

# De publieke en private connectiviteit van luchtvaart

Walter Manshanden & Leo Bus  
Presentatie Koepel Amsterdamse Schipholgroepen  
Lloyd Hotel  
26 november 2019

# De publieke en private connectiviteit van luchtvaart: 4 vragen

## Standaardmodel:

### Groei van de luchtvaart van belang voor vestigingsklimaat en economie

- 1. Wat wordt verstaan onder een kwalitatief hoogwaardig netwerk voor het vliegverkeer?
- 2. Voldoet het netwerk van Schiphol aan dit kwalitatief hoogwaardige netwerk?
- 3. In welke mate treedt er verdringing van economische activiteit en werkgelegenheid op door de aanwezigheid van Schiphol?
- 4. Wat zijn de werkgelegenheidseffecten als groei van Schiphol wordt gestopt (500.000 vliegtuigbewegingen) en als het vliegverkeer met 125.000 vluchten (meer dan 25% van de passagiers op Schiphol vliegt met een prijsvechter) krimpt?

# Connectiviteit: twee maatstaven

- ACI Europe: meet aantal bestemmingen per luchthaven. Amsterdam 2<sup>e</sup>
- IATA 2013: meet bestemmingen, gewogen voor omvang , frequentie vluchten, bezettingsgraad voor landen. Nederland 9<sup>e</sup> in Europa, tussen Zwitserland en Noorwegen
- Nederland heeft een relatief grote hoeveelheid vluchten naar kleine bestemmingen.

# InterVISTAS 2015 (in opdracht van ACI Europe) over het belang van luchtvaart in Europa

- Er bestaan schaalvoordelen onder 1 miljoen verkeerseenheden (passagier dan wel 100 kilo vracht) genereert elke 1000 eenheden 1,2 arbeidsplaats. Boven de 10 miljoen eenheden is dit gezakt tot 0,85. De incrementele werkgelegenheidstoename neemt dus af met 29%.
- Transfer passagiers hebben een marginaal geringer effect op directe werkgelegenheid, namelijk 3 procent minder. Dat schrijven zij toe aan de mindere consumptie, zoals parkeergeld, autohuur en grondtransport.
- Budgetmaatschappijen hebben een 20 procent lager effect op de werkgelegenheid dan andere soorten verkeer. Dat is toe te schrijven aan een geringere personeelsbezetting en verminderde vraag naar consumptie als catering en lounges en geringere bestedingen aan luxe aanbiedingen. Low Cost Carriers vervoeren overwegend de lagere inkomens, hetgeen de consumptie per persoon drukt.
- De markt voor budgetmaatschappijen is de laatste jaren de belangrijkste tot enige bron van groei van luchtverkeer.



# InterVISTAS 2015 in opdracht van ACI Europe

- Van elke 100 euro is 2,6 euro toe te schrijven aan luchtvaart.
- De rest aan fysiek kapitaal, onderwijs, R&D en overig (onbekend).
- InterVistas 2015 geeft zeer voorzichtige conclusies en relativerende opmerkingen:
  - Economische impact studie en geen maatschappelijke kosten-baten studie
  - Duiden vraagstuk van oorzaak-gevolg tussen luchtvaart en economie aan.

