

Vergaderjaar 2019–2020

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 386

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 mei 2020

In de procedurevergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van 23 april 2020 is gesproken over de brief van 9 april 2020 van meerdere organisaties, waaronder SchipholWatch, naar aanleiding van het artikel «Goed nieuws: KLM en Schiphol creëren veel minder banen dan gedacht» van Follow The Money (FTM) van 9 april 2020. De commissie heeft mij verzocht om een schriftelijke reactie op deze brief. Hierbij geef ik u deze reactie. Daarmee geef ik tevens invulling aan mijn toezegging aan het lid Van Raan tijdens het debat over steun aan KLM op 6 mei 2020 (Kamerstuk 29 232, nr. 37) om de verschillen aan te geven tussen het onderzoek van Decisio naar de economische betekenis van Schiphol¹ en andere onderzoeken op dit terrein.

Allereerst wil ik reageren op de in de brief geuite angst dat er mogelijk besluiten over financiële steun aan de luchtvaart worden genomen op onjuiste gronden en informatie. Ik verzeker u dat hiervan geen sprake is. Ik hecht er sterk aan dat de afwegingen die ten grondslag liggen aan de steunmaatregelen gebaseerd zijn op accurate informatie en gedegen onderzoek.

SchipholWatch en de andere organisaties spreken in hun brief hun verontrusting uit over de werkgelegenheid waarvoor de luchtvaartsector volgens het artikel aangeeft verantwoordelijk te zijn. Het gaat om een aantal van 370.000 banen dat afkomstig is uit een studie uit 2015 van Intervistas in opdracht van ACI Europe². Volgens het artikel van FTM is dit aantal overdreven, omdat er sprake is van een dubbeltelling, onder meer omdat er met twee alternatieve methoden is gerekend.

¹ Actualisatie economische betekenis Schiphol (bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 710).

² Intervistas (2015), Economic Impact of European Airports; A Critical Catalyst to Economic Growth.

Om een goed beeld te hebben van de economische bijdrage van Schiphol is dit in het verleden en ook recent nog in opdracht van IenW uitgebreid onderzocht. Dit onderzoek is door Decisio uitgevoerd en in het artikel van FTM wordt ook naar dit onderzoek verwezen. In 2015 is een eerste onderzoek van Decisio verschenen³ en in januari 2020 heb ik de actualisatie van deze studie aan de Tweede Kamer gestuurd⁴. Wat mij betreft zijn de berekeningen van Decisio het uitgangspunt als er een beeld geschetst moet worden van het huidige aantal banen en de toegevoegde waarde die te relateren is aan Schiphol. Uit de recente studie van Decisio blijkt dat de werkgelegenheid die direct en indirect samenhangt met de luchthavenactiviteiten op en rond Schiphol 114.000 banen (93.000 fte) bedraagt. De toegevoegde waarde die hiermee samenhangt bedraagt € 10,4 miljard. Inclusief regionale luchthavens is de werkgelegenheid die direct en indirect samenhangt met luchthavenactiviteiten in Nederland circa 100.000 fte.

Een eerste verschil met de studie van Intervistas is dat Decisio zich uitsluitend richt op de luchthavens in Nederland, waardoor het mogelijk is om het aantal banen en de toegevoegde waarde heel nauwkeurig op basis van gedetailleerde statistieken uit te rekenen. Intervistas kijkt naar de luchtvaart in alle Europese landen en de berekeningen in deze studie zijn mede daarom op een globaler niveau uitgevoerd. Er wordt voornamelijk gebruik gemaakt van multipliers, een methodiek die ook in veel andere studies wordt gehanteerd.

Een tweede verschil heeft betrekking op de overtuiging over wat wel en niet goed te berekenen is. Bij de berekende economische bijdragen in de studie van Decisio gaat het uitsluitend om de *directe* werkgelegenheid (banen bij luchtvaart- en luchthavenbedrijven en -organisaties op en rond de luchthaven) plus de *indirecte achterwaartse* werkgelegenheid (banen bij de toeleveranciers van deze bedrijven en organisaties, en de toeleveranciers daarvan). Daarnaast is er ook de betekenis van Schiphol voor het functioneren van andere sectoren en de betekenis van Schiphol als vestigingsplaatsfactor. Dit is de zogenaamde *indirecte voorwaartse* economische bijdrage. Deze bijdrage is er wel degelijk, maar wordt door Decisio in de onderzoeken niet in cijfers uitgedrukt. Reden daarvoor is dat deze specifieke bijdrage lastig exact is te bepalen, omdat deze niet te isoleren is van andere factoren.

