

Omgevingsraad Schiphol

Critical review: Schiphol en de Nederlandse economie

Datum: 3 december 2018
Locatie: Fox Theater, Hoofddorp
Verslag: Myra Prinsen van Het Notuleercentrum

Aanwezig:

- Wim Derksen en Jan Nekkers Gespreksleiders
- Walter Manshanden Neo Observatory
- Jan Jaap de Graeff Raad voor de Leefomgeving en Transport
- Jaap de Wit Emeritus-hoogleraar Vervoerseconomie

1. Opening

De heer Derksen opent de bijeenkomst om 19.30 uur en heet de aanwezigen welkom bij deze tweede critical review over Schiphol. Dit keer komen de feiten aan de orde over Schiphol en de Nederlandse economie. De critical review gaat uitsluitend over feiten en niet over standpunten. Drie sprekers zullen in een presentatie de feiten toelichten. De heer Peter Zwaneveld (CPB) zou ook een presentatie geven, maar is wegens ziekte verhinderd. Aan het eind van de presentaties is er telkens gelegenheid tot het stellen van verduidelijkende vragen. Na de pauze wordt besproken over welke feiten iedereen het eens is.

2. Presentatie Schiphol en de Nederlandse economie: het belang van een netwerk bij schaarse luchthavencapaciteit

De heer Manshanden stelt zichzelf voor. Hij heeft zich onder andere beziggehouden met een MRA-verkenning van Amsterdam en omgeving, de strategische welvaartseffecten van de Kanaalzone Gent-Terneuzen en de groeistrategie van Schiphol. Gezien de korte tijd die beschikbaar is voor de presentatie, zal hij zich focussen op de essenties die bekend zijn op basis van empirisch onderzoek. Er blijven nog veel vragen over, want voor het dossier Schiphol is uitzonderlijk veel kennis nodig.

Bij het analyseren van de afzet en inkoop van de luchtvaart in 2017, die in totaal € 11,235 miljard omvat, blijkt dat de dienstverlening aan het buitenland domineert. De afzetcijfers (in miljarden euro's) zijn als volgt:

| | |
|------------------------|-------|
| Binnenlands, bedrijven | 2,131 |
| Uitvoer | 7,207 |
| Consumenten binnenland | 1,864 |
| Overig | 33 |

De input is als volgt:

| | |
|--------------------|-------|
| Inkoop binnenland | 3,614 |
| Import | 4,075 |
| Toegevoegde waarde | 3,546 |

De uitvoer van luchtvaartdiensten, is een van de belangrijkste posten voor de luchtvaart in Nederland. Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen werken in hoofdzaak voor andere dan de Nederlandse economie. Schiphol is een hub voor buitenlandse reizigers die naar een andere bestemming gaan.

De binnenlandse consumenten zijn met € 1,8 miljard echter ook een belangrijke post. Dit zijn de Nederlandse ingezetenen die een luchtvaartticket kopen voor een bestemming in het buitenland. Het onderscheid tussen de consumentenmarkt en de zakelijke markt is heel moeilijk te maken. Vaak worden zakelijke beslissingen tot vestiging van bedrijven in Nederland mede genomen op basis van de voordelen die dat voor de medewerkers heeft (een leuke woonomgeving en een goede verbinding met het land van herkomst om familie te bezoeken).

De toegevoegde waarde van de luchtvaartsector aan het BNP bedraagt (met € 3,5 miljard) 0,57%. Dit zijn puur de luchtvaartdiensten, exclusief bijvoorbeeld de accijnzen. Belangrijker is echter het voorwaartse effect dat economen zien. Daarmee wordt bedoeld op het feit dat bedrijven en organisaties zich in Nederland vestigen vanwege de beschikbare luchtvaart.

Binnen noordwest Europa (België, Duitsland, Luxemburg, Frankrijk en Groot-Brittannië) neemt het aandeel van de Nederlandse luchtvaart toe. Dit aandeel groeide, uitgedrukt in aantallen passagiers, van 8,5% in 2008 naar meer dan 10% in 2013. Tevens is in de loop der jaren het BRP toegenomen, hoewel het na 2008 wat is afgevlakt vanwege van de financiële crisis. Een exacte verklaring voor de groei van het aandeel is niet bekend. Waarschijnlijk houdt de groei ook verband met de strategie van de luchtvaartmaatschappijen die op Schiphol zijn gevestigd.

De vraag naar luchtvaart wordt bepaald door de bevolkingsgroei vermenigvuldigd met het inkomen per hoofd. Nederland is, volgens Airbus, op weg naar 115 miljoen passagiers in 2036. Binnen West-Europa heeft Nederland een relatief groot aandeel in de luchtvaart vanwege het mainportbeleid (specialistische internationale transfer door een groot netwerk). KLM heeft in de afgelopen decennia een groot netwerk met vele internationale transfers opgebouwd terwijl andere luchtvaartmaatschappijen zich meer richtten op hun thuismarkt.

De economische vraag betreft het effect van veranderingen. Er liggen twee kernvragen:

- Wat brengt de extra groei van de luchtvaart?
- Wat is het nut van een uitgebreid netwerk voor de Nederlandse economie?

In de MKBA (maatschappelijke kosten/batenanalyse) komen de volgende aspecten naar voren:

- Financieel: euro's in de private sfeer. Wat leveren extra vluchten op en hoeveel procent daarvan gaat naar de Nederlandse economie?
- Economisch: alle effecten in de maatschappelijke sfeer, inclusief de welzijnseffecten.
- Negatief: luchtvervuiling, geluid.
- Positief: spill-over.

