

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag

Bezoek adres Burgemeester Oudlaan 50
Post adres Postbus 1738 – kamer T19-31
3000 DR, Rotterdam
Telefoon (+31) 10-408 1186
E-mail

Onze referentie

Uw referentie

Datum 13 mei 2022

Onderwerp: Kritische review interne I&W-notitie bestemmingsnetwerk Schiphol

Geachte

Naar aanleiding van uw verzoek een kritische evaluatie uit te voeren, op een door het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat (I&W) geschreven notitie over het bestemmingsnetwerk op Schiphol, zend ik u hierbij mijn bevindingen. Deze notitie start met een beschrijving van de onderzoeksvraag. Daarna zijn de bevindingen, per gestelde vraag in de I&W-notitie, weergegeven. Hierbij is per vraag een observatie, antwoord en suggestie gegeven. Deze notitie eindigt met een conclusie en verantwoording.

Onderzoeksvraag:

“Met welke steden zou Nederland via Schiphol verbonden moeten zijn en wat betekent dit vervolgens voor het aantal vliegbewegingen op de nationale luchthaven?” De notitie beschrijft de Globalization & World Cities onderzoeksmethode (GaWC) en uitgangspunten. Op basis hiervan wordt berekend wat het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol zou zijn bij verbindingen van Schiphol met GaWC bestemmingen, middels een aantal frequenties per type GaWC-bestemming.

De onderzoeksvragen ter evaluatie richten zich op het gebruik van de (GaWC) methode, frequentiekeuze, bandbreedte, uitzonderingsbestemmingen en niet-strategische bestemmingen.

Bevindingen:

In de notitie is een aantal vragen gesteld, waarop hieronder antwoorden zijn geformuleerd op basis van kennis en eerder onderzoek gerelateerd aan het onderwerp. Ook zijn suggesties toegevoegd die de I&W notitie kunnen aanscherpen.

Vraag (1):

“Leent de GaWC index zich voor het in beeld brengen van de strategische bestemmingen voor Nederland of is er een betere lijst die bestemmingen een specifieke kwantitatieve score toekent, onderling rangschikt en kan worden toegesneden op de Nederlandse situatie?”

Observaties:

GaWC baseert zich vooral op verbindingen met steden op basis van zakelijke dienstverleningsactiviteit in steden. Hoewel dit een goede proxy lijkt te zijn voor de

economische activiteit in een ander stedelijk gebied (KU Leuven, Specificatie en analyse van de mondiale connectiviteit van Nederlandse steden) lijkt het toch voorbij te gaan aan economische activiteit buiten de zakelijke dienstverlening. Van de passagier die van, naar en via Schiphol reizen heeft slechts 1/3 een zakelijk motief (SEO, Het belang van leisurevervoer op Schiphol, 2019, p7) terwijl een veel groter aandeel een toeristisch motief heeft, zowel inkomend als uitgaand. Met name het economisch belang van de toerist lijkt met de GaWC methode niet gedekt. Ook luchtvracht is niet beschouwd, terwijl vracht wel 25% van de toegevoegde waarde (direct en indirect achterwaarts) op Schiphol en in de omgeving genereert (Decisio, Economische betekenis luchtvracht Schiphol, 2019). Uitgedrukt per vlucht genereert luchtvracht zelfs de hoogste welvaartsbijdrage (SEO, Welvaartsbijdrage luchtvracht, 2019) van alle vervoerssegmenten op Schiphol.

Antwoord:

De GaWC leent zich om het belang van bestemmingen voor de zakelijke dienstverleners in kaart te brengen. Echter, voor het duiden van het belang van andere vervoerssegmenten, waaronder toerisme en luchtvracht, lijkt de GaWC methode te beperkt.

Suggestie:

Definieer goed wat strategisch is. Is dat een verbinding met de hoogste bijdrage aan de Nederlandse welvaart? Of een verbinding waar de zakelijke reiziger de meeste baten bij heeft? Of anderszins? Voor de overige vervoerssegmenten (toerisme, vracht) zou een ander overzicht kunnen worden gebruikt.

Vraag (2):

“Wat is een goede keuze voor frequenties voor verschillende bestemmingen en waar kunnen we de onderbouwing hiervoor vinden?”

