



Aan Minister

nota

Aanbieding vier studies luchtvaart

TER BESLISSING

Datum

19 december 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/311455

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Luchtvaart
Afdeling Internationale
Bereikbaarheid

Beslistermijn

10-01-2024

Bijlage(n)

5

Aanleiding

Er zijn vier studies in opdracht van IenW uitgevoerd:

1. onderzoek van SEO naar de betekenis van de transferpassagiers op Schiphol,
2. monitor netwerkkwaliteit en staatsgaranties 2022 van SEO,
3. onderzoek van Decisio/Beelining naar de netto bestedingseffecten van luchtreizigers,
4. monitor van SEO/Decisio/Stratagem naar de capaciteit op uitwijkvluchthavens.

De eerste studie is een gedeeltelijke actualisatie van een onderzoek uit 2015 en is uitgevoerd om te verifiëren of ons beeld over het belang van de transferpassagiers op Schiphol nog actueel is. De tweede studie is een monitor die jaarlijks wordt uitgevoerd. De derde en de vierde studie komen voort uit de onderzoeksagenda bij de Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's.

Ter ondertekening is een conceptbrief bijgevoegd als begeleidende brief voor verzending van deze rapporten aan de Tweede Kamer.

Geadviseerd besluit

Ondertekening van bijgevoegde brief en verzending van de brief en de rapporten aan de Tweede Kamer.

Kernpunten

1. Betekenis van de transferpassagiers op Schiphol

Regelmatig komt, ook in de Kamer, de vraag aan de orde of de transferpassagiers op Schiphol wel nodig zijn en nuttig voor Nederland. Dit onderzoek is uitgevoerd om te verifiëren of het beeld van de betekenis van de transferpassagiers (hubfunctie) op Schiphol op basis van een eerder onderzoek nog actueel is.

In een model is berekend wat het effect zou zijn op de grootte en de kwaliteit van het netwerk van bestemmingen van Schiphol als, hypothetisch, de huboperatie of alle transferpassagiers er ineens geheel of deels niet meer zouden zijn. Belangrijkste conclusie is dat het wegvallen van de transfer leidt tot een halvering van het aantal vluchten, de connectiviteit en de kwaliteit van het netwerk.

Doel van het onderzoek was om de vier scenario's van een studie uit 2015¹ opnieuw en grotendeels op basis van hetzelfde beslismodel met dezelfde aannames door te rekenen voor het laatste pre-COVID jaar 2019. Deze hypothetische scenario's zijn: 1) alle vluchten KLM weg; 2) helft vluchten KLM weg; 3) klein deel KLM-vluchten naar Parijs Charles de Gaulle; 4) alle transferpassagiers KLM weg. Het eerste en het vierde scenario illustreren het best de betekenis van de transfer op Schiphol. Het eerste veronderstelt dat heel KLM er niet meer zou zijn, het vierde dat de huboperatie van KLM er niet zou zijn.

De Kamerbrief geeft aan dat de vier hypothetische scenario's niet zijn onderzocht op bedrijfseconomische haalbaarheid of gerelateerd aan beleidskeuzes van de overheid (bijvoorbeeld een capaciteitslimiet op Schiphol), maar puur bedoeld als methodiek om het belang van de overstappende passagiers op Schiphol in beeld te kunnen brengen. Daarbij wordt ook vermeld dat dit SEO-onderzoek niet kan worden gebruikt om de effecten van een verminderde capaciteit op Schiphol inzichtelijk te maken. Ter achtergrondinformatie (niet vermeld in de Kamerbrief vanwege teveel detailniveau): In dit SEO-onderzoek is het aantal vluchten een modelmatig berekende uitkomst van de onderzochte hypothetische scenario's. Hierbij is bijvoorbeeld de aanname gedaan dat andere luchtvaartmaatschappijen de vrijvallende capaciteit willen en kunnen gebruiken, wat bij een verminderde capaciteit niet het geval is. Om inzicht te krijgen in de gevolgen van een afname van het aantal vluchten moet ander onderzoek worden gedaan waarbij het aantal vluchten het startpunt is en waarbij andere veronderstellingen worden gebruikt. Bij onderzoek naar de gevolgen van een verminderde capaciteit zouden de strategische reacties van alle luchtvaartmaatschappijen gemodelleerd moeten worden, niet enkel die van KLM. Dat zou leiden tot een andere marktdynamiek op routes met andere gevolgen voor de netwerkqualiteit en connectiviteit op Schiphol.

SEO noemt een aantal mogelijkheden voor doorontwikkeling van het model. Zo kan de modellering van het strategisch gedrag verfijnd worden. SEO gaat nu uit van grotendeels hetzelfde beslismodel van de studie uit 2015 waarbij luchtvaartmaatschappijen hun aanbod van vluchten voornamelijk baseren op de bezettingsgraden op routes. In de praktijk zullen ook andere factoren een rol spelen bij strategische beslissingen, zoals marktaandeel, marktconcentratie en behoud van slots.

2. Monitor netwerkqualiteit en staatsgaranties 2022

Deze jaarlijkse monitor geeft een beeld van de ontwikkeling van de netwerkqualiteit op Schiphol ten opzichte van de belangrijkste concurrerende luchthavens. Verder wordt het netwerk van KLM vanaf Schiphol vergeleken met dat van Air France vanaf Parijs CDG. Zo wordt de naleving van de staatsgaranties gevolgd.

Uit de monitor 2022 blijkt dat op Schiphol, de regionale luchthavens en de buitenlandse benchmarkluchthavens het herstel van het aanbod van bestemmingen en connectiviteit in 2022 doorzette, maar nog wel ruim onder het pre-COVID-niveau van 2019 bleef. De netwerkontwikkeling van Air France KLM is ook in 2022 gelijkmatig verdeeld over Schiphol en Parijs CDG.