Over de economische effecten zegt de literatuur het volgende:

- De relatie luchtvaart en economie is tweezijdig. Schiphol groeit als de vraag, dus de economie, groeit. Mensen willen dan meer luchtvaart, bijvoorbeeld om op vakantie te gaan. De filosofie van de luchthaven is dat ook aanbod van luchtvaart leidt tot economische groei.
- Een marginale uitbreiding van het netwerk aan bestemmingen is effectiever dan uitbreiding van het volume. De meest praktische studie die daarnaar is gedaan, zegt dat een extra bestemming tegen de honderd, met een maximale waarde van driehonderd, banen extra oplevert.
Dit punt is statistisch significant, maar economisch niet. Om aantoonbare effecten te kunnen zien, moeten er heel grote veranderingen optreden in het passagiersvervoer.
- Alleen bij luchthavens in perifere regio's telt het voorwaartse effect. De groei van de economie door de groei van de luchtvaart is met name aangetoond voor perifere regio's, dus plaatsen met weinig economische activiteit. Dus in de gebieden die slechter draaien, is het voorwaartse effect van een luchthaven economisch succesvol.
- Bij een grote luchthaven domineert de vraag. Dat wil niet zeggen dat hier geen voorwaarts effect is. De vraagzijde is echter leidend. Als de GDP goed is, neemt het consumentenvertrouwen toe. Met enige vertraging neemt dan de werkgelegenheid toe en stijgt het inkomen. Mensen gaan dan vaker met vakantie.
- In Nederland: effect op toerisme en groothandel. Vergeleken met Londen en Parijs, waar grote concentraties hoofdkantoren zijn gevestigd, zijn er in Amsterdam minder voorwaartse effecten. De effecten voor Nederland zijn vooral gelegen in toerisme en groothandel. De distributiecentra in Nederland ontwikkelen zich heel snel. Dat geldt echter ook voor Zwitserland en Spanje waar men geen extreem grote luchthaven heeft. Onduidelijk is nog hoe die zaken zich tot elkaar verhouden.
- Andere vestigingsfactoren, zoals fiscaliteit, zijn minstens zo belangrijk voor bedrijven en andere organisaties. De Nederlandse fiscus is, qua btw-verrekening, de meest efficiënte van Europa.
- Nederland (metropool regio Amsterdam) specialiseert zich niet in de echte hoofdkantoren, doch in Marketing & Sales en in datacentra.
- Er zijn met name buitenlandse investeringen uit de VS.

Er zijn de volgende vragen en opmerkingen over deze presentatie:

- Wat zijn de effecten voor Schiphol als Istanbul en Berlijn gereed zijn? Waarschijnlijk zullen daardoor ook bedrijven verdwijnen naar Istanbul en Berlijn.
De heer Manshanden verwacht dat per saldo de markt voor de luchtvaart omhoog zal gaan. Door de extra concurrentie komen er slots vrij op Schiphol waardoor er weer meer ruimte ontstaat. Aanbod volgt vraag en vraag volgt aanbod.
Bedrijven hebben bovendien om meerdere redenen gekozen voor vestiging bij Schiphol. Daarom is het niet zeker dat ze zullen verdwijnen naar Istanbul of Berlijn.
- In de economie neemt de meeropbrengst af naarmate er meer wordt toegevoegd. Extra bestemmingen voegen waarde toe. Vanuit Schiphol zijn al 326 bestemmingen mogelijk. Vanaf welk punt neemt de meerwaarde af?
De heer Manshanden antwoordt dat dit niet bekend is. De studie is op basis van data uit de VS. De populatie was niet groot genoeg om de juiste curve vast te kunnen stellen. Daarvoor zijn meer data nodig. Europa heeft slechts vier grote luchthavens en eigenlijk zouden er veertig moeten zijn om dit goed te kunnen onderzoeken. Toegevoegde waarde gaat in essentie over inkomen. Door schaalvoordelen, neemt de productiviteit toe.
- Heeft de stijging van het aandeel passagiers te maken met de tax die in andere landen wel is ingevoerd en in Nederland niet?
De heer Manshanden kan daar geen uitspraak over doen. Het is niet uitgesloten, maar hij heeft daar geen bewijzen van gezien. Een andere verklaring kan ook zijn dat andere landen bewust andere strategische keuzes hebben gemaakt en de transfers aan Nederland overlaten.

3. Presentatie Mainports Voorbij

De heer De Graeff heeft zijn presentatie gebaseerd op een rapport dat de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (RLI) tweeënhalf jaar geleden heeft uitgebracht over de beide mainports van Nederland: luchthaven Schiphol en haven van Rotterdam. Sommige conclusies gelden voor beide mainports en zijn niet specifiek voor Schiphol. De data en analyses dateren van eind 2016. De strekking daarvan zal nog hetzelfde zijn. *De heer De Graeff* is zelf geen econoom, maar de heer Meester, die als econoom meewerkte aan het rapport is in de zaal aanwezig en kan eventuele vragen mee beantwoorden.

De vraagstelling in dit rapport was: vraagt de toekomstige betekenis van de Nederlandse mainports voor onze economie om ander overheidsbeleid? Bij ander overheidsbeleid, kan worden gedacht aan investeringen. Doel was niet om een milieuvan advies te geven. Milieufactoren zijn wel in het onderzoek betrokken. Het ging echter primair om het overheidsbeleid en niet om het omgevingsbeleid of het beleid van Schiphol. Schiphol heeft als bedrijf eigen doelstellingen, terwijl de overheid algemenere doelstellingen heeft. Er is een onderscheid tussen het belang van Schiphol en het belang van Nederland.

Bij de voorbereidingen voor het rapport is eerst een analyse gemaakt van de toenmalige (2016) situatie. Daarbij werd het volgende geconstateerd:

- Het aandeel van de provincies Zuid-Holland en Noord-Holland in het bruto binnenlands product is niet bovengemiddeld, vergeleken met andere provincies.
- Het aandeel van de sector Vervoer en Opslag in het bruto binnenlands product is in Nederland niet bovengemiddeld, vergeleken met andere OESO-landen.
- Andere regio's en sectoren zijn in opkomst. Zo is er een snelle groei van de internetsector en van de regio Eindhoven (Brainport). Die groei levert een snel toenemende bijdrage aan de Nederlandse economie.
- De ruimtelijke inbedding is problematisch vanwege veiligheid en geluid. In het kader van de omgevingskwaliteit stonden in 2016 de veiligheid en het geluid bovenaan, hoewel ook toen al is gekeken naar de klimaatproblematiek.

De conclusie op basis van deze analyse was dat Schiphol en de Rotterdamse haven van heel groot belang zijn en blijven voor de Nederlandse economie, hoewel het beeld van hun rol voor de Nederlandse industrie onjuist was. Dat was een eyeopener.

Met betrekking tot de toekomstige situatie werd het volgende geconstateerd:

- Er is een grote concurrentie met andere luchthavens, steden en landen. Het economisch zwaartepunt verschuift naar andere landen, onder andere naar Aziatische landen. Het is

onzeker hoe Schiphol zich zal ontwikkelen in de concurrentie tussen landen. Dit zal niet automatisch leiden tot een grotere economische betekenis van Schiphol.

