

Critical review 'Economische effecten': samenvatting

Inleiding

Op 3 december 2018 vindt in Hoofddorp de tweede 'critical review' van de Omgevingsraad Schiphol plaats. Een critical review is een open dialoog tussen wetenschappers en betrokkenen over **gedeelde kennis**. Deze avond staat in het teken van het thema 'de economische effecten van Schiphol'. We stellen ons de vraag: over welke feiten zijn we het eens?

Het lukt uitstekend om over de feiten te praten en niet tegelijkertijd over standpunten te discussiëren. Maar je proeft wel dat de standpunten over dit onderwerp sterker verschillen dan de standpunten over substitutie (reizen per trein in plaats van vliegen), het onderwerp van de eerste avond. Het lijkt alsof men vaker vanuit het eigen standpunt terug-redeneert naar de feiten, terwijl de feiten de basis zouden moeten vormen voor het uiteindelijke standpunt.

We starten met drie korte inleidingen van deskundigen. In het debat spelen die inleidingen een dominante rol. Al wordt het onderzoek soms gewoon niet 'geloofd'.

De inleiders waren:

- Walter Manshanden, directeur van onderzoeksbureau Neo Observatory
- Jan Jaap de Graaff, voorzitter RLi
- Jaap de Wit, oud-hoogleraar UvA, oud-directeur Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid.

Economische effecten en brede welvaart

Er wordt gemakkelijk gezegd dat Schiphol belangrijk is voor de Nederlandse economie, maar waarover spreken we dan? Gaat het alleen om de directe economische effecten van Schiphol, uitgedrukt in werkgelegenheidseffecten en toegevoegde waarde? Of gaat het ook om de indirecte effecten van Schiphol? Indirecte effecten kunnen positief zijn (vergroting van de 'agglomeratie-kracht' van Amsterdam) en negatief (slechtere gezondheid, geluid, emissies). Ook indirecte effecten raken de welvaart van burgers. In dat geval spreken wetenschappers over het 'brede' welvaartsbegrip.

We moeten hier dus onderscheid maken tussen directe economische effecten en indirecte welvaartseffecten.

Economische effecten

Er is veel onderzoek gedaan naar directe economische effecten van Schiphol. Maar de uitkomsten van het onderzoek zijn bepaald niet eenduidig. De effecten zijn ook niet eenvoudig te onderzoeken, omdat de relatie tussen Schiphol en de Nederlandse economie tweezijdig is. Simpel gezegd: groei van de luchtvaart leidt tot economische groei, maar groei van de economie leidt ook tot groei van de luchtvaart. Stel dan maar eens vast wat de oorzaak is.

Dat gezegd hebbende, blijf het evident dat Schiphol zorgt voor een enorme toename van de werkgelegenheid. Dit betreft zowel directe werkgelegenheid op de luchthaven zelf als indirecte werkgelegenheid. Bij indirecte werkgelegenheid moeten we denken aan werkgelegenheid bij toeleveranciers (achterwaarts) en aan werkgelegenheid bij bedrijven die door de nabijheid van Schiphol kunnen groeien of die zich vanwege Schiphol in die nabijheid hebben gevestigd (voorwaarts).

De diverse onderzoeken vertonen grote verschillen in uitkomst. Het directe werkgelegenheidseffect van Schiphol ligt tussen 60.000 en 90.000 fte. Het indirecte effect ligt tussen 50.000 en 200.000 fte. De directe toegevoegde waarde van Schiphol bedraagt tussen € 4 en 8 miljard. Indirect komt daar nog eens tussen de € 3 tot 18 miljard bij.

Die bandbreedtes tussen de verschillende onderzoeken zijn dus opvallend. Het totale werkgelegenheidseffect ligt tussen de 110.000 en 290.000 fte. De toegevoegde waarde wordt geschat tussen € 7 miljard en € 26 miljard. Dat laatste is bijna een factor 4. Moeten we niet concluderen dat we alleen maar weten dat Schiphol economische effecten heeft, maar dat we niet kunnen zeggen hoe groot die effecten zijn?

De grootste onzekerheid betreft de **voorwaartse** werkgelegenheidseffecten: al die bedrijven die zich in de buurt van Schiphol vestigen en al die bedrijven die daar groeien, **vanwege** die nabijheid van Schiphol. Over dat effect valt niets met zekerheid te zeggen. Dat stemt overeen met de conclusie dat de nabijheid van Schiphol voor bedrijven maar één van de vestigingsplaatsfactoren is, en zeker niet de belangrijkste. Veel bedrijven komen vooral vanwege het fiscale regime naar Nederland.

Tegen deze achtergrond is het niet zo heel vreemd dat sommige deelnemers het onderzoek niet 'geloven', omdat ze zelf 'een andere indruk hebben'. In dit geval lijkt de bewijslast eerder te liggen bij de onderzoekers, dan bij de ongelovige toehoorder.

