

Vergaderjaar 2019–2020

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 710

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 januari 2020

Hierbij zend ik u drie economische studies op het gebied van luchtvaart die zijn uitgevoerd in opdracht van mijn departement¹. Het gaat om:

- «Actualisatie economische betekenis Schiphol» (Decisio, oktober 2019).
- «Het maatschappelijk belang van het Schipholnetwerk» (SEO, oktober 2019).
- «Monitor netwerkkwaliteit en staatsgaranties 2019» (SEO, november 2019).

Deze onderzoeken leveren inzichten op voor de ontwerp Luchtvaartnota en de besluitvorming over Schiphol.

Actualisatie economische betekenis Schiphol (Decisio)

Dit rapport presenteert de huidige werkgelegenheid en toegevoegde waarde die samenhangen met alle luchtvaart- en luchthavenactiviteiten op Schiphol. Het is een actualisatie van een soortgelijk onderzoek uit 2015, waarbij dezelfde methodiek is gevolgd. In aanvulling op het onderzoek uit 2015 is daarnaast nu tevens gekeken naar de betekenis van de luchthaven voor de (regionale) arbeidsmarkt en, in kwalitatieve zin, de betekenis van de luchthaven voor Nederland en het vestigingsklimaat. Ook is een schatting gemaakt van de economische bijdrage van regionale luchthavens.

Een aantal belangrijke conclusies uit het onderzoek:

- Op en rond de luchthaven werken ruim 68.000 personen aan het «luchthavenproduct Schiphol». Deze 68.000 banen (circa 57.000 fte) is de directe werkgelegenheid gerelateerd aan Schiphol.
- De indirecte (achterwaartse) werkgelegenheid betreft banen bij toeleveranciers van deze bedrijven en organisaties (en de toeleveranciers daarvan). Het gaat om ruim 45.000 banen (36.000 fte).

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

- In totaal gaat het om 114.000 banen (93.000 fte). De toegevoegde waarde die hiermee samenhangt bedraagt € 10,4 miljard.
- Inclusief regionale luchthavens is de werkgelegenheid die direct en indirect samenhangt met luchthavenactiviteiten in Nederland circa 100.000 fte.
- Schiphol biedt vooral veel werkgelegenheid op de regionale arbeidsmarkt voor lager en middelbaar opgeleid personeel.
- Schiphol is met haar uitgebreide netwerk van directe bestemmingen een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor internationaal opererende bedrijven. Er is een duidelijke relatie tussen de nationale/regionale economische groei en de groei van de luchtvaart op Schiphol. Deze relatie kan beide richtingen op gaan. In brede zin is Schiphol vooral faciliterend: de luchthaven voorziet in de vraag naar vliegverkeer die afhangt van economische groei (economie beïnvloedt luchtvaart). Andersom is de nabijheid van de luchthaven vaak één van de vestigingsfactoren voor internationale bedrijven (luchtvaart beïnvloedt economie). Die rol is er, maar is niet te isoleren van andere vestigingsfactoren en dus lastig vast te stellen. De toeristische sector en de luchtvrachtlogistiek zijn wel specifieke sectoren waarvoor de bijdrage van Schiphol duidelijk is.

Het maatschappelijk belang van het Schipholnetwerk (SEO)

In dit onderzoek is geschat wat het maatschappelijk belang is van extra capaciteit op Schiphol (op totaalniveau en per bestemming of operatie), wat de gevolgen zijn van aanhoudende capaciteitsrestricties voor Nederland, het Schipholnetwerk en de concurrentiepositie, en wat de relevantie van hub-en-spoke systemen in de toekomst is.

Een aantal belangrijke conclusies uit het onderzoek:

