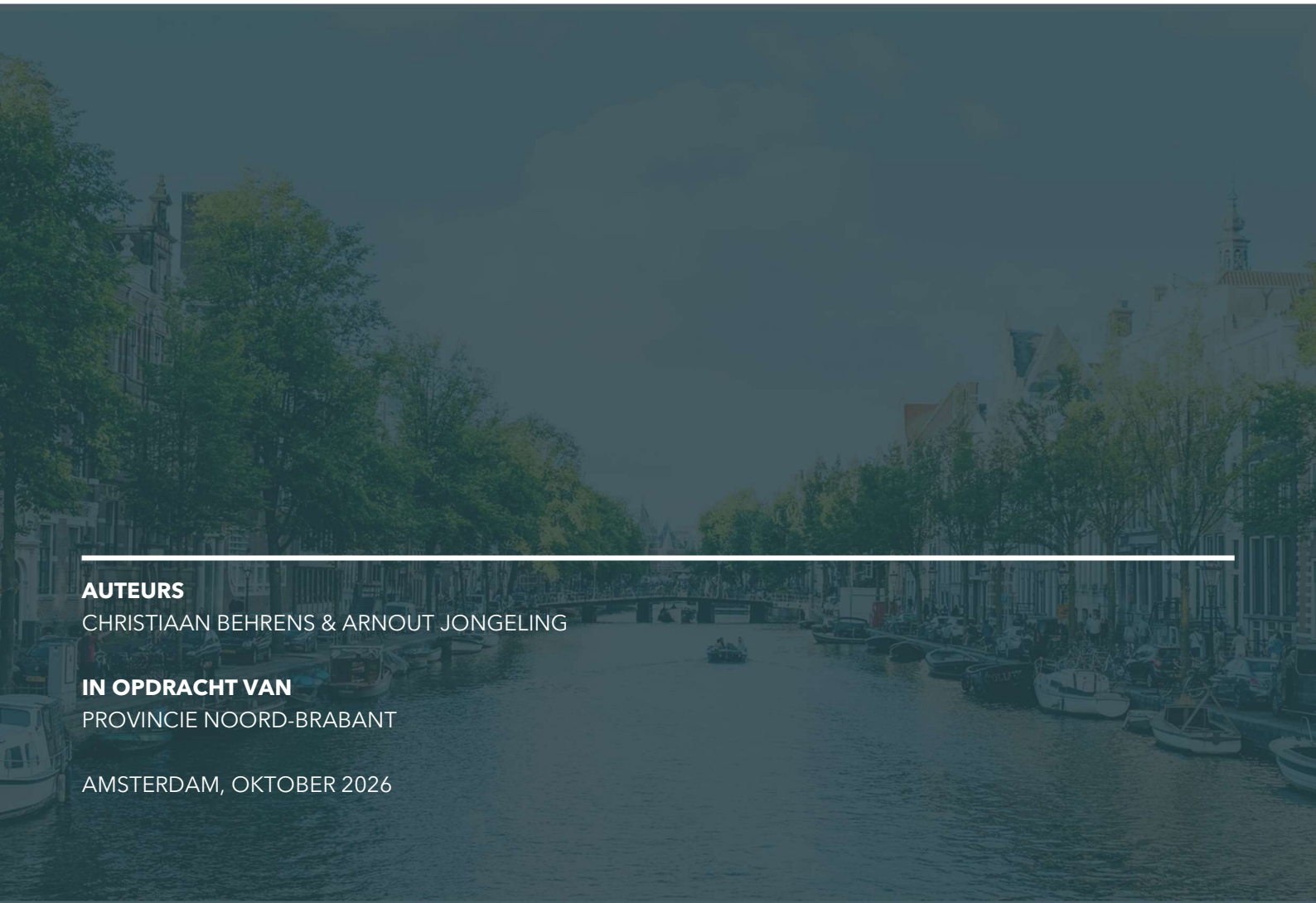
ECONOMISCHE EFFECTEN EINDHOVEN AIRPORT

ANALYSE VAN ZES REKENVARIANTEN

RAPPORT

seo • economisch onderzoek



AUTEURS
CHRISTIAAN BEHRENS & ARNOUT JONGELING

IN OPDRACHT VAN
PROVINCIE NOORD-BRABANT

AMSTERDAM, OKTOBER 2026

Samenvatting

Wat zijn de economische effecten van een verandering in het maximaal aantal vliegbewegingen op Eindhoven Airport? Via een tijdelijke arbeidsmarktschok leidt een hoger aantal toegestane vliegbewegingen tot beperkte positieve netto-effecten. Een lager aantal leidt tot beperkte negatieve effecten. Het onderzoek maakt daarbij onderscheid naar directe, indirecte en afgeleide effecten, katalytische toerisme-effecten en agglomeratie-effecten.

Aanleiding, onderzoeksvragen en aanpak

De provincie Noord-Brabant, de gemeente Eindhoven en de randgemeenten hebben SEO Economisch Onderzoek gevraagd om de economische effecten van de luchthaven voor de Brainportregio in zes rekenvarianten in kaart te brengen. De analyse bevat geen afwegingen of conclusies over de wenselijkheid, haalbaarheid of waarschijnlijkheid van specifieke rekenvarianten, maar heeft tot doel de maatschappelijke en beleidsmatige discussies over mogelijke ontwikkelingsrichtingen van Eindhoven Airport te ondersteunen. De gerapporteerde economische effecten zijn partieel en niet zonder verdere vertaalslag en theoretisch kader op te tellen bij andere elementen in een bredewelvaartsanalyse of maatschappelijke kosten-batenanalyse. De onderzoeksvragen luiden:

1. Wat is de directe en indirecte economische bijdrage van Eindhoven Airport aan Nederland als geheel en aan de Brainportregio in het bijzonder, onder meer in termen van werkgelegenheid en toegevoegde waarde, in de referentie en bij verschillende aantallen maximaal toegestane en gerealiseerde vliegbewegingen?
2. Hoe beïnvloedt de luchthaven via internationale verbondenheid de aantrekkelijkheid van de regio voor onder andere bedrijven en (internationale) kenniswerkers?

Dit onderzoek sluit aan bij de uitgangspunten die CE Delft (2026) hanteert in een gelijktijdig uitgevoerde bredewelvaartsanalyse op dezelfde rekenvarianten. Zo hanteren beide onderzoeken een consistente set uitgangspunten, rekenvarianten en WLO-scenario's. De rekenvarianten variëren in de het maximaal toegestane aantal vliegbewegingen in het zichtjaar 2035.

In onze aanpak maken we onderscheid naar de directe, indirecte en afgeleide effecten op de werkgelegenheid en toegevoegde waarde als gevolg van een verandering in de hoeveelheid luchtvaartactiviteiten op Eindhoven Airport. We kwantificeren ook de katalytische effecten van veranderingen in toerismebestedingen. We maken hiervoor gebruik van een input-outputmodel en het SEO-arbeidsmarktmodel. Dit model kwantificeert de bruto- en netto-effecten op de werkgelegenheid. Het werkgelegenheidseffect en het effect op de toegevoegde waarde zijn tijdelijk omdat de arbeidsmarkt zich in circa zeven jaar weer herstelt naar het langetermijnevenwicht. Een analyse die uitsluitend de uitkomsten voor het zichtjaar 2035 presenteert, biedt geen inzicht in deze aanpassingsdynamiek. Daarom presenteren we de cumulatieve effecten tot en met 2042.

Uitkomsten directe, indirecte en afgeleide economische effecten

Tabel S.1 laat zien dat de netto-werkgelegenheidseffecten variëren in het WLO-scenario Hoog-Vertraagd van minus circa 2.500 arbeidsjaren in rekenvariant 4, zonder civiele luchtvaart op Eindhoven Airport, tot circa 900 arbeidsjaren in rekenvariant 6, waarin het maximaal toegestane aantal vliegbewegingen 51.700 bedraagt. In het WLO-scenario Laag-Snel is de absolute omvang van de effecten lager omdat in dit scenario de vraag naar luchtvaart lager is. Gesommeerd over de jaren 2031 tot en met 2042 varieert het netto-effect op de toegevoegde waarde in het WLO-

Tabel S.1 De cumulatieve effecten zijn beperkt en het sterkst negatief in de rekenvariant waarin geen civiele luchtvaart op Eindhoven Airport is toegestaan

	Effect rekenvarianten versus referentie, cumulatief 2031 t/m 2042					
Maximum vliegbewegingen 2035	**40.500**	**45.200**	**49.800**	**0**	**32.400**	**51.700**
Variant	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**
WLO Hoog-Vertraagd						
Netto-effect werkgelegenheid (arbeidsjaren)	**420**	**1.070**	**1.700**	**-5.750**	**-750**	**1.960**
Eindhoven Airport (incl. toeleveranciers)	180	480	760	-2.530	-340	880
Toeristische bestedingen (incl. toeleveranciers)	240	600	940	-3.220	-410	1.080
Netto-effect toegevoegde waarde (mln €)	**60**	**140**	**230**	**-770**	**-100**	**260**
Eindhoven Airport (incl. toeleveranciers)	30	80	130	-440	-60	150
Toeristische bestedingen (incl. toeleveranciers)	30	60	100	-330	-40	110
WLO Laag-Snel						
Netto-effect werkgelegenheid (arbeidsjaren)	**300**	**610**	**610**	**-4.620**	**-690**	**610**
Eindhoven Airport (incl. toeleveranciers)	150	310	310	-2.370	-360	310
Toeristische bestedingen (incl. toeleveranciers)	150	300	300	-2.250	-330	300
Netto-effect toegevoegde waarde (mln €)	**40**	**80**	**80**	**-570**	**-90**	**80**
Eindhoven Airport (incl. toeleveranciers)	20	50	50	-370	-50	50
Toeristische bestedingen (incl. toeleveranciers)	10	30	30	-210	-30	30

Bron: SEO Economisch Onderzoek (2026)

scenario Hoog-Vertraagd van minus € 440 miljoen in rekenvariant 4 tot plus € 150 miljoen in rekenvariant 6. In het WLO-scenario Laag-Snel gaat het om een bandbreedte van minus € 370 miljoen tot plus € 50 miljoen. De getoonde netto-effecten gelden voor Nederland. Naar schatting slaat 90 procent hiervan neer in Noord-Brabant.

Uitkomsten katalytische effecten via toerisme

Tabel S.1 laat zien dat de katalytische netto-werkgelegenheidseffecten via toerisme variëren in het WLO-scenario Hoog-Vertraagd van minus circa 3.200 arbeidsjaren in rekenvariant 4 tot circa 1.100 arbeidsjaren in rekenvariant 6. In het WLO-scenario Laag-Snel is de absolute omvang van de effecten lager. De verhouding tussen de toerisme-effecten en de directe, indirecte en afgeleide effecten verschilt tussen de WLO-scenario's. In het WLO-scenario Hoog-Vertraagd zijn de toerisme-effecten in werkgelegenheid in absolute omvang bij benadering 25 procent groter dan de laatstgenoemde effecten. In het WLO-scenario Laag-Snel zijn de effecten in absolute omvang vergelijkbaar. Gesommeerd over de jaren 2031 tot en met 2042 varieert het netto-effect op de toegevoegde waarde in het WLO-scenario Hoog-Vertraagd van minus € 330 miljoen in rekenvariant 4 tot plus € 110 miljoen in rekenvariant 6. In het WLO-scenario Laag-Snel gaat het om een bandbreedte van minus € 210 miljoen tot plus € 30 miljoen.

Inzichten vestigingsplaatseffecten

De kwalitatieve analyse van de economische samenhang in en de kenmerken van de Brainportregio toont dat de regio zich mede ontwikkelt door de internationalisering van de arbeidsmarkt. Het aantrekken van internationale kenniswerkers en arbeidsmigranten en de aantrekkelijkheid van de regio voor deze groepen zijn daarbij belangrijk. Het vestigingsklimaat hangt echter samen met meer factoren dan alleen internationale bereikbaarheid. Het vestigingsklimaat en de vestigingsplaatseffecten hangen nauw samen met bereikbaarheids- en agglomeratievoordelen. Een ruwe, tentatieve inschatting op basis van de literatuur is dat de agglomeratie-effecten circa 2,3 keer zo groot zijn als de katalytische toerisme-effecten. Door de samenhang van de onderliggende mechanismen is nauwkeurige en afzonderlijke kwantificering van agglomeratie-effecten als benadering van de vestigingsplaatseffecten moeilijk en bestaat er een risico op dubbeltellingen.

Inhoudsopgave

Samenvatting 2

1 Inleiding 5

2 Economisch model 8

2.1 Model op hoofdlijnen 8

2.2 Effect A: directe, indirecte en afgeleide effecten 10

2.3 Effect B: katalytische effecten via toerisme 12

2.4 Uitwerking arbeidsmarkteffecten 13

3 Economische effecten in zes rekenvarianten 16

3.1 Economische effecten WLO Hoog-Vertraagd 16

3.2 Economische effecten WLO Laag-Snel 17

3.3 Economische effecten in Noord-Brabant 18

4 Kwalitatieve analyse vestigingsplaatseffecten 20

4.1 Vestigingsplaatseffecten en economische impact 20

4.2 Vestigingsplaatseffecten in de Brainportregio 22

5 Conclusie 26

Referenties 29

Bijlage A Tabellen 30

1 Inleiding

Dit onderzoek brengt de economische effecten in kaart van zes rekenvarianten waarbij het maximaal toegestane en het te realiseren aantal vliegbewegingen op Eindhoven Airport variëren. Daarnaast onderzoekt het de betekenis van de luchthaven voor het vestigingsklimaat in de Brainportregio.

Onderzoeksvraag

Wat is de rol van Eindhoven Airport in het economische ecosysteem van de Brainportregio? De provincie Noord-Brabant, de gemeente Eindhoven en de randgemeenten hebben SEO Economisch Onderzoek gevraagd om de economische effecten van de luchthaven voor de Brainportregio in zes rekenvarianten in kaart te brengen. Het gaat onder andere om effecten op de werkgelegenheid, de toegevoegde waarde en het vestigingsklimaat.

