer de vraag daar sterk zou toenemen. Het beschikbare bruto vloeroppervlak voor kantoren en platformgebonden bedrijvigheid kan worden omgezet in werkgelegenheid. Hierbij moet gewaakt worden voor mogelijke dubbeltellingen. Immers, een deel van de platform gebonden bedrijvigheid is al meegenomen in de berekening van de directe effecten en een deel van de bedrijvigheid gericht op toelevering al is verwerkt in de achterwaartse effecten.

Ook vanuit de vraagzijde is er genoeg basis om aan te nemen dat er voldoende potentieel is om het terrein te ontwikkelen. Een luchthaven is voor veel bedrijven een belangrijke locatiefactor en draagt bij aan het internationale karakter van de regio (wat ook een locatiefactor kan zijn) en daarmee draagt het bij aan het imago van de bedrijven zelf. De verdere ontwikkeling van kantoren en bedrijfsruimtes op de luchthaven zal de marktbasis en daarmee de dynamiek van de luchthaven vergroten, waardoor haar aantrekkingskracht weer zal groeien.

2.5 Conclusie

Gezien de bandbreedte van de kengetallen met betrekking tot zowel de directe- als indirecte werkgelegenheid, bij de hierboven beschreven onderzoeken, geeft onderstaande grafiek de betrouwbaarheidsintervallen aan bij het schatten van de werkgelegenheid op basis van Workload units per jaar.



Figuur 2.1 Betrouwbaarheidsintervallen bij schatten van de werkgelegenheid (SEO, 2006)

Resumerend moet geconcludeerd worden dat recenter gepubliceerde cijfers voor de werkgelegenheid op luchthavens in Nederland geen aanleiding geven tot aanpassing van de door Ecorys (2012) gehanteerde cijfers. Vandaar dat onderstaande kengetallen door ons gebruikt worden voor het inschatten van de werkgelegenheid die voortkomt uit de door ons veronderstelde projecties van passagiersaantallen.

Directe werkgelegenheid:	700 FTE per miljoen WLU
Indirecte werkgelegenheid – achterwaarts:	350 FTE per miljoen WLU
Indirecte werkgelegenheid – voorwaarts:	550 FTE per miljoen WLU

3. Resultaten

3.1 Operationeel- versus Bouw gerelateerde werkgelegenheid

In deze paragraaf wordt onderscheid gemaakt in werkgelegenheid voortkomend uit enerzijds de exploitatie van het vliegveld en anderzijds de werkgelegenheid met betrekking tot de ontwikkeling en de bouw van luchthaven Twente en het gerelateerde Business Park.

3.1.1 Operationele werkgelegenheid

De belangrijkste inkomstenbron voor de luchthaven worden onder andere de inkomsten uit commerciële vluchten (charter en LCC). Het aantal passagiers is gebaseerd op het marktonderzoek dat is uitgevoerd door ASM. In dit onderzoek worden een drietal scenario's geschetst: "Low case", "Base case" en een "Best case". De passagiersaantallen die gehanteerd zijn voor de financiële prognoses van Exploitatiemaatschappij Vliegveld Twente BV liggen in lijn met het "Low case" scenario. Hiervoor is gekozen omdat luchthaven Twente haar business geheel vanuit het niets dient op te bouwen en deze passagiersaantallen de huidige omvang van concurrerende luchthavens als Maastricht en Groningen al overstijgen.

Anderzijds kan de groei van het aantal passagiers ook veel sneller geschieden dan geprognosticeerd, bijvoorbeeld één nieuwe dagelijks vlucht voor een heel jaar betekent al een groei van meer dan 50.000 passagiers per jaar. Het doel van Exploitatiemaatschappij Vliegveld Twente BV is om binnen 10 jaar na aanvang van de exploitatie de thuisbasis te worden voor één luchtvaartmaatschappij met twee toestellen. Indien dit doel de eerste vijf jaar na aanvang gerealiseerd kan worden, zouden de passagiersaantallen snel kunnen groeien en zou het "Best case" scenario van onderzoeksbureau ASM werkelijkheid kunnen worden. Vliegveld Eindhoven is een voorbeeld van een luchthaven die een snelle groei heeft gerealiseerd. Voor de beeldvorming zijn de effecten van een dergelijk scenario voor vliegveld Twente in bijlage 1 eveneens toegevoegd.

