

## Bestemmingenanalyse voor selectief internationaal openbaar vervoer

Hilversum, 11 mei 2020

### Economische en maatschappelijke noodzaak van luchtverkeer

De luchtvaart in Nederland is tijdelijk aanzienlijk geslonken. Dit biedt een goede kans om bij de heropbouw te streven naar een kleiner volume van economisch en maatschappelijk noodzakelijk luchtverkeer dat substantiële beperking mogelijk maakt van hinder, broeikasgassen, stikstof en externe veiligheidsrisico's.

KLM-CEO Elbers wil het netwerk van de KLM herstellen: *“De economie krijgt een enorme dreun, maar voor Nederlandse bedrijven is internationaal ondernemen heel belangrijk. En daarbij speelt ons netwerk een cruciale rol.”* Dit netwerk moet economische sectoren in Nederland bereikbaarheid verschaffen met belangrijke economische regio's in de wereld, vindt ook het kabinet. Het is dus bestemd voor mensen die voor hun organisatie of werk vliegen tussen Nederland en bestemmingen die *essentieel zijn voor de economische bereikbaarheid*. Een bruikbaar criterium voor essentiële bestemmingen is de aanwezigheid van significante handelsbetrekkingen, uitgedrukt in miljoenen euro's handel per jaar.

Uit onze verkennende bestemmingenanalyse blijkt dat slechts een deel van de 327 bestemmingen en 500.000 vluchten in 2019 aan deze primaire doelstelling van de luchtvaart op Schiphol voldoet. Namelijk 199 essentiële bestemmingen met 330.000 vluchten per jaar. De handelswaarde per bestemming is gemiddeld € 2240 miljoen. De totale handelswaarde van deze groep essentiële bestemmingen bedraagt 98,6% van de totale handelswaarde rond 2019. Vervanging van circa 40.000 korte Europese vluchten in West-Europa door de trein en ander grondvervoer is in deze bevindingen nog niet verdisconteerd.

Bestemmingenanalyse	Aantal bestemmingen	Vliegtuigbewegingen	Handel per bestemming € miljoen	% Totale handel*
Economisch netwerk van essentiële bestemmingen**	199	330.000	2.240	98,6%
Normale vakantievluchten***	44	41.000	0	0
Passagiersvervoer na 2020	243	371.000		
Full Freighters	nvt	15.000		
Totaal Schiphol na 2020	243	386.000		
<b>Niet heropenen:</b>				
niet-economische bestemmingen	84	81.000	75	1,4%
low cost massatoerisme	nvt	30.000	0	0
Totaal vervallen bestemmingen en vluchten	84	111.000	75	1,4%
Schiphol voor 2020	327	497.000		100%
Waarvan KLM	184	250.000		

\*Totale waarde handelsrelaties NL: 452.000 mln euro (100%)

\*\* Waaronder 9 topbestemmingen en 13 indirecte bestemmingen met een lage handelswaarde

\*\*\* Middellandse Zee

In de categorie van bestemmingen met een handelswaarde van minder dan € 600 miljoen is het mogelijk de directe bereikbaarheid te veranderen in een indirecte bereikbaarheid via een overstap op een direct bereikbare bestemming. In de bestemmingenanalyse is dit voor 13 bestemmingen aangenomen. Dit aantal kan nog fors verhoogd worden zonder significante economische gevolgen. Het scheelt tienduizenden minder noodzakelijke directe vluchten.

Er zijn ook 44 *vakantiebestemmingen aan de Middellandse Zee* die al decennialang gebruikt worden door 'normale' vakantiegangers uit Nederland. De bijbehorende 41.000 vluchten met een maatschappelijk belang kunnen op Schiphol blijven. Verplaatsing naar Lelystad is niet nodig. Ook moet er op Schiphol ruimte blijven voor 15.000 vluchten van *full freighters*.