Dit onderzoek beantwoordt de volgende onderzoeksvragen:

1. Wat is de directe en indirecte economische bijdrage van Eindhoven Airport aan Nederland als geheel en aan de Brainportregio in het bijzonder, onder meer in termen van werkgelegenheid en toegevoegde waarde, in de referentie en bij verschillende aantallen maximaal toegestane en gerealiseerde vliegbewegingen?
2. Hoe beïnvloedt de luchthaven via internationale verbondenheid de aantrekkelijkheid van de regio voor onder andere bedrijven en (internationale) kenniswerkers?

We beantwoorden de onderzoeksvragen aan de hand van zes rekenvarianten voor de mogelijke toekomstige ontwikkeling van Eindhoven Airport. De analyse ondersteunt de maatschappelijke en beleidsmatige discussies over deze mogelijke ontwikkeling. Zij bevat geen afwegingen of conclusies over de wenselijkheid, haalbaarheid of waarschijnlijkheid van specifieke rekenvarianten. Binnen de onderzoeksopdracht brengt deze studie partiële effecten in kaart, zonder een integrale welvaartstheoretische afweging. De studie kan daarmee niet worden beschouwd als een (partiële) maatschappelijke kosten-batenanalyse.

Samenhang met de studie van CE Delft (2026)

CE Delft (2026) voert momenteel voor dezelfde opdrachtgevers een bredewelvaartsanalyse uit naar dezelfde overkoepelende onderzoeksvraag over de rol van Eindhoven Airport. De studie van CE Delft (2026) gebruikt de resultaten van onze analyse als input voor die bredewelvaartsanalyse. Als onderdeel van de onderzoeksopdracht nemen we in deze analyse in beginsel de uitgangspunten van de bredewelvaartsanalyse van CE Delft (2026) rechtstreeks over. Zo hanteren beide onderzoeken een consistente set uitgangspunten, rekenvarianten en WLO-scenario's. Waar we afwijken, lichten we dat expliciet toe. Beide onderzoeken worden gelijktijdig afgerond.

Uitgangspunten, rekenvarianten en WLO-scenario's

Dit onderzoek sluit in beginsel aan bij de uitgangspunten van de studie van CE Delft en richt zich op de burgerluchtvaart op Eindhoven Airport. De nadruk ligt op de effecten voor de Brainportregio, gedefinieerd als het COROP-gebied Zuidoost-Noord-Brabant. De gehanteerde modellen beschrijven echter de effecten op nationaal niveau en niet alle benodigde gegevens zijn op COROP-niveau beschikbaar. Daarnaast kunnen de activiteiten op de luchthaven ook gevolgen hebben buiten de Brainportregio. Daarom ramen we per effect indicatief welk deel naar verwachting neerslaat in Noord-Brabant en/of Zuidoost-Noord-Brabant. De geografische afbakening verschilt hierdoor per effect.

Dit onderzoek beperkt zich om inhoudelijke redenen niet tot het zichtjaar 2035, zoals de studie van CE Delft, maar brengt ook het tijdsverloop van de werkgelegenheidseffecten in kaart. Uitgangspunt is de gangbare aanname dat de arbeidsmarkt na een schok geleidelijk terugkeert naar een evenwicht. De netto-werkgelegenheidseffecten door een verandering in de luchtvaartactiviteiten op Eindhoven Airport nemen daardoor na verloop van tijd af. Een analyse die uitsluitend de uitkomsten voor 2035 presenteert, biedt geen inzicht in deze aanpassingsdynamiek. Daarom presenteren we voor verschillende effecten het verloop tot en met 2042. Volgens de gehanteerde aannames is het jaarlijkse netto-werkgelegenheidseffect vanaf 2042 volledig uitgewerkt.

Tabel 1.1 laat de referentie en de zes rekenvarianten zien. Zowel de referentie als de rekenvarianten nemen we exact over uit de studie van CE Delft (2026). De referentie geldt als een beleidsarme basis voor de vergelijking en sluit aan bij de uitgangspunten uit het Advies-Van Geel. De rekenvarianten brengen verschillende mogelijkheden in kaart om de beschikbare geluidsruimte na 2030, met als zichtjaar 2035, te benutten. In onze analyse van de economische effecten nemen we de veranderingen in het aantal vliegbewegingen ten opzichte van de referentie (de laatste kolom in Tabel 1.1) rechtstreeks over en gebruiken we deze als input voor onze doorrekening.[1] Zie voor een verdere beschrijving en discussie van de rekenvarianten de studie van CE Delft (2026).

Tabel 1.1 De analyse kijkt naar de economische effecten in zes rekenvarianten

Variant	Naam	Aantal civiele vliegbewegingen per jaar in 2035	Vloot-vernieuwing*	Verandering aantal vliegbewegingen t.o.v. referentie
Referentie	Van Geel	40.500	~65%**	N.v.t.
Rekenvariant 1	Geluidsruimte naar omgeving	40.500	100%	+0%
Rekenvariant 2	50/50-verdeling geluidsruimte	45.200	100%	+12%
Rekenvariant 3	Geluidsruimte naar luchtvaart	49.800	100%	+23%
Rekenvariant 4	Alleen militaire luchtvaart	0	N.v.t.	-100%
Rekenvariant 5	20% krimp luchtvaart	32.400	100%	-20%
Rekenvariant 6	5% jaarlijkse groei luchtvaart	51.700	100%	+28%

Bron: CE Delft (2026)

* Vlootvernieuwing betreft de vervanging van bestaande vliegtuigtypen door nieuwere, stillere vliegtuigtypen.

** In lijn met het Advies-Van Geel wordt voor de referentie uitgegaan van circa 65 procent vlootvernieuwing, passend bij 40.500 vliegbewegingen en een reductie van de 35 Ke-geluidscontour met 30% ten opzichte van 2019.

In lijn met CE Delft (2026) splitsen we de doorrekening van de economische effecten uit naar WLO-scenario's. Deze scenario's volgen uit de meest recente beschikbare toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving (WLO) uit 2025 opgesteld door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL).[2] De studie van CE Delft (2026) kijkt naar de scenario's Laag-Snel en Hoog-Vertraagd. Hierdoor ontstaat een gecombineerde variatie in verwachte economische en demografische groei enerzijds (Laag en Hoog) en in het tempo van de klimaattransitie anderzijds (Snel en Vertraagd). Tabel 1.2 laat de belangrijkste uitgangspunten zien die CE Delft (2026) op basis van deze twee WLO-scenario's hanteert. In onze analyse beschouwen we deze uitgangspunten als een gegeven. Ook nemen we het gemiddelde aantal passagiers per vliegbeweging in het zichtjaar 2035 over van CE Delft (2026). Dit aantal varieert in de rekenvarianten van 210 passagiers in Laag-Snel tot 219 passagiers in Hoog-Vertraagd.[3] Zie voor een verdere beschrijving en discussie van de uitgangspunten van deze scenario's de studie van CE Delft (2026).

1 CE Delft (2026) maakt voor de bepaling van het aantal vliegbewegingen en de beschikbare of schaarse capaciteit op Eindhoven Airport gebruik van input uit het nationale luchtvaartmodel AEOLUS, zie CE Delft (2026).

2 Zie https://www.wlo2025.nl/.

3 De uitgangspunten over de ontwikkelingen voor de economie, demografie en het klimaatbeleid volgen rechtstreeks uit de WLO-scenario's. De inschatting van het gemiddelde aantal passagiers volgt uit AEOLUS.

Tabel 1.2 De WLO-scenario's verschillen onder andere in economie, demografie en klimaatbeleid

	Laag-Snel	Hoog-Vertraagd
Economische groei (bbp)	0,5% per jaar	2,1% per jaar
Klimaatbeleid	EU en NL in 2050 broeikasgasneutraal	EU en NL in 2075 broeikasgasneutraal
Bevolkingsomvang 2060	18,2 mln inwoners	21,9 mln inwoners

Bron: CE Delft (2026)

Aanpak

Om de economische effecten van Eindhoven Airport op de werkgelegenheid en toegevoegde waarde in Nederland en, indicatief, Noord-Brabant en de Brainportregio in kaart te brengen, stellen we eerst de directe werkgelegenheid in de referentie vast. Vervolgens becijferen we de indirecte en afgeleide werkgelegenheid en de katalytische werkgelegenheidseffecten via toerisme. We vertalen het totale effect naar toegevoegde waarde. Deze analyse gebruikt een zogenoemd input-outputmodel. De cijfers over de directe werkgelegenheid zijn verzameld via deskresearch en geverifieerd in gesprekken met stakeholders. Daarna bepalen we hoe de omvang van de luchtvaartactiviteiten samenhangt met de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde. We passen deze samenhang vervolgens toe op de zes rekenvarianten. We laten het totaal en de ontwikkeling van de economische effecten tot en met 2042 zien en ramen indicatief welk deel in de regio neerslaat.

De vraag naar de rol van Eindhoven Airport in het vestigingsklimaat in de Brainportregio laat zich niet beantwoorden met een kwantitatieve analyse of in één cijfer. Op basis van deskresearch, waaronder eerdere empirische studies, en gesprekken met stakeholders beschrijven we de samenhang tussen internationale connectiviteit, internationale verbondenheid en het vestigingsklimaat. Deze inzichten koppelen we aan het profiel van de regio en de rekenvarianten.

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 behandelt het economisch model dat we toepassen om de effecten op de werkgelegenheid en toegevoegde waarde in kaart te brengen. Hoofdstuk 3 presenteert de resultaten van deze berekeningen voor de zes rekenvarianten. Hoofdstuk 4 gaat nader in op de kwalitatieve analyse van de vestigingsplaatseffecten. Hoofdstuk 5 bevat de conclusies.

2 Economisch model

Het economisch model raamt hoe veranderingen in luchtvaartactiviteiten op Eindhoven Airport doorwerken in werkgelegenheid en toegevoegde waarde. Het onderscheidt bruto- en netto-effecten en omvat ook toeristische bestedingen.

2.1 Model op hoofdlijnen

Type en timing van effecten

Met het economisch model ramen we hoe veranderingen in luchtvaartactiviteiten op Eindhoven Airport doorwerken in werkgelegenheid en toegevoegde waarde. Dit doen we voor de zes rekenvarianten en twee WLO-scenario's ten opzichte van de referentie. Dit rekenen we uit per jaar voor de periode 2030-2042. Om werkgelegenheid in fte te vertalen naar toegevoegde waarde, vermenigvuldigen we het resulterende aantal fte per sector met de arbeidsproductiviteit per sector. De arbeidsproductiviteit per sector is gebaseerd op CBS-data.[4] De toekomstige verandering in arbeidsproductiviteit volgt uit de WLO-scenario's.

Het economisch model onderscheidt twee typen effecten:

A. **Directe, indirecte en afgeleide effecten** via een toe- of afname van de economische activiteit op het luchthaventerrein van Eindhoven Airport;
B. **Katalytische effecten** via een verandering in toeristische bestedingen.

De directe effecten in werkgelegenheid en toegevoegde waarde hangen rechtstreeks samen met de economische activiteiten op Eindhoven Airport. Daarnaast leiden deze directe activiteiten ook tot economische activiteiten bij toeleveranciers. Dit zijn de indirecte effecten. Deze berekenen we met een input-outputmodel. Voor katalytische effecten via toerisme gebruiken we dit model om de economische impact van veranderingen in toeristische bestedingen te berekenen. SEO heeft op basis van het input-outputmodel in meerdere onderzoeken de economische effecten van veranderingen in luchtvaartactiviteiten of luchthavencapaciteit in kaart gebracht. Voorbeelden hiervan zijn SEO et al. (2023), SEO (2025) en SEO (2026).

Het model raamt hoe de werkgelegenheid op het luchthaventerrein van Eindhoven Airport en de hiermee verbonden toegevoegde waarde zich ontwikkelen tot en met 2042, afhankelijk van de rekenvariant en het WLO-scenario. Tot 2035 loopt het verschil in de luchtvaartactiviteiten tussen de referentie en de rekenvarianten op. Deze verschillen zorgen voor veranderingen in de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde. Na 2035 veronderstellen we dat het verschil in luchthavenactiviteiten tussen referentie en rekenvariant constant blijft. In de circa zeven jaar na 2035 dalen de netto-werkgelegenheidseffecten naar nul, omdat de arbeidsmarkt zich aanpast.

Bruto- en netto-effecten voor Nederland en de regio

Het model berekent het bruto- en netto-effect op werkgelegenheid en toegevoegde waarde. Het bruto-effect houdt geen rekening met (regionale) verschuivingen op de arbeidsmarkt. Omdat in werkelijkheid een deel van de verandering in werkgelegenheid bestaat uit verschuivingen, is het bruto-effect in absolute omvang groter dan het

4 Zie www.cbs.nl, Groeirekeningen; nationale rekeningen.

netto-effect. Bij een daling van de luchtvaartactiviteiten zal een deel van de werknemers (op termijn) in andere sectoren aan de slag gaan.[5] Het SEO-arbeidsmarktmodel berekent op basis van de krapte op de arbeidsmarkt hoe groot deze verschuivingen zijn. Na aftrek van de verschuivingen vanuit of naar andere sectoren blijft het netto-werkgelegenheidseffect over. Dit netto-effect daalt op lange termijn in circa zeven jaar naar nul door de tendens naar evenwicht op de arbeidsmarkt, gegeven de huidige arbeidsmarktkrapte.[6]

Het model werkt op nationaal niveau en raamt daarom de effecten op werkgelegenheid en toegevoegde waarde voor Nederland als geheel. Om ook inzicht te geven in de regionale betekenis van Eindhoven Airport, maken we aanvullend een indicatieve raming van het deel van de effecten dat in Noord-Brabant neerslaat. De directe effecten (werkgelegenheid en toegevoegde waarde op het luchthaventerrein) komen volledig in Noord-Brabant terecht, omdat de luchthaven zich daar bevindt. De indirecte effecten kunnen zowel in Noord-Brabant als in de rest van Nederland neerslaan, afhankelijk van waar de toeleveranciers zijn gevestigd. Met de nationale input-outputtabel die we in dit onderzoek gebruiken, is het niet mogelijk om vast te stellen welk deel van de toeleveranciers Noord-Brabants is. We gebruiken daarom de aanname uit Ecorys (2019) dat 70 procent van de toeleveranciers in de provincie gevestigd is.