Voor de eerste vijftien jaar is de aanname gemaakt dat er geen directe cargo-inkomsten worden gerealiseerd. De focus van de luchthaven zal de eerste jaren liggen op de Charter en LCC-maatschappijen die beide geen (bij)vracht meenemen. Volledige vrachtvluchten zijn niet voorzien aangezien deze veelal 's nachts willen landen en de openingstijden voor lokale luchthavens in Nederland daarvoor geen mogelijkheid bieden. Lijnvluchten met (bij)vracht zijn voorsnog evenmin niet voorzien. In het business plan zijn alleen beperkte cargo-inkomsten meegenomen voor vrachtverkeer over de weg (gebruik IATA-code vliegveld Twente).

Op basis van het aantal geprognosticeerde passagiers en de in hoofdstuk 2 beschreven kengetallen wordt in tabel 3.1 de directe en indirecte werkgelegenheid weergegeven.

Commerciële vluchten (charter en LCC)	2016*	2017	...	2030
Aantal pax	111.888	150.696	...	931.392
Directe werkgelegenheid	78	105	...	652
Indirectewerkgelegenheid-achterwaarts	39	53	...	326
Indirectewerkgelegenheid-voorwaarts	62	83	...	512
Subtotaal	179	241	...	1.490
Substitutie effecten (9%)	16	22	...	134
Totale werkgelegenheid	163	219	...	1.356

Tabel 3.1 Berekening totale werkgelegenheid (volledige tabel in Bijlage 1)

* Aantal PAX afhankelijk van moment verkrijgen luchthaven besluit. Gehanteerde aanname is dat met ingang vanaf de zomer 2016 commerciële vluchten uitgevoerd kunnen worden.

Eén van de effecten die optreedt bij opening van Vliegveld Twente, is dat er substitutie van passagiers tussen luchthavens plaatsvindt. Een deel van de passagiers die via Twente zal gaan reizen, zou in een situatie zonder Vliegveld Twente reizen via bijvoorbeeld luchthaven Weeze, Münster, Schiphol, Groningen of Eindhoven. Dit betekent dat op en rond deze luchthavens er sprake is van een (gedeeltelijke) afname van werkgelegenheid. Op basis van de kengetallen van Ecorys wordt in de inschatting van de werkgelegenheidseffecten op Nederlands niveau voor Airport Twente een correctie van 9% gemaakt. De impact op luchthavens Weeze en Münster wordt daarbij buiten beschouwing gelaten.

Onze inschatting is dat een groot deel van de passagiers die vanaf Twente zullen gaan vertrekken momenteel onderdeel uitmaken van de 1 miljoen Nederlandse passagiers die nu jaarlijks vanaf vliegveld Weeze vertrekken. Daarnaast groeit het aantal passagiers in de luchtvaart jaarlijks en zal de uitbreiding van de vloot door Transavia en Corendon deze groei wellicht nog verder stimuleren. Vandaar dat wij vermoeden dat het veronderstelde substitutie effect voor heel Nederland wellicht lager kan zijn dan aangenomen door Ecorys. Echter dit gevoel is niet wetenschappelijk onderbouwd, waardoor de Ecorys kengetallen worden gehanteerd.

3.1.2 *Bouw gerelateerde werkgelegenheid*

Naast de werkgelegenheid die ontstaat door de exploitatie van de luchthaven, ontstaat er ook werkgelegenheid door de realisatie van het vliegveld en het Business Park. Denk hierbij aan architecten, bouwbedrijven, installateurs, dakdekkers, etc.

