



gemeente
Haarlemmermeer

De leden van de gemeenteraad van Haarlemmermeer

Postbus 250
2130 AG Hoofddorp

Bezoekadres:
Raadhuisplein 1
Hoofddorp
Telefoon 0900 1852
Telefax 023 563 95 50

Cluster Maatschappelijke en Economische Ontwikkeling
Contactpersoon Femke Sandberg / Frouwien Oudkerk
Doorkiesnummer 0900-1852
Uw brief ---
Ons kenmerk 13.068302\adv 2013/68129
Bijlage Onderzoeksrapport 'Lucht voor vracht'
Onderwerp Logistieke ambities Haarlemmermeer en de
selectiviteitsafspraken uit het Aldersakkoord

Verzenddatum
24 DEC. 2013

Geachte heer, mevrouw,

Met een toegevoegde waarde van ruim €16 mld. (in 2012) aan het bruto regionaal product is de logistiek, volgens de Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam 2012, een belangrijke economische sector in de regio. Ondanks de economische crisis, is de sector logistiek de afgelopen jaren sterk gegroeid. Uit onderzoek van de Universiteit van Utrecht blijkt dat het aantal banen in de logistieke sector in de MRA 'overgeconcentreerd' is, met ruim 1,5 keer meer banen dan gemiddeld in Nederland. De logistieke sector is volgens de Economische Verkenningen de groeimotor voor de economie van de MRA in de toekomst.

Kort geleden ontving u van ons het eindadvies van de heer Alders. Onderdeel van dit eindadvies is tevens de evaluatie van het pakket aan afspraken uit het Aldersakkoord 2008. De afspraken rondom 'Selectiviteit' zijn hier onderdeel van. In het convenant Selectiviteit zijn afspraken gemaakt over de ontwikkeling van instrumenten om 'selectiviteit' te bevorderen. Dit selectiviteitsbeleid heeft als doel om de schaarse capaciteit op Schiphol, die in de loop van de tijd als gevolg van de groei van het luchtvaartverkeer zal ontstaan, te benutten voor het vliegverkeer dat bijdraagt aan de voor de Nederlandse economie van groot belang zijnde verbindingen. Het convenant Selectiviteit is ondertekend door Schiphol en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Samen met KLM werken zij aan de juridische en operationele haalbaarheid van selectiviteit en de effecten op de groei en het volume van Schiphol. De impact van deze selectiviteitsafspraken op de regio wordt daarbij echter buiten beschouwing gelaten.



Het belang van (lucht)vracht en logistiek voor Haarlemmermeer en de regio

Logistiek is belangrijk voor Haarlemmermeer. Het kerngebied voor de logistiek is de Westas. Dit is de corridor tussen de 3 grote logistieke knooppunten in onze regio, zijnde Schiphol, de Amsterdamse haven en de Bloemenveiling in Aalsmeer. Haarlemmermeer ligt centraal op deze as. Deze as is nog versterkt door de voltooiing van de A5, waardoor deze drie marktplaatsen door een reistijd van minder dan vijftien minuten met elkaar zijn verbonden. Een sterke, actieve overheid is onmisbaar voor de ontwikkeling en uitvoering van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch beleid en de cofinanciering van onderwijs en research en development. De directe betrokkenheid van het bedrijfsleven vormt daarnaast een voorwaarde om trends en behoeften in kaart te brengen. Vervolgens wordt de vertaalslag gemaakt van visie en concepten naar praktische, werkbare oplossingen. Dit moet leiden tot de ontwikkeling en afzet van innovatieve bedrijfslocaties langs de Westas.

Omdat de logistieke sector belangrijk is voor onze gemeente zijn wij nauw betrokken bij het cluster logistiek van de Amsterdam Economic Board. De ambitie van deze Board is dat de toegevoegde waarde van het logistieke cluster in de Metropoolregio Amsterdam jaarlijks tenminste 5% harder groeit dan het landelijk gemiddelde. Met Amsterdam Connecting Trade (ACT) ontwikkelt Haarlemmermeer de logistieke bedrijfsterreinen in de Schipholregio met als belangrijke thema's multimodaliteit, duurzaamheid en 'beyond logistics'. Eén van de projecten van ACT is de HST Cargo. De afgelopen jaren is door partijen in de metropoolregio Amsterdam fors geïnvesteerd in het uitwerken van dit concept. De HST Cargo is met name voor expresvracht, welke nu nog grotendeels per vliegtuig wordt vervoerd.

Inmiddels zijn er plannen om het cluster logistiek verder te versterken, de activiteiten effectiever en efficiënter in te richten en ook ACT meer te integreren in het cluster logistiek. Besluitvorming hierover zal begin 2014 plaatsvinden.

Onderzoek 'lucht voor vracht'

Er is een grote verwevenheid van de lokale en regionale economie met Schiphol. Ook is er een grote verwevenheid tussen passagiers- en vrachtvluchten aangezien veel vracht wordt vervoerd in de "belly" van passagiersvliegtuigen waardoor deze vluchten sneller rendabel worden. Hierdoor is de behoefte ontstaan om meer inzicht te krijgen in de betekenis van (lucht)vracht voor de regio. Bijgaand sturen wij u, ter informatie, het interne onderzoeksrapport "Lucht voor vracht" toe. Het onderzoek zoomt zeer specifiek in op de selectiviteitsafspraken uit het Aldersakkoord en de impact daarvan op de werkgelegenheid in de regio. Deze focus betekent uiteraard niet dat de andere onderwerpen uit het Aldersakkoord, zoals hinderbeperking en de kwaliteit van de leefomgeving, niet meer belangrijk zijn. Zij vallen enkel buiten de scope van dit onderzoek.

Samengevat is de conclusie van het onderzoek dat:

- Het Leisure-verkeer (non-hub verkeer op internationale of Europese bestemmingen met minder dan 10.000 zakelijke outbound passagiers) zonder schade aan het vestigingsmilieu, de werkgelegenheid en de economie in de regio uitgeplaatst kan worden naar een andere luchthaven.