- Een eventuele verruiming van de capaciteit op Schiphol tot 540.000 vluchten per jaar verhoogt de Nederlandse welvaart in 2025 met € 40 – 226 miljoen afhankelijk van de economische groei. Dit is exclusief de effecten op «geluid, luchtkwaliteit en veiligheid» en «werkgelegenheid en toerisme».
- De mate waarin een specifieke bestemming of operatie bijdraagt aan de welvaart is afhankelijk van een combinatie van factoren. De welvaartsbijdrage is hoger als het gaat om bestemmingen/operaties:
 - met veel (zakelijke) vraag vanuit de Nederlandse markt (OD-passagiers),
 - met weinig concurrerende alternatieve verbindingen,
 - die laagfrequent bevlogen worden,
 - met relatief zuinige toestellen.
- Blijvende capaciteitsbeperking op Schiphol leidt tot nadelen (hogere reiskosten voor passagiers en bedrijven) en voordelen (de negatieve externe effecten in Nederland nemen niet verder toe).
- Het is waarschijnlijk dat ticketprijzen stijgen en het routenetwerk van Schiphol minder divers wordt («netwerkvershraling»), als slots schaars worden en luchtvaartmaatschappijen zich daardoor op meer lucratieve marktsegmenten en bestemmingen gaan richten. Dit kan ten koste gaan van bestemmingen met een hoog aandeel transfer- en niet-zakelijke passagiers. Door de hogere ticketprijzen en netwerkvershraling wordt de Schiphol-regio minder aantrekkelijk voor bedrijven.
- Om het netwerk van Schiphol in lijn met die van de belangrijkste Europese concurrenten te ontwikkelen is tot en met 2025 een gematigde groei van de capaciteit nodig. Hierbij is aangenomen dat het aantal vluchten op Lelystad zich conform het ondernemingsplan Lelystad Airport geleidelijk ontwikkelt.
- Aanhoudende capaciteitsrestricties op Schiphol zorgen naar verwachting voor een versnelde daling van het aandeel (minder lucratieve)

transferpassagiers, maar de hubcarrier zal voor de meeste (intercontinentale) verbindingen afhankelijk blijven van het transfersegment.

In het AO Luchtvaart van 25 april 2019 (Kamerstuk 31 936, nr. 635) heb ik het Kamerlid Gijs van Dijk (PvdA) toegezegd de Kamer te informeren over de werkgelegenheidseffecten van de verschillende opties voor de ontwikkeling van Schiphol. Volgens SEO zorgt verruiming van de capaciteit voor extra werkgelegenheid binnen de luchtvaartsector. Wanneer dat gepaard gaat met een daling van de werkloosheid, leidt dit tot hogere belastinginkomsten en lagere overheidsuitgaven aan uitkeringen. Dit heeft een positief effect op de nationale welvaart. In de huidige krappe arbeidsmarkt zal een toename van de arbeidsvraag vooral leiden tot verdringing in andere sectoren. Dit is in lijn met resultaten uit eerdere onderzoeken.

Monitor netwerkqualiteit en staatsgaranties 2019 (SEO)

Deze jaarlijkse monitor geeft een beeld van de ontwikkeling van het netwerk op Schiphol ten opzichte van zes concurrerende luchthavens: Parijs Charles de Gaulle, Londen Heathrow, Frankfurt, München, Istanbul en Dubai. Daarnaast wordt in de monitor ten behoeve van de staatsgaranties het netwerk van Air France KLM op Schiphol vergeleken met dat op Parijs Charles de Gaulle. Nieuw in de monitor 2019 is de relatieve verbondenheid van Schiphol met de 40 belangrijkste «global cities» op andere continenten.

De monitor vergelijkt het aantal directe verbindingen («directe connectiviteit»), het aantal mogelijke verbindingen met een overstap («indirecte connectiviteit») en de verbindingen die met een overstap via de betreffende luchthaven mogelijk zijn («hubconnectiviteit»). Verbindingen met een overstap worden gewogen voor de kwaliteit die afhangt van de overstap- en omvliegtijd.

Een aantal belangrijke conclusies uit het onderzoek:

- Ondanks het capaciteitsplafond van 500.000 vluchten stijgt de directe connectiviteit op Schiphol. Dit komt doordat de monitor zich niet richt op vrachtluchten en niet-lijnvluchten. In 2019 hebben deze plaats gemaakt voor passagiers- en lijnvluchten. Ook hebben de resultaten van de monitor betrekking op de maand september. In die maand waren er in 2019 meer vluchten, in tegenstelling tot enkele andere maanden. De ontwikkeling in indirecte connectiviteit en de hubconnectiviteit op Schiphol blijft achter ten opzichte van die op de meeste andere luchthavens.
- Van de voor Nederland belangrijke landen is Schiphol goed verbonden met Indonesië, Taiwan en Brazilië. De connectiviteit van Schiphol naar India, Zuid-Afrika en Japan is lager dan die van de meeste concurrenten.
- Schiphol is direct verbonden met 38 van de 40 belangrijkste Global Cities op andere continenten. In termen van het aantal directe vluchten is deze connectiviteit echter wel lager dan die vanaf de meeste concurrerende luchthavens.
- De netwerken van KLM en Air France op Schiphol en Parijs Charles de Gaulle hebben zich in 2019 in grote lijnen gelijkmatig ontwikkeld.

Voor meer resultaten van de drie studies en nadere uitleg daarover verwijs ik naar de rapporten en de samenvattingen daarin.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga