

## Bestemmingenanalyse voor selectief internationaal openbaar vervoer

Hilversum, bijgewerkt op 15 juli 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.

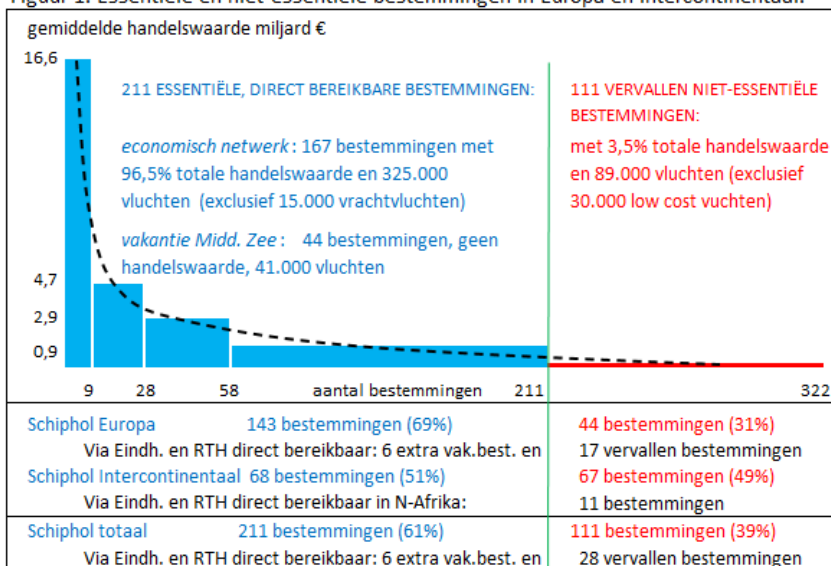
KLM-CEO Elbers wil het netwerk van de KLM herstellen: "De economie krijgt een enorme dreun, maar voor Nederlandse bedrijven is internationaal ondernemen heel belangrijk. En daarbij speelt ons netwerk een cruciale rol." Dit netwerk moet economische sectoren in Nederland connectiviteit verschaffen met 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 connectiviteit. Een bruikbaar criterium voor essentiële bestemmingen is de aanwezigheid van significante handelsbetrekkingen, uitgedrukt in miljoenen euro's handel per jaar.

Onze verkennende bestemmingenanalyse is na de publicatie van de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050 bijgesteld. Daaruit blijkt dat slechts een deel van de onderzochte 322 bestemmingen en 500.000 vluchten in 2019 aan deze primaire doelstelling van de luchtvaart op Schiphol voldoet. Namelijk 167 essentiële bestemmingen met 325.000 vluchten per jaar. De handelswaarde per bestemming is gemiddeld € 2.580 miljoen. De totale handelswaarde van deze groep essentiële bestemmingen bedraagt 96,5% 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. Zie de figuur en tabel hiernaast.

Er zijn ook 44 *vakantiebestemmingen aan de Middellandse Zee* die al decennia-

lang gebruikt worden door 'normale' vakantiegangers uit Nederland. De bijbehorende 41.000 vluchten met een maatschappelijk belang kunnen op Schiphol blijven. Het aantal vakantiebestemmingen en –vluchten naar de Middellandse Zee is hoger, want via de luchthavens Eindhoven en Rotterdam The Hague zijn 25 van deze bestemmingen plus 6 extra vakantiebestemmingen bereikbaar. Verplaatsing

Figuur 1. Essentiële en niet-essentiële bestemmingen in Europa en intercontinentaal.



Bron: P. Boonekamp (2020) Economische bestemmingen van het netwerk van Schiphol, WTL  
<http://www.toekomstluchtvaart.nl/pdf/Analyse-reductie-opties-bestemmingen-en-vluchten-Schiphol-WTL-PB-20200302.pdf>

Bestemmingenanalyse	Aantal bestemmingen	Vliegtuigbewegingen	Handel per bestemming € mln	% Totale handel*
Economisch netwerk van essentiële bestemmingen**	167	325.000	2.578	96,5%
Normale vakantievluchten***	44	41.000	0	0
Passagiersvervoer na 2020	211	366.000		
Full Freighters	nvt	15.000		
Totaal Schiphol na 2020	211	381.000		
Niet heropenen: niet-essentiële bestemmingen met een zeer lage handelswaarde; zijn evt indirect bereikbaar	111	89.000	140	3,5%
Low cost massatoerisme	nvt	30.000	0	0
Totaal vervallen bestemmingen en vluchten	111	119.000	143	3,5%
Schiphol voor 2020	322	500.000		100%
Waarvan KLM	184	250.000		

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

\*\* Waaronder 9 topbestemmingen

\*\*\* Middellandse Zee

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 211 bestemmingen en 381.000 vluchten inclusief vrachtvervoer. Het economische netwerk is dan nog steeds te groot voor de thuishmarkt van zowel zakelijke als toeristische passagiers. Het netwerk blijft steeds voldoende ruimte bieden aan 'normaal' toerisme van de thuishmarkt. 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 thuishmarkt hoeft het aantal vluchten niet toe te nemen, omdat de transfers (niet de thuishmarkttoeristen) plaats kunnen maken voor meer thuishmarktpassagiers. 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 behoeft 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 111 bestemmingen met een verwaarloosbaar kleine handelswaarde van gemiddeld € 140 miljoen per bestemming, die bij elkaar slechts 3,5% van de totale handelswaarde vertegenwoordigen. Het bijbehorende aantal van 89.000 vluchten kan vervallen. Veel van dergelijke bestemmingen blijven overigens indirect bereikbaar vanaf Schiphol of nabije hubs. Bovendien zijn van de vervallen bestemmingen in Europa 17 bestemmingen en intercontinentaal 11 vakantiebestemmingen in Noord-Afrika direct bereikbaar via de regionale luchthavens Eindhoven en Rotterdam The Hague.

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. Massaal overtoerisme 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 381.000 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 vlieg hinder. Ook kan de CO<sub>2</sub>-uitstoot veel effectiever gereduceerd worden, waardoor deze in 2030 kan uitkomen op ongeveer 50% 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](#) inzien of gedownload worden.