Ontwikkeling van de luchtvaartactiviteiten op Eindhoven Airport

Voor de ontwikkeling van het aantal vliegbewegingen en het aantal passagiers op Eindhoven Airport tussen 2017 en 2035 combineren we data van het CBS en de prognoses uit CE Delft (2026). Deze prognoses van CE Delft ramen het aantal vliegbewegingen en passagiers op Eindhoven Airport voor het zichtjaar 2035. Gerealiseerde cijfers over het aantal vliegbewegingen en passagiers zijn tot en met 2025 beschikbaar.[7] Voor de verkeersontwikkeling tot 2035 maken we daarom voor dit onderzoek een inschatting. Hierbij veronderstellen we dat de capaciteitsrestrictie in 2026 (maximaal 40.500 vliegbewegingen) tot en met 2030 geldt. Omdat deze restrictie in beide WLO-scenario's in elk jaar bindend is, bedraagt het aantal vliegbewegingen tussen 2026 en 2030 ongeacht het WLO-scenario jaarlijks 40.500 vliegbewegingen. Vanaf 2031 treden er per rekenvariant veranderingen op die per WLO-scenario verschillen. Voor 2031 tot en met 2034 ramen we voor iedere combinatie van rekenvariant en WLO-scenario het aantal vliegbewegingen door lineair te interpoleren tussen het niveau in 2030 en het in CE Delft (2026) gerapporteerde niveau in 2035. Voor het aantal passagiers hanteren we eenzelfde werkwijze, maar baseren we ons op het door CE Delft veronderstelde gemiddelde aantal passagiers per vliegbeweging in 2035.

Figuur 2.1 laat de uitkomsten van deze werkwijze zien over de gehele periode voor de referentie en, ter illustratie, voor rekenvariant 2 in de WLO-scenario's Laag-Snel en Hoog-Vertraagd. In Hoog-Vertraagd nemen de aantallen passagiers en vliegbewegingen sneller toe ten opzichte van de referentie dan in Laag-Snel. Dit komt doordat in Hoog-Vertraagd meer vraag naar luchtvaartdiensten ontstaat en daardoor meer van de additionele luchthavencapaciteit die in rekenvariant 2 beschikbaar komt, wordt benut.

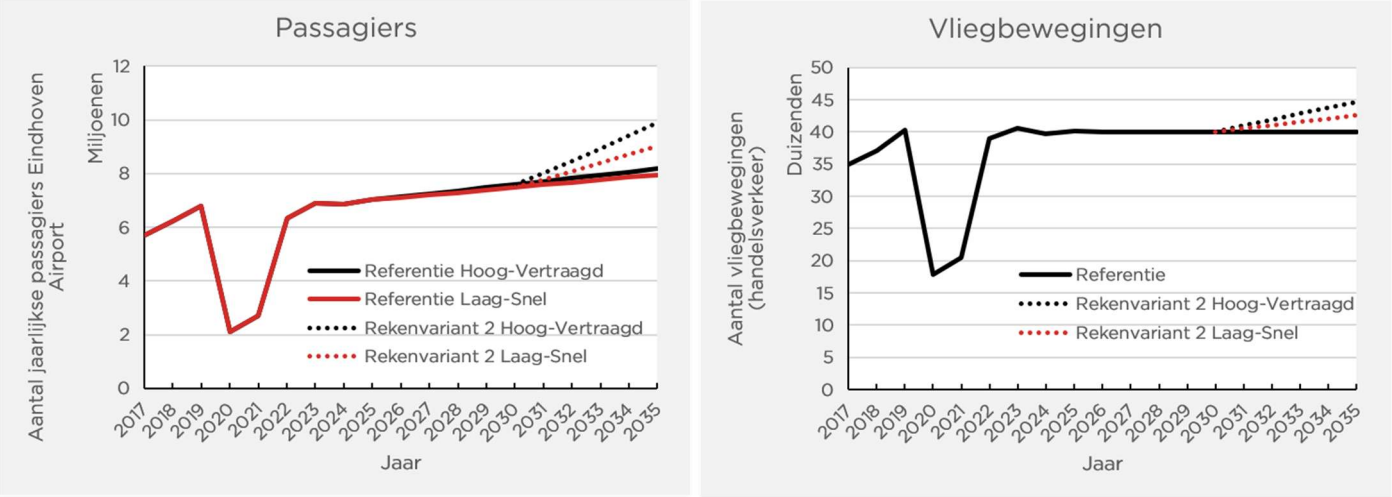
---

5 Bij een toename in luchtvaartactiviteiten geldt het omgekeerde en wordt een deel van de extra arbeidsvraag ingevuld door werknemers die vanuit andere sectoren in de luchtvaart gaan werken.

6 Hierbij geldt dat als een impuls met name leidt tot het invullen van werkgelegenheid door het aantrekken van buitenlandse werknemers, zoals deels het geval is in de Brainportregio, het netto-effect en het bruto-effect dichter bij elkaar liggen. Er is dan namelijk geen of minder sprake van een binnenlandse verschuiving van werkgelegenheid. Dit zal met name spelen bij indirecte of katalytische effecten, en niet bij de directe effecten.

7 Zie www.cbs.nl, Luchtvaart; maandcijfers Nederlandse luchthavens van nationaal belang.

Figuur 2.1 In Hoog-Vertraagd nemen de aantallen passagiers en vliegbewegingen sneller toe dan in Laag-Snel



Bron: SEO Economisch Onderzoek (2026) op basis van CBS en CE Delft (2026)

2.2 Effect A: directe, indirecte en afgeleide effecten

Directe effecten

Het startpunt in de berekening is het vaststellen van de directe werkgelegenheid per sector op het luchthaventerrein van Eindhoven Airport. De meest recente gedetailleerde data zijn gerapporteerd in Ecorys (2019) en betreffen het peiljaar 2017. De inschatting van de werkgelegenheid op het luchthaventerrein in 2017 bedraagt 1.235 fte. Tabel A.1 in Bijlage A geeft de uitsplitsing van dit aantal fte naar de verschillende sectoren, waaronder grondafhandeling, beveiligingsdiensten en horeca. Uit zowel gesprekken met stakeholders voor dit onderzoek als een recente raming in SEO (2026) volgt dat de directe werkgelegenheid op de luchthaven, gecorrigeerd voor het aantal vliegbewegingen, nog in dezelfde orde van grootte ligt.[8]

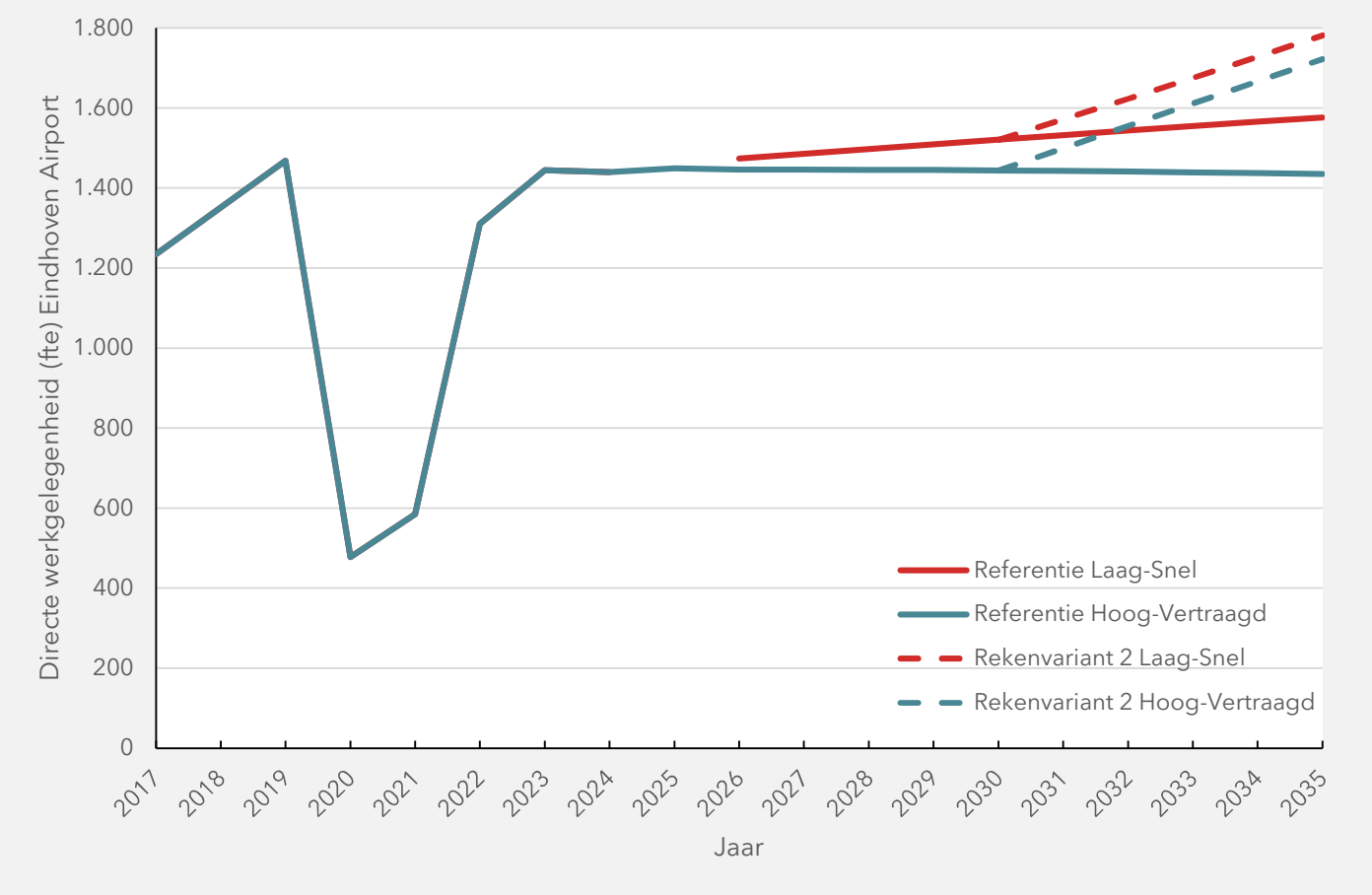
Voor de referentie en elk van de zes rekenvarianten schatten we hoe deze directe werkgelegenheid op Eindhoven Airport zich in beide WLO-scenario's ontwikkelt van 2017 tot en met 2035. Daarbij hanteren we dezelfde aanpak en aannames als in SEO et al. (2023, paragraaf 2.3). We veronderstellen dat de werkgelegenheid bij de luchthavenexploitant, de luchtverkeersleiding en het vliegtuigonderhoud een-op-een meebeweegt met het aantal vluchten. Voor de overige activiteiten op de luchthaven, zoals horeca, gaan we uit van een een-op-een verband met het aantal passagiers. In de vertaalslag van werkgelegenheid naar toegevoegde waarde en vice versa houden we rekening met de verandering in arbeidsproductiviteit in de tijd in beide WLO-scenario's.

Figuur 2.2 geeft de ontwikkeling van de directe werkgelegenheid weer van 2017 tot en met 2035 voor zowel de referentie als, ter illustratie, rekenvariant 2 in de twee WLO-scenario's Laag-Snel en Hoog-Vertraagd. Hierbij valt op dat de absolute directe werkgelegenheid in Laag-Snel hoger ligt dan in Hoog-Vertraagd. Dit is een rechtstreeks gevolg van de veronderstelde arbeidsproductiviteitsgroei in beide WLO-scenario's. Het verschil in directe werkgelegenheid tussen de referentie en rekenvariant 2, en daarmee het relevante werkgelegenheidseffect, is

[8] SEO (2026) analyseert de economische impact van General Aviation en verzamelt daarbij de directe werkgelegenheidscijfers per luchthaven op basis van het LISA-vestigingenregister, KvK-gegevens en een onder luchthavens verspreide werkgelegenheidsenquête.

echter groter in Hoog-Vertraagd dan in Laag-Snel. Dit komt doordat in Hoog-Vertraagd meer gebruik wordt gemaakt van de additionele luchthavencapaciteit in rekenvariant 2 dan in Laag-Snel. Dit mechanisme en het verschil tussen de WLO-scenario's werken door in alle rekenvarianten.

Figuur 2.2 De directe werkgelegenheid op Eindhoven Airport neemt toe bij een toename van de luchtvaartactiviteiten, zoals in rekenvariant 2



Bron: SEO Economisch Onderzoek (2026)

Indirecte effecten

Een toe- of afname van het verkeer op Eindhoven Airport beïnvloedt niet alleen de economische activiteit op het luchthaventerrein, maar ook die bij toeleveranciers van de luchthaven en de leveranciers van deze leveranciers, et cetera. Deze samenhang vormt de basis voor de indirecte werkgelegenheid. We schatten de impact op leveranciers met een Leontief-input-outputmodel. De basis van dit model is een input-outputtabel, die de productiesamenhang tussen sectoren in een economie beschrijft. De tabel laat per sector zien hoeveel producten en diensten deze afneemt van andere sectoren en hoeveel zij aan andere sectoren levert. In dit onderzoek gebruiken we de Nederlandse input-outputtabel van het CBS voor 2025.[9]

Met de input-outputtabel schatten we de bestedingen van de bedrijven op Eindhoven Airport in toeleverende sectoren (en hoeveel zij weer besteden, enzovoorts). Dit doen we voor de referentie en de zes rekenvarianten voor

[9] Zie https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2026/27/tabellensets-nationale-rekeningen-2025.

elk van de WLO-scenario's. We ramen ook hoeveel toegevoegde waarde samenhangt met deze bestedingen. De werkgelegenheid in toeleverende sectoren berekenen we door de toegevoegde waarde te delen door de gemiddelde arbeidsproductiviteit per sector. Door de werkgelegenheid en toegevoegde waarde voor iedere rekenvariant te vergelijken met de referentie, bepalen we de indirecte effecten. In de analyse houden we op basis van de input-outputtabel rekening met weglekeffecten naar leveranciers in het buitenland.