Realisatie Vliegveld

Op basis van de geprognosticeerde bouwkosten voor vliegveld Twente is de bouw gerelateerde werkgelegenheid ingeschat. Op basis van bij VolkerWessels bekende kengetallen kan gesteld worden dat circa 35% van de directe kosten toe te schrijven zijn aan personeelskosten van zowel de hoofdaannemer als de onderaannemers.

Investerings	
Landingsbaan, taxi, platform, etc	€ 6.578.000
Gebouwen en terrein	€ 19.140.000
Infra, parkeren, hek	€ 3.535.000
Materieel brandweer en afhandeling	€ 5.000.000
Vastgoed investeringen	€ 1.000.000
Directe kosten	€ 35.253.000
Bijkomende kosten	€ 5.615.000
Onvoorzien	€ 2.475.000
Totale investering	€ 43.343.000

Tabel 3.2 **Onderbouwing realisatiekosten**

De totale directe kosten bedragen circa € 35,3 miljoen, waarvan 35% van deze kosten toe te schrijven zijn aan personeelskosten. Dit komt overeen met een bedrag van ca. € 12,4 miljoen. Het gemiddelde uurtarief voor dergelijke bouwprojecten bedraagt ca. € 45,-. Dit resulteert in een schatting van het aantal 'employment years' voor zowel de hoofdaannemer als de onderaannemer tezamen van **161**. De eventuele indirecte effecten zoals werkgelegenheid bij toeleveranciers van de bouwmaterialen en dergelijke worden hierbij buiten beschouwing gelaten.

De overige kosten bestaan voor het grootste deel uit bijkomende kosten. Deze kosten hebben betrekking op kosten voor project management, architecten, werkvoorbereiding, onderzoekskosten, etc. Volgens bij VolkerWessels bekende ervaringscijfers zijn van deze totale overige kosten (€ 8.090.000) ca. 60% van de kosten toe te schrijven aan personeelskosten. Dit zou dan overeenkomen met een bedrag van € 4,9 miljoen. Het gemiddelde uurtarief voor dergelijke werkzaamheden bedraagt ca. € 100,- per uur. Dit resulteert in een schatting van het aantal 'employment years' op basis van de overige kosten van **29**.

De totale geschatte werkgelegenheid die ontstaat bij het realiseren van Airport Twente bedraagt, op basis van de bekende kengetallen, **190 employment years**.

Realisatie Business Park

De werkgelegenheid voortkomend uit de ontwikkeling van het Business Park wordt in dit onderzoek buiten beschouwing gelaten. Gezien de huidige economische situatie is het momenteel niet in te schatten wanneer en hoe groot de ontwikkeling van het Business Park zal zijn. De focus Exploitiemaatschappij Vliegveld Twente BV zal bij aanvang liggen op de exploitatie van de luchthaven. De bouw en opstart hiervan zal enkele jaren vergen. De verwachting is dat de ontwikkeling van het Business Park nog minimaal vijf jaar op zich zal laten wachten. Tevens zal voor de ontwikkeling van het Business Park van belang zijn dat het economisch (vastgoed)klimaat in Nederland zich herstelt. Vandaar dat wij een realisatie van het Business Park op korte termijn niet opportuun achten.

Op den duur zien wij echter wel goede kansen voor het ontwikkelen van een succesvol Business Park. Dat het bestemmingsplan alleen luchtvaartgebonden gebruikers toestaat levert wel een extra belemmering op, maar bij een succesvolle exploitatie ontstaan er zeker kansen. Hoeveel werkgelegenheid dit op zal leveren is momenteel moeilijk in te schatten. Enerzijds zal dit werkgelegenheid betekenen voor de ontwikkelaar en de bouwer tot ingebruikname van het pand. Daarnaast zal het werkgelegenheid opleveren voor de gebruiker van het pand. Gezien de eis in het bestemmingsplan dat alleen luchtvaartgebonden gebruikers zich mogen vestigen op het bedrijventerrein, zal de werkgelegenheid die dit oplevert grotendeels al opgenomen zijn de berekende indirecte werkgelegenheid.