- Het non-hub vrachtverkeer is moeilijker 'los te knippen' van het overige (mainport)verkeer en van Schiphol. De non-hub full freighters maken namelijk deel uit van een grote logistieke keten waarmee veel werkgelegenheid gepaard gaat. Indien een deel van de luchtvracht uitgeplaatst/ontmoedigd zal worden, wordt de luchthaven in zijn geheel voor expediteurs (zijnde de regisseurs van de vrachtstromen) minder aantrekkelijk. Dit heeft direct gevolgen voor de werkgelegenheid, het vestigingsmilieu en de toegevoegde waarde in de regio.

Het brede maatschappelijk en economisch belang van de logistieke sector voor de Metropoolregio Amsterdam wordt volgens het onderzoek onvoldoende door de regio uitgedragen en onderkend.

Haarlemmermeer wordt geadviseerd om breed te erkennen dat luchtvracht belangrijk is voor de werkgelegenheid en de lokale/regionale economie. Om structurele schade aan de lokale en regionale economie te voorkomen zullen geen extra beperkingen (lees: selectiviteits-eisen) gesteld moeten worden aan de huidige luchtvrachtvolumes en het huidige aantal (non-hub) full freighter bewegingen op Schiphol. Ofwel, we moeten om ruimte te creëren voor het op Schiphol gewenste vliegverkeer, geen onderscheid maken naar hub- of non-hub vrachtverkeer, maar we moeten selectief zijn op basis van de toegevoegde economische waarde en de daarbij behorende luchtvracht. Ofwel, onze focus moet gaan naar een toename van inkomende vracht voor consumptie en verdere verwerking en minder naar de doorvoer van vracht.

Het is daarom voor de regio en Haarlemmermeer van belang om in het beleid te erkennen dat luchtvracht (in zijn geheel) belangrijk is voor de werkgelegenheid en de lokale/regionale economie. Om structurele schade aan de lokale en regionale economie te voorkomen zullen geen extra beperkingen gesteld moeten worden aan de huidige luchtvrachtvolumes en het huidige aantal (non-hub) full freighter bewegingen op Schiphol. Daarbij dienen Haarlemmermeer en de regio:

- Rekening te houden met ontwikkelingen die van invloed zijn op internationale handel (conjunctuurschommelingen, zeevracht, Europese openheid, 3D-printing etc.) en mogelijke (capaciteit)beperkingen als gevolg van politieke wet- en regelgeving (selectiviteit);
- Geen onderscheid te maken naar hub- of non-hub vrachtverkeer, maar selectief zijn op basis van toegevoegde waarde logistiek en daarbij behorende luchtvracht; méér inkomende vracht voor consumptie en verdere verwerking (VAL/VAS), minder doorvoer vracht;
- Sturen op behoud en stimulering van luchtvrachtstromen en logistiek die het meest bijdragen aan de economie; minder grootschalige opslag, meer ketenregie en – configuratie activiteiten;
- Behouden en/of reserveren van ruimte rondom de luchthaven die bij toenemende luchtvrachtvolumes (welke verwacht worden) ingezet kan worden als onderscheidend luchthaven logistiek bedrijventerrein, voorbehouden aan logistiek met meer toegevoegde waarde (VAL/VAS) en daaraan eisen (durven) te stellen (Schiphol Zuidoost, SLP, Schiphol Trade Park);
- Realiseren van gunstige vestigingsfactoren (aanbod en bereikbaarheid bedrijfslocaties, vermindering van de regeldruk, goede opleidingen, aantrekkelijke leefomgeving etc);

- Investeren op het gebied van duurzaamheid, multimodaliteit en innovatieve projecten in de logistieke sector (Seamless connections/Airlink, Schiphol Smartgate Cargo, Circle Lines) die van cruciaal belang zijn om het vestigingsmilieu, de werkgelegenheid en de economie in de regio te versterken.

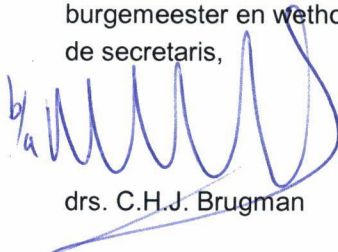
Vervolgstappen

De adviezen uit het onderzoek nemen wij mee in de nadere uitwerking van het convenant Selectiviteit aan de Alderstafel / Omgevingsraad en bij de afspraken die zijn gemaakt in de kerngroep Logistiek van de Amsterdam Economic Board en de cockpit ACT.

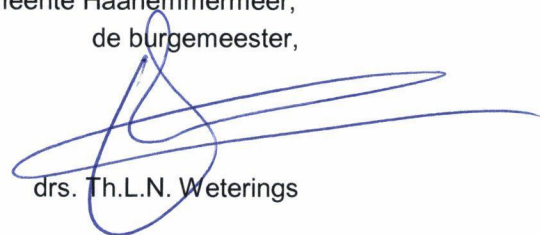
Vrachtverkeer levert voor Haarlemmermeer en haar regio een belangrijke bijdrage aan de werkgelegenheid. Het is daarnaast belangrijk voor het vestigingsmilieu rondom de luchthaven. Mocht er in de toekomst schaarste komen dan willen we niet dat specifiek het non-hub vrachtverkeer wordt uitgeplaatst, maar willen we inzetten op een selectief beleid voor vrachtverkeer. Hierin wordt ingezet op die vracht die de meeste waarde toevoegt voor de regio.

Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
de secretaris,



drs. C.H.J. Brugman



drs. Th.L.N. Weterings

INHOUD

Managementsamenvatting	3
Inleiding	6
▪ Achtergrond	6
▪ Opdracht	6
▪ Conceptueel kader	6
▪ Aanpak	7
▪ Opbouw	7
1. LUCHTHAVEN, REGIO EN LOKALE ECONOMIE	9
1.1 Luchthaven	9
1.2 Regio	12
1.3 Lokale Economie	14
2. SELECTIVITEITSBELEID	17
2.1 Aldersakkoord	17
2.2 Convenant selectiviteit	17
2.3 Segmentering	18
3. NIET HUB- EN MAINPORTGEBONDEN VERKEER	21
3.1 Vliegverkeer Schiphol	21
3.2 Leisure verkeer	21
3.3 Non-hub vrachtverkeer	23
3.4 Logistiek	24
4. INTERNATIONALE BENCHMARK	28
4.1 Frankfurt, Parijs en Londen	28
4.2 Brussel, Keulen/Bonn en Luik	28
4.3 Overige regionale luchthavens	29
5. ECONOMISCHE EFFECTEN	31
5.1 Groeiprognoses	31
5.2 Gevolgen	31
5.3 Conclusies	36
6. HANDELINGSPERSPECTIEVEN	38
6.1 Aanbevelingen	38
6.2 Haarlemmermeer en Regio	38
Literatuur	40