- De bijdrage aan de economie is afhankelijk van aantallen en soorten passagiers. Er is geen lineair verband tussen de toename van het aantal passagiers en de groei van de economie. Het gaat vooral om het soort passagiers en de bestemmingen.
- Het volume van het vrachtverkeer wordt beïnvloed door mogelijke verlegging van handelsstromen. Door een ontwikkeling als 3D-printing worden producten op andere plaatsen vervaardigd. De zijderoute uit China leidt tot substitutie. En het is onzeker of de export van bloemen uit Nederland in stand blijft. Ook hierin zitten dus onzekerheden.
- Er zijn toenemende beperkingen als gevolg van omgevings- en klimaatproblematiek.

Deze ontwikkelingen hoeven niet het einde te betekenen voor Schiphol, maar brengen wel onzekerheden met zich mee. De conclusies van het rapport luiden als volgt:

- Beide mainports zijn en blijven van grote betekenis voor de Nederlandse economie.
- Beide mainports zijn niet de dominante economische motor van Nederland. Ze zijn niet per definitie van vergelijkbare kracht en er zijn allerlei factoren die daar invloed op hebben.
- De Nederlandse overheid zou ook moeten investeren in het vestigingsklimaat van andere regio's en sectoren. Daarbij moet men zich niet blindstaren op de mainports, maar ook kijken naar de economische betekenis van andere regio's en sectoren. Tevens zou geïnvesteerd moeten worden naar de mate waarin ze bijdragen aan de Nederlandse economie.
- Bij de mogelijke accommodatie van overheidsinvesteringen voor Schiphol, moet ook rekening worden gehouden met andere vestigingsplaatsfactoren zoals het fiscale klimaat, de groene kwaliteiten et cetera.
- Volumemaximalisatie is geen doel op zich.

Het beeld was altijd dat een investering in Schiphol en de Rotterdamse haven per definitie goed zou zijn. Er dienen echter nadere afwegingen plaats te vinden. Daarbij speelt ook de vraag hoeveel Nederland moet investeren in infrastructuur en andere faciliteiten ten behoeve van Schiphol. Van belang is goed na te gaan in hoeverre dat zal leiden tot volumegroei en wat de relevantie van die groei is voor de economie. Niet elke extra investering leidt tot een groei in economische zin. Daarom wordt geadviseerd om een kritische massa te definiëren voor Schiphol en voor de Rotterdamse haven. Om aantrekkelijk te blijven als hub, is immers een bepaald volume nodig. Bij grotere volumes kan men zich afvragen in hoeverre die nuttig en nodig zijn.

De heer De Graeff concludeert dat met het rapport vooral is geadviseerd om te bezinnen alvorens te beginnen. Schiphol is een goede plek om te investeren in het vestigingsklimaat, maar het is niet de enige goede plek. Daarin dient een afweging plaats te vinden. Als de overheid groei wil accommoderen, is het raadzaam om te kiezen voor groei die voor heel Nederland van belang is en dient men rekening te houden met beperkende factoren. Dat kan ingaan tegen beelden die de samenleving heeft. In het debat is het heel lastig om niet gerekend te worden tot hetzij de groep die een eind wil maken aan Schiphol, hetzij de groep die onbepaald wil uitbreiden.

Er zijn de volgende vragen en opmerkingen over deze presentatie:

- Zo'n 25 jaar geleden was de mantra: als Schiphol niet groeit, wordt Nederland een junkland. Het rapport van de RLI heeft in dat opzicht een steen in de vijver gegooid. Gevraagd wordt of in dit rapport ook de steun is meegerekend die het rijk en de provincies geven aan het ontwikkelen van de mainports en de infrastructuur alsmede de belastingvrijstellingen. *De heer De Graeff* verklaart dat enkel is gekeken naar de betekenis van de mainports in macro-economische zin en niet naar investeringen vanuit de overheid. Zo'n 25 jaar geleden werd terecht een sterke nadruk gelegd op Nederland als distributieland met Schiphol en de Rotterdamse haven als trekkers. De RLI heeft het beleid uit het verleden niet veroordeeld. Wel is aangegeven dat het beleid misschien op enig moment moet wijzigen.
- Er is een kanteling in de afweging van het economisch belang. Wordt daarbij onderscheid gemaakt tussen enerzijds de logistieke wereld en de logistieke economie en anderzijds de wereld van de mensen en diensten?

De Rotterdamse haven is puur logistiek, terwijl Schiphol deels logistiek is en deels onderdeel van een metropool in de kenniseconomie.

De heer De Graeff beaamt dat er een verschil is tussen Schiphol en de Rotterdamse haven

alsmede in de betekenis daarvan voor het vestigingsklimaat. De toegevoegde waarde van Schiphol wat betreft vestigingsklimaat, ligt in de vestiging van nieuwe kantoren en bedrijven. Bij de Rotterdamse haven liggen de kansen niet zozeer in het vestigingsklimaat voor andere ondernemingen, als wel in het creëren van toegevoegde waarde voor de producten die door de haven heen lopen.

De heer Meester vult aan dat de toegevoegde waarde van alle producten die door de haven gaan eigenlijk buiten Nederland ligt. Bij Schiphol is dat niet zo geconstateerd. Maar men moet nauwkeurig vaststellen wat de toegevoegde waarde is die de regio nodig heeft. In dat kader is al eerder opgemerkt dat een extra bestemming wellicht belangrijker is dan extra volume.

- Is bekend dat de Nederlandse regering in haar beleid de conclusies van de RLI volgt? Bij de beantwoording van Kamervragen, citeert de minister letterlijk uit dit rapport.

De heer De Graeff heeft kennisgenomen van het document waarin de statements van de minister staan. Hij zou dat echter niet willen interpreteren als het standpunt van het kabinet. Wel heeft de minister gezegd: "Het luchthavenbeleid is niet primair gericht op volumegroei, maar op selectieve ontwikkeling. Dus verkeer dat het netwerk versterkt en bijdraagt aan de economie." Dat is precies wat de RLI heeft geadviseerd.

4. Presentatie: De economische betekenis van Schiphol bij schaarse luchthavencapaciteit

De heer De Wit heeft op verzoek van de heer Derksen een aantal dia's weggelaten uit zijn presentatie. Hij zal zich beperken tot de cijfers. Daarbij is het interessant om af te wegen hoe de netwerkqualiteit van de luchthaven moet worden beoordeeld (op basis van volume of van bestemmingen) en hoe vestigingsplaatsfactoren meewegen in de aantrekkingskracht voor internationale bedrijvigheid. Zoals eerder naar voren gebracht, zal er ook een zuigende werking zijn van andere plaatsen, zoals Istanbul en Berlijn. Dat mechanisme bestaat echter al jaren, bijvoorbeeld vanuit de Golfstaten.