2.3 Effect B: katalytische effecten via toerisme

Algemene aanpak van katalytische effecten en dubbeltellingen

Voor katalytische effecten van luchtvaart bestaat geen eenduidige definitie. Het gaat om economische activiteiten die buiten de luchtvaartsector plaatsvinden, maar waarbij luchtvaart wel een rol speelt. Deze effecten worden vaak in verband gebracht met toerisme, handel, innovatie, het ondernemingsklimaat, buitenlandse investeringen en agglomeratiebaten.

Voor directe en indirecte effecten bestaat met het Leontief-input-outputmodel een gevalideerde wetenschappelijke standaardmethode, maar voor katalytische effecten is geen vergelijkbare standaardmethode beschikbaar. Bovendien brengt het presenteren of berekenen van deze effecten een risico op dubbeltellingen met zich mee. Als alle sectoren een deel van de economische activiteiten buiten hun eigen sector als katalytisch effect zouden meetellen, zou de opgetelde impact vele malen groter zijn dan de daadwerkelijke omvang van de economie.

Ondanks deze methodologische beperkingen hebben verschillende studies de katalytische economische impact van luchtvaart geraamd. SEO (2024) geeft een overzicht van 11 studies naar de directe en katalytische economische impact van luchtvaart in het algemeen. In deze studies is het katalytische effect, gemeten in economische omvang, gemiddeld 2,5 keer zo groot als het directe effect. Deze verhouding moet worden bezien in het licht van de hiervoor beschreven methodologische beperkingen en het risico op dubbeltellingen.

Aanpak van de samenhang tussen luchtvaartactiviteiten op Eindhoven Airport en toerisme

Een werkwijze om de katalytische effecten in kaart te brengen, is eerst specifieke aannames te formuleren en te toetsen over de samenhang tussen de luchtvaartactiviteiten en de veranderingen verderop in de economie. Voor de katalytische effecten van toerisme volgen we deze aanpak. We gaan daarbij uit van een samenhang tussen het verkeer op Eindhoven Airport en het aantal inkomende buitenlandse toeristen en het aantal naar het buitenland vertrekkende Nederlandse toeristen. Vervolgens gebruiken we het input-outputmodel om de directe en indirecte impact te berekenen van de economische activiteiten die samenhangen met een verandering in de bestedingen van deze inkomende en vertrekkende toeristen. Hierbij maken we wederom onderscheid tussen bruto- en netto-effecten. Deze effecten wijzen we vervolgens toe als katalytisch effect via toerisme.

Bij een verandering in het verkeer op Eindhoven Airport zal ook het aantal inkomende bezoekers in Nederland veranderen. Bij een daling van de luchtvaartactiviteiten neemt het aantal inkomende bezoekers af; bij een stijging van de luchtvaartactiviteiten neemt het aantal bezoekers toe. Voor elke combinatie van de zes rekenvarianten en de twee WLO-scenario's geeft CE Delft (2026) een inschatting van de verandering in het totale aantal inkomende reizigers naar Nederland ten opzichte van de referentie. CE Delft (2026) houdt bij deze veranderingen rekening met eventuele uitwijkeffecten naar andere luchthavens. We nemen in onze analyse deze inschattingen rechtstreeks over.

In- en uitgaande toeristen

Een verandering in luchtvaartactiviteiten leidt voor het toerisme tot twee tegengestelde effecten die elkaar deels opheffen. Bij meer luchtvaartactiviteiten komen er meer buitenlandse bezoekers naar Nederland en de Brainportregio. Tegelijkertijd zorgt deze stijging voor een aantrekkelijker reisaanbod naar het buitenland voor de Nederlandse toerist. Een stijging van de luchtvaartactiviteiten leidt daarmee tegelijkertijd tot zowel een positief als een negatief bestedingseffect. Bij een daling van de luchtvaartactiviteiten werken deze effecten vice versa. Decisio & Beelining (2023) concluderen dat een verandering in het inkomend luchtvaarttoerisme een grotere impact heeft op de bestedingen in Nederland dan een verandering in het uitgaande toerisme.

We kwantificeren de bestedingseffecten van bezoekers op basis van de inschattingen die CE Delft (2026) maakt van de veranderingen in inkomende en uitgaande bezoekers, uitgesplitst naar reismotief, per rekenvariant en WLO-scenario. Voor elke verandering in het aantal inkomende reizigers naar Nederland schatten we op basis van additionele statistische gegevens de doorwerking in toeristische bestedingen in Nederland. Voor de gemiddelde bestedingen per dag van buitenlandse bezoekers in Nederland, uitgesplitst naar reismotief, gebruiken we NBTC (2023). De gemiddelde verblijfsduur ontlenen we aan de Reizigersmonitor Eindhoven Airport.[10] Voor elke verandering in het aantal naar het buitenland vertrekkende Nederlandse toeristen schatten we de verandering in de bestedingen op basis van de gemiddelde besteding per dag (Eurostat) en verblijfsduur (Reizigersmonitor Eindhoven Airport).[11] De som van deze veranderingen in in- en uitgaande bestedingen per rekenvariant en WLO-scenario hanteren we als de impuls die we met het input-outputmodel doorrekenen naar bruto- en netto-effecten op de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde.

Effecten via toerisme voor Noord-Brabant

We schatten welk deel van de katalytische toerisme-effecten in Noord-Brabant terechtkomt met het aandeel inkomende passagiers op Eindhoven Airport dat de provincie als eindbestemming heeft. Dit aandeel volgt uit de Reizigersmonitor 2025 van Eindhoven Airport en bedraagt circa een derde.

2.4 Uitwerking arbeidsmarkteffecten

Met het SEO-arbeidsmarktmodel corrigeren we de bruto-werkgelegenheidsimpact via toeristische bestedingen en activiteiten op Eindhoven Airport voor verschuivingen op de arbeidsmarkt en looncorrecties.[12] Het netto-effect dat resteert, geeft een beter beeld van de daadwerkelijke verandering in de werkgelegenheid in Nederland. Dit komt doordat bij een toename van de werkgelegenheid een deel van de extra banen ingevuld wordt door werknemers die eerst elders in de economie werkten en daar vacatures hebben achtergelaten. Daarnaast leidt extra arbeidsvraag na verloop van tijd tot hogere lonen. Hierdoor neemt de vraag naar arbeid elders in de economie af. Het netto-werkgelegenheidseffect wordt daardoor steeds kleiner en verdwijnt op lange termijn.

Bij een afname van de werkgelegenheid werkt dit mechanisme in omgekeerde richting. Een deel van de werknemers die hun baan verliezen, vindt werk in andere sectoren. Daarnaast neemt de krapte op de arbeidsmarkt af, waardoor de loonontwikkeling wordt gedrukt en de vraag naar arbeid elders in de economie toeneemt. Hierdoor

---

10 In de tijd nemen de gemiddelde bestedingen per dag naar verwachting toe omdat toeristen welvarender worden. We veronderstellen dat de groei gelijk is aan die van het Nederlandse bbp per capita. Deze groei halen we uit de twee WLO-scenario's. De gemiddelde verblijfsduur blijft in de berekeningen constant in de tijd.

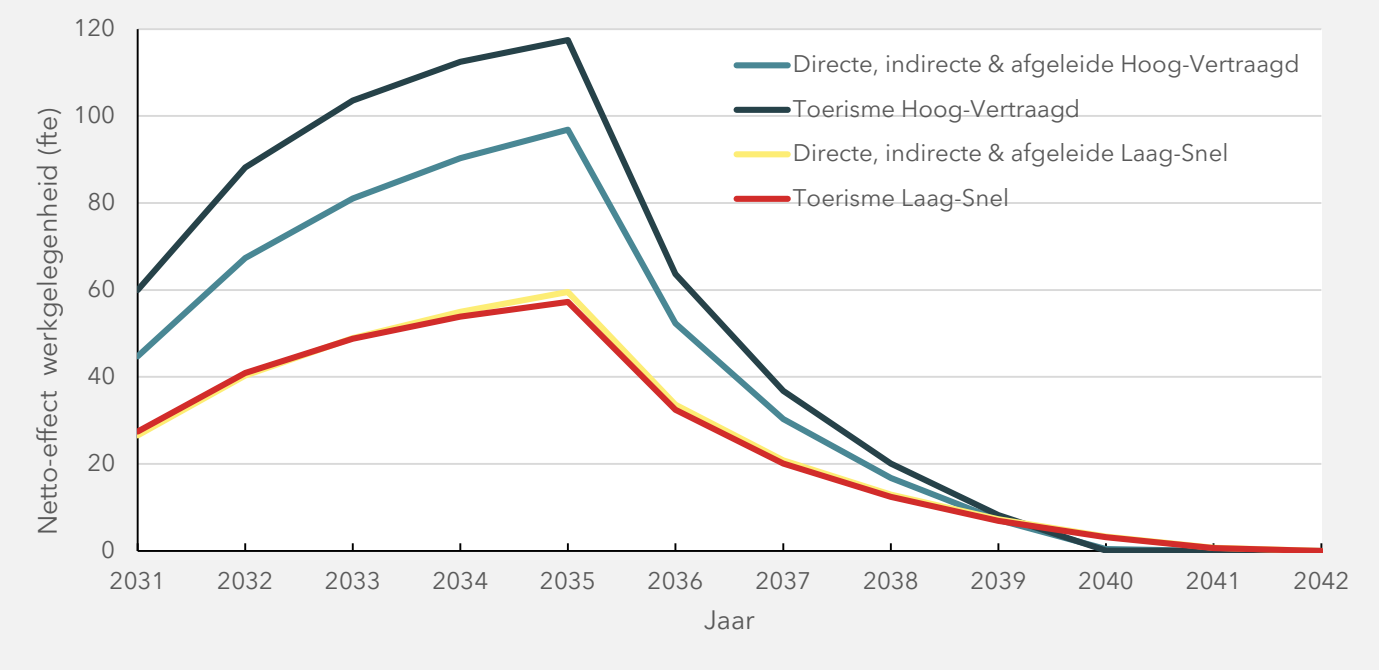
11 Zie https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tour_dem_extot/

12 Het arbeidsmarktmodel is gebaseerd op SEO (2016).

wordt een deel van het oorspronkelijke werkgelegenheidsverlies opgevangen en verdwijnt het op lange termijn in zijn geheel.

Ter illustratie toont Figuur 2.3 de ontwikkeling van het netto-werkgelegenheidseffect in rekenvariant 2. Tussen 2031 en 2035 neemt het netto-werkgelegenheidseffect ieder jaar toe. Na 2035 neemt het juist snel af en daalt het uiteindelijk naar nul. Dit patroon hangt samen met de ontwikkeling van het vliegverkeer op Eindhoven Airport. Tot 2035 wordt het verschil in verkeersvolume tussen rekenvariant 2 en de referentie ieder jaar groter. Hierdoor neemt de vraag naar arbeid jaarlijks toe, zowel op Eindhoven Airport als in de toeristische sectoren. Hoewel de toename in verkeer en arbeidsvraag elk jaar (vrijwel) hetzelfde is, neemt het netto-werkgelegenheidseffect steeds minder hard toe. Dit komt doordat de arbeidsmarkt zich aanpast: de extra arbeidsvraag maakt de arbeidsmarkt krapper en leidt tot hogere lonen, waardoor elders in de economie werkgelegenheid wegvalt.

Figuur 2.3 Na een verandering in de werkgelegenheid beweegt de arbeidsmarkt weer naar het langetermijnevenwicht, zoals in rekenvariant 2

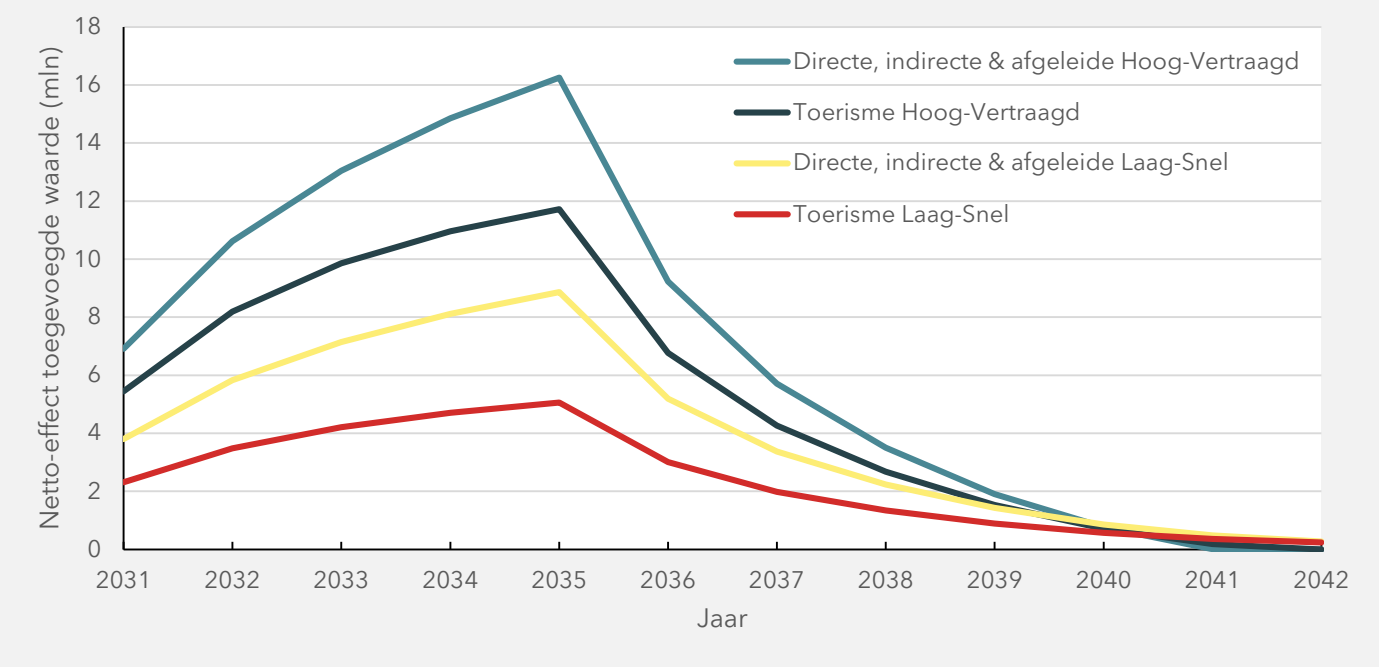


Bron: SEO Economisch Onderzoek (2026)

Na 2035 blijft het verschil in verkeersvolume tussen rekenvariant 2 en de referentie constant. Er ontstaat daardoor geen nieuwe extra arbeidsvraag meer. Hierdoor blijft alleen het aanpassingsmechanisme via hogere lonen over. Als gevolg daarvan daalt het netto-werkgelegenheidseffect na 2035 snel richting nul en is het in 2042 volledig uitgewerkt.