MANAGEMENTSAMENVATTING

De luchthaven Schiphol vormt reeds decennia een belangrijk onderwerp in de lokale en nationale politiek. Het is een omvangrijke luchthaven die veel burgers en bedrijven verbindt met de rest van de wereld. Luchtvaartpolitieke ontwikkelingen hebben daarom niet alleen invloed op de luchtvaart, maar ook op de bedrijvigheid, de werkgelegenheid en de economie in de regio. De Alderstafel Schiphol is ingesteld naar aanleiding van de evaluatie van het Schipholbeleid en het kabinetsstandpunt van april 2006 dat de beschikbare milieuruimte benut en kansen voor hinderbeperking verzilverd moeten worden. In 2008 zijn, als onderdeel van het Aldersakkoord, afspraken gemaakt tussen Schiphol Group en het Rijk over de selectieve ontwikkeling van de mainport Schiphol. Het advies past bij de wensen en ambities van Haarlemmermeer: een beheerste groei van de luchthaven en beperking van de overlast. Een selectieve ontwikkeling van Schiphol houdt ook in eventuele ontmoediging en/of uitplaatsing van bepaalde segmenten van het vliegverkeer naar regionale luchthavens. Gezien de grote verwevenheid van de lokale en regionale economie met Schiphol, is er vanuit de regio de behoefte om meer inzicht te krijgen in de impact van selectiviteitsmaatregelen op de lokale en regionale economie.

Schiphol is 2^o in Europa in bestemmingen, 3^o in Europa in vrachtvolume, 4^o in Europa in passagiersvolume en 5^o in Europa in het aantal vliegtuigbewegingen. Naast een uitstekende netwerkqualiteit, een excellente dienstverlening, een sterke marktplaats en voordelige fiscale- en douaneregelingen, is de kracht van Schiphol grotendeels te vinden in de combinatie van zowel passagiers als vracht die deze kwaliteitspunten mogelijk maken. Uitgangspunt is dat een uitstekend netwerk van verbindingen een essentiële voorwaarde is om te behoren tot een metropolitane regio die kan concurreren op globaal en Europees niveau. Dankzij de netwerkqualiteit beschikt de regio over een aantrekkelijk vestigingsklimaat waarmee veel buitenlandse investeringen worden aangetrokken. De Schipholregio en specifiek Haarlemmermeer zijn binnen de MRA-clusterstructuur en de internationaal georiënteerde bedrijfstakken groothandel, vervoer & opslag, financiële diensten en informatie & communicatie in omvang het grootst en meest gespecialiseerd in vervoer & opslag (logistiek). De sector logistiek neemt dankzij de aanwezigheid van de luchthaven Schiphol een belangrijke rol in en zorgt voor meer dan 30% van de totale werkgelegenheid in Haarlemmermeer. Logistiek vormt daarmee de belangrijkste economische pijler van de Schipholregio.

Het selectiviteitsbeleid – als onderdeel van het Aldersakkoord – heeft als doel om de schaarse capaciteit op Schiphol, die in de loop van de tijd als gevolg van de groei van het luchtvaartverkeer zal ontstaan, te benutten voor het verkeer dat bijdraagt aan de voor de Nederlandse economie van groot belang zijnde verbindingen. Het selectiviteitsbeleid onderscheidt in totaal vijf verschillende vliegsegmenten: 1. Skyteam en partners (pax + vracht), 2. Overige carriers zakelijk intercontinentaal (ICA), 3. Overige carriers zakelijk Europees (EUR), 4. Non-hub Full Freighters en 5. Leisure/Charters. Hierbij worden de segmenten 1,2 en 3 gezien als het hub- en mainport gebonden verkeer. Wat overblijft zijn de *non-hub full freighters* en de *Leisure* vluchten, bestaande uit charters en deels ook Low Cost Carriers. Deze worden gezien als het niet hub- en mainportgebonden verkeer. Uitgangspunt van de verdelingsmaatregel is dat niet-mainportgebonden verkeer losgeknipt kan worden en op regionale luchthavens gefaciliteerd kan worden (o.a. Eindhoven en Lelystad), zonder dat er schade voor het netwerk ontstaat. Het convenant selectiviteit is ondertekend door Schiphol en I&M. Het Rijk, Schiphol en KLM kijken naar de juridische en operationele haalbaarheid van selectiviteit (met name segment 5) en de effecten op de groei en het volume van Schiphol. De impact op de regio en de positie van segment 4 (non-hub vrachtverkeer) worden daarbij buiten beschouwing gelaten en staan daarom in dit rapport centraal.

In totaal is circa 15% van het totaal aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol niet hub- en mainportgebonden. Hierbij dient een onderscheid gemaakt te worden tussen de hubfunctie en mainportfunctie van het vliegverkeer. Met de hub-functie wordt bedoeld: Schiphol als overstapluchthaven, met nadruk op de netwerkqualiteit. Met de mainport-functie wordt bedoeld: Schiphol als luchthaven met regionale centrumfunctie en als knooppunt van transportroutes. De segmenten 1,2, en 3 dragen bij aan zowel de hub-functie als de mainportfunctie van Schiphol. Segment 5 (Leisure-verkeer) draagt niet bij aan de hub-functie (geen transferpassagiers) én niet aan de mainportfunctie van Schiphol. Hoewel het 'leisure in' verkeer nog wel geringe waarde heeft in de sfeer van toeristische bestedingen, heeft het 'leisure out' verkeer nauwelijks waarde voor de regio. De bedrijvigheid in de regio die met het leisure-

verkeer gepaard gaat is beperkt tot een gering aantal schoonmaakbedrijven, cateringbedrijven, toeristenbureaus en hotels. Deze laatste is vooral afhankelijk van het zakelijk verkeer en in mindere mate van de passagiers die met chartervluchten vliegen. Echter, waar charter/vakantie vluchten ook niet bijdragen aan de mainportfunctie van Schiphol, dragen non-hub full freighters wél bij aan de mainportfunctie van Schiphol. Dit heeft te maken met de marktplaatsfunctie die dit segment vervult. Doordat de overslag van vracht – en dus ook dat deel dat in non-hub full freighters vervoerd wordt – bijdraagt aan de aantrekkingskracht van expediteurs en internationale bedrijven, is het verweven met zowel de Nederlandse- als regionale- en lokale economie. De toegevoegde waarde voor het Bruto Nationaal Product (BNP) die met de overslag van vracht gepaard gaat, bedraagt ruim 6 miljard euro (1,2%). Bijna 30.000 personen zijn werkzaam in de luchtvracht en daaraan verbonden bedrijvigheid. Luchtvracht draagt dus sterk bij aan de werkgelegenheid in de regio.

