

Vragen aan Intervistas in het kader van journalistiek onderzoek naar werkgelegenheidseffecten luchtvaart door Follow the Money

Op 2 april 2020 stuurden we onderstaande mail aan de woordvoerder van Royal HaskoningDHV, dat ook namens Intervistas met journalisten spreekt.

Beste Suzette,

Naar aanleiding van het rapport *Economic Impact of European Airports* heb ik als onderzoeksjournalist een aantal vragen voor Intervistas.

Hier komen ze:

Bij het berekenen van de directe werkgelegenheid schrijft u dat u aan Schiphol gevraagd heeft hoeveel mensen er een baan hebben. Daarnaast heeft u berekend hoeveel directe werkgelegenheid er op de luchthavens van Eindhoven, Rotterdam, Groningen en Maastricht gecreëerd wordt. In totaal komt u op 81.000 directe banen. Andere onderzoekers komen echter op maximaal 70.000 banen.

- Ik wil daarom graag weten: welke werkgelegenheidscijfers heeft Schiphol bij u opgegeven?
- Hoeveel directe werkgelegenheid kent u aan Eindhoven, Rotterdam, Groningen en Maastricht toe?

Om de indirecte werkgelegenheid te berekenen maakt u gebruik van een input-outputmatrix. Deze methodiek sluit echter uit dat de consumptieve bestedingen van mensen die in de luchtvaart werkzaam zijn, aan de luchtvaart worden toegekend. Simpel gezegd: een piloot koopt soms een brood, maar een bakker koopt ook soms een vliegticket. Bovendien gaan ze allebei wel eens naar de kapper. De werkgelegenheid die met dit alles gecreëerd wordt, kan niet aan één sector toegerekend worden. Toch doet u dit wel, onder de noemer 'induced employment'.

- Kunt u uitleggen waarom?

Met betrekking tot de 'katalytische' werkgelegenheid stelt u dat de werkgelegenheid ten gevolge van een hogere connectiviteitsscore in een land toeneemt. U neemt positieve effecten wel mee (toeristen die naar Nederland komen), maar negatieve effecten niet (Nederlandse toeristen die naar het buitenland op vakantie gaan).

- Waarom kiest u hiervoor?

Daarnaast telt u de katalytische effecten op bij de directe en indirecte werkgelegenheidseffecten, terwijl dit een *alternatieve* methode is om *hetzelfde* te berekenen.

- Waarom kiest u hiervoor?

In zijn algemeenheid: begrijpt u dat vanwege deze keuzes het beeld ontstaat, dat Intervistas een verhaal geschreven heeft dat de luchtvaartsector welgevallig is, maar dat methodisch niet in orde lijkt?

Met vriendelijke groet,

Ties Joosten
Klimaatjournalist Follow the Money

Op deze vragen kwam op 6 april het volgende antwoord:

Beste Ties,

Hierbij de reactie van InterVISTAS:

Het rapport waarnaar u verwijst, is opgesteld voor onze klant, Airports Council International (ACI) Europe, en gepubliceerd in 2015. Het geeft inzicht in de economische bijdrage van de Europese luchthavensector op basis van de beschikbare gegevens (ten tijde van het onderzoek) en is niet specifiek voor Amsterdam Schiphol geschreven. Wij hebben de in het rapport gepresenteerde cijfers berekend op basis van gevestigde methodieken. Zonder aanvullende informatie kunnen we geen uitspraak doen over de wijze waarop andere partijen de cijfers hebben gebruikt of geïnterpreteerd, noch over werkgelegenheidsschattingen van andere onderzoekers.

Met vriendelijke groet,

Suzette