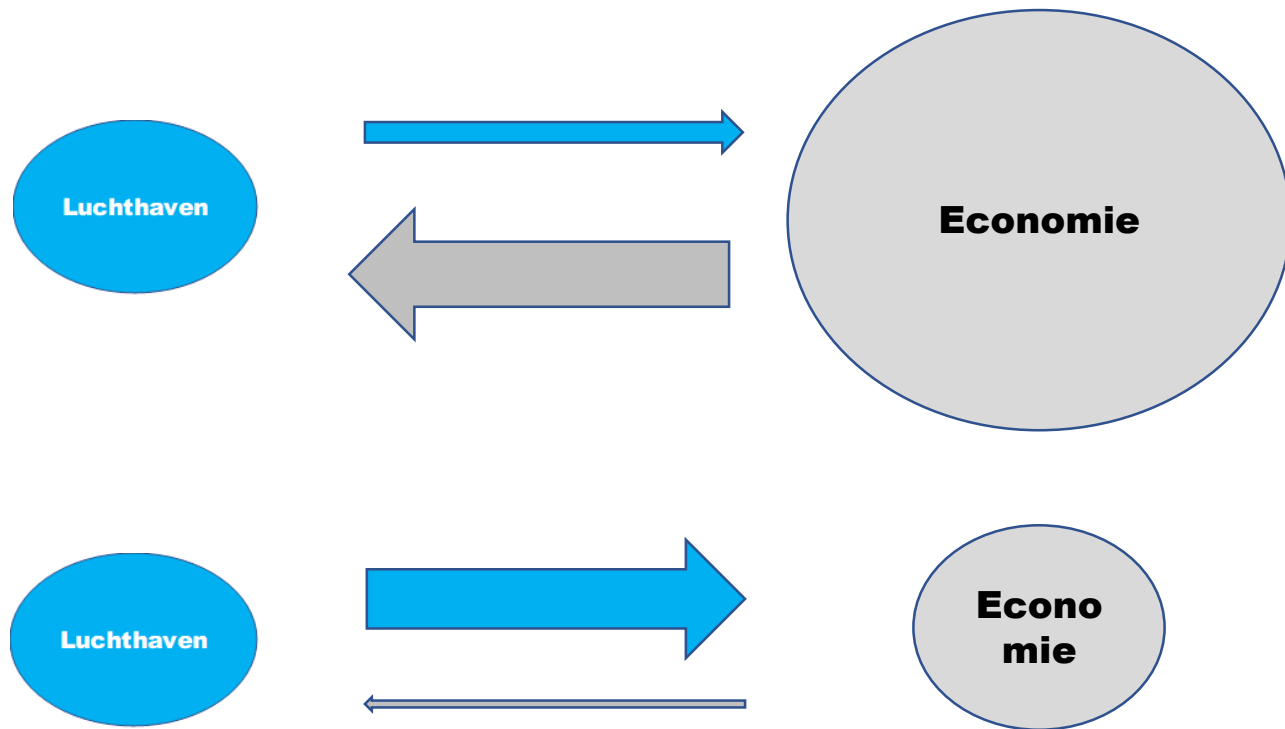
# Oorzaak-gevolg tussen luchthaven en economie

- Bilotkach 2015: 'Een stijging van het aantal bestemmingen met 10% geeft 0,13% extra werkgelegenheid.'
- Uitgebreide analyse op de gehele populatie luchthavens geeft zwak effect.
- *At the same time, it would probably an exaggeration to call local airports 'engines of economic development'. It is true that there is a relationship between air traffic and employment; however, the size of the corresponding effect is quite modest'. Further, the effect of air traffic on average wage is significant only statistically, but not economically.'* Bilotkach 2015, p1592
- Relatie afhankelijk van type luchthaven.
- Wat stuurt het effect? Waarom zo klein?

# Economische ontwikkeling en locatie luchthaven maken uit

- Mukkala & Tervo 2013:
- Luchtvaart  economie (aanbod domineert)
- Economie  luchtvaart (vraag domineert)
- In perifere gebieden domineert aanbodhypothese
- In geavanceerde economieën domineert vraaghypothese