In de studie van Intervistas waar in het artikel van FTM naar wordt verwezen is wel gepoogd om de voorwaartse bijdrage in cijfers uit te drukken. In aanvulling op de directe en indirecte achterwaartse bijdragen beschouwt deze studie de geïnduceerde en katalytische bijdragen. De geïnduceerde bijdrage is een afgeleide bijdrage die bestaat uit de bestedingen van werknemers bij bedrijven op Schiphol en de toeleverende bedrijven. In het rapport van Decisio uit 2015 heeft Decisio al aangegeven dat zij deze bijdrage buiten beschouwing laat, omdat het risico op dubbeltellingen groot is. De katalytische bijdrage is gelijk aan de indirecte voorwaartse bijdrage. Uit een literatuurstudie die onderdeel was van het onderzoek van Decisio uit 2015 blijkt dat ook in veel andere onderzoeken, bijvoorbeeld door McKinsey en BCG (2011) en Oxford Economics (2014), is gepoogd om deze bijdrage te kwantificeren. Intervistas is dus niet de enige die dit heeft gedaan. Uit de literatuurstudie van Decisio blijkt dat er in het verleden in diverse onderzoeken een grote verscheidenheid aan methoden en multipliers is gehanteerd om de voorwaartse bijdragen van luchthavens te bepalen. Deze grote verschei-

³ Economisch belang van de mainport Schiphol (bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 219).

⁴ Actualisatie economische betekenis Schiphol (bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 710).

denheid ondersteunt de conclusie van Decisio dat de voorwaartse bijdrage lastig exact is te bepalen.

De voorwaartse economische bijdrage is door Decisio wel in kwalitatieve zin onderzocht. Conclusie is dat Schiphol met haar uitgebreide netwerk van directe bestemmingen een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor internationaal opererende bedrijven is. Er is een duidelijke relatie tussen de nationale/regionale economische groei en de groei van de luchtvaart op Schiphol. In brede zin is Schiphol vooral faciliterend: de luchthaven voorziet in de vraag naar vliegverkeer die afhangt van economische groei. Andersom is de nabijheid van de luchthaven vaak één van de vestigingsfactoren voor internationale bedrijven. Die rol is er, maar is niet te isoleren van andere vestigingsfactoren en dus lastig vast te stellen. De toeristische sector en de luchtvrachtlogistiek zijn wel specifieke sectoren waarvoor de bijdrage van Schiphol duidelijk is.

In lijn met de onderzoeken van Decisio is mijn conclusie daarom dat de schattingen van de economische bijdragen in studies zoals die van Intervistas veel onzekerheden kennen. Decisio richt zich op de onderdelen die nauwkeurig in kaart zijn te brengen en geeft daarvan zo goed mogelijk gevalideerde cijfermatige schattingen.

Verder is het van belang om te melden dat zowel het onderzoek van Decisio als dat van Intervistas en andere bureaus die de directe en indirecte (voorwaarts en achterwaarts) economische bijdragen beschouwen *statische* analyses zijn: zij berekenen de economische «bijdragen» *op een bepaald moment* en kijken dus niet naar «effecten» van meer of minder luchtvaart gezien *over een periode*. Dit laatste gebeurt in *dynamische* welvaartsanalyses zoals in het door FTM aangehaalde onderzoek «Verkennde MKBA beleidsalternatieven luchtvaart» van Decisio e.a. uit 2018⁵ en in het onderzoek «Het maatschappelijk belang van het Schipholnetwerk» van SEO uit 2020⁶. Dynamische welvaartsanalyses worden uitgevoerd in MKBA's om de effecten van beleidsmaatregelen (bijvoorbeeld een vliegbelasting of capaciteitsuitbreiding) in te schatten of in what if-analyses om het maatschappelijk belang van marktsegmenten te duiden. Deze analyses houden rekening met veel meer effecten dan alleen de werkgelegenheidseffecten. Er wordt gekeken naar alle effecten op de Nederlandse welvaart, voor consumenten, bedrijven, de omgeving en het klimaat. De statische en dynamische analyses staan los van elkaar en moeten niet met elkaar verward worden. De studie van Intervistas is net als het onderzoek van Decisio een momentopname en richt zich niet op dynamische effecten. Het zijn dus beide statische analyses. Het risico van dubbeltellingen waar FTM op wijst bij de studie van Intervistas zit hem niet zozeer in het feit dat een ander type analyse wordt gebruikt, zoals FTM stelt, maar in de scope (ook geïnduceerde en katalytische bijdragen worden meegenomen) en de methodiek (multipliers) en de onzekerheden die daarmee gepaard gaan.

In de brief van SchipholWatch en de andere organisaties wordt aan de Commissie IenW gevraagd om een bepaling op te laten stellen van het werkelijke aantal banen dat in ons land kan worden toegeschreven aan de luchtvaartsector. Wat mij betreft voldoet de studie van Decisio daar al aan en is het niet nodig om hiervoor meer onderzoek uit te laten voeren.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

⁵ Bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 290.

⁶ Bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 219.