Over de bijdrage van Schiphol aan de Nederlandse economie is het volgende bekend:

Bijdrage aan BNP en werkgelegenheid: forse spreiding in vier berekeningen

- Directe werkgelegenheid 60.000 tot 90.000 banen en € 4 miljard tot € 8 miljard toegevoegde waarde.
- Indirecte werkgelegenheid achterwaarts (toeleveringsbedrijven en voorwaarts (bedrijven die zich vanwege Schiphol in de regio vestigen: 50.000 tot 200.000 banen + € 3 miljard tot € 18 miljard toegevoegde waarde.
- Oorzaken: basisjaar, methode, afbakening indirect voorwaarts.
- Wat zeggen die getallen eigenlijk? De heer De Wit concludeert dat de getallen vrij weinig zeggen. De verschillende berekeningen lopen sterk uiteen. Onderzoekers hebben hun eigen methoden, afbakening en basisjaar. Met name de afbakening van het voorwaartse effect is heel lastig te maken omdat zaken causaal moeilijk aan elkaar zijn te koppelen. De cijfers over extra indirecte werkgelegenheid door Schiphol zijn daardoor zeer arbitrair. Soms worden activiteiten meegewogen die ook zonder Schiphol zouden bestaan (verkoop van brood). Men kan dus niet goed sturen op dergelijke cijfers.
- Denk Schiphol eens weg: veel mensen zouden dan ander werk vinden. *De heer De Graeff* noemt het voorbeeld van Fokker dat wegviel. Men kan niet stellen dat alle meegetelde mensen tot in de eeuwigheid hun werk danken aan Schiphol.

Het is dus beter om in een MKBA te kijken naar alle effecten op de maatschappelijke welvaart. Daarbij wordt geredeneerd in maatregelen ten opzichte van een nul-alternatief. Bepaalde effecten, zoals milieueffecten, zijn echter lastig in economische waarden weer te geven. MKBA's leveren telkens een positief maatschappelijk effect op voor Schiphol.

- Verschillen tussen scenario zonder en met bepaalde maatregel.
- Waarderen van externe en indirecte effecten lastig.
- In eerdere MKBA's levert verkeersgroei/uitbreiding Schiphol positief netto-effect op: CPB (2002) extra runway; Decisio (2008) van 520-600.000 liefst op SPL; Decisio et al. (2014) wel of geen 45.000 overloop op Lelystad; SEO (2015) verlies hubfunctie SPL

Een opvallend verschil tussen de maatschappelijke discussie en de MKBA is dat in de maatschappelijke discussie de externe (milieu)effecten domineren, en in de MKBA de directe effecten in de zin van voordelen van een netwerk. In de MKBA bedragen de effecten voor het milieu slechts

een tiende van de effecten van de vervoersvoordelen. Dat is niet te rijmen met de discussie die momenteel rondom Schiphol wordt gevoerd en het roept de vraag op of het milieueffect wordt ondergewaardeerd in het mechanisme van de MKBA.

Over de impact die een capaciteitslimiet aan Schiphol heeft op de bijdrage aan de economie, is het volgende bekend:

- De absolute netwerkqualiteit stagneert en er kan krimp optreden bij tweede-orde-effecten. De directe en achterwaartse werkgelegenheid en toegevoegde waarde zullen op den duur stagneren. Met betrekking tot de tweede orde, kan zich het volgende voordoen:
 - Door de afname van het aantal slots zal het aantal transfers afnemen. De aantrekkelijkheid van de andere hubs neemt toe en dat zuigt transfers weg van Schiphol. De luchthaven heeft dat niet zelf in de hand.
 - Hub-bypassing van LHLC: prijsbrekers die op lange afstanden vliegen, verschijnen intensiever op de markt en zetten kleinere en oudere vliegtuigen in. Ze laten Schiphol links liggen.
 - Afnemende rol als alliantie-hub: verschuivingen in allianties hebben impact op de aansluitingen vanaf Schiphol. In de alliantie tussen KLM en Air France was een evenwichtige hubontwikkeling voor Schiphol en Charles de Gaulle afgesproken, maar die voorwaarde heeft men inmiddels laten varen.
- De relatieve netwerkqualiteit ten opzichte van andere grote luchthavens krimpt doordat die wel kunnen doorgroeien en een grotere zuigende werking zullen hebben. Dat leidt tot:
 - Afname van de betekenis van de vestigingsplaatsfactor ten opzichte van andere concurrerende hubs/metropolen.
 - Negatieve impact op voorwaartse indirecte bijdrage van luchthavengebruikers (EDC's, hoofdkantoren, congreswezen, toerisme).

De capaciteitslimiet heeft impact op de maatschappelijke welvaart, maar daar is nog nooit een MKBA voor gemaakt. Er bestaat enkel een partiële MKBA voor het verlies van de hubfunctie (SEO 2015). Die is gemaakt vanuit het scenario dat Air France alles naar zich toe zou trekken. Daarbij zou het gaan om aanzienlijke bedragen:

- Direct welvaartsverlies in 2013 van verdwijnen hubfunctie: € 590 miljoen waarvan € 370 miljoen aan extra vortransport.
- Bij beperkte hubafname door verhuizing van een deel naar Charles de Gaulle: € 59 miljoen verlies waarvan € 31 miljoen aan extra vortransport.

Dit is exclusief de negatieve effecten op de werkgelegenheid en de positieve externe (milieu)effecten.

Er zijn de volgende vragen en opmerkingen over deze presentatie:

- Er wordt gekeken naar omzet en aantal banen. Maar wordt ook gekeken naar winstgevendheid? Whatsapp kan bijvoorbeeld met enkele tientallen mensen veel meer winst maken dan KPN met tienduizend mensen.
De heer De Wit onderschrijft het punt dat spreker maakt. Behalve naar werkgelegenheid, is ook naar toegevoegde waarde gekeken. De bijdrage aan het bruto nationaal product wordt eveneens meegewogen. De bijdrage aan de nationale economie wordt dus vastgesteld op basis van werkgelegenheid en bruto nationaal product.
De heer Manshanden stelt dat de luchtvaart een volkomen concurrerende markt is. In een volkomen concurrerende markt wordt geen overwinst gemaakt. Een deel van de toegevoegde waarde is winst. De koers van KLM en Air France staat betrekkelijk laag, terwijl de risico's hoog zijn. Er wordt geen dividend betaald.
- De discussie gaat steeds over meer of minder vluchten. De nu gepresenteerde informatie kwantificeert de spin-off van Schiphol voor de omgeving. Misschien moet dat meer worden uitgedragen om een betere balans te krijgen in de discussie over Schiphol.
De heer Derksen stelt dat dit buiten de orde van deze critical review valt.
- Heathrow heeft al meer dan tien haar capaciteitslimiet bereikt. Is daar economisch onderzoek naar gedaan en wat zijn dan de uitkomsten?
De heer De Wit veronderstelt dat dergelijke onderzoeken inderdaad zijn gedaan in de context

van een MKBA in de discussie over de derde baan, maar is niet bekend met de cijfers die daaruit zijn gekomen.