We berekenen het netto-effect op de toegevoegde waarde door het netto-werkgelegenheidseffect te vermenigvuldigen met de sectorale arbeidsproductiviteit. Het netto-effect op de toegevoegde waarde kent daardoor een vergelijkbaar verloop als het netto-werkgelegenheidseffect (zie Figuur 2.4).

Figuur 2.4 Het netto-effect op toegevoegde waarde beweegt op lange termijn naar nul, zoals in rekenvariant 2



Bron: SEO Economisch Onderzoek (2026)

3 Economische effecten in zes rekenvarianten

In de rekenvarianten varieert de capaciteit op Eindhoven Airport. Een hogere capaciteit leidt via een tijdelijke schok op de arbeidsmarkt tot beperkte positieve netto-effecten op werkgelegenheid en toegevoegde waarde. Een lagere capaciteit leidt tot beperkte negatieve economische effecten.

3.1 Economische effecten WLO Hoog-Vertraagd

Per rekenvariant toont Tabel 3.1 de werkgelegenheidseffecten voor Nederland in het WLO-scenario Hoog-Vertraagd. Tabel 3.2 toont de effecten op de toegevoegde waarde. Het gaat om de cumulatieve effecten tussen 2031 en 2042 ten opzichte van de referentie. Deze werkgelegenheidseffecten zijn uitgedrukt in arbeidsjaren. De tabellen onderscheiden effecten via de activiteiten op Eindhoven Airport en effecten via toeristische bestedingen, in beide gevallen inclusief de doorwerking bij toeleveranciers.

Tabel 3.1 In rekenvariant 6 is het werkgelegenheidseffect het meest positief, omdat in deze variant de vluchtcapaciteit het grootst is

WLO Hoog-Vertraagd	Effect rekenvarianten versus referentie, cumulatief 2031 t/m 2042					
Variant	1	2	3	4	5	6
Bruto-effect werkgelegenheid (arbeidsjaren)	**3.750**	**9.440**	**14.900**	**-50.360**	**-6.530**	**17.170**
Eindhoven Airport (incl. toeleveranciers)	1.450	3.770	5.990	-19.810	-2.630	6.890
Toeristische bestedingen (incl. toeleveranciers)	2.300	5.670	8.920	-30.560	-3.890	10.280
Netto-effect werkgelegenheid (arbeidsjaren)	**420**	**1.070**	**1.700**	**-5.750**	**-750**	**1.960**
Eindhoven Airport (incl. toeleveranciers)	180	480	760	-2.530	-340	880
Toeristische bestedingen (incl. toeleveranciers)	240	600	940	-3.220	-410	1.080

Bron: SEO Economisch Onderzoek (2026), afrondingsverschillen zijn mogelijk

Tabel 3.2 Hoe hoger de maximale capaciteit op Eindhoven Airport, hoe hoger de impact op toegevoegde waarde

WLO Hoog-Vertraagd	Effect rekenvarianten versus referentie, cumulatief 2031 t/m 2042					
Variant	1	2	3	4	5	6
Bruto-effect toegevoegde waarde (mln €)	**460**	**1.180**	**1.860**	**-6.270**	**-820**	**2.150**
Eindhoven Airport (incl. toeleveranciers)	240	630	1.010	-3.330	-440	1.160
Toeristische bestedingen (incl. toeleveranciers)	220	550	860	-2.940	-370	990
Netto-effect toegevoegde waarde (mln €)	**60**	**140**	**230**	**-770**	**-100**	**260**
Eindhoven Airport (incl. toeleveranciers)	30	80	130	-440	-60	150
Toeristische bestedingen (incl. toeleveranciers)	30	60	100	-330	-40	110

Bron: SEO Economisch Onderzoek (2026), afrondingsverschillen zijn mogelijk

Het cumulatieve bruto-werkgelegenheidseffect in rekenvariant 6 bij WLO Hoog-Vertraagd bedraagt 17.170 arbeidsjaren. Na correctie voor verschuivingen op de arbeidsmarkt resteert een netto-effect van 1.960 arbeidsjaren. Het bijbehorende cumulatieve effect op de toegevoegde waarde bedraagt € 2.150 miljoen bruto en € 260 miljoen netto. Het verschil tussen de bruto- en netto-effecten laat zien dat een belangrijk deel van de extra werkgelegenheid wordt ingevuld door werknemers uit andere sectoren.

Rekenvariant 4 kent de grootste negatieve effecten. In deze variant verdwijnen de civiele luchtvaartactiviteiten op Eindhoven Airport. Het cumulatieve verlies aan werkgelegenheid bedraagt in WLO Hoog-Vertraagd 50.360 arbeidsjaren bruto en netto 5.750 arbeidsjaren. De daling van de toegevoegde waarde bedraagt cumulatief € 6.270 miljoen bruto en € 770 miljoen netto. Ook hier zijn de netto-effecten aanzienlijk kleiner dan de bruto-effecten.

De effecten op werkgelegenheid en toegevoegde waarde in de andere rekenvarianten liggen tussen de effecten van rekenvarianten 4 en 6 in. Dit komt doordat de maximale capaciteit op Eindhoven Airport in deze rekenvarianten tussen die van 4 en 6 in ligt. In WLO Hoog-Vertraagd is de vraag naar vliegreizen groot genoeg om de beschikbare capaciteit in elke variant volledig te benutten. Een hogere maximale capaciteit vertaalt zich daardoor rechtstreeks in meer vluchten en passagiers en daarmee in grotere economische effecten.

Bij WLO Hoog-Vertraagd levert rekenvariant 6 de grootste positieve effecten op werkgelegenheid en toegevoegde waarde op. Dit komt doordat in deze variant de maximale capaciteit op Eindhoven Airport het sterkst toeneemt. Daarnaast is de vraag naar vliegreizen in WLO Hoog-Vertraagd groot genoeg om deze extra capaciteit volledig te benutten. De extra vliegbewegingen en passagiers op Eindhoven Airport leiden tot meer economische activiteit op de luchthaven en bij toeleveranciers. Daarnaast neemt het aantal inkomende bezoekers toe, wat resulteert in meer economische activiteit bij (toeleveranciers van) toeristische sectoren.

In WLO Hoog-Vertraagd is het netto-werkgelegenheidseffect via toeristische bestedingen in absolute omvang groter dan het effect via de activiteiten op Eindhoven Airport. Voor de toegevoegde waarde is het beeld anders. Het netto-effect via toeristische bestedingen is in WLO Hoog-Vertraagd doorgaans kleiner dan het effect via de activiteiten op Eindhoven Airport. Dit hangt samen met de sectoren waarin de toeristische bestedingen terechtkomen. Het gaat vooral om horeca, recreatie en cultuur. In deze sectoren is de arbeidsproductiviteit lager dan het Nederlandse gemiddelde. Hierdoor vertaalt het werkgelegenheidseffect in deze sectoren zich in een relatief beperkt effect op de toegevoegde waarde.

3.2 Economische effecten WLO Laag-Snel

Per rekenvariant toont Tabel 3.3 de werkgelegenheidseffecten voor Nederland in het WLO-scenario Laag-Snel. Tabel 3.4 toont de effecten op de toegevoegde waarde. Het gaat om het cumulatieve effect op werkgelegenheid en toegevoegde waarde tussen 2031 en 2042 ten opzichte van de referentie. Deze werkgelegenheidseffecten zijn uitgedrukt in arbeidsjaren. De tabellen onderscheiden effecten via de activiteiten op Eindhoven Airport en effecten via toeristische bestedingen, in beide gevallen inclusief de doorwerking bij toeleveranciers.

Tabel 3.3 Het netto-effect op de werkgelegenheid is aanzienlijk kleiner dan het bruto-effect vanwege de tendens naar evenwicht op de arbeidsmarkt

WLO Laag-Snel	Effect rekenvarianten versus referentie, cumulatief 2031 t/m 2042					
Variant	1	2	3	4	5	6
Bruto-effect werkgelegenheid (arbeidsjaren)	**2.520**	**5.130**	**5.130**	**-38.580**	**-5.730**	**5.130**
Eindhoven Airport (incl. toeleveranciers)	1.130	2.360	2.360	-17.990	-2.690	2.360
Toeristische bestedingen (incl. toeleveranciers)	1.390	2.780	2.780	-20.590	-3.040	2.780
Netto-effect werkgelegenheid (arbeidsjaren)	**300**	**610**	**610**	**-4.620**	**-690**	**610**
Eindhoven Airport (incl. toeleveranciers)	150	310	310	-2.370	-360	310
Toeristische bestedingen (incl. toeleveranciers)	150	300	300	-2.250	-330	300

Bron: SEO Economisch Onderzoek (2026), afrondingsverschillen zijn mogelijk

Tabel 3.4 In de sluitingsvariant 4 is het effect op toegevoegde waarde het meest negatief

WLO Laag-Snel	Effect rekenvarianten versus referentie, cumulatief 2031 t/m 2042					
Variant	1	2	3	4	5	6
Bruto-effect toegevoegde waarde (mln €)	**280**	**570**	**570**	**-4.330**	**-640**	**570**
Eindhoven Airport (incl. toeleveranciers)	160	340	340	-2.610	-390	340
Toeristische bestedingen (incl. toeleveranciers)	120	230	230	-1.710	-250	230
Netto-effect toegevoegde waarde (mln €)	**40**	**80**	**80**	**-570**	**-90**	**80**
Eindhoven Airport (incl. toeleveranciers)	20	50	50	-370	-50	50
Toeristische bestedingen (incl. toeleveranciers)	10	30	30	-210	-30	30

Bron: SEO Economisch Onderzoek (2026), afrondingsverschillen zijn mogelijk

In WLO Laag-Snel leiden de rekenvarianten 2, 3 en 6 tot de grootste positieve effecten op werkgelegenheid en toegevoegde waarde. De uitkomsten voor deze rekenvarianten zijn identiek, hoewel in rekenvarianten 3 en 6 de maximale capaciteit op Eindhoven Airport hoger is dan in rekenvariant 2. Dit komt doordat in WLO Laag-Snel de vraag naar vliegreizen onvoldoende groot is om de extra capaciteit volledig te benutten. Het daadwerkelijke aantal uitgevoerde vliegbewegingen, dat de economische effecten bepaalt, is in deze rekenvarianten daarom hetzelfde.

In rekenvarianten 2, 3 en 6 bij WLO Laag-Snel bedraagt het cumulatieve werkgelegenheidseffect 5.130 arbeidsjaren bruto en 610 arbeidsjaren netto. Het bijbehorende effect op de toegevoegde waarde komt uit op € 570 miljoen bruto en € 80 miljoen netto. De economische effecten zijn kleiner dan in WLO Hoog-Vertraagd omdat de extra capaciteit op Eindhoven Airport in dat scenario wel volledig wordt benut.

Rekenvariant 4 resulteert bij WLO Laag-Snel in een cumulatief werkgelegenheidsverlies van 38.580 arbeidsjaren bruto en 4.620 arbeidsjaren netto. Dit is kleiner dan in WLO Hoog-Vertraagd. Dit komt doordat in WLO Laag-Snel reizigers meer mogelijkheden hebben om uit te wijken naar andere luchthavens in en buiten Nederland. Hierdoor wordt het negatieve effect van het sluiten van Eindhoven Airport voor handelsverkeer gedempt. De verklaring is dat inkomende bezoekers Nederland alsnog bereiken en dat de toeristische bestedingen daardoor niet volledig wegvallen. Daarnaast leidt uitwijk naar andere Nederlandse luchthavens tot een verschuiving van werkgelegenheid en toegevoegde waarde naar die luchthavens. In WLO Hoog-Vertraagd zijn de uitwijkmogelijkheden beperkter, waardoor het wegvallen van het vliegverkeer op Eindhoven Airport minder wordt opgevangen door andere luchthavens.

In WLO Laag-Snel is het netto-werkgelegenheidseffect via toeristische bestedingen in absolute omvang ongeveer even groot als het effect via de activiteiten op Eindhoven Airport. Voor de toegevoegde waarde is het beeld anders. Het netto-effect via toeristische bestedingen is in WLO Laag-Snel kleiner dan het effect via de activiteiten op Eindhoven Airport. Dit hangt samen met de sectoren waarin de toeristische bestedingen terechtkomen. Het gaat vooral om horeca, recreatie en cultuur. In deze sectoren is de arbeidsproductiviteit lager dan het Nederlandse gemiddelde. Hierdoor vertaalt het werkgelegenheidseffect in deze sectoren zich in een relatief beperkt effect op de toegevoegde waarde.

