

Vergaderjaar 2015–2016

**29 665**

## **Evaluatie Schipholbeleid**

**Nr. 219**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU EN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 september 2015

Middels deze brief informeren wij u over ons voornemen een actieagenda Schiphol mainport 2016–2025 op te stellen. Daarnaast bieden wij u twee onderzoeken aan over het economisch belang van Schiphol<sup>1</sup>.

#### **Actieagenda Schiphol 2016–2025**

Dankzij het omvangrijke netwerk van verbindingen dat vanaf Schiphol wordt aangeboden is Nederland uitstekend verbonden met belangrijke economische centra in de wereld. Deze goede internationale bereikbaarheid is van groot belang voor de Nederlandse economie. Het netwerk draagt eraan bij dat Nederland aantrekkelijk is voor internationaal opererende ondernemingen uit binnen- en buitenland, wat (in)directe werkgelegenheid oplevert op de luchthaven en in de omliggende regio.

De positie van de mainport Schiphol en de Nederlandse luchtvaartsector staan voor nieuwe uitdagingen door nieuwe markten en opkomende hubluchthavens elders in de wereld. Deze uitdagingen kwamen ook aan de orde in de recente hoorzitting van uw Kamer over de actualisatie van de bestaande Luchtvaartnota.

In antwoord op deze uitdagingen stellen wij een actieagenda Schiphol 2016–2025 op, die zowel korte als middellange termijn vraagstukken adresseert. Hierbij zullen wij de sector betrekken. Wij zijn van mening dat gezien de snelle ontwikkelingen in de mondiale luchtvaart een actieagenda het beste past bij de huidige situatie. Het brede beleidskader van de Luchtvaartnota, dat ook de afgelopen jaren op diverse terreinen nader is ingevuld en geactualiseerd, biedt nog voldoende ruimte.

Wij streven er naar de actieagenda Schiphol begin 2016 af te ronden en u daarover te informeren. In de actieagenda komen verschillende thema's,

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

zoals de internationale positie van Schiphol, netwerkkwaliteit, bereikbaarheid in de lucht en op de grond, level playing field en duurzaamheid aan de orde.

### **Onderzoeken naar het economisch belang van Schiphol**

Voor het opstellen van de Actieagenda en verdere beleidsvorming op het gebied van de luchtvaart is het van belang te beschikken over actuele en onafhankelijke inzichten. Het kabinet heeft daarom onderzoek laten doen naar de economische waarde van de mainport Schiphol. Daarnaast worden uiteraard de jaarlijkse «Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties» en de «Benchmark Luchthavengelden en Overheidsheffingen» meegenomen bij het opstellen van de actieagenda. De twee onderzoeken in de bijlage gaan in op:

1. de bijdrage van de luchthaven aan de economie in termen van werkgelegenheid en toegevoegde waarde (Decisio),
2. het specifieke economische belang van de hubfunctie van Schiphol (SEO).

De onderzoeken onderstrepen het belang van de mainport Schiphol. In de bijlage bij de brief zijn de belangrijkste bevindingen van beide onderzoeken opgenomen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld

De Minister van Economische Zaken,  
H.G.J. Kamp

**Onderzoek van Decisio: de economische bijdrage van Schiphol**

Decisio heeft in opdracht van IenM onderzocht hoeveel werkgelegenheid er met Schiphol gemoeid is en hoeveel toegevoegde waarde door Schiphol wordt gecreëerd. Er is als het ware een «economische foto» gemaakt van de huidige economische bijdrage van de luchthaven. Het gaat in het onderzoek om de economische bijdrage die wordt geleverd door bedrijven die actief zijn in luchtvaart- en luchthavenactiviteiten (directe economische bijdrage) en door de toeleveranciers van deze bedrijven (indirecte achterwaartse economische bijdrage). Deze bijdrage bestond in 2013 in totaal uit bijna 114.000 Schipholgerelateerde banen (ruim 94.000 fte) en een toegevoegde waarde van 9 miljard euro.