De Europese luchthavens Heathrow (Londen), Charles de Gaulle (Parijs) en Frankfurt am Main (Frankfurt) liggen allemaal binnen een straal van 400 km van Schiphol en concurreren als gevolg daarvan om dezelfde vracht, passagiers en airlines. Wat opvalt, is dat zowel Heathrow, Frankfurt als Charles de Gaulle reeds keuzes hebben gemaakt met betrekking tot (uitplaatsing van) bepaalde segmenten vliegverkeer. Alle drie de luchthavens hebben – als gevolg van beperkte milieu- en geluidsruimte – al jaren te maken met capaciteitsproblemen en daarom delen van het low cost-, charter-, en vrachtverkeer jaren geleden al uitgeplaatst naar secundaire en omliggende luchthavens. Op Schiphol ligt het percentage LCC-, charter- en full freighter verkeer een stuk hoger en gaat slechts een beperkt deel via regionale luchthavens. Daarnaast breidt de concurrentie op het gebied van vracht zich verder uit naar Brussel (Zaventem), Luik en Köln/Bonn. Deze luchthavens leggen zich de laatste jaren steeds meer toe op luchtvracht en nemen een aanzienlijk deel van de vrachtmarkt op zich. Ondanks het feit dat deze luchthavens een stuk kleiner zijn dan Schiphol, Frankfurt of Parijs CdG, profiteren ze ervan dat de afhandeling van vracht sneller, goedkoper en overzichtelijker kan.

Luchtvracht ontstaat door (wereld)handel en heeft een sterke samenhang met het wereldwijde bruto binnenlands product. De toevoeging van grootschalige bedrijventerreinen in de regio zoals Schiphol Zuidoost, Schiphol Logistics Park en de Schiphol Trade Park (voorheen A4ZW) anticipeert op een verwachte toenemende luchtvracht op Schiphol. De huidige stagnatie van luchtvrachtvolumes is naast de economische recessie te wijten aan ontwikkelingen zoals verschuiving in modaliteit (luchtvracht naar zeevracht en eventueel spoor), kortere 'time to time' market (met productieverhuizing naar landen als Turkije) en de opkomst van regionale (vracht)luchthavens. Voorspellingen over de toekomstige luchtvrachthoeveelheden op Schiphol variëren van circa 1.5 miljoen ton vracht tot 3.5 miljoen ton vracht in 2020 en van 2,5 miljoen ton tot 4.8 miljoen ton vracht in 2040, maar gaan vrijwel allemaal uit van een toename van luchtvracht op de lange termijn. Toename van luchtvrachtvolumes betekent ook toename van het aantal vliegtuigbewegingen – en toename van het aantal full freighters – op Schiphol. Politieke wet- en regelgeving zoals het selectiviteitsbeleid heeft direct effect op deze ontwikkelingen, en daarmee ook direct gevolgen voor de lokale en regionale economie.

Uit het onderzoek en de resultaten van de interviews blijkt dat het Leisure-verkeer (non-hub verkeer op internationale of Europese bestemmingen met minder dan 10.000 zakelijke outbound passagiers) zonder schade aan het vestigingsmilieu, de werkgelegenheid en de economie in de regio uitgeplaatst kan worden. Dit betreft een vliegsegment dat onafhankelijk van de regio opereert en relatief makkelijk 'losgeknipt' kan worden. Uitplaatsing van in totaal meer dan 30.000 leisure-vliegtuigbewegingen creëert (tijdelijk) extra ruimte en capaciteit die bij schaarste op Schiphol ingezet kan worden voor vluchten die meer bijdragen aan de economie in de regio. Het non-hub vrachtverkeer is moeilijker 'los te knippen' van het overige (mainport)verkeer en van Schiphol. De non-hub full freighters maken deel uit van een grote logistieke keten waarmee veel werkgelegenheid gepaard gaat. De werkfunctie is de belangrijkste functie van Schiphol voor de omgeving. Daarnaast is logistiek de belangrijkste economische pijler van Haarlemmermeer. Indien een deel van de luchtvracht uitgeplaatst/ontmoedigd zal worden, wordt de luchthaven in zijn geheel voor expediteurs (regisseurs vrachtstromen) minder aantrekkelijk. Doordat het non-hub vrachtverkeer verweven is met de lokale (maar ook regionale en internationale) economie, heeft uitplaatsing/ontmoediging direct gevolgen voor de werkgelegenheid, het vestigingsmilieu en de toegevoegde waarde in de regio. Dit terwijl de effecten van uitplaatsing op hinderbeperking en het creëren van extra ruimte en capaciteit nihil zullen zijn: het non-hub full freighter segment (2% van het totaal aantal vliegtuigbewegingen) is goed voor

slechts 9.634 vliegtuigbewegingen per jaar. Uitplaatsing/ontmoediging van non-hub full freighters komt neer op 27 minder vliegtuigbewegingen ($9.634 / 365 = 27$) van de in totaal 1.160 vliegtuigbewegingen per dag ($423.407 / 365 = 1.160$).

