

Vergaderjaar 2019–2020

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 701

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 november 2019

Hierbij zend ik u drie studies op het gebied van luchtvaart die zijn uitgevoerd in opdracht van mijn departement. Het gaat ten eerste om twee studies naar de economische betekenis van luchtvracht op Schiphol en ten tweede om een vervolgmeting van het draagvlakonderzoek Luchtvaart in Nederland.

Twee onderzoeken over luchtvracht

In recente onderzoeken naar de welvaartsbijdragen van verschillende vervoerssegmenten op Schiphol gaat het vooral over het passagiersvervoer. Naast passagiers worden er van en naar onze nationale luchthaven ook vele tonnen vracht vervoerd, zowel in vliegtuigen als in vrachtwagens («trucking»). Om ook inzicht te krijgen in de economische betekenis van het segment luchtvracht op Schiphol en daaraan gerelateerde activiteiten, heb ik twee onderzoeken laten uitvoeren. Deze onderzoeken bied ik u bij deze brief aan. Het betreft de rapporten:

- «Economische betekenis luchtvracht Schiphol» van Decisio (juli 2019)¹.
- «Welvaartsbijdrage van vrachtluchten op Schiphol» van SEO (oktober 2019)².

Economische betekenis luchtvracht Schiphol (Decisio)

In dit onderzoek is berekend wat de economische bijdrage op dit moment is van luchtvracht op Schiphol in termen van *werkgelegenheid* en *toegevoegde waarde*.

De totale werkgelegenheid in relatie tot de luchtvrachtactiviteiten op Schiphol (directe bijdrage) en de toeleveranciers van die activiteiten in de omgeving van Schiphol (indirecte achterwaartse bijdrage) bedraagt zo'n 30.000 werkzame personen. De toegevoegde waarde komt uit op 2,7

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

miljard euro. Daarmee is de luchtvrachtsector goed voor circa 25% van de totale economische bijdrage van het gehele luchthavenproduct Schiphol. In deze cijfers is de bijdrage aan het vestigingsklimaat (indirecte voorwaartse bijdrage) niet meegenomen, omdat deze lastig te isoleren is van andere factoren en daardoor moeilijk te kwantificeren.

Welvaartsbijdrage van vrachtluchten op Schiphol (SEO)

Dit onderzoek richt zich op de *welvaartsbijdrage* voor de BV Nederland van de vluchten op Schiphol die uitsluitend vracht vervoeren («full freightervluchten» of «vrachtluchten»). Deze bijdrage is volgens SEO maximaal € 480 miljoen en is geschat door de kosten voor de BV Nederland te berekenen die er zouden zijn in de hypothetische situatie dat alle vrachtluchten op Schiphol weg zouden vallen. Zonder de vrachtluchten op Schiphol zou de luchtvracht van en naar Nederland met maximaal 15% dalen. Dit komt neer op een afname van bijna 280.000 ton vracht. Die € 480 miljoen voor alle vrachtluchten is relatief laag in vergelijking tot de welvaartsbijdragen van passagierssegmenten op Schiphol die SEO in ander onderzoek op een soortgelijke wijze heeft geschat, maar wordt gegeneerd door een aanzienlijk kleiner aantal vluchten. De gemiddelde welvaartsbijdrage per vrachtlucht blijkt daarom groter te zijn dan de gemiddelde bijdrage per passagiersvlucht. Dat Schiphol een aantrekkelijke vrachtluchthaven is komt mede door de combinatie van vrachtluchten op specifieke routes en passagiersvluchten, waarbij vracht onderin het ruim (in de «belly») naar vele intercontinentale bestemmingen vervoerd wordt. Een goede balans tussen die segmenten is volgens SEO dus cruciaal.

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

Uit de vrachtonderzoeken blijkt dat luchtvracht relatief veel bijdraagt aan de Nederlandse economie en welvaart. Tegelijkertijd constateer ik dat het aantal vrachtluchten in 2018 en 2019 daalt (met 10% respectievelijk 13% t/m september) en dat er vrachtluchten uitwijken naar andere luchthavens zoals Brussel en Luik. Dit is mede een gevolg van de huidige schaarste aan slots op Schiphol. Ik onderken dat zowel het vracht- als het passagierssegment belangrijk zijn voor de bijdrage van Schiphol aan de Nederlandse welvaart. Daarom onderzoek ik met sectorpartijen alle mogelijkheden hoe binnen de kaders van de EU slotverordening de schaarse capaciteit optimaal kan worden benut. Deze overwegingen zijn onderdeel van de luchtvaartnota. Daarnaast onderzoekt Schiphol op dit moment of het mogelijk is om binnen de bestaande wettelijke kaders ruimte voor vrachtluchten te creëren.

Draagvlakonderzoek Luchtvaart in Nederland

Net als in 2018 heeft Motivaction in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een representatief onderzoek gedaan onder het Nederlandse publiek. In het onderzoek peilt Motivaction het draagvlak voor luchtvaart en mogelijke maatregelen voor beleid, de prioriteiten en waarden bij luchtvaart, het vlieggedrag en de hinderbeleving. De uitkomsten van dit onderzoek gebruik ik voor de ontwerp Luchtvaartnota. Motivaction vergelijkt in dit onderzoek de resultaten van dit jaar met die van 2018. Het rapport «Luchtvaart in Nederland. Draagvlakonderzoek onder het Nederlands publiek, vervolgmeting 2019» bied ik u bij deze brief aan³.

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Het draagvlak voor luchtvaart en de belangen die Nederlanders prioriteit geven zijn niet veranderd. Net als in 2018 is een ruime meerderheid positief over de luchtvaart in Nederland. Ook zijn de meningen nog steeds verdeeld over de vraag in hoeverre de luchtvaart (verder) mag groeien. Het draagvlak voor beleidsopties ter verduurzaming van luchtvaart is groot en neemt op punten iets toe. Zoals voor het ontwikkelen van stillere en schonere vliegtuigen en het duurder maken van aankomst of vertrek van vervuilende of lawaaiige vliegtuigen. De bereidheid bij vliegreizigers om zelf ook daadwerkelijk minder of minder ver te gaan vliegen, is iets gedaald.

Overig economisch onderzoek

Op dit moment worden er nog drie economische onderzoeken in opdracht van mijn departement uitgevoerd. Deze zijn in een afrondende fase. Het betreft een actualisatieonderzoek naar de totale economische bijdrage van Schiphol, een onderzoek naar het maatschappelijke belang van het Schiphol-netwerk en de versie voor 2019 van de jaarlijkse monitor netwerkkwaliteit en staatsgaranties. Ook deze rapporten zal ik u binnenkort sturen.

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