Onderzekerheid bouwvolume Airport Twente

Ten aanzien van de werkgelegenheid voortkomend uit het bouwvolume willen wij de volgende kanttekening maken. De huidige planvorming is nog in dermate pril stadium dat de hoeveelheid bouwvolume moeilijk in te schatten is. Daarnaast voorzien wij zowel voor het vliegveld als voor het Business Park een gefaseerd groeimodel. Gezien de huidige economische situatie is in dit onderzoek alleen de bouw en realisatie van het vliegveld meegenomen aangezien er te veel onzekerheid bestaat over het termijn en de omvang van het Business Park. Echter wij voorzien wel goede ontwikkelkansen indien de geprognosticeerde passagiersaantallen gerealiseerd dan wel overtroffen worden. Echter wat de impact zal zijn op de werkgelegenheid en per wanneer dit realiseerbaar wordt, is op dit moment moeilijk in te schatten.

3.2 Opleidingsniveau

Met betrekking tot het opleidingsniveau van de toekomstige werknemers zijn geen wetenschappelijk onderbouwde kengetallen te vinden. Doordat op een luchthaven nog veel handmatige, relatief eenvoudige, werkzaamheden verricht dienen te worden, schatten wij dat 50% van de werkgelegenheid worden ingevuld door laag opgeleid personeel. De andere helft van de directe werkgelegenheid zal dan worden ingevuld door hoog- en midden opgeleid personeel. Deze aanname vertaald zich in de onderstaande tabel.

Commerciële vluchten (charter en LCC)	2016	2017	...	2030
Aantal pax	111.888	150.696	...	931.392
Directe werkgelegenheid	78	105	...	652
Indirectewerkgelegenheid-achterwaarts	39	53	...	326
Indirectewerkgelegenheid-voorwaarts	62	83	...	512
Subtotaal	179	241	...	1.490
Substitutie effecten (9%)	16	22	...	134
Totale werkgelegenheid	163	219	...	1.356
Aandeel hoog- en midden opgeleid	81	110		678
Aandeel laag opgeleid	81	110		678

Tabel 3.3 Aandeel hoog-, midden- en laag opgeleid (zie Bijlage 1 voor het totaal)

3.3 Social return

De aandeelhouders van Exploitatiemaatschappij Vliegveld Twente leveren graag hun bijdrage aan de maatschappij.

Een voorbeeld hiervan is dat VolkerWessels blijft investeren om mensen te interesseren en te enthousiasmeren voor de bouw, ondanks de crisissituatie waarin de economie en met name de bouw zich momenteel bevindt. VolkerWessels doet dit om ook in de toekomst over voldoende kundige arbeidskrachten te kunnen beschikken. Bijna bij alle werkmaatschappijen van VolkerWessels zijn 'Leerling bouwplaats' gecertificeerd en worden stageplekken beschikbaar gesteld aan studenten en opleidingsinstellingen. Daarnaast biedt VolkerWessels op diverse plaatsen in het land, in samenwerking met lokale instanties, langdurige werklozen werkplekken aan. Onder andere met deze kennis en ervaring onderzoeken wij graag samen met de lokale instellingen, welke mogelijkheden de ontwikkeling en de exploitatie van Twente Airport biedt op dit vlak. Ook werkt VolkerWessels actief mee aan de Social Return Prestatieladder. Zo is één van haar medewerkers lid van het projectteam van Vernieuwing Bouw dat deze prestatieladder ontwikkelt.

De Exploitatiemaatschappij Vliegveld Twente BV zal ten aanzien van "social return" ook een proactief beleid voeren en minimaal voldoen aan eis om 5% van het personeelsbudget te besteden voor de realisatie van de doelstellingen voor "social return". Gezien de aard van de werkzaamheden op een luchthaven zullen er diverse mogelijkheden ontstaan om jonggehandicapten, arbeidsongeschikte en/of andere werklozen te voorzien in een baan.

Naast haar eigen beleid zal de exploitant dit beleid onderdeel laten uitmaken van de verschillende selectiecriteria waarop zij haar onderaannemers selecteert.