# Two types of cause-effect relationships: Mukkala & Tervo 2013



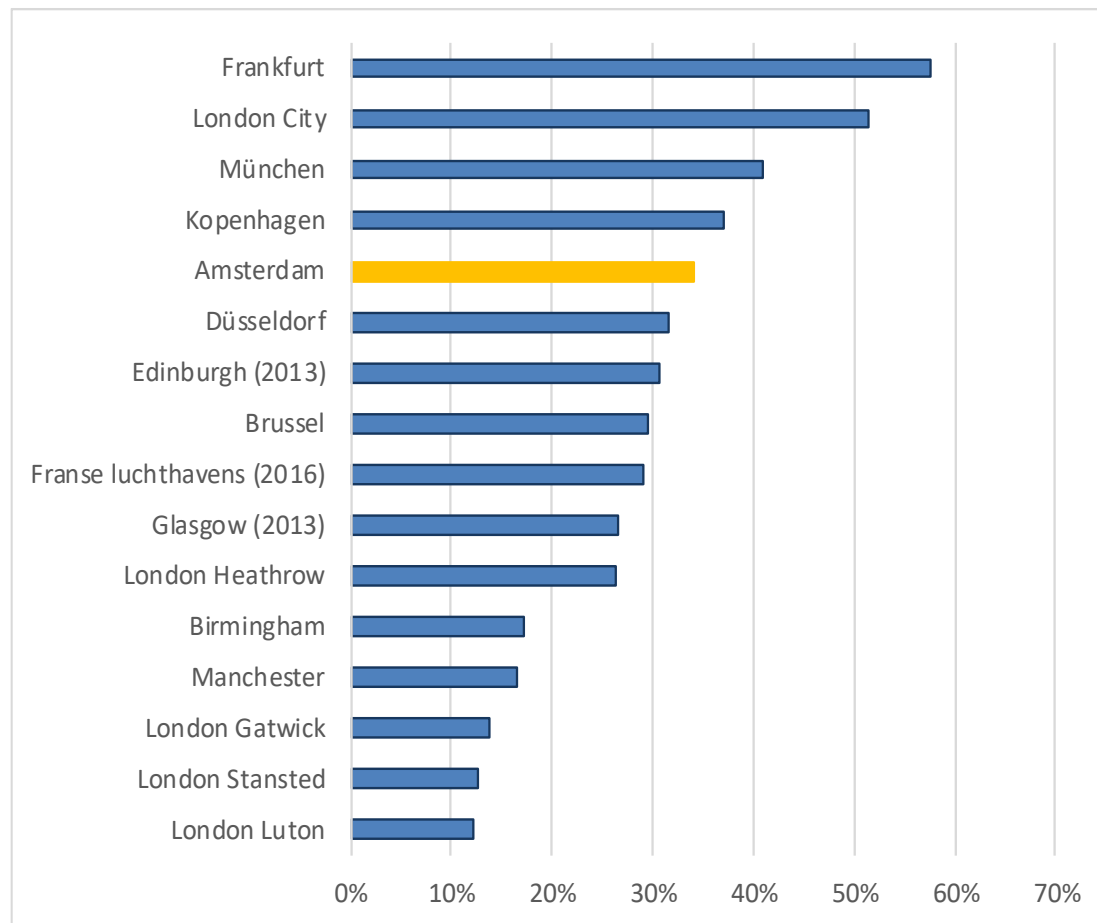


# Mukkala & Tervo 2013:

## In grootstedelijke gebieden is de vraag bepalend

- Luchthavens hebben positieve economische effecten in perifere gebieden (de aanbod-hypothese)
- *'In these (peripheral – WM) regions, in addition to regional growth causing airport activity, air activity appears to boost regional development.'* Mukkala en Tervo, 2013, P 1516
- *'Supply side effects are, thus, important for remote regions.'* Mukkala en Tervo, 2013, P 1516
- In grootstedelijke regio's is de vraag bepalender:
- *'In core regions, only the reverse is true: that is, airport activity does not cause regional growth, but regional growth causes airport activity.'* Mukkala en Tervo, 2013, P 1516
- **De variatie in in- en uitgaand toerisme verklaart dit patroon**