- Heathrow is weliswaar groot, maar heeft een weinig verfijnd netwerk. Er wordt veel gevlogen op een beperkt aantal zware bestemmingen. Het zou interessant zijn om te weten wat er tussen de carriers gebeurt als Schiphol op 500.000 vluchten blijft zitten. Weke carriers profiteren daarvan?

De heer De Wit geeft aan dat Heathrow ongeveer hetzelfde aantal passagiers heeft en op 196 bestemmingen vliegt. Schiphol kan nu nog zoveel bestemmingen aanbieden. Bij limitering van de ruimte ontstaan uitsluiteffecten. Dat gaat via twee mechanismen. Door de schaarste gaan de ticketprijzen omhoog. Het tweede effect is dat bij limitering van de capaciteit een informeel slotmechanisme ontstaat: carriers gaan onderling slots verhandelen. De local carriers doen hun slot dan over aan netwerkmaatschappijen en verdwijnen zelf via de achterdeur.

Hogere ticketprijzen leiden tot substitutie. Transfers nemen af en het bestemmingsverkeer op Nederland wordt dan belangrijker. Passagiersvluchten worden belangrijker dan vrachtluchten en zakenreizigers worden belangrijker dan toeristen. Op termijn ontstaat een verschraling in het pakket van bestemmingen.

Pauze

5. Bespreking van de feiten

De heer Derksen gaat na of alle aanwezigen het met elkaar eens zijn over de feiten. Daarbij maakt hij onderscheid naar de economische betekenis van Schiphol, werkgelegenheid en toegevoegde waarde, welvaart, de bepalende factor, en de betekenis van deze feiten voor de toekomst van Schiphol.

Economische betekenis van Schiphol

Uit de presentaties kwam de economische betekenis in engere zin en in ruimere zin naar voren. In engere zin gaat het enkel over economie, dus over werkgelegenheid en toegevoegde waarde. In ruimere zin betreft het de welvaart, dus inclusief alle directe en externe (milieu-)effecten. Deze externe effecten zullen ook aan de orde komen bij de derde critical review, die over wonen gaat.

Werkgelegenheid en toegevoegde waarde

Direct (luchthaven en luchtvaartmaatschappijen) gaat het om 60.000 tot 90.000 banen en € 4 miljard tot € 8 miljard. Indirect (toeleveranciers en bedrijvigheid door Schiphol) betreft het 50.000 tot 200.000 banen en € 3 miljard tot € 18 miljard.

Hierover wordt het volgende opgemerkt:

- *De heer Derksen* constateert dat de cijfers met een factor 3 tot 4 enorm uiteenlopen. Of de verschillen inderdaad worden veroorzaakt door verschillen in definities, is niet duidelijk. Met name de voorwaartse effecten zijn lastig te meten; daarin zit een grote onzekerheid. Volgens economen is Schiphol belangrijk op grond van vestigingsplaatsfactoren, maar dat blijkt niet uit de cijfers.

De heer Manshanden merkt op dat het aantal vestigingsplaatsfactoren erg groot is. Daardoor is het effect van een enkele verandering moeilijk aan te tonen. Van belang is met welke scenario's er is gerekend. *De heer Nekkers* stelt dat het hier niet gaat om veranderingen, doch om de feitelijke situatie. *De heer Manshanden* verduidelijkt dat economen kijken naar alternatieve situaties. Alternatieven zijn belangrijker dan absolute hoeveelheden.

De heer Derksen zou eerst inzicht willen hebben in de huidige situatie alvorens alternatieven te bekijken.

De heer Meester verklaart dat ook bij de voorbereidingen voor het rapport van de RLI vragen werden gesteld over de enorme marges. Bij nadere analyse bleek onder andere dat parkeergelden behoren tot de grootste opbrengsten. Transferpassagiers dragen daar echter niet aan bij: zij parkeren immers niet op Schiphol. Wat betreft de opbrengsten uit de winkel, verschilt Schiphol niet met bijvoorbeeld Utrecht Centraal. De vraag moet zijn wat het netwerk aan extra inkomsten oplevert.

Tevens moet de vraag worden beantwoord wat de economische alternatieven zijn voor gebruik van de luchthaventerreinen in relatie tot andere krachtige trekkers van de Nederlandse economie. Een alternatief is om er een stad van te maken met zulke trekkers. Wat levert dat op aan werkgelegenheid en toegevoegde waarde?