Observatie:

Bij de aannames van het aantal frequenties per bestemming in een cohort wordt geconcludeerd “Zo bevond de frequentie (cijfers 2018) op steden als Edmonton (4de cohort), Luanda (4de cohort) en Windhoek (4de cohort) zich gemiddeld tussen 3 tot 4 vertrekkende vluchten per week.” Echter wordt hierbij voorbijgegaan aan de passagiersaantallen die via een andere hub die bestemming bereiken, maar ook de transferpassagiers die, via Schiphol, de vluchten naar deze bestemmingen mede benutten (naast de herkomst/bestemmingspassagier). Zo zijn Parijs en Frankfurt geïdentificeerd als steden waar de marktvraag hoger is dan de drempelwaarde met dien ten gevolge hogere frequenties. Echter, dat zijn bestemmingen waar veel passagiers transfereren in respectievelijk het Air France en Lufthansa netwerk, zogenaamde negatieve transfer. Het aantal herkomst en bestemmingspassagiers is onbekend.

Uit de Excel met GaWC steden en hun waarden blijkt dat in cohort 1 en 2 zich meer ICA-bestemming bevinden dan Europese (14 ICA bestemmingen en 9 EUR bestemmingen), terwijl de hoogste welvaartsbijdrage afkomstig is uit het Europese netwerk (SEO, Het maatschappelijk belang van het Schipholnetwerk, 2019, p16).

Antwoord:

Een minimumaantal frequenties is afhankelijk van het typische reismotief van de markt die wordt bediend. Een toeristische bestemming zou kunnen volstaan met één frequentie per week, terwijl een zakelijk markt in Europa minimaal 2 frequenties per dag nodig heeft om een nuttige werkdag voor een zakelijke reiziger (inkomend of uitgaand) mogelijk te maken. Daarnaast hebben luchtvaartmaatschappijen commerciële en operationele overwegingen om een minimumaantal frequenties op week basis te vliegen.

Suggestie:

Beschouw het aantal herkomst- en bestemmingspassagiers om een betere inschatting te kunnen maken van onder- of over-bediening ten opzichte van een drempelwaarde.

De notitie spreekt over directe verbindingen. Echter, ook middels indirecte verbindingen zijn GaWc bereikbaar. Dit brengt wel een reistijdverlies met zich mee, dat in een welvaartsberekening kan worden meegenomen (SEO, Economisch belang van de hubfunctie van Schiphol, 2015) en zal Nederland als vestigingsland minder aantrekkelijk maken. Het laatste effect is niet gekwantificeerd.

Vraag (3):

“Is het gebruik van het gemiddelde van beide scenario’s een goede manier om een buffer in te bouwen waarmee wordt voorkomen dat de inschatting te laag wordt en om ruimte voor nieuwe strategische bestemmingen of ruimte voor meer vluchten als bestaande bestemmingen aan belang winnen (en daarmee een hogere frequentie nodig hebben) te creëren? Is er een beter onderbouwd alternatief?”

Antwoord:

Het lijkt mij voordehandliger dat het netwerk van 2019 als uitgangspunt wordt genomen. De GaWC lijst van 2020 wordt dan een bovengrens. De waarde van het gemiddelde van beiden heeft weinig betekenis in dit kader.

Suggestie:

Ga uit van het 2019 netwerk en varieer hierop met gevoeligheidsanalyses.

Het bedrijfsvoeringsmodel van de netwerkmaatschappij (in casu KLM) heeft een zekere omvang nodig om te kunnen concurreren met andere netwerkmaatschappijen die transferstromen bedienen om vervolgens winstgevend te kunnen zijn. Dus frequentie wordt niet alleen bepaald door de marktvraag van herkomst en bestemmingsverkeer, maar ook in belangrijke mate door de transferstromen.

Vraag (4):

“Is het redelijk om naast deze vijf speciale bestemmingen andere bijzondere bestemmingen voor Nederland toe te voegen en zo ja: welke bestemmingen zouden dit moeten zijn, hoe worden deze objectief geïdentificeerd en welke frequentie zou erbij horen?”

Observatie:

Om het strategisch belang van verbindingen te kunnen duiden zullen we de bijdrage van die bestemming aan de Nederlandse economie moeten kennen. De bestemmingen op de Antillen en Suriname kennen een mix aan motieven van toeristisch, VFR (Visiting Friends and Relatives) en zakelijk verkeer met een sterk seizoensgebonden patroon. Mij is niet bekend wat de welvaartsbijdrage is van deze vluchten. Tegelijkertijd is de bijdrage aan welzijn significant voor de genoemde passagierssegmenten.

Antwoord:

Vanuit welzijnsperspectief lijkt het voor de hand te liggen de overzeese gebiedsdelen als bijzonder bestemmingen te kenmerken. Dat zou ook kunnen voor bestemmingen waar bedrijven, of sectoren, van enige omvang in de Nederlandse economie om vragen frequent direct mee verbonden te zijn, bijvoorbeeld:

- Olie en gas
- Bloementeel (en veiling)
- ...