3.4 Rapportering

Zoals opgenomen in de concessieovereenkomst zal de Exploitatiemaatschappij Vliegveld Twente BV iedere vijf jaar een nieuw business plan opstellen en voorleggen aan ADT. Gelijktijdig zal de exploitant een nieuw plan overhandigen voor de verwachtingen ten aanzien van de werkgelegenheid, op basis van de dan bekende ontwikkelingen. Tevens zal de exploitatiemaatschappij dan een verslag uitbrengen over de gerealiseerde (directe) werkgelegenheid en de gerealiseerde social return inzet.

4. Bronnen

- Buck Consultants International. (2005). *Economische betekenis Groningen Airport Eelden N.V.* Nijmegen: Buck Consultants International.
- Ecorys . (2009). *Kosten Baten Analyse Luchthaven Twente.* Rotterdam: Ecorys.
- Ecorys. (2012). *Economische Effecten Luchthaven Twente.* Rotterdam: Ecorys.
- SEO Economisch onderzoek. (2010). *Werkgelegenheidsmonitor Lelystad Airport.* Amsterdam: SEO Economisch onderzoek .
- SEO. (2006). *Langere baan, meer werk?* Amsterdam: SEO.
- Stratagem. (2007). *Werkgelegenheidseffecten Eindhoven Airport.* Voorhout: Stratagem.

Bijlage 1

Low case scenario

Commerciele vluchten (charter en LCC)	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Aantal pax	111.888	150.696	225.792	309.960	403.200	475.776	548.352	620.928	693.504	766.080	786.240	838.656	858.816	911.232	931.392
Directe werkgelegenheid	78	105	158	217	282	333	384	435	485	536	550	587	601	638	652
Indirectewerkgelegenheid-achterwaarts	39	53	79	108	141	167	192	217	243	268	275	294	301	319	326
Indirectewerkgelegenheid-voorwaarts	62	83	124	170	222	262	302	342	381	421	432	461	472	501	512
Subtotaal	179	241	361	496	645	761	877	993	1.110	1.226	1.258	1.342	1.374	1.458	1.490
Substitutie effecten (9%)	16	22	33	45	58	69	79	89	100	110	113	121	124	131	134
Totale werkgelegenheid	163	219	329	451	587	693	798	904	1.010	1.115	1.145	1.221	1.250	1.327	1.356
Aandeel hoog- en midden opgeleid	81	110	164	226	294	346	399	452	505	558	572	611	625	663	678
Aandeel laag opgeleid	81	110	164	226	294	346	399	452	505	558	572	611	625	663	678

Best case scenario

Commerciele vluchten (charter en LCC)	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Aantal pax	356.832	638.820	963.144	1.326.780	1.612.800	1.661.184	1.711.020	1.762.350	1.815.221	1.869.677	1.925.768	1.983.541	2.043.047	2.043.047	2.043.047
Directe werkgelegenheid	250	447	674	929	1.129	1.163	1.198	1.234	1.271	1.309	1.348	1.388	1.430	1.430	1.430
Indirectewerkgelegenheid-achterwaarts	125	224	337	464	564	581	599	617	635	654	674	694	715	715	715
Indirectewerkgelegenheid-voorwaarts	196	351	530	730	887	914	941	969	998	1.028	1.059	1.091	1.124	1.124	1.124
Subtotaal	571	1.022	1.541	2.123	2.580	2.658	2.738	2.820	2.904	2.991	3.081	3.174	3.269	3.269	3.269
Substitutie effecten (9%)	51	92	139	191	232	239	246	254	261	269	277	286	294	294	294
Totale werkgelegenheid	520	930	1.402	1.932	2.348	2.419	2.491	2.566	2.643	2.722	2.804	2.888	2.975	2.975	2.975
Aandeel hoog- en midden opgeleid	260	465	701	966	1.174	1.209	1.246	1.283	1.321	1.361	1.402	1.444	1.487	1.487	1.487
Aandeel laag opgeleid	260	465	701	966	1.174	1.209	1.246	1.283	1.321	1.361	1.402	1.444	1.487	1.487	1.487