# Niet-zakelijk verkeer domineert en bepaalt de regionaal-economische effecten



# De rol van toerisme:

## Van de Vijver, De Rudder en Witlox 2016

- Van de Vijver, De Rudder en Witlox 2016 concluderen dat verbeterde bereikbaarheid door de lucht slechts marginale winst qua werkgelegenheid oplevert in ontwikkelde grootstedelijke regio's.
- *'A major part of passengers arriving in South-European regions are tourists stimulating employment in the tourist industry. This is obviously related with the emergence of low-cost carriers (LCCs) after intra-European air transport liberalization. (p 151) ... Additionally, LCCs commonly launch new routes on destinations that were previously unavailable or unpopular due to high fares, and the arrival of LCCs in such a region gives a strong initial impulse to tourism.'*
- *These findings suggest that policy-makers should be careful when advocating infrastructure investment (e.g. by expanding air transport services at airports) as a way of stimulating economic development in a region, as these investments are not always translated into comparable increases in employment. Van de Vijver et al, 2016 P 152*

# Effect van verlies van de hub

- Vergelijking van vijf Europese steden waar luchthaven hubfunctie verloor: Barcelona, Brussel, Boedapest, Kopenhagen en Milaan
- Groei bruto regionaal product onderzocht. Verschil met nationale groei, 5 jaar voor en na verlies hub, alsmede één jaar erna.
- In eerste jaar schok in brp, na vijf jaar herstel. Effect verdwijnt door aanpassing economie. Relatief grote variatie in effect: andere factoren spelen een rol.
- 3% gemiddelde groei MRA wordt 1,6 tot 3,2% (bij groei bbp Nederland 2%)
- SEO 2015 valt in de bovenkant van de bandbreedte: effect van 0 tot -0,15% (2,85 – 3% lange termijn groei MRA).
- Aanpassingsvermogen arbeidsmarkt en agglomeratievoordelen in de MRA
- Agglomeratievoordelen ontbreken in de onderzochte steden.
- Luchthaven verdwijnt niet, maar er vindt een herschikking plaats. Directe vluchten worden indirect door een overstap. Dat is goed genoeg.
- Extra luchtvaart genereert ook leegzuigeffecten.

# Arbeidsmarkt en woningmarkt

- Primaire vraag is: is er een probleem op de arbeidsmarkt?
- Context nu anders dan 25 jaar geleden.
- Arbeidsmarkteffecten lijken omvangrijk.
- Het gaat om additionaliteit: aanpassing via de arbeidsmarkt.
- Additioneel effect op werkgelegenheid is gering, zeker als de markt krap is.
- Woningmarkt: waardeverlies bestaande woningen (telt mee in MKBA's).  
Waardeverlies toekomstige woningen speelt geen rol in MKBA's.
- Woningbouw op grotere afstand, waardoor reistijdverlies voor forenzen optreedt. Niet geteld in MKBA.

# De publieke en private connectiviteit van luchtvaart: 4 vragen

- IATA heeft de meest volledige benadering van connectiviteit
- Nederland heeft een netwerk dat wordt gekenmerkt door kwantiteit
- Er treedt verdringing op, met name op de arbeidsmarkt en grondmarkt met gevolgen voor woningbouw en reistijd forenzenverkeer.
- Werkgelegenheidseffecten zijn beperkt door aanpassing op de arbeidsmarkt. Na vijf jaar is effect verdwenen. Effect voor de MRA valt zeer waarschijnlijk mee omdat: 1 verbindingen naar kleinere steden wegvallen en 2 MRA agglomeratievoordelen heeft.
- De transfer van niet-zakelijk verkeer (toeristen) en consumptieve bestedingen van toerisme hebben geen kennis spill-over
- Er zijn veel meer factoren die het vestigingsklimaat bepalen: arbeidsverhoudingen, fiscaliteit, juridisch systeem, scholing, kwaliteit beroepsbevolking, infrastructuur, kunst & cultuur... enz.

Dank voor uw aandacht!