3.3 Economische effecten in Noord-Brabant

Van de economische effecten via toeristische bestedingen komt naar schatting circa een derde in Noord-Brabant terecht. De aan Eindhoven Airport verbonden werkgelegenheid en toegevoegde waarde zijn voor ongeveer 90 procent aan Noord-Brabant toe te rekenen. De cumulatieve netto-werkgelegenheidseffecten voor Noord-Brabant

liggen daardoor tussen minus 3.340 arbeidsjaren (sluitingsvariant 4 in WLO Hoog-Vertraagd) en plus 1.150 arbeidsjaren (variant 6 in WLO Hoog-Vertraagd). Het bijbehorende netto-effect op de toegevoegde waarde ligt tussen minus € 505 miljoen en plus € 180 miljoen. In verhouding tot de totale beroepsbevolking en toegevoegde waarde van Noord-Brabant is de omvang van het effect beperkt. Ter vergelijking, de directe werkgelegenheid op Eindhoven Airport ligt in de ordergrootte van 1.400 fte.

4 Kwalitatieve analyse vestigingsplaatseffecten

Het reizigersprofiel van Eindhoven Airport sluit aan bij de internationaal georiënteerde arbeidsmarkt in de Brainportregio. Het vestigingsklimaat en de vestigingsplaatseffecten hangen nauw samen met bereikbaarheids- en agglomeratievoordelen. Daardoor is afzonderlijke kwantificering van vestigingsplaatseffecten moeilijk en bestaat een risico op dubbeltellingen.

4.1 Vestigingsplaatseffecten en economische impact

Agglomeratievoordelen en risico op dubbeltellingen

De samenhang tussen luchtvaart en het vestigingsklimaat is, naast toerisme, een ander voorbeeld van een katalytisch effect. De kern van vestigingsplaatseffecten is dat de luchtvaart via haar effect op (internationale) bereikbaarheid Nederland of een specifieke regio aantrekkelijker maakt als vestigingsplaats voor bedrijven. Effecten van luchtvaartactiviteiten op het vestigingsklimaat zijn in economische zin dus een resultaat van veranderingen in onderliggende mechanismen zoals een betere bereikbaarheid, gemeten in de directe reistijdeffecten, en agglomeratievoordelen. Wanneer bedrijven zich clusteren, kan de hogere ruimtelijke dichtheid van economische activiteiten leiden tot agglomeratievoordelen. Dit zijn positieve externe effecten die ontstaan doordat bedrijven en werknemers van elkaar leren en zo via kennis spillovers productiever worden.

Uit de werkwijzer luchtvaartspecifieke maatschappelijke kosten-batenanalyses volgt dat in dit welvaartstheoretische raamwerk voor landzijdige bereikbaarheid de agglomeratie-effecten binnen een bandbreedte van nul tot dertig procent van de directe reistijdeffecten liggen (SEO et al., 2021). Er zijn geen specifieke inschattingen bekend voor luchtvaart, maar de werkwijzer schrijft voor dat agglomeratie-effecten groter dan dertig procent extra grondig moeten worden onderbouwd. In dit onderzoek is er geen monetaire inschatting van de directe reistijdeffecten beschikbaar.

Het afzonderlijk kwantificeren van vestigingsplaatseffecten in een analyse van de economische impact van luchtvaartactiviteiten stuit op theoretische en deels praktische bezwaren. Het belangrijkste theoretische bezwaar is dat de verschillende onderliggende effecten en mechanismen al onder andere noemers terugkomen in economische analyses of bredewelvaartsanalyses. Daarnaast is de causale relatie tussen vestigingsplaatseffecten en agglomeratie-effecten enerzijds en de verandering in de directe economische activiteiten anderzijds vaak niet zuiver vast te stellen. Het risico op dubbeltellingen is daarmee groot. De vestigingsplaatseffecten hangen samen met de directe reistijdeffecten en met de werkgelegenheidseffecten. Zo brengt CE Delft (2026) de reistijdeffecten in kaart en staan de werkgelegenheidseffecten centraal in deze studie.

Empirische en kwalitatieve analyse van luchtvaart en vestigingsplaatseffecten

Internationale bereikbaarheid via luchtvaart kan een regio aantrekkelijker maken voor directe buitenlandse investeringen, maar is daarbij één van meerdere verklarende factoren. De recente empirische literatuur richt zich vooral op Latijns-Amerika, het Midden-Oosten en Noord-Afrika; studies naar dit effect in Europa zijn niet bekend (Bassem, 2025; 2026). ESPON (2018) geeft een opsomming van vestigingsplaatsfactoren gericht op directe buitenlandse investeringen. In deze opsomming is (regionale) bereikbaarheid om transportkosten te verlagen één

van die factoren. Andere factoren zijn: aanwezigheid van sterk ontwikkelde (industriële) clusters; voldoende aanbod van hoogopgeleid personeel; hoog innovatieniveau; hoog niveau van buitenlandse investeringen; omvangrijke eigen markt (bevolking en bevolkingsdichtheid); niet te dicht bij nationale grenzen en relatief weinig dominante bedrijven in de markt.

De opsomming laat zien dat er meerdere factoren van belang zijn. Hierbij geldt dat de factoren elkaar kunnen versterken en zo de aantrekkelijkheid van een regio kunnen vergroten. Ke et al. (2023) onderzoeken in een recente casestudie de effecten van de luchthaven van Brisbane op het vestigingsklimaat. Op basis van vragenlijsten en gesprekken met bedrijven concluderen zij dat de functie van de luchthaven als transportknooppunt niet het dominante mechanisme is achter de clustering van bedrijven in de nabijheid van luchthavens.[13] Het gaat met name om de voordelen die ontstaan door industriële clustering.

Er zijn meerdere empirische studies die de causale samenhang tussen luchtvaartactiviteiten, economische groei en vestigingsplaatseffecten nader analyseren. Voorbeelden hiervan zijn:

- Sheard (2014) kijkt naar het aantal vliegbewegingen op Amerikaanse luchthavens en relateert dit aan de werkgelegenheid in verschillende sectoren in de regio's nabij de luchthavens. De auteur vindt geen eenduidig bewijs voor een effect op de totale werkgelegenheid, maar wel voor specialisatie in de vorm van een verschuiving van de werkgelegenheid naar de sectoren die verhandelbare diensten produceren;
- Albalate en Fageda (2016) analyseren in hoeverre het aanbod van transport in 182 Europese regio's samenhangt met de ontwikkeling van de hightechsector, gemeten in werkgelegenheid. De resultaten laten een positieve samenhang zien tussen het aanbod van netwerkluchtvaartmaatschappijen en de groei van de werkgelegenheid in de hightechsector. Deze maatschappijen bieden een grotere variatie aan kleinere bestemmingen. Hierdoor worden specifieke kennis en technologie beter toegankelijk en gemakkelijker gedeeld;
- AitBihiOuali et al. (2020) onderzoeken het effect van vliegtuigpassagiers en luchtvracht op de arbeidsproductiviteit (gemeten als bbp per werkende). Dit doen zij op basis van een dataset van alle landen wereldwijd. De onderzoekers concluderen dat 10 procent extra vliegtuigpassagiers leidt tot 0,86 procent hogere arbeidsproductiviteit. Voor Europa specifiek geldt een effect van 3,2 procent;
- McGraw (2020) vergelijkt de ontwikkeling van werkgelegenheid over een langere periode tussen Amerikaanse stedelijke gebieden en houdt daarbij expliciet rekening met de nabijheid van een luchthaven. De resultaten laten zien dat de nabijheid van een luchthaven een positieve impact heeft van gemiddeld 3,9 procent op de werkgelegenheid in een stedelijk gebied. Dit betreft waarschijnlijk een herverdeling van werkgelegenheid tussen stedelijke gebieden;
- Bai et al. (2024) laten voor Amerikaanse steden zien dat een verlaging van de directe reistijd tussen die steden, door een toename van de luchtvaartactiviteiten, resulteert in extra kennisuitwisseling tussen bedrijven in verschillende steden. Een daling van de reistijd van 20 procent komt volgens de onderzoekers overeen met een toename in de kennisuitwisseling van 0,5 procent;
- Amico et al. (2026) focussen op de activiteiten van multinationals en de samenhang met internationale connectiviteit. De onderzoekers concluderen dat directe verbindingen met een bestemming de kans vergroten dat daar dochterondernemingen worden opgezet. Hoe beter de luchthaven op die bestemming gepositioneerd en verbonden is met het wereldwijde luchtvaartnetwerk, hoe sterker de effecten. Het zijn met

[13] In hun onderzoek identificeren ze vier belangrijke mechanismen: lokalisatievoordelen (veel bedrijven van hetzelfde type of binnen dezelfde waardeketen in de nabijheid), urbanisatievoordelen (concentratie van verschillende typen bedrijven buiten de eigen waardeketen), overheidsbeleid (belastingen, handelspolitiek etc.) en institutionele en culturele factoren (opleiding, stedelijke voorzieningen, regionale uitstraling/prestige etc.).

name multinationals in sectoren waar het productieproces sterk afhankelijk is van kennisuitwisseling, zoals de kennisintensieve dienstverlening, die sterk reageren op de directe bereikbaarheidseffecten.

In het algemeen geldt dat wetenschappelijke studies de effecten van luchtvaartactiviteiten zoveel mogelijk vertalen naar een impact op werkgelegenheid en dat daarbij het vestigingsklimaat als onderliggend mechanisme wordt beschouwd. Verder geldt dat studies veel aandacht besteden aan de wederzijdse causale relatie tussen economische activiteiten en luchtvaartactiviteiten. Zonder hier expliciet voor te corrigeren, via econometrische methoden en technieken, leidt een naïeve regressieanalyse tot vertekende schattingen van het effect van luchtvaart op economische ontwikkeling. Tot slot is een overkoepelende bevinding uit de literatuur dat er een zekere samenhang, en mogelijk causale relatie, is tussen luchtvaartactiviteiten en economische groei. Er komt echter geen objectiveerbare en direct toepasbare bandbreedte van deze effecten uit de bestaande studies naar voren. Dit vormt, naast het theoretische bezwaar van dubbeltellingen, het belangrijkste praktische bezwaar voor het kwantificeren van vestigingsplaatseffecten in één getal.

4.2 Vestigingsplaatseffecten in de Brainportregio

Relevante kenmerken Brainportregio

De Brainportregio kenmerkt zich door een sterke mate van internationalisering. Decisio (2026a en 2026b) publiceert periodiek de Monitor Internationals voor verschillende regio's, waaronder de Brainportregio. Hierbij maken de monitoren onderscheid tussen kenniswerkers en arbeidsmigranten. Een kenniswerker is een internationale werknemer in loondienst bij een in Nederland gevestigde organisatie die voldoet aan een minimale looneis. Een arbeidsmigrant is ook een internationale werknemer, maar voldoet niet aan die minimale looneis. De monitoren laten zien dat het aantal kenniswerkers in de Brainportregio in de periode 2010 tot en met 2024 gemiddeld jaarlijks met 7,7 procent is gestegen en dat het aantal in 2024 circa 28.435 personen bedraagt.[14] Figuur 4.1 laat deze ontwikkeling zien. Deze groei ligt bijna twee procentpunten boven het landelijk gemiddelde. Ter vergelijking: in de provincie Utrecht zijn er in 2024 26.910 kenniswerkers werkzaam. Voor arbeidsmigranten is het beeld anders. In de periode 2010 tot en met 2024 is er sprake van een jaarlijkse groei van gemiddeld 4,6 procent, terwijl het landelijk gemiddelde op 5,1 procent ligt. De groei van het aantal internationale studenten in de Brainportregio in dezelfde periode ligt met 8,7 procent wel hoger dan het landelijk gemiddelde van 5,5 procent.

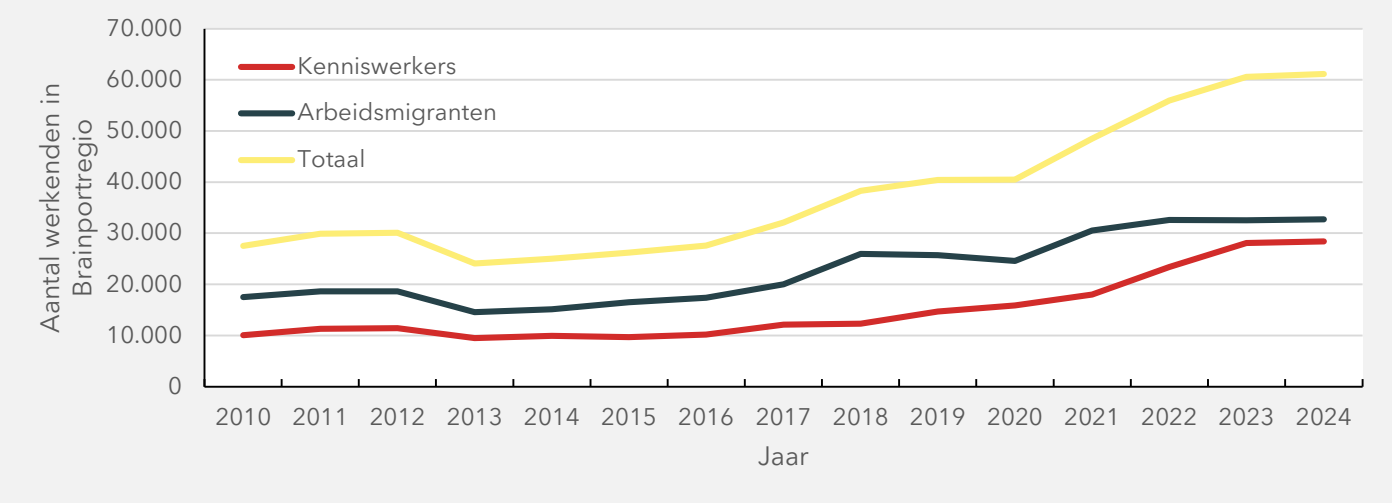
In 2024 komt bijna een kwart van de kenniswerkers uit Polen. Andere belangrijke herkomstlanden zijn België, India, Duitsland, Turkije en Spanje. Van de kenniswerkers is circa 80 procent jonger dan 45 jaar en ongeveer een derde is werkzaam in de grootmetaal- en technologische industrie. Veel van de kenniswerkers wonen ook in de Brainportregio. Voor arbeidsmigranten zijn de belangrijkste herkomstlanden Polen (met 45 procent), Roemenië (met 25 procent) en Bulgarije (met 7 procent). De grootste groepen werken in de sectoren uitzendbureaus en detachering (40 procent), landbouw en visserij (10 procent) en transport en logistiek (8 procent).