Het is daarom voor de regio en Haarlemmermeer van belang om in het beleid te erkennen dat luchtvracht (in zijn geheel) belangrijk is voor de werkgelegenheid en de lokale/regionale economie. Om structurele schade aan de lokale en regionale economie te voorkomen zullen geen extra beperkingen gesteld moeten worden aan de huidige luchtvrachtvolumes en het huidige aantal (non-hub) full freighter bewegingen op Schiphol. Daarbij dienen Haarlemmermeer en de regio:

- Rekening te houden met ontwikkelingen die van invloed zijn op *internationale handel* (conjunctuurschommelingen, zeevracht, Europese openheid, 3D-printing etc.) en mogelijke (capaciteit)beperkingen als gevolg van *politieke wet- en regelgeving* (selectiviteit);
- Geen onderscheid te maken naar hub- of non-hub vrachtverkeer, maar selectief zijn op basis van toegevoegde waarde logistiek en daarbij behorende luchtvracht; *méér inkomende vracht voor consumptie en verdere verwerking (VAL/VAS)*, minder doorvoer vracht;
- Sturen op behoud en stimulering van luchtvrachtstromen en logistiek die het meest bijdragen aan de economie; minder grootschalige opslag, *meer ketenregie en –configuratie activiteiten*;
- Behouden en/of reserveren van ruimte rondom de luchthaven die bij toenemende luchtvrachtvolumes (welke verwacht worden) ingezet kan worden als *onderscheidend* luchthaven logistiek bedrijventerrein, voorbehouden aan logistiek met meer toegevoegde waarde (VAL/VAS) en daaraan *eisen* (durven) te stellen (Schiphol Zuidoost, SLP, Schiphol Trade Park);
- Realiseren van gunstige vestigingsfactoren (aanbod en bereikbaarheid bedrijfslocaties, vermindering van de regeldruk, goede opleidingen, aantrekkelijke leefomgeving etc);
- Investeren op het gebied van duurzaamheid, multimodaliteit en innovatieve projecten in de logistieke sector (Seamless connections/Airlink, Schiphol Smartgate Cargo, Circle Lines) die van cruciaal belang zijn om het vestigingsmilieu, de werkgelegenheid en de economie in de regio te versterken.

Het gaat daarbij niet om selectiviteit op basis van hub- of non-hub verkeer, maar om selectiviteit op basis van toegevoegde waarde en kwaliteit. Op de langer termijn is wellicht de combinatie van zowel passagiershub als vrachthub als gevolg van capaciteitsproblemen en/of politieke wet- en regelgeving niet meer mogelijk. De groei van luchtvracht kan dan een belemmering voor het hub-netwerk vormen. Daarom dient de focus van de regio te liggen op logistiek en luchtvracht met een grotere toegevoegde waarde, oftewel: kwaliteit in plaats van kwantiteit.

INLEIDING

▪ **Achtergrond**

De luchthaven Schiphol vormt reeds decennia een belangrijk onderwerp in de lokale en nationale politiek. Het is een omvangrijke luchthaven die veel burgers en bedrijven verbindt met de wereld. Luchtvaartpolitieke ontwikkelingen hebben daarom niet alleen invloed op de luchtvaart, maar ook op de bedrijvigheid, de werkgelegenheid en de economie in de regio. De Alderstafel Schiphol is ingesteld naar aanleiding van de evaluatie van het Schipholbeleid en het kabinetsstandpunt van april 2006 dat de beschikbare milieuruimte benut en kansen voor hinderbeperking verzilverd moeten worden. In 2008 zijn, als onderdeel van het Aldersakkoord, afspraken gemaakt tussen Schiphol Group en het Rijk over de selectieve ontwikkeling van de mainport Schiphol. Het Aldersadvies past bij de wensen en ambities van Haarlemmermeer: een beheerste groei van de luchthaven en beperking van de overlast. Een selectieve ontwikkeling van Schiphol houdt ook in eventuele ontmoediging en/of uitplaatsing van bepaalde segmenten van het vliegverkeer naar regionale luchthavens. Dit kan echter grote gevolgen hebben voor de ontwikkeling van de lokale/regionale economie. De 'motorfunctie' van Schiphol is essentieel voor de nationale economie en levert een aanzienlijke bijdrage aan de welvaart en werkgelegenheid in de regio. Voor Haarlemmermeer is het daarom van belang meer inzicht te krijgen in de relatie tussen de luchthaven en de regio en de mogelijke gevolgen van selectiviteitsmaatregelen. Op korte termijn zal de discussie rondom selectiviteit en versterking van de zogenoemde netwerkqualiteit op Schiphol tevens één van de belangrijkste onderwerpen worden aan de Alderstafel/Omgevingsraad Schiphol (ORS – opvolger van de Alderstafel). De resultaten uit dit onderzoek dienen daarbij als input voor de strategiebepaling aan de regionale overlegtafel(s). In het voorliggende rapport zal daarom dieper worden ingegaan op de verwevenheid tussen de lokale/regionale economie en het selectiviteitsbeleid op Schiphol.

▪ **Opdracht**

Het selectiviteitsbeleid – als onderdeel van het Aldersakkoord - heeft als doel om de schaarse capaciteit op Schiphol, die in de loop van de tijd als gevolg van de groei van het luchtvaartverkeer zal ontstaan, te benutten voor het verkeer dat bijdraagt aan de voor de Nederlandse economie van groot belang zijnde verbindingen. Het convenant selectiviteit is ondertekend door Schiphol en I&M. Het Rijk, Schiphol en KLM kijken naar de juridische en operationele haalbaarheid van selectiviteit (met name segment 5: Leisure/charter) en de effecten op de groei en het volume van Schiphol (zie pagina 18 voor toelichting segmentering). De impact op de regio en de positie van segment 4 (non-hub vrachtverkeer) worden daarbij echter buiten beschouwing gelaten. Gezien de grote verwevenheid van de lokale en regionale economie met Schiphol, is er vanuit de regio de behoefte om meer inzicht te krijgen in de impact van selectiviteitsmaatregelen op de lokale en regionale economie. De vraag die centraal staat binnen dit onderzoek is 'welke effecten heeft uitplaatsing/ontmoediging van de segmenten 4 & 5 op Schiphol voor de lokale en regionale economie?' Thans is er behoefte aan een concreet antwoord op de volgende vragen:

- Wat betekenen toekomstige ontwikkelingen m.b.t. het selectiviteitsbeleid op Schiphol voor de lokale en regionale economie?
- Wat betekent dit voor de werkgelegenheid, de bedrijvigheid, het Bruto Regionaal Product (BRP) en het internationaal vestigingsklimaat van de regio?
- Welk type vluchten moeten op Schiphol blijven?
- Welke strategie dient de gemeente te volgen?