Een economisch noodzakelijk Schiphol heeft per saldo na 2020 genoeg aan 243 bestemmingen en 386.000 vluchten inclusief vrachtvervoer. Het economische netwerk is dan nog steeds veel te groot voor de thuismarkt van zowel zakelijke als toeristische passagiers. Het netwerk blijft steeds voldoende ruimte bieden aan 'normaal' toerisme van de thuismarkt. Transfers blijven nodig als aanvulling op lege stoelen, maar er zijn minder transfers dan in 2019. Schiphol blijft dus een hub. Bij verdere groei van de thuismarkt hoeft het aantal vluchten niet toe te nemen, omdat de transfers (niet de thuismarkttoeristen) plaats kunnen maken voor meer thuismarktpassagiers. Deze geleidelijke afbouw van de hubfunctie kan zich tot voorbij 2040 voortzetten. Onderaan de tabel staat de omvang van het KLM-netwerk uit

2018/2019 om een indruk te geven hoe herstel daarvan zich verhoudt tot die van het gehele netwerk van Schiphol.

### **Niet noodzakelijk luchtverkeer kan vervallen**

Het economisch of maatschappelijk niet noodzakelijke luchtverkeer kan vervallen zonder de economie, de bereikbaarheid en het vestigingsklimaat schade te berokkenen. Deze vluchten dragen niet aan de bereikbaarheid van economische sectoren bij. Ze spelen geen cruciale rol in het internationale ondernemen waar KLM-CEO Elbers op wijst. Ze horen niet in het netwerk thuis. Dit luchtverkeer heeft dus niet te worden hervat bij het herstel na de coronacrisis. Is een luchtvaartmaatschappij er toch van afhankelijk, dan is herstructurering op zijn plaats bij het herstel.

Ten eerste gaat het om minstens 84 bestemmingen met een verwaarloosbaar kleine handelswaarde van gemiddeld € 75 miljoen per bestemming, die bij elkaar slechts 1,4% van de totale handelswaarde vertegenwoordigen. Het bijbehorende aantal van 81.000 vluchten kan vervallen. Veel van dergelijke bestemmingen blijven overigens indirect bereikbaar vanaf Schiphol of nabije hubs.

Ten tweede zijn minstens 30.000 vliegtuigbewegingen *low cost massatoerisme* in Europa onnodig. Deze categorie is de laatste vijf jaar extreem snel gegroeid vanwege de extreem lage ticketprijzen, waardoor mensen vaak uitsluitend voor extra vrijetijdsbesteding zijn gaan vliegen. Massatoerisme past niet in de economische kabinetsdoelstelling, brengt het vestigingsklimaat schade toe en wordt hier derhalve als onnodig beschouwd. Het kan ontmoedigd worden met prijsbeleid en andere vormen van de-marketing. In Amsterdam wordt eveneens overwogen het inkomende massatoerisme te ontmoedigen.

### **Beperking tot noodzakelijk luchtverkeer schept betere kansen op fors minder impact.**

Een blijvende vermindering naar 386.000 vliegtuigbewegingen brengt de economie en samenleving geen schade toe. In vergelijking met de in 2019 voorgenomen groei boven 500.000 vliegtuigbewegingen zal zonder kunstgrepen een forse reductie mogelijk zijn van de vlieghinder. Ook kan de CO<sub>2</sub>-uitstoot veel effectiever gereduceerd worden, waardoor deze in 2030 kan uitkomen op ongeveer 55% van de uitstoot in 2019. Volgens het op doorgroei gerichte sectorplan *Slim en Duurzaam* is in 2030 slechts reductie naar 85% van de uitstoot in 2020 mogelijk, zo deze al haalbaar is. Ten slotte kan de veiligheid op en rond Schiphol onder controle gehouden worden zonder kostbare maatregelen.

Het onderbouwende rapport *Mainportgroei voorbij met internationaal openbaar vervoer* kan [hier](#) ingezien of gedownload worden.