Welvaart

Er zijn tot op heden maar weinig (partiële) pogingen gedaan om directe en indirecte effecten van Schiphol in een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (mkba) vast te leggen. De mkba's die werden gepresenteerd zijn duidelijk nog te 'primitief' om de complexiteit van 'Schiphol' te kunnen vatten. Te veel indicatoren ontbreken nog.

Vooraf de weging van voor- en nadelen binnen mkba's roept kritiek op. Zo krijgen de directe effecten van Schiphol in de mkba's veel meer gewicht, terwijl vooral de indirecte effecten het maatschappelijk debat bepalen. Dat zou erop kunnen duiden dat de onderzoeker aan de verschillende indicatoren een verkeerd gewicht toekent. Belangrijker is dat voor- en nadelen van Schiphol niet door de onderzoeker, maar door de politiek moeten worden gewogen.

Juist daarom bestaat er weinig behoefte aan meer mkba's voor Schiphol. Vooraf is al te verwachten dat de uitkomsten door verschillende partijen niet zullen worden 'geloofd'. Daarmee is het maatschappelijke debat dus niet met (meer) mkba's geholpen.

Hub of volume

Hoewel we dus niet kunnen vaststellen hoe groot de economische winst van Schiphol is, zijn we het erover eens dat Schiphol positieve effecten heeft op werkgelegenheid en toegevoegde waarde. Dat roept de vraag op waardoor die winst wordt bepaald: door het volume of door de hub? Ontstaat (al) die werkgelegenheid en die toegevoegde waarde omdat er zoveel van en naar Schiphol wordt gevlogen (volume) of omdat vanaf Schiphol op zoveel bestemmingen kan worden gevlogen (waardoor veel internationale reizigers via de hub Schiphol vliegen)?

Over deze vraag bestond unanimititeit: het uitgebreide netwerk (de hub) is de **noodzakelijke voorwaarde** voor de directe positieve economische effecten van Schiphol.

Wat heeft een hub nodig

Schiphol is onmiskenbaar een hub. Maar een hub is niet voor de eeuwigheid gegeven. Veel vliegvelden in Europa en elders zijn in de laatste decennia hun hub-functie kwijtgeraakt. Ook de netwerkqualiteit van Schiphol kan (in concurrentie met andere vliegvelden) een kantelpunt bereiken en in een neerwaartse spiraal belanden.

Dus luidt de volgende vraag: wat moet Schiphol doen en wat moet Schiphol laten om de hub-functie te behouden.

Het is opvallend dat naar deze belangrijke vraag geen uitgebreid onderzoek is gedaan. Voor dat je zo'n onderzoek zou doen, zou je wel eerst moeten vaststellen aan welke voorwaarden een **robuuste** hub zou moeten voldoen. Robuust betekent dat de hub niet onder veranderende omstandigheden alsnog snel het loodje legt.

Ook zonder uitgebreid onderzoek worden enkele belangrijke conclusies door de aanwezigen gedeeld.

Ten eerste: volume is belangrijk voor een hub. En het volume wordt mede bepaald door de verdienmodellen van de luchtvaartmaatschappijen. Wie volume wil hebben zal voor de luchtvaartmaatschappijen aantrekkelijk moeten zijn.

Ten tweede: enige jaren geleden was Schiphol met 450.000 vliegbewegingen een goed functionerende hub. Dus behoud van een hub staat niet gelijk aan een groter volume. **Ook met minder vliegbewegingen kan een robuuste hub worden behouden.** Op voorwaarde dat andere luchthavens niet ondertussen hun netwerkqualiteit hebben verbeterd.

Ten derde: kwaliteit is in dit verband zeker zo belangrijk als kwantiteit. Dat betreft zowel de kwaliteit van het netwerk als de aard van de reizigers. Het gaat om de vraag op **welke** bestemmingen wordt gevlogen en **wie** er wordt gevlogen. Niet de massa-toerist uit China maakt een hub, maar de zakelijke reiziger. Het vraagt strategisch vernuft van Schiphol om zodanig op de marktontwikkelingen in te spelen dat de kwaliteit van Schiphol als hub wordt behouden en verbeterd. Bij stijgende vraag en een volumeplafond zullen vliegmaatschappijen waarschijnlijk de voorkeur geven aan hoogwaardige vluchten (zakereizigers) boven low-budget vluchten.

Afronding

Ondanks het grote belang van Schiphol voor de Nederlandse economie is er geen reden (meer) om Schiphol te betitelen als **de** motor van de Nederlandse economie. Daarvoor is geen bewijs. De Nederlandse economie is (gelukkig) veelzijdiger. Bovendien is 'transport' als drager van de Nederlandse economie ('mainports') steeds meer door 'kennis' vervangen. Daarom is het tegenwoordig zuiverder om te zeggen dat Schiphol **één** van de motoren is van de Nederlandse economie.

Wim Derksen

Jan Nekkers