▪ **Conceptueel kader**

Om inzicht te krijgen in de gevolgen van selectiviteitsmaatregelen op Schiphol voor de regio, is het noodzakelijk de verwevenheid tussen de lokale/regionale economie en (diverse) segmenten vliegverkeer op Schiphol in kaart te brengen. De Schipholregio en specifiek Haarlemmermeer zijn binnen de MRA-clusterstructuur en de internationaal georiënteerde bedrijfstakken groothandel, vervoer & opslag, financiële diensten en informatie & communicatie in omvang het grootst en meest gespecialiseerd in vervoer & opslag (logistiek). De sector logistiek neemt dankzij de aanwezigheid van de luchthaven Schiphol een belangrijke rol in en zorgt voor meer dan 30% van de totale

werkgelegenheid in Haarlemmermeer. Uitgangspunt is dat de segmenten vliegverkeer 1,2, en 3 (zoals voortgekomen uit de prioritering van het Aldersakkoord) alle drie hub- en mainportgebonden zijn en daarmee bijdragen aan de netwerkkwaliteit, die voor zowel de luchthaven als voor de regio van cruciaal belang is. Met name het aantal bestemmingen verbindt de regio met andere (belangrijke) economische regio's in de wereld en zorgt voor een sterke concurrentiepositie en internationaal vestigingsklimaat. De mainport Schiphol maakt daarmee deel uit van de synergie tussen netwerk, luchthaven en de regio. Binnen dit onderzoek wordt alleen gekeken naar de segmenten 4 en 5 (non-hub vracht verkeer en Leisure-verkeer) en de effecten van uitplaatsing van deze vliegsegmenten op de lokale en regionale economie. Gezien de relatief groot vertegenwoordigde sector logistiek in de Haarlemmermeer en de daaraan gerelateerde bedrijvigheid, ligt de nadruk hierbij op luchtvracht. Logistiek vormt de belangrijkste economische pijler van de Schipholregio en het heeft daarom prioriteit meer inzicht te krijgen in de mogelijke gevolgen van selectiviteitsmaatregelen met betrekking tot luchtvracht voor de logistieke sector.

▪ Aanpak

Om antwoorden te kunnen geven op de gestelde vragen zijn de verwachtingen voor en behoefte van de regio voor de middellange termijn (10 tot 20 jaar) bepalend. Deze verwachtingen en behoeften zijn op twee manieren in kaart gebracht: middels een uitgebreid deskresearch/theoretisch vooronderzoek en een uitvoerige praktijkverkenning. Het theoretisch vooronderzoek bestaat enerzijds uit een analyse van de relatie tussen de luchthaven, regio en lokale economie en anderzijds de problematiek rondom het selectiviteitsbeleid. Daarbij is met behulp van een benchmarkanalyse van concurrerende Europese luchthavenregio's gekeken naar de manier waarop deze omgaan of zijn omgegaan met capaciteitsproblemen en/of selectiviteitsmaatregelen. Daarnaast zijn middels een praktijkverkenning de verwachtingen en behoeften van de verschillende stakeholders in kaart gebracht. Deze partijen is uitvoerig gevraagd naar o.a. hun toekomstvisie met betrekking tot luchtvracht, de locatievoordelen, de afhankelijkheid van de luchthaven, de noodzaak van nachtslots, de verschuiving in modaliteit en hun visie met betrekking tot het selectiviteitsbeleid. Een overzicht van de stakeholders-selectie:

EDCs	Afhandelaar	Overig
- Yamaha	- Aviapartner	- ORAM (Ondernemersvereniging Regio Amsterdam)
- Intel		- VNO-NCW (Verbond van Nederlandse Ondernemingen en het Nederlands Christelijk Werkgeversverbond)
	Luchthaven	- SEO (Sociaal Economisch Onderzoek)
Bloemenveiling	- Schiphol Group	- KvK (Kamer van Koophandel)
- Flora Holland		- HOP (Haarlemmermeers Ondernemers Platform)
	Integrators	- ACN (Air Cargo Netherlands)
Logistieke dienstverleners	- DHL Express	- SADC (Schiphol Area Development Economy)
- DHL global forwarding	- Fedex	- AIB (Amsterdam In Business)
- IJSGlobal		
	Overheid	
Airlines	- IenM directie Lucht	
- KLM Cargo		
- Malaysian Airlines Kargo		
- Singapore Airlines Cargo		

Het onderzoek zal de volgende resultaten opleveren:

- Een regionale visie op het selectiviteitsbeleid en de uitvoering hiervan;
- Inzicht in de relatie tussen de lokale/regionale economie en Schiphol;
- Inzicht in de economische effecten op de regio van uitplaatsing van vliegsegmenten 4 & 5, op basis van de interviews;
- Input voor strategiebepaling aan regionale overlegtafel(s) als de Alderstafel.

▪ Opbouw van het rapport

Om de achtergronden, analyses en resultaten gestructureerd weer te geven is het rapport als volgt opgebouwd. In hoofdstuk één wordt een analyse gemaakt van Schiphol en de lokale en regionale economie. Hierin zullen de sterke en minder sterke kanten van Schiphol belicht worden, datgene wat Schiphol bijdraagt aan de regio en datgene wat Haarlemmermeer daaruit haalt. In hoofdstuk twee wordt vervolgens ingegaan op het selectiviteitsbeleid. Hier zal een korte algemene beschrijving worden gegeven van de selectiviteitsmaatregelen. In het derde hoofdstuk zal worden ingegaan op de huidige situatie op Schiphol en de segmenten Leisure en vracht: het niet hub- en mainportgebonden verkeer. Hoofdstuk vier zal een korte benchmark laten zien van concurrerende Europese luchthavens. Tot slot wordt in het laatste hoofdstuk aan de hand van resultaten vanuit de praktijkverkenning ingegaan op de economische effecten van de selectiviteitsontwikkelingen. Hier wordt antwoord gegeven op de vraag welke effecten uitplaatsing/ontmoediging van (een deel van) de luchtvracht heeft op de logistieke bedrijvigheid, de werkgelegenheid, het BRP en het internationaal vestigingsklimaat in Haarlemmermeer. Tegen de achtergrond van groeiprognoses in de luchtvaart en ruimtelijke ontwikkelingen in Haarlemmermeer, zal tot slot tot een strategisch gemeentelijk advies worden gekomen.