Olie en Gas:

Bedrijven, al dan niet met een hoofdkantoor in Nederland (denk aan Shell) vragen naar directe verbindingen met bestemmingen als Houston, Lagos en Aberdeen, maar ook Luanda en Midden-Oosten bestemmingen. Naast de marktvraag van en naar Amsterdam (O&D) zijn er ook aanzienlijk aantallen werknemers uit deze sector die gebruik maken van het gecoördineerde netwerk van KLM en Schiphol als overstap luchthaven gebruiken.

Bloementeel:

Vooraf vanuit vrachtperspectief wordt om directe verbindingen gevraagd, zowel voor import als export. Op bestemmingen als Nairobi en Quito is de beschikbare vrachtcapaciteit in de bagageruimten van passagiersvliegtuigen (zogenaamde bellies) onvoldoende om aan de marktvraag te kunnen voldoen. Je zou voor dit type bestemming wel degelijk meer capaciteit beschikbaar willen hebben, om aan de voor Nederland belangrijke vraag naar import, export en doorvoer te kunnen voldoen.

Suggestie:

Probeer met een sector benadering inzicht te krijgen in de belangrijkste bestemmingen van de GaWC lijst.

Vraag (5):

“Wat is een goed onderbouwd aandeel niet-strategische vluchten om vluchten naar GaWC bestemmingen te kunnen uitvoeren?”

Antwoord:

Als ik de vraag goed begrijp, dan gaat het hier over het aandeel vluchten naar niet GaWC bestemmingen, veelal toeristische bestemmingen (?). Echter ook die vluchten hebben een bijdrage aan de Nederlandse welvaart. Ook hier is het dan van belang te duiden wat die welvaartsbijdrage is. Pas daarna kan worden bepaald of een bestemming, met een typisch vervoerssegment, wel of geen toegang zou moeten hebben tot de schaarse capaciteit. Prioriteren dus, in plaats van een vast aandeel. Hierbij is het overigens lastig om voor het zakelijke segment de waarde van de zogenaamde vestigingsplaatsfactoren te bepalen en daarmee de welvaartsbijdrage van het zakelijk verkeer (inkomend en uitgaand).

Suggestie:

Geredeneerd vanuit de hoogste bijdrage aan de Nederlandse economie, kun je eerst die vervoerssegmenten, passagiers en vracht, accommoderen die het meeste toevoegen aan de Nederlandse economie. Vanuit dit denken is dus niet zozeer sprake van een vast percentage, maar eerder van de toedeling van restcapaciteit (dus na toewijzing van beschikbare capaciteit aan de passagierssegmenten met de hoogste toegevoegde waarde, toewijzen wat overblijft).

Conclusie:

De GaWC methode lijkt geschikt om inzicht te krijgen in de bestemmingen waarmee de zakelijke passagiersmarkt verbonden wil zijn. De zakelijke markt, waarvan de zakelijke dienstverlening een onderdeel is, vormt slechts 1/3 van het reizigersmotief op Schiphol, pre-Covid. Ook de herkomsten waar inkomend toerisme wordt gegenereerd, de bestemmingen waar Nederlandse toeristen naartoe vliegen, alsmede de vracht-bestemmingen en herkomsten lijken niet gedekt door de GaWC-methode. Voorafgaand aan de keuze voor een alternatieve aanpak is het allereerst van belang de lading van het woord “strategisch” beter te begrijpen. Is “strategisch” de verzameling verbindingen met de hoogste bijdrage aan de Nederlandse welvaart? Of een verbinding waar de zakelijke reiziger de meeste baten bij heeft? Of anderszins? De GaWC methode lijkt geschikt, echter eenzijdig.

Verantwoording:

Deze notitie is tot stand gekomen met expertise en kennis van de luchtvaartsector binnen Erasmus UPT. Daarnaast is gericht deskresearch gedaan naar studies met een vergelijkbaar karakter.

Met vriendelijke groet,



Erasmus UPT

Bronnen:

- SEO: Economisch belang van de hubfunctie van Schiphol, 2015
- SEO: Het maatschappelijk belang van het Schipholnetwerk, 2019
- Decisio: Economische betekenis luchtvracht Schiphol, 2019
- Erasmus UPT: Luchtvrachtmonitor, 2019
- SEO: Het belang van leisurevervoer op Schiphol, 2019
- KiM: Perspectieven op netwerkqualiteit bij schaarse capaciteit Schiphol, 2021
- KiM: Zakelijk vliegen, Achtergrondrapport, 2021
- SEO: Welvaartsbijdrage luchtvracht, 2021