Daarnaast is er een breder economisch belang verbonden aan Schiphol. Decisio wijst erop dat een aantal specifieke sectoren, waaronder Europese hoofdkantoren en distributiecentra, toerisme en congressen, handel en verhandelbare diensten, veel baat hebben bij goede luchtverbindingen. Dit zijn de zogenaamde indirecte voorwaartse effecten van de luchthaven. Decisio geeft aan dat de specifieke bijdrage van Schiphol als vestigingsplaatsfactor niet goed te isoleren is van andere factoren, waardoor het onmogelijk is om de economische betekenis daarvan separaat te kwantificeren. Ook uit de literatuurstudie die Decisio als onderdeel van dit onderzoek heeft uitgevoerd blijkt dat kwantificering van het brede economische belang zeer lastig is.

**Onderzoek van SEO: het economische belang van de hub Schiphol**

SEO heeft in aanvulling op het onderzoek van Decisio het specifieke belang van de hubfunctie van Schiphol onderzocht. Dit is gedaan door de gevolgen te schatten van drie scenario's waarin de operatie van de hubcarrier op Schiphol in verschillende mate afneemt. Per scenario is geschat wat de gevolgen voor het bestemmingennetwerk van Schiphol zouden zijn en wat hiervan het effect op de Nederlandse welvaart, de werkgelegenheid en de economische toegevoegde waarde van Schiphol zou zijn.

*Gevolgen voor het bestemmingennetwerk*

In het meest vergaande scenario (het «non-hub»-scenario) worden alle vluchten van de hubcarrier op Schiphol gestaakt. De andere twee scenario's (netwerkrationalisatie-scenario en consolidatie-scenario) zijn minder ingrijpend van aard. In ieder scenario wordt verminderde activiteit van de hubcarrier deels gecompenseerd doordat andere maatschappijen bestemmingen overnemen. In het non-hub scenario verdwijnt bijna 40% van de vluchten van en naar Schiphol, in het netwerkrationalisatie-scenario verdwijnt ruim 20% van de vluchten en in het consolidatiescenario 6%. Het totaal aantal bestemmingen en vooral de frequentie waarmee deze bediend worden, komen in geen enkel scenario meer op het oude niveau terug. Wanneer in het meest extreme scenario de hubcarrier volledig van Schiphol verdwijnt, blijven de meeste Europese bestemmingen wel in stand, maar er zal minder frequent op gevlogen worden. Intercontinentaal vallen er in dit scenario wel veel bestemmingen weg, met name in Afrika en Azië.

### *Gevolgen voor de welvaart*

De negatieve welvaartseffecten voor Nederlandse reizigers in het meest vergaande scenario (geheel wegvallen van de hubcarrier) bedragen circa 600 miljoen euro per jaar. Deze welvaartsafname treedt vooral op als gevolg van hogere reiskosten en langere reistijden voor passagiers naar andere luchthavens. De welvaartseffecten voor Nederlandse reizigers in de andere twee (meer gematigde) scenario's zijn aanzienlijk kleiner (circa 150 en 60 miljoen euro). Andere welvaartseffecten, zoals bijvoorbeeld geluidhinder en emissies, zijn relatief beperkt.

### *Gevolgen voor de werkgelegenheid en toegevoegde waarde*

In het door SEO geschetste non-hub-scenario dalen de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde die gepaard gaan met Schiphol met circa de helft. SEO plaatst echter wel kanttekeningen bij deze cijfers. Ten eerste is aangenomen dat het verlies van de hubfunctie ineens plaatsvindt. In de praktijk kan het voorkomen dat een hubfunctie geleidelijk wordt afgebouwd. Als dat zich zou voordoen kunnen werknemers en toeleveranciers daarop anticiperen en al eerder op zoek gaan naar een nieuwe baan en nieuwe klanten. Hierdoor zouden de effecten op toegevoegde waarde en werkgelegenheid lager kunnen uitvallen. Daarnaast gaat het om de onmiddellijke effecten die direct na de afname van de hubfunctie optreden. Na verloop van tijd zullen veruit de meeste werknemers die hun baan verliezen, elders een nieuwe baan vinden. Op lange termijn werkt de arbeidsmarkt in Nederland grotendeels efficiënt. Een verlies aan werkgelegenheid op Schiphol heeft daarmee nauwelijks lange termijngevolgen voor de werkgelegenheid en leidt dus langs dat kanaal niet tot een structureel welvaartsverlies voor Nederland. In de andere twee (meer gematigde) scenario's zijn de effecten op de werkgelegenheid en toegevoegde waarde beduidend kleiner.