1. LUCHTHAVEN, REGIO EN LOKALE ECONOMIE

1.1 LUCHTHAVEN

Schiphol is in aantallen passagiers de vierde luchthaven van Europa; in hoeveelheid vracht de derde. Het totaal aantal vliegtuigbewegingen (VTB) is in 2012 gestegen met 0,8% naar 423.407 vliegtuigbewegingen per jaar. Daarmee neemt de luchthaven in Europa de vijfde plek in wat betreft het totaal aantal vliegtuigbewegingen (Schiphol Group, 2013). Als mainport is Schiphol grofweg te onderscheiden naar Schiphol als passagiershub en Schiphol als vrachthub: beiden dragen bij aan de kracht van de luchthaven. In de luchtvaartwereld is echter slechts een beperkt aantal luchthavens succesvol in zowel passagiers- als vrachtvervoer (Schiphol Group, 2012).

Passagiershub

Het aantal passagiers op Amsterdam Airport Schiphol is in 2012 gestegen met 2,6% naar een recordhoogte van 51 miljoen passagiers. Schiphol is daarmee na London Heathrow, Parijs-Charles de Gaulle en Frankfurt de vierde passagiersluchthaven van Europa (Schiphol Group, 2013). In 2012 kon rechtstreeks vanaf Schiphol naar 317 bestemmingen worden gevlogen, waarvan 297 passagiersbestemmingen. De grootste gebruiker van de luchthaven is hub carrier Air France-KLM, dat zich heeft aangesloten bij één van de drie wereldwijde allianties in de luchtvaart, het SkyTeam. KLM heeft van oudsher Schiphol als thuisbasis. De concurrentiekracht van de mainport Schiphol als passagiershub ten opzichte van andere grote luchthavens in omliggende landen wordt in belangrijke mate bepaald door de kwaliteit van het verbindingennetwerk – de netwerkkwaliteit –, en de dienstverlening.

Netwerkkwaliteit & transferproduct

Om een netwerk van 317 bestemmingen in stand te kunnen houden, is een bepaalde hoeveelheid verkeer (volume) nodig. Omdat de Nederlandse thuismarkt te klein is voor het omvangrijke intercontinentale netwerk van Schiphol, maakt transfer hiervan een belangrijk deel uit (ruim 40%). Op Schiphol is transfer vrijwel een exclusieve aangelegenheid van Air France-KLM, die met zijn vluchtschema op weekbasis meer dan 125.000 'city pairs' via Schiphol verbindt (Schiphol Group, KLM en Luchtverkeersleiding Nederland, 2007). Hierdoor is het voor **Schiphol mogelijk om in korte tijd (de 'piekuren') grote golven aankomende en vertrekkende vluchten te verwerken, die veel meer bestemmingen met elkaar verbinden dan met een netwerk dat louter uit directe verbindingen bestaat.** Na Frankfurt is Schiphol daarmee de luchthaven met de meeste directe bestemmingen.

Netwerkkwaliteit
De netwerkkwaliteit wordt enerzijds bepaald door het aantal directe verbindingen en frequenties, de zogenaamde directe connectiviteit. Anderzijds sluiten sommige directe luchtlijnen aan op knooppuntluchthavens van andere luchtvaartmaatschappijen, de indirecte connectiviteit (SEO/ESB, 2009).

Dienstverlening

Sinds 1980 heeft Schiphol meer dan 150 prijzen gewonnen als beste luchthaven van Europa en de wereld in verschillende categorieën (Schiphol Group, 2012). Schiphol wordt met name geroemd als overzichtelijke en transparante luchthaven voor overstappende passagiers, maar ook voor wat betreft de ontspannende en recreatieve faciliteiten op de luchthaven.

Schiphol heeft echter ook te maken met ontwikkelingen zoals de grote opkomst van Low Cost Carriers, hub-bypassing (het vliegen via regionale luchthavens), de houdbaarheid van het hub-and-spoke systeem en de gevoeligheid van hubs voor verstoringen (TNO/SEO, 2007). Naast deze generieke bedreigingen is er ook sprake van aantal specifieke kenmerken die een bedreiging kunnen vormen voor de passagiershub.

Baangebruik

Schiphol heeft in vergelijking met andere luchthavens een relatief duur, uitgebreid en complex banenstelsel, met vijf hoofd start- en landingsbanen, waarvan slechts een aantal tegelijkertijd inzetbaar is (Schiphol Group, 2011). Het heeft een piekcapaciteit van maximaal 110 starts en landingen per uur, maar omdat de vraag naar capaciteit geconcentreerd is rond zeven pieken op een dag, is er sprake van grote schommelingen in het

gebruik en een sterk wisselende bezetting van de start- en landingsbanen. De vraag naar piekcapaciteit neemt steeds meer toe en zal in de toekomst schaarse opleveren.

Kleine thuismarkt

In tegenstelling tot de concurrenten Heathrow, Frankfurt en Parijs Charles de Gaulle heeft Schiphol een relatief kleine thuismarkt. De 'catchment area' is beperkt tot 33 miljoen mensen binnen een straal van 200 kilometer van de luchthaven. Als gevolg daarvan is het in belangrijke mate afhankelijk van de homecarrier Air France-KLM en de daarbij behorende transfermarkt. Air France-KLM is op zijn beurt ook afhankelijk van Schiphol als thuishaven. Deze onderlinge afhankelijkheid en de gespannen relatie tussen beiden zorgt voor grotere onzekerheid in de toekomst.

Wet- & regelgeving

Wijzigingen in wet- en regelgeving kunnen van grote invloed zijn op Schiphol. Politieke ontwikkelingen, Europese regelgeving of nationale wetten hebben gevolgen voor de exploitatie van de luchthaven. Ook het Aldersakkoord (dat in 2008 een capaciteitsplafond heeft ingesteld van maximaal 510.000 vliegtuigbewegingen in 2020) zorgt voor beperkingen en mogelijke bedreiging voor de ontwikkeling van de luchthaven. Het Kabinet koos in het begin van de jaren negentig voor een dubbeldoelstelling voor Schiphol: Schiphol moet zich als mainport kunnen ontwikkelen, maar moet ook zodanig ingekaderd worden dat de kwaliteit van de leefomgeving niet verslechtert en deels verbetert. Kortom; groeien mag, maar de hinder voor omwonenden mag niet toenemen. Hinder beperkende maatregelen zijn echter eindig en gezien de tegenstrijdigheid van de dubbeldoelstelling is het de vraag hoe houdbaar deze dubbeldoelstelling nu en op de lange termijn nog is.