Het aantal kenniswerkers en arbeidsmigranten alleen laat niet zien welk aandeel deze personen hebben in de regionale arbeidsmarkt. Tabel 4.1 toont het aandeel van personen die niet in Nederland geboren zijn in de werkzame beroepsbevolking van respectievelijk Nederland, Noord-Brabant en de Brainportregio. In de Brainportregio stijgt dit aandeel harder dan in de rest van Nederland en Noord-Brabant. Sinds 2022 is het afgeronde

[14] Een kenniswerker is een internationale werknemer in loondienst bij een in Nederland gevestigde organisatie die voldoet aan een minimale looneis. Een arbeidsmigrant is een gelijksoortige werknemer die niet voldoet aan de minimale looneis.

aandeel van deze personen in de werkzame beroepsbevolking in de Brainportregio gelijk aan dat van Nederland. In 2024 bedraagt het in beide gevallen afgerond 27 procent.

Figuur 4.1 Het aantal kenniswerkers in de Brainportregio groeit harder dan het aantal arbeidsmigranten



Bron: Decisio (2026a)

Tabel 4.1 In de Brainportregio groeit het aandeel niet in Nederland geboren personen in de werkzame beroepsbevolking harder dan in de rest van Nederland

	Aandeel niet in Nederland geboren personen in werkzame beroepsbevolking							
	2014	2015	2016	2017	2021	2022	2023	2024
Nederland	20%	20%	20%	21%	24%	25%	26%	27%
Noord-Brabant	16%	16%	16%	17%	20%	21%	22%	23%
Brainportregio	17%	18%	18%	19%	23%	25%	26%	27%

Bron: SEO Economisch Onderzoek (2026) op basis van CBS

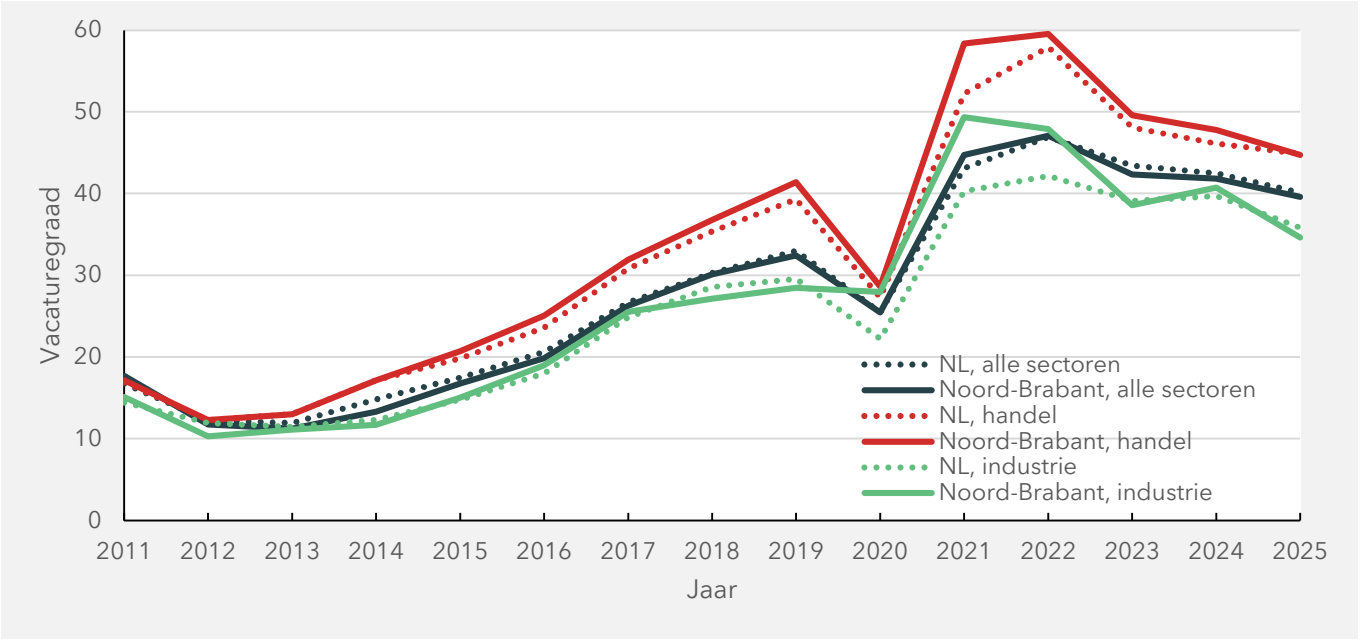
Het belang van kenniswerkers, arbeidsmigranten en het deel van de beroepsbevolking dat niet in Nederland geboren is voor de Brainportregio volgt ook uit de mate van arbeidsmarktkrapte. De ontwikkeling van de vacaturegraad geeft een beeld van de arbeidsmarktkrapte. Deze geeft het aantal vacatures per duizend banen weer. Figuur 4.2 laat deze ontwikkeling zien voor Nederland en Noord-Brabant, uitgesplitst naar alle sectoren in de Nederlandse economie, de sector handel en de sector industrie. Het CBS publiceert deze gegevens niet voor de Brainportregio specifiek. De figuur toont dat de vacaturegraad vanaf 2011 per saldo sterk is toegenomen. Dit betreft een landelijk beeld en is niet specifiek voor Noord-Brabant. In de meest recente jaren ligt de vacaturegraad in de sector handel veelal licht hoger in Noord-Brabant dan in Nederland, maar de verschillen lijken, ook voor de andere sectoren, klein. De Brainport Monitor toont aan dat het aandeel (online) tech- en IT-vacatures in de regio hoog ligt. Begin 2023 zijn er bij bedrijven in de regio een kleine drieduizend van dit type vacatures.[15] Een laatste aanvullend beeld over de werking van de arbeidsmarkt volgt uit de werkloosheidscijfers. Het CBS publiceert het werkloosheidspercentage op regionaal niveau. In de Brainportregio ligt dit percentage in 2025 op 3,7 procent,

15 Zie https://brainporteindhoven.com/nl/strategie-en-organisatie/agenda-voor-de-regio/brainport-monitor/arbeidsmarkt.

terwijl het voor heel Nederland op 3,9 procent ligt. De afgelopen jaren is er sprake van bijna een halvering van het werkloosheidspercentage. In de Brainportregio ligt dit percentage jaarlijks net onder het landelijk cijfer.[16]

Naast de kenmerken van de werkenden op de arbeidsmarkt kan de ontwikkeling in de bedrijvenpopulatie ook relevant zijn om de economische dynamiek in de regio te beschrijven. De Brainportregio kenmerkt zich door relatief veel private investeringen in innovatie, onderzoek en ontwikkeling. De Brainport Monitor laat zien dat deze investeringen circa € 4 miljard bedragen (peildatum 2022). Dit is bij benadering twee keer zo veel als in de regio Amsterdam, de regio met de op een na grootste investeringen.[17] Van de top tien privaat investerende bedrijven in Nederland zijn vier bedrijven – ASML, Philips, DAF Trucks en VDL Groep – gevestigd in de Brainportregio. ASML is daarbij veruit de grootste private investeerder met circa € 3 miljard.

Figuur 4.2 De vacaturegraad is in Noord-Brabant sinds 2011 per saldo toegenomen, net als in de rest van Nederland



Bron: SEO Economisch Onderzoek (2026) op basis van CBS[18]

De Brainport Monitor gaat ook in op het aantal vestigingen in de regio.[19] Het aantal vestigingen in de Brainportregio groeit langzamer dan gemiddeld in Nederland. In de periode 2016-2024 is het aantal vestigingen in Nederland met 45,3 procent gestegen en in de Brainportregio met 40,3 procent. Opvallend is wel dat er in de Brainportregio veel snelgroeiende bedrijven zijn, vooral in de sector High Tech Systemen en Materialen. Sinds 2018 is dit aantal gestegen met 13,8 procent, terwijl er landelijk sprake is van een daling van 2,7 procent. Het aantal buitenlandse bedrijven dat zich vestigt in de regio is beperkt en ligt in de afgelopen periode jaarlijks tussen de tien en twintig bedrijven. Er lijkt sprake te zijn van een dalende trend. Het CBS en het ministerie van Economische Zaken noemen de Brainportregio als één van de aantrekkelijke regio's voor buitenlandse bedrijven in een studie naar bedrijven die

16 Zie https://opendata.cbs.nl/ Arbeidsdeelname; regionale indeling 2025.
17 Zie https://brainporteindhoven.com/nl/strategie-en-organisatie/agenda-voor-de-regio/brainport-monitor/innovatie.
18 Zie https://opendata.cbs.nl/ Openstaande vacatures; SBI 2008, regio en Banen van werknemers in december; economische activiteit (SBI2008), regio.
19 Zie https://brainporteindhoven.com/nl/strategie-en-organisatie/agenda-voor-de-regio/brainport-monitor/ondernemen.

zich met hulp van de Netherlands Foreign Investment Agency (NFIA) in Nederland vestigen.[20] Wat betreft vestigingslocaties zijn de regio's rondom de vier grote steden en de Brainportregio het meest gewild. Voor de periode 2010 tot en met 2023 gaat het rondom Amsterdam om 850 NFIA-bedrijven, rondom Rotterdam om 225, rondom Den Haag om 153, rondom Utrecht om 140 en rondom de Brainportregio om 134.

Toepassing in de zes rekenvarianten

Uit de kwalitatieve analyse van de economische samenhang in en de kenmerken van de Brainportregio valt te concluderen dat de regio zich mede ontwikkelt door de internationalisering van de arbeidsmarkt. Het aantrekken van internationale kenniswerkers en arbeidsmigranten en de aantrekkelijkheid van de regio voor deze groepen zijn daarbij belangrijk. Dit en de rol daarin van Eindhoven Airport worden ook in gesprekken met stakeholders bevestigd: het ontsluiten van internationale arbeidsmarkten en het vormen van een aantrekkelijke woon- en werkplaats voor internationale kenniswerkers zijn belangrijk thema's voor de ontwikkeling van bedrijvigheid. Het type reizigers dat Eindhoven Airport bedient, sluit daarbij aan. Daarbij ligt de nadruk op het reismotief vrienden- en familiebezoek (VFR). In de verschillende rekenvarianten is daarom ook de verwachting dat er een positieve samenhang is tussen de vestigingsplaatseffecten en de luchtvaartactiviteiten.

Een kwantitatieve duiding van de omvang van die vestigingsplaatseffecten is echter niet direct mogelijk op basis van bestaande kengetallen uit de literatuur, het bestaande empirisch onderzoek naar de economische impact van luchthavens in Nederland of de toepassing van het input-outputmodel in dit onderzoek. Daarnaast laat de bespreking van dit type katalytische effecten hierboven zien dat er meerdere theoretische en praktische bezwaren zijn bij het kwantificeren van deze effecten.

Om een eerste ruwe, tentatieve inschatting te geven, sluiten we aan bij SEO (2024). Deze studie betreft een groot aantal luchthavens in Europa en geeft een inschatting van de verhouding tussen directe en katalytische effecten. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen katalytische effecten via alleen toerisme en katalytische effecten via toerisme en agglomeratievoordelen samen. Voor alleen toerisme geldt bij benadering een verhouding tussen directe en katalytische effecten van 1 op 1,5. Voor toerisme en agglomeratievoordelen samen bedraagt deze verhouding circa 1 op 5. Dit veronderstelt onder andere dat de twee verhoudingen onderling vergelijkbaar zijn en uitsluitend verschillen door het meenemen van agglomeratievoordelen. Onder die veronderstelling zijn de gezamenlijke katalytische effecten bij benadering gelijk aan 5/1,5 ≈ 3,3 keer het toerisme-effect. Na aftrek van het toerisme-effect zelf resteert voor agglomeratie circa 2,3 keer het toerisme-effect. Een ruwe benadering van het agglomeratie-effect volgt dus uit het toepassen van een factor van circa 2,3 op de eerder becijferde katalytische toerisme-effecten. Deze benadering kent een grote onzekerheidsmarge en een groot risico op dubbeltellingen.

[20] Zie https://www.bedrijvenbeleidinbeeld.nl/themas/beleidsthemas-verder-onder-de-loep/investeren-in-nederland-acquisities-van-buitenlandse-bedrijven-door-de-nfia.

5 Conclusie

De rekenvarianten verschillen in capaciteit op Eindhoven Airport. Via een tijdelijke arbeidsmarktschok leidt meer capaciteit tot beperkte positieve netto-effecten op werkgelegenheid en toegevoegde waarde; minder capaciteit tot negatieve effecten. De luchtvaartactiviteiten sluiten aan bij de sterk internationaal georiënteerde arbeidsmarkt in de Brainportregio. Afzonderlijke kwantificering van vestigingsplaatseffecten kent een risico op dubbeltellingen.

Onderzoeksvragen

Dit onderzoek beantwoordt de volgende onderzoeksvragen:

1. Wat is de directe en indirecte economische bijdrage van Eindhoven Airport aan Nederland als geheel en aan de Brainportregio in het bijzonder, onder meer in termen van werkgelegenheid en toegevoegde waarde, in de referentie en bij verschillende aantallen maximaal toegestane en gerealiseerde vliegbewegingen?
2. Hoe beïnvloedt de luchthaven via internationale verbondenheid de aantrekkelijkheid van de regio voor onder andere bedrijven en (internationale) kenniswerkers?