- Bij handhaving van 500.000 vluchten gaat de prijs van de tickets omhoog. Low carriers en vrachtluchten worden vervangen door lijndiensten en passagiersvluchten. Daardoor ontstaat vanzelf selectiviteit.
De heer Derksen wil daar later bij dit agendapunt op terugkomen.
- In het gesprek wordt sec uitgegaan van het station Schiphol. Het gaat echter om de nationale economie en daar hoort internationale connectiviteit bij. Wat is Nederland nog als het internationaal niet meer de verbinding kan maken? Er wordt gesproken over het bouwen van een stad op de luchthaventerreinen, maar een stad leeft op verbindingen.
De heer Derksen merkt op dat de internationale connectiviteit deel uitmaakt van de toegevoegde waarde voor de Nederlandse economie. *De heer De Wit* verwijst naar de eerder besproken netwerkqualiteit.
- Er zijn hoog-over-cijfers gegeven, maar in de discussie ontbreekt het kwalitatieve verhaal. In publicaties over de internationale economie, figureert Schiphol. De luchthaven is veel meer gebonden aan Amsterdam dan aan andere steden: van alle internationale-businessclass-reizigers gaat immers twee derde naar Amsterdam. De hele Amsterdamse regio is dus een voorwaarts effect van Schiphol, maar dat is moeilijk uit te drukken in cijfers. Die beschouwing ontbreekt in de presentaties.
- Er is behoefte aan kwantificatie van de effecten van Schiphol. Hoeveel bedrijven hebben zich bijvoorbeeld in de afgelopen tien jaar in de regio gevestigd in verband met de bereikbaarheid door Schiphol?
De heer Manshanden verklaart dat dit per definitie is meegenomen in de gepresenteerde cijfers. De belangrijkste drijfveer van de Nederlandse welvaart is de integratie van Europa. Nederland heeft daar veel voordeel van gehad. Een andere belangrijke drijfveer is dat steeds meer groei plaatsvindt in grootstedelijke kernen. Moderne economische groei heeft grootstedelijkheid nodig. Dat ziet men bijvoorbeeld ook in Rotterdam en in Eindhoven. In Amsterdam is dat al gaande sinds 1990. Van daaruit is een aanzienlijke vraag naar luchtvaart ontstaan. Groei van de economie door de aanbodzijde vindt men in de toeristische Zuid-Europese plaatsen. In de investeringsmonitor wordt bijgehouden hoeveel vestigingen naar Nederlandse steden komen. Daarbij spelen meerdere factoren een rol, waaronder fiscaliteit, maar bijvoorbeeld ook de internationale talenkennis die aanwezig is. De beheersing van meerdere vreemde talen heeft een hoge waarde, maar die is niet inbegrepen in de berekeningen.
- *De heer Derksen* herhaalt dat wordt betwijfeld in hoeverre de gepresenteerde cijfers kloppen. Daarnaast constateert hij dat er ook behoefte is aan meer kwalitatieve analyses.
De heer Manshanden kan de gepresenteerde cijfers onderschrijven in de zin dat ze uit de onderzoeksrapporten komen.
- *De heer Graeff* begrijpt dat men teleurgesteld is dat de wetenschap de marges niet kan verkleinen. Hij informeert of het überhaupt mogelijk is om ze te reduceren. Zelf vindt hij dat men er geen rocket science van moet maken. Het heeft geen zin om zekerheden te zoeken die niet kunnen worden gegeven. Zeker ten aanzien van de voorwaartse effecten zijn zekerheden lastig. Niet alles is in formules te gieten. Uiteindelijk gaat het om een maatschappelijk of politiek oordeel.
De heer De Wit stelt dat gespecificeerd zou moeten worden wat men exact verstaat onder voorwaartse indirecte effecten. Sommige studies rekenen daar ook geïnduceerde effecten bij. Als daarover duidelijkheid wordt gegeven, zijn de marges niet bezwaarlijk. *De heer Nekkers* merkt op dat men zichzelf, door onjuiste cijfers, te rijk zou kunnen rekenen.
- Wat betekent het in economisch opzicht als het aantal vluchten zou teruggaan naar 450.000?
De heer Derksen wil daar later bij dit agendapunt op terugkomen.

Welvaart en de bepalende factor

De heer Derksen licht toe dat het hier gaat om de wijze waarop alle effecten worden gewaardeerd. De methodes daarvoor zijn vaak nog vrij primitief. In het MKBA wordt vooral gekeken naar de directe effecten, terwijl in het debat vooral externe effecten worden genoemd.

Hierover wordt het volgende opgemerkt:

- *De heer Derksen* vraagt zich af of de waardering in het MKBA klopt. Of wordt het debat niet meegenomen in het MKBA? Er zijn zoveel aannames over de waardering, dat men er eigenlijk niets mee kan.
De heer De Wit verklaart dat directe effecten op basis van reistijdwaardering redelijk zijn door te rekenen zodat men ziet wat nieuwe bestemmingen en nieuwe frequenties opleveren. Bij externe effecten (geluid, CO₂, fijnstof), is de waardering complexer. Er is veel onderzoek gedaan naar de methoden om zulke effecten te waarderen. Bij geluid bestaan daarover al wat meer inzichten, maar er vindt nog verdere verfijning plaats.
- *De heer Derksen* informeert of wetenschap en MKBA daadwerkelijk kunnen bijdragen aan het publieke politieke debat.
De heer De Wit bevestigt dat. Het MKBA wordt ook toegepast bij allerlei infrastructuren en is dus niet zomaar Spielerei. In de discussie over Schiphol valt op dat de directe effecten allemaal zwaar positief zijn en de externe (milieu)effecten negatief. De externe effecten maken, qua verhouding, slechts een tiende deel uit van de directe effecten. Dat roept vragen op over milieueffecten versus welvaartseffecten. Desgevraagd bevestigt de heer De Wit dat de wetenschap mogelijk binnen de MKBA al een politieke wegging doet terwijl dat eigenlijk aan de politiek moet worden overgelaten. Tegelijkertijd staat de waardering van milieueffecten nog in de kinderschoenen. Bij verdere verfijning zal de inschatting van externe (milieu)effecten zeker verbeteren. Feit blijft wel dat het verschil in waardering tussen directe effecten en externe (milieu)effecten niet valt uit te leggen.
De heer Manshanden kan zich voorstellen dat dit vreemd overkomt. In de loop van de tijd verandert de handleiding voor de waardering van effecten binnen de MKBA omdat er meer informatie beschikbaar komt. Tegelijkertijd veranderen ook eisen in de buitenwereld. Zo weegt het geluidseffect tegenwoordig veel zwaarder doordat de wooneisen zijn gestegen. Er wordt ervan uitgegaan dat de waarde van huizen met 1% afneemt als het geluid met 1 decibel toeneemt. De hogere wooneisen werken verdere groei van Schiphol tegen.
- Gesteld wordt dat de MKBA niet doet wat hij er als burger van verwacht: namelijk over de hele linie kosten en baten in beeld brengen. De externe kosten worden immers onderschat.
De heer Derksen nuanceert dat de effecten wel in kaart worden gebracht. Het probleem is echter de waardering van die effecten in geld.
Gevraagd wordt of alles op geld waardeerbaar is. Om antwoord te kunnen geven op de vraag of Schiphol moet groeien, dient goede informatie beschikbaar te zijn over de kosten en baten. Ook het maatschappelijk verzet moet worden meegenomen in de afwegingen. In de presentaties zijn oorzaken en gevolgen niet duidelijk.
De heer De Wit verwijst naar een studie over nachtvluchten op Heathrow (2012/2013) waarin wordt uitgelegd hoe kosten en baten berekend kunnen worden. Overigens bleek uit die studie dat nachtvluchten voor Heathrow veel minder belangrijk waren dan men aanvankelijk dacht.
- Het is lastig om over maatschappelijke kosten en baten te spreken. Wat is de maatschappelijke bate van het feit dat men het hele jaar door bepaalde seizoensgroenten kan kopen? Of dat de jeugd kan gaan backpacken in Australië? Er ligt een politieke keuze aan ten grondslag die men niet in een rekenmodel kan stoppen. Wat is dat de maatschappij waard ten opzichte van meer fijnstof? Eerst zou men de uitgangspunten moeten definiëren om mee te nemen in de MKBA. Als dat niet gebeurt, kan men elke studie onderuithalen.
- Het gaat vooral om het banenperspectief in de regio. Men wil mensen uit de kaartenbakken aan werk helpen. Bedrijven vestigen zich in de regio vanwege Schiphol. Belangrijker dan backpacken in Australië, is wat Schiphol de maatschappij in bredere zin oplevert.
De heer Derksen benadrukt dat mogelijkheden voor backpacken en banen politieke keuzes zijn. In deze critical review wordt enkel naar feiten gekeken.
- De scope van de MKBA is niet duidelijk. Valt het inkomend toerisme daar ook onder? De waarde daarvan is circa € 30 miljard per jaar en van de totale toeristensector circa € 80 miljard. Gekeken moet worden hoe het totale land in de toekomst kan profiteren van het