¹ Kamerstukken 2015-2016, 29665 nr.219

Datum

19 december 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/311455

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Luchtvaart
Afdeling Internationale
Bereikbaarheid

Aan

Minister

Bijlage(n)

5

Nieuw in de monitor 2022 is het in kaart brengen van de netwerkkwaliteit zoals gedefinieerd in het Beleidskader netwerkkwaliteit. Met deze nieuwe maatstaf scoort Schiphol vergelijkbaar met Parijs CDG, Londen Heathrow, Frankfurt, Dubai en Istanbul.

3. Netto bestedingseffecten luchtreizigers

Dit onderzoek stond op de onderzoeksagenda bij de werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's². Het rapport heeft opgeleverd:

- Bestedingskengetallen per dag en verblijf voor verschillende passagierssegmenten van en naar Nederlandse luchthavens.
- Een stappenplan voor MKBA-uitvoerders om bestedings- en welvaartseffecten³ in te schatten.
- Voor de vertaling naar welvaartseffecten zijn handvatten geleverd, maar geen vuistregel (bv. 10% van de bestedingen). Hierover is geen overeenstemming bereikt in een expertgroep (met onder meer CPB en PBL).
- Nader onderzoek hiernaar wordt aanbevolen. Ook voor andere beleidsterreinen waar grensoverschrijdende bestedingseffecten spelen.
- Ook onderzoek naar lokale negatieve (en positieve) externe effecten van luchtvaartreizigers (toeristen) wordt aanbevolen.

Vervolgonderzoek is niet onmiddellijk nodig (vindt ook het KiM). Omdat de vertaling van bestedingseffecten naar welvaartseffecten ook relevant is voor andere sectoren waar grenseffecten spelen, wordt dit vraagstuk doorgespeeld aan het MKBA Kernteam⁴. Dit vraagstuk is een aandachtspunt voor zich mogelijk aandienende MKBA-projecten op het gebied van luchtvaart (en ander internationaal personenvervoer).

4. Capaciteitsmonitor uitwijkvluchthavens

Ook deze studie stond op de onderzoeksagenda bij de werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's. Uit de monitor blijkt dat de capaciteit van uitwijkvluchthavens niet onbeperkt is en dit heeft gevolgen voor MKBA's. Deze resultaten zullen daarom meegenomen worden bij de doorontwikkeling van AEOLUS, het luchtvaartprognosemodel van IenW dat ook voor MKBA's gebruikt wordt.

Krachtenveld

Een conceptversie van het onderzoek naar de betekenis van de transferpassagiers op Schiphol is gedeeld met Schiphol en KLM voor een inhoudelijke check. Schiphol vindt het van belang dat er ook een welvaartsanalyse komt. KLM vindt dat de modellering van met name de strategische keuzes van luchtvaartmaatschappijen verfijning behoeft. Het is mogelijk om het onderzoek op termijn met deze punten uit te breiden, maar voor nu geeft het al een goed beeld.

In de begeleidingscommissies zijn het KiM en EZK betrokken geweest.

² Kamerstukken 2021, 31936, nr.869

³ Bestedingen zijn niet gelijk aan welvaartseffecten. Deze leiden immers vooral tot verschuivingen binnen de economie en niet tot verandering in de totale omvang van de economie (welvaart).

⁴ Binnen het Rijk houdt het interdepartementale MKBA-kernteam zich bezig met de toepassingen van de MKBA-richtlijnen. Het kernteam bestaat uit vertegenwoordigers van verschillende ministeries en het KiM, CPB en PBL.

Datum

19 december 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/311455

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Luchtvaart
Afdeling Internationale
Bereikbaarheid

Aan

Minister

Bijlage(n)

5

Toelichting

Politieke context (bij onderzoek naar de betekenis van de transferpassagiers)

- De conclusies van dit onderzoek zouden betwist kunnen worden, omdat het rapport meldt dat er nog modelverfijningen mogelijk zijn. Het model kan altijd verbeterd worden, maar voor nu geven de conclusies al een goed beeld van de betekenis van de transferpassagiers op Schiphol.
- Dit onderzoek beschrijft *niet* het effect van een reductie op Schiphol voor de internationale verbondenheid van ons land. In de analyses behorende bij het hoofdlijnenbesluit is hier wel naar gekeken (bijvoorbeeld de PwC impactanalyse). Dit onderzoek onderzoekt *wel* het belang van een hub-luchthaven/transferpassagiers voor de internationale verbondenheid van ons land en brengt in beeld wat het effect is voor de internationale verbondenheid als deze hubfunctie zou verdwijnen.

Communicatie

De rapporten zijn openbaar na verzending aan de Tweede Kamer en vindbaar op Rijksoverheid.nl. De vindplaats van het derde (netto bestedingseffecten) en vierde onderzoek (uitwijkkluchthavens) zal actief aan onderzoeksbureaus gecommuniceerd worden die gespecialiseerd zijn in MKBA's.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Aanbiedingsbrief	Hierin worden de vier studies aan de TK aangeboden.
2	Rapport Betekenis van de transferpassagiers op Schiphol voor de internationale bereikbaarheid van Nederland	Zie hierboven
3	Rapport Monitor netwerkkwaliteit en staatsgaranties 2022	Zie hierboven
4	Rapport Netto bestedingseffecten van luchtreizigers	Zie hierboven
5	Rapport Capaciteitsmonitor uitwijkkluchthavens	Zie hierboven

Datum

19 december 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/311455

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Luchtvaart
Afdeling Internationale
Bereikbaarheid

Aan

Minister

Bijlage(n)

5