Als onderdeel van de onderzoeksopdracht nemen we bij de beantwoording van de onderzoeksvragen in beginsel de uitgangspunten uit een parallel uitgevoerde bredewelvaartsanalyse van CE Delft (2026) over. Zo hanteren beide onderzoeken een consistente set uitgangspunten. We brengen de effecten in kaart voor een referentiesituatie en zes rekenvarianten. Deze varianten volgen ook uit CE Delft (2026). De rekenvarianten variëren in het maximaal toegestane aantal vliegbewegingen op Eindhoven Airport in het zichtjaar 2035. De effecten brengen we in kaart voor twee toekomstscenario's: WLO Hoog-Vertraagd en WLO Laag-Snel.

Tabel 5.1 vat de belangrijkste economische effecten samen voor de verschillende rekenvarianten en per WLO-scenario. De netto-effecten zijn in absolute omvang kleiner dan de bruto-effecten. Bij de netto-effecten houden we rekening met de verschuivingen van werkenden tussen sectoren als de werkgelegenheid verandert door veranderingen in luchtvaartactiviteiten.

Directe, indirecte en afgeleide economische effecten

De directe, indirecte en afgeleide netto-werkgelegenheidseffecten zijn gesommeerd over de jaren 2031 tot en met 2042. Het gaat daarbij om de netto-effecten in Nederland. Deze effecten zijn voor ongeveer 90 procent aan Noord-Brabant toe te rekenen. Het werkgelegenheidseffect, en daarmee ook het effect op de toegevoegde waarde, is tijdelijk omdat de arbeidsmarkt zich in circa zeven jaar weer herstelt naar het langetermijnevenwicht. In lijn met andere luchtvaartstudies zijn de netto-werkgelegenheidseffecten in absolute omvang beperkt. De effecten variëren in het WLO-scenario Hoog-Vertraagd van minus circa 2.500 arbeidsjaren in rekenvariant 4, waarin geen civiele luchtvaart op Eindhoven Airport plaatsvindt, tot circa 900 arbeidsjaren in rekenvariant 6, waarin het maximaal toegestane aantal vliegbewegingen 51.700 bedraagt. In het WLO-scenario Laag-Snel is de absolute omvang van de effecten lager omdat in dit scenario de vraag naar luchtvaart lager is en het maximale aantal vliegbewegingen een minder harde restrictie vormt.

De netto-effecten in werkgelegenheid en toegevoegde waarde hangen nauw met elkaar samen. De samenhang berekenen we door het netto-werkgelegenheidseffect te vermenigvuldigen met de sectorale arbeidsproductiviteit

en de ontwikkeling van deze productiviteit in de WLO-scenario's. Gesommeerd over de jaren 2031 tot en met 2042 varieert het netto-effect op de toegevoegde waarde in het WLO-scenario Hoog-Vertraagd van minus € 440 miljoen in rekenvariant 4 tot plus € 150 miljoen in rekenvariant 6. In het WLO-scenario Laag-Snel gaat het om een bandbreedte van minus € 370 miljoen tot plus € 50 miljoen.

Tabel 5.1 De cumulatieve netto-werkgelegenheidseffecten variëren tussen minus 5.750 en plus 1.960 arbeidsjaren

	Effect rekenvarianten versus referentie, cumulatief 2031 t/m 2042					
Maximum aantal vliegbewegingen 2035	**40.500**	**45.200**	**49.800**	**0**	**32.400**	**51.700**
Variant	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**
WLO Hoog-Vertraagd						
Netto-effect werkgelegenheid (arbeidsjaren)	**420**	**1.070**	**1.700**	**-5.750**	**-750**	**1.960**
Eindhoven Airport (incl. toeleveranciers)	180	480	760	-2.530	-340	880
Toeristische bestedingen (incl. toeleveranciers)	240	600	940	-3.220	-410	1.080
Netto-effect toegevoegde waarde (mln €)	**60**	**140**	**230**	**-770**	**-100**	**260**
Eindhoven Airport (incl. toeleveranciers)	30	80	130	-440	-60	150
Toeristische bestedingen (incl. toeleveranciers)	30	60	100	-330	-40	110
WLO Laag-Snel						
Netto-effect werkgelegenheid (arbeidsjaren)	**300**	**610**	**610**	**-4.620**	**-690**	**610**
Eindhoven Airport (incl. toeleveranciers)	150	310	310	-2.370	-360	310
Toeristische bestedingen (incl. toeleveranciers)	150	300	300	-2.250	-330	300
Netto-effect toegevoegde waarde (mln €)	**40**	**80**	**80**	**-570**	**-90**	**80**
Eindhoven Airport (incl. toeleveranciers)	20	50	50	-370	-50	50
Toeristische bestedingen (incl. toeleveranciers)	10	30	30	-210	-30	30

Bron: SEO Economisch Onderzoek (2026)

Katalytische effecten via toerisme

De netto-werkgelegenheidseffecten via de verandering in toerisme zijn gesommeerd over de jaren 2031 tot en met 2042. Het gaat daarbij om de netto-effecten in Nederland. Deze effecten zijn voor ongeveer een derde aan Noord-Brabant toe te rekenen. De effecten variëren in het WLO-scenario Hoog-Vertraagd van minus circa 3.200 arbeidsjaren in rekenvariant 4 tot circa 1.100 arbeidsjaren in rekenvariant 6. In het WLO-scenario Laag-Snel is de absolute omvang van de effecten lager omdat in dit scenario de vraag naar luchtvaart lager is en het maximale aantal vliegbewegingen een minder harde restrictie vormt. Ook de verhouding tussen de toerisme-effecten en de directe, indirecte en afgeleide effecten verschilt tussen de WLO-scenario's. In het WLO-scenario Hoog-Vertraagd zijn de toerisme-effecten in werkgelegenheid in absolute omvang bij benadering 25 procent groter dan de laatstgenoemde effecten. In het WLO-scenario Laag-Snel zijn de effecten in absolute omvang vergelijkbaar.

Gesommeerd over de jaren 2031 tot en met 2042 varieert het netto-effect op de toegevoegde waarde in het WLO-scenario Hoog-Vertraagd van minus € 330 miljoen in rekenvariant 4 tot plus € 110 miljoen in rekenvariant 6. In het WLO-scenario Laag-Snel gaat het om een bandbreedte van minus € 210 miljoen tot plus € 30 miljoen.

Vestigingsplaatseffecten en katalytische effecten via agglomeratievoordelen

De kwalitatieve analyse van de economische samenhang in en de kenmerken van de Brainportregio toont dat de regio zich mede ontwikkelt door de internationalisering van de arbeidsmarkt. Het aantrekken van internationale kenniswerkers en arbeidsmigranten en de aantrekkelijkheid van de regio voor deze groepen zijn daarbij belangrijk. Het type reizigers dat Eindhoven Airport bedient, met een toenemende focus op het reismotief vrienden- en

familiebezoek (VFR), sluit daarbij aan. Het vestigingsklimaat hangt echter samen met meer factoren dan alleen internationale bereikbaarheid. Het vestigingsklimaat en de vestigingsplaatseffecten hangen nauw samen met bereikbaarheids- en agglomeratievoordelen. Een kwantitatieve duiding van de omvang van die effecten is niet rechtstreeks mogelijk op basis van bestaande kengetallen uit de literatuur, het bestaande empirisch onderzoek naar de economische impact van luchthavens in Nederland of de toepassing van het input-outputmodel in dit onderzoek. Een ruwe, tentatieve inschatting op basis van de literatuur is dat de agglomeratie-effecten circa 2,3 keer zo groot zijn als de katalytische toerisme-effecten. Door de samenhang van de onderliggende mechanismen is nauwkeurige en afzonderlijke kwantificering van agglomeratie-effecten als benadering van de vestigingsplaatseffecten moeilijk en bestaat er een risico op dubbeltellingen.

Samenhang effecten en relatie tot bredewelvaartsanalyse

De analyse gaat niet in op de wenselijkheid, haalbaarheid of waarschijnlijkheid van de verschillende rekenvarianten. De bovengenoemde effecten zijn partieel en laten de impact zien zonder een integrale welvaartstheoretische afweging. Zo is bijvoorbeeld niet gecorrigeerd voor het eventuele welvaartsverlies dat werkenden ervaren door vrije tijd op te geven. De studie kan daarmee niet worden beschouwd als een (partiële) maatschappelijke kosten-batenanalyse. De partiële effecten zijn niet zonder verdere vertaalslag en theoretisch kader op te tellen bij andere elementen uit de bredewelvaartsanalyse.

Referenties

AitBihiOuali, L., Carbo, J. M., & Graham, D. J. (2020). Do changes in air transportation affect productivity? A cross-country panel approach. *Regional Science Policy & Practice*, 12(3), 493-505.

Albalate, D. & Fageda, X. (2016). High-technology employment and transportation: Evidence from the European regions. *Regional Studies*, 50(9), 1564-1578.

Amico, A., Duarte, F., Liao, W-C. & Zheng, S. (2026). Air connectivity boosts urban attractiveness for global firms. *Nature Cities*, 3, 78-88.

Bai, J., Jin, W. & Zhou, S. (2024). Proximity and knowledge spillovers: Evidence from the introduction of new airline routes. *Management Science*, 70 (11), 7464-7485.

Bassem, B. (2025). The effect of road and air transport infrastructure on FDI inflows in MENA countries: A panel data analysis. Transport Economics and Management, (3), 172-182.

Bassem, B. (2026). Multimodal transport infrastructure and foreign direct investment in Saudi Arabia: An ARDL approach. Research in Transportation Business & Management, 101543.

CE Delft. (2026). Onderzoek maatschappelijke waarde Eindhoven Airport voor de regio: Brede welvaartsanalyse.

Decisio & Beelining. (2023). Netto bestedingseffecten van luchtreizigers. September 2023.

Decisio. (2026a). Monitor Internationals 2010-2024: Regiorapportage Noord-Brabant.

Decisio. (2026b). Monitor Internationals 2010-2024: Regiorapportage Utrecht.

Eindhoven Airport. (2025). Reizigersmonitor: Rapportage 2025.

Ecorys. (2019). Eindhoven Airport 2020-2030: Economische impact Krimpscenario.

ESPON. (2018). The world in Europe, global FDI flows towards Europe: Extra-European FDI towards Europe. Main report, European Observation Network for Territorial Development and Cohesion (ESPON): Luxembourg.

Ke, M., Baker, D. & Collins, C. (2023). Impact of airports on landside industrial development: A case study on Brisbane airport. Land (12), 1327.

McGraw, M.J. (2020). The role of airports in city employment growth, 1950-2010. *Journal of Urban Economics*, 116.

Nederlands Bureau voor Toerisme & Congressen (NBTC). (2023). Internationaal bezoek in beeld.

SEO. (2016). Werkwijzer voor kosten-batenanalyse in het sociale domein. SEO-rapport nr, 2016-11.

SEO. (2024). The economic and social impact of European airports and air connectivity. SEO-rapport nr. 2024-125A.

SEO. (2025). Economische analyse ten behoeve van luchthavenbesluit Schiphol. SEO-rapport nr. 2025-165.

SEO. (2026). Economische voetafdruk general aviation. SEO-rapport nr. 2026-32.

SEO, Decisio & To70 (2021). Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's: Versie 1.0. SEO, Decisio & To70. SEO-rapport nr. 2021-43.

SEO, CE Delft & Significance. (2023). Schiphol: Krimpen of verduurzamen? Maatschappelijke kosten en baten van minder vluchten versus milieumaatregelen. SEO-rapport nr. 2023-27.

Sheard, N. (2014). Airports and urban sectoral employment. *Journal of Urban Economics*, 80, 133-152.

Bijlage A Tabellen

Tabel A.1 Luchtvaartmaatschappijen en grondafhandeling dragen het meest bij aan de directe werkgelegenheid op Eindhoven Airport in peiljaar 2017

Type activiteiten	Aantal fte in 2017
Luchtvaartmaatschappijen	390
Luchthavenpersoneel en luchtverkeersleiding	95
Grondafhandeling	275
Onderhoud en reparatie	25
Beveiligingsdiensten	75
Detailhandel en dienstverlening aan passagiers	85
Cafés en restaurants	100
Douane, immigratie en overige overheidsdiensten	145
OV en taxibedrijven	5
Overig	40
Totaal	**1.235**

Bron: Ecorys (2019)

“Met wetenschap naar weloverwogen keuzes”

SEO Economisch Onderzoek doet onafhankelijk toegepast onderzoek in opdracht van overheid en bedrijfsleven. Ons onderzoek helpt onze opdrachtgevers bij het nemen van beslissingen. SEO Economisch Onderzoek is gelieerd aan de Universiteit van Amsterdam. Dat geeft ons zicht op de nieuwste wetenschappelijke methoden. We hebben geen winstoogmerk en investeren continu in het intellectueel kapitaal van de medewerkers via promotietrajecten, het uitbrengen van wetenschappelijke publicaties, kennisnetwerken en congresbezoek.

SEO-rapport 2026-116
ISBN 978-90-5220-710-0

Informatie & Disclaimer
SEO Economisch Onderzoek heeft op de verkregen informatie en data geen onderzoek uitgevoerd dat het karakter draagt van een accountantscontrole of due diligence. SEO is niet verantwoordelijk voor fouten of omissies in de verkregen informatie en data.

Copyright © 2026 SEO Amsterdam.
Alle rechten voorbehouden. Het is geoorloofd gegevens uit dit rapport te gebruiken in artikelen, onderzoeken en collegesyllabi, mits daarbij de bron duidelijk en nauwkeurig wordt vermeld. Gegevens uit dit rapport mogen niet voor commerciële doeleinden gebruikt worden zonder voorafgaande toestemming van de auteur(s). Toestemming kan worden verkregen via secretariaat@seo.nl.

Roetersstraat 29
1018 WB, Amsterdam

+31 20 399 1255
secretariaat@seo.nl
www.seo.nl

seo • economisch onderzoek