toenemende wereldwijde toerisme. Daarin moet men verdergaan dan Amsterdam en de Randstad.

De heer Derksen verwijst naar hetgeen eerder in deze sessie is gezegd over de connectiviteit van Nederland met het buitenland. De discussie daarover is breed en complex.

Spreker merkt op dat, in de vorige critical review, de heer Peeters heeft uitgelegd dat het toerisme voor een beperkt deel afhankelijk is van de luchtvaart. Voor kortere afstanden is substitutie mogelijk. De toeristische sector zal daar dus weinig nadelige gevolgen van ondervinden.

De heer De Wit leest dat onder een toerist iedereen wordt verstaan die naar een bestemming gaat en een accommodatie voor een of meer nachten boekt. Dat zijn kennelijk ook de zakenreizigers die een overnachting nemen.

- *De heer Meester* brengt in herinnering dat, volgens de studie van de RLI, Zuid-Holland qua werkgelegenheid geen meerwaarde scoorde ten opzichte van andere gebieden in Nederland die andere activiteiten hadden. Schiphol en de Rotterdamse haven zijn misschien belangrijke trekkers voor de economie, maar men kan niet stellen dat het de belangrijkste trekkers zijn.

- *De heer De Graeff* zie de MKBA als een goed instrument om directe en indirecte effecten in beeld te brengen met een brede scope en op verschillende schaalniveaus. Daarbij worden alle factoren op een rij gezet. Een deel kan wel worden gekwantificeerd en een deel niet. Het gaat mis in de ambitie alle te willen salderen tot een uitkomst. Men moet het kind echter niet met het badwater weggooien.

De heer Derksen stelt dat het ook misgaat in de zin dat vooraf al is bepaald hoe burgers bepaalde aspecten zouden waarderen. *De heer De Graeff* zou niet willen kwantificeren (en zeker niet willen salderen) wat niet te kwantificeren valt. Als dat wel gebeurt, zal altijd blijken dat groei van Schiphol voordeliger is dan handhaving van het aantal van 500.000 vluchten.

- *De heer Derksen* concludeert dat men de MKBA's niet gelooft. *De heer Manshanden* stelt dat dit specifiek geldt voor de MKBA over Schiphol. Elders speelde die discussie over de MKBA niet. Een MKBA is geen studie die in een ivoren toren wordt gemaakt door economen. Voorafgaand aan de studie wordt een zorgvuldige analyse opgesteld van het maatschappelijk probleem. Vervolgens wordt, in samenspraak met alle stakeholders, vastgesteld wat het doel is van het project. Tevens worden dan scenario's bedacht en de verwachte effecten berekend. Dat is bij de laatste verkennende MKBA niet gebeurd en daarom is hij de naam MKBA niet waard. Daarin staan bijvoorbeeld veel relevante kosten aangeduid als PM. In zo'n discussie kan men niet aankomen met een verkennende MKBA.
- Om de maatschappelijke effecten in beeld te krijgen, is er behoefte aan een doorrekening van verschillen scenario's: 300.000, 400.000, 500.000 en 600.000 vluchten. Men richt zich telkens op de gewenste uitkomst van maximale groei.

De heer Derksen stelt dat men bij een MKBA, die heel ingewikkeld is met aannames en wegingen, moet accepteren dat mensen de uitkomsten niet geloven. Het debat over Schiphol omvat een enorm complex probleem. Er liggen veel onderzoeken en als de bandbreedtes smaller waren geweest, had men er minder makkelijk omheen gekund. Kennelijk is de wetenschap nog niet in staat om een MKBA te maken die voor iedereen overtuigend is.

De bepalende factor

De heer Derksen vraagt wat de bepalende factor is: 500.000 vluchten of interconnectiviteit (hub)? Het antwoord op deze vraag is cruciaal voor het verdere debat.

- Waarom wordt het woord "of" gebruikt in de vraag?
De heer Derksen verduidelijkt dat het gaat om de vraag in hoeverre de hubfunctie nodig is voor de economische effecten van Schiphol.
- *De heer De Graeff* antwoordt dat de RLI de hubfunctie voor de toekomst van grote economische betekenis acht. Daar is geen minimumvolume aan gekoppeld. Wel is gevraagd of er een kritisch volume kan worden vastgesteld voor behoud van de hubfunctie.

Bij aftoppen van het aantal vluchten kan men de vluchten die voor de hubfunctie van belang zijn in stand houden of zelfs uitbreiden ten koste van andere vluchten die niet aan de hubfunctie bijdragen.

- *De heer De Wit* verwacht dat er, bij aftoppen, optimaliseringslagen zullen worden gemaakt. Op dit moment zijn er 343 vluchten per week op Londen en dat zou best wat minder mogen: vluchten op Londen kunnen worden uitgeruild tegen interessantere vluchten. Transfers zijn een vluchtig hulpmiddel dat wordt gebruikt om het netwerk overeind te houden; ze kunnen via elke hub lopen. De OD(original destination)-markt zal blijven doorgroeien. Op enig moment zal de vraag het aanbod van 500.000 vluchten overtreffen en dan zullen de ticketprijzen stijgen en ontstaan uitsluiteffecten. OD-reizigers krijgen een grotere populariteit dan transferreizigers. Een groot KLM-toestel voor intercontinentale vluchten wordt echter voor 75% bezet door transferreizigers. De OD-markt kan dat niet overnemen. De optimalisering zal op termijn de hubfunctie raken. *De heer De Graeff* zou graag willen weten wanneer dat punt wordt bereikt.
- *De heer Alders* verwijst naar de inleiding waarin werd gezet dat Schiphol en de KLM onvoldoende thuismarkt hebben om de netwerken in stand te houden. Om vliegtuigen vol te krijgen voor alle bestemmingen, zodat de thuismarkt er ook gebruik van kan maken, moeten er eerst passagiers naar Amsterdam worden gehaald. De vraag is hoeveel feedervluchten Schiphol daarvoor nodig heeft. Ongeveer de helft van alle vluchten op Schiphol is nodig voor de feederfunctie of het IKA-netwerk.

De heer Derksen concludeert dat er dus twee vragen liggen: is de hubfunctie nodig voor de economische effecten en hoeveel vluchten zijn er dan nodig om die functie overeind te houden?

- Voor de luchtvaartmaatschappijen speelt niet alleen het overeind houden van het netwerk, maar ook het verdienen van geld. Vanuit dat doel maken ze mogelijk andere optimaliseringskeuzes. Ze kiezen voor de bestemmingen waarop ze geld kunnen verdienen en niet voor de bestemmingen die leuk zijn om te hebben.
- Uit het gesprek blijkt dat de hubfunctie (dus het netwerk) belangrijker is dan het volume. Maar is het daarvoor nodig om te groeien?
Gesteld wordt dat beide zaken niets met elkaar te maken hebben. Het aantal van 500.000 is bepaald door de capaciteit. Schiphol is een unieke luchthaven voor een klein land en biedt veel connectiviteit. Maar het moet passen binnen de beschikbare capaciteiten. Met meer banen of een luchthaven in zee, behoudt men nog steeds het huidige model. Een hubmodel is echter ook mogelijk met minder vluchten; in principe is het met elk aantal mogelijk maar dan zou men moeten schuiven. Aanbiedingen (voor € 99 naar Bilbao) zouden dan minder moeten worden.
- Wat kunnen de economen zeggen over een drastische afname van het aantal vluchten? Wat betekent het voor de economische groei als men meer stuurt op kwaliteit in plaats van kwantiteit?

De heer Derksen antwoordt dat dit bij het volgende punt aan de orde komt.

De betekenis van deze feiten voor de toekomst van Schiphol

De heer Derksen geeft aan dat hierbij de volgende vragen spelen: is netwerkqualiteit belangrijker dan kwantiteit? En is volumegroei nodig voor de kwaliteit van het netwerk?

- *De heer Manshanden* trekt een vergelijking met andere markten. Voor TU's geldt bijvoorbeeld ook een numerus fixus. Dat zal op termijn de groeipotentie van het land in hoge mate schaden. Voor het economische groeipad is immers kennis nodig. Als het prijsmechanisme niet wordt benut, ziet men eenzelfde effect. Hoge parkeertarieven in binnensteden werken bijvoorbeeld zuiverend en hebben een maatschappelijk nuttig effect. Ze voorkomen dat degenen voor wie het niets waard is hun auto ergens parkeren. Elke econoom zal ook adviseren om het rekeningrijden in te voeren. In de spits worden dan die mensen gealloceerd op de weg voor wie dat de meeste waarde heeft. Bij minder vluchten op Schiphol, zal de ticketprijs omhooggaan. Bij gelijke kosten verdient men dan meer geld terwijl de hubfunctie behouden blijft.
- *De heer De Graeff* stelt dat bij een kleinere aantal vluchten de hubfunctie niet verloren hoeft te gaan omdat er substitutie zal plaatsvinden. Vluchten die niet bijdragen aan de hubfunctie zullen verdwijnen.

Maar naarmate de externe vraag verder toeneemt, zullen andere luchthavens in de omgeving de hubfunctie overnemen, waardoor een probleem zou kunnen ontstaan. In welke mate dat gebeurt, zal bepaald worden op basis van aannames.

- *De heer De Wit* verwacht dat maatschappijen, bij slotschaarste, nadrukkelijker zullen nadenken over bestemmingen met meer OD-verkeer dan transferverkeer. Vrachtvluchten worden vervangen door passagiersvluchten en vakantiebestemmingen door zakenreisbestemmingen. Het transfer gaat naar andere hubs die wel ruimte hebben. De vraag is in hoeverre dat mechanisme beheersbaar is.
- Het gaat om het vestigingsklimaat en over de kwaliteit van het netwerk, dus over het aantal bestemmingen. De frequentie speelt daarin overigens ook een rol. Met 326 unieke bestemmingen scoort Schiphol goed als hub voor zakelijke en intercontinentale bestemmingen alsmede vrachtbestemmingen. Met 450.000 vluchten, begeeft men zich op glad ijs en zijn zaken niet meer onder controle. De cap op Heathrow heeft geleid tot een enorme vershraling van het netwerk (minder dan 200 bestemmingen). Er valt dan minder te verdienen als vestigingsplaats. Amsterdam zal daar nog gevoeliger voor zijn dan Londen. Daarom moet niet te gauw worden gedacht aan krimpscenario's. De vraag is hoeveel groei Schiphol nodig heeft. Dat is mede afhankelijk van de selectiviteit. In 2008 is daar, met het Alders-akkoord, al mee begonnen. Het is lastig om daarin keuzes te maken, maar bijsturing zou de groei kunnen matigen.
- Er ligt een extra kwetsbaarheid voor Schiphol vanwege het partnerschap met Parijs. Daar bevindt zich de luchthaven met de grootste capaciteit en men riskeert verschuiving van het zwaartepunt naar Parijs.
- *De heer Derksen* informeert of er nadere studie is gedaan naar een hubfunctie voor behoud van de economische effecten. Hoe kan dat worden gedefinieerd? Welke bestemmingen moeten daarvoor hoe vaak per week worden aangedaan?
De heer De Wit verklaart dat het een dynamisch geheel is. Er is een uitbreidend bestemmingenpakket, maar dat kan onder druk komen te staan zodra concurrenten met andere hubs komen. Al die factoren moeten geïnccludeerd worden in zo'n studie.
- Drie jaar geleden waren er 450.000 vluchten. In de netwerkmonitor worden alle vluchten precies bijgehouden en men kan makkelijk vergelijken wat de verschillen zijn tussen toen en nu. Het aantal bestemmingen is in die periode gestabiliseerd, maar de concurrentie tussen carriers op bestemmingen is toegenomen. Men zou moeten uitzoeken wat de economische effecten daarvan zijn.

6. Sluiting

De heer Derksen sluit de bijeenkomst om 22.00 uur en bedankt de deelnemers voor hun inbreng.