Vrachthub

Met een derde plek als vrachtluchthaven in Europa is Schiphol één van de meest toonaangevende vrachtluchthavens. Hoewel in 2012 de vracht op Schiphol een lichte daling liet zien van 2,6% tot 1.483.448 ton, is deze daling in vergelijking tot de andere twee grote Europese vrachtluchthavens Frankfurt en Parijs Charles de Gaulle met respectievelijk een daling van 6,9% en 6,6%, relatief licht (Schiphol Group, 2013). Mede doordat vracht geen aankopen doet op de luchthaven en niet parkeert, zijn passagiersvluchten meer winstgevend dan vrachtluchten. Luchtvaartmaatschappijen zoeken echter altijd naar luchthavens waar zij heen kunnen vliegen met een goed bezet vliegtuig, zowel wat betreft passagiers als wat betreft goederen. Vracht is daarmee een mogelijkheid om passagiersvluchten rendabel te maken en het dure vervoersmiddel optimaal te benutten (Klaassen, 2012). Luchtvracht is de afgelopen decennia hard gegroeid. Dit is vooral toe te schrijven aan de steeds korter wordende levenscyclus van verbruiksgoederen en aan het feit dat de onderdelen hiervan vaker op verschillende continenten worden gemaakt en uiteindelijk op één plaats samen moeten komen. Ook express vracht - het vervoer van kleine pakjes met volumelimiten die een hoge prioriteit kennen - heeft een grote groei doorgemaakt. Deze markt wordt op Schiphol bediend door integrators als DHL en Fedex.

In totaal maken full freighters een relatief klein deel uit van het aantal vliegtuigbewegingen. Van de 423.407 vliegtuigbewegingen op Schiphol in 2012 was 4% een full vrachtlucht, waarmee 58% van alle luchtvracht werd vervoerd (Schiphol Group, 2012). De top tien vrachtmaatschappijen op Schiphol doen voornamelijk intercontinentale bestemmingen aan met full freighters. Wat Schiphol onderscheidt van andere Europese vrachtluchthavens is o.a. de sterke marktplaatsfunctie van Schiphol en het systeem van excellente diensten en regelingen op het gebied van fiscaliteit, douane en innovaties.

Belly freight vs. Full freight

Belly freight betekent dat in hetzelfde vliegtuig zowel vracht als passagiers worden vervoerd. Bij belly freight wordt de vracht in de buik van het vliegtuig geladen. Full freight daarentegen definieert vrachtvervoer in vliegtuigen die uitsluitend bestemd zijn voor vrachtladingen: de full freighters.

Marktplaatsfunctie

Door Schiphols uitstekende netwerk van bestemmingen en frequenties wordt de luchthaven regio bij uitstek gekozen als vestigingsplaats voor EDC's (European Distribution Centres) van internationale bedrijven. Ruim 50% van de Amerikaanse bedrijven die distributiecentra in Europa hebben, heeft voor Nederland gekozen als

vestigingsland (Schiphol Group, 2012). Deze keuze is in belangrijke mate bepaald door de kwaliteit van de opslag- en overslagfaciliteiten op en rond Schiphol. Op het luchthaventerrein, direct aan de platformen, liggen de eerste linie bedrijven van de luchtvaart maatschappijen en de vrachtafhandelaren. Direct achter deze eerste linie bedrijven liggen de zogeheten tweede linie bedrijven. Deze bedrijven, de expediteurs, dragen zorg voor de douane-inklaring van luchtvracht, de verpakking hiervan en de verdere doorvoer op de grond. In totaal heeft Schiphol meer dan 150 logistieke dienstverleners en daarmee een sterke forwarders- en marktplaatsfunctie. Daarnaast is in totaal op de terreinen op en rond Schiphol circa 525,000 m² vrachtloods aanwezig. Daarmee is Schiphol één van de weinige grote luchthavens in Europa die zowel 1^e, 2^e, als 3^e linie vastgoed aanbiedt en luchtvaartmaatschappijen, expediteurs en logistieke dienstverleners ook in de toekomst ruimte kan blijven bieden (Schiphol Group, 2012).

Fiscaliteit, douane en innovaties

Nederland is als land fiscaal erg aantrekkelijk voor buitenlandse bedrijven. Het heeft internationaal gezien een van de meest gunstige belastingklimaten en een stabiele wetgeving die erop gericht is om buitenlandse investeringen aan te trekken (Ernst & Young, 2012). Internationale toegankelijkheid en een adequaat belastingklimaat hebben een blijvende aantrekkingskracht en zijn grote troeven in de concurrentie tussen Europese locaties. Daarnaast is er op Schiphol sprake van een gestroomlijnd en ondernemersvriendelijk douanebeleid. Ook zorgen innovaties als SmartGate Cargo ervoor dat Schiphol aantrekkelijk wordt voor goederenstromen en daarmee de positie van Schiphol als vrachtluchthaven versterken.

Over het algemeen geldt wel dat de luchtvracht een sterk conjunctureel gevoelige markt is. Luchtvracht is gevoelig voor economische recessies omdat consumenten doorgaans als eerste bezuinigen op hoogwaardige en tijdsgevoelige consumptiegoederen die vaak per vliegtuig worden getransporteerd (DTZ Zadelhoff, 2010). Voor Schiphol als vracht hub zijn er daarnaast enkele specifieke bedreigingen gelegen in het feit dat Schiphol – hoofdzakelijk door de nabijheid van de bloemenveiling in Aalsmeer – erg afhankelijk is van bederfelijke goederen (persihables), beschikt over beperkte nachtcapaciteit en afhankelijk is van home-carrier KLM(-cargo).

Perishables

In termen van volume zijn de meeste geïmporteerde goederen op Schiphol perishables (45%); op basis van waarde zijn dit machines en elektronica (52%). Niet alleen als exportproduct, maar tevens bij de import leveren de bloemen een belangrijke bijdrage. Zestig procent van alle bloemen die op de wereld wordt verhandeld, gaat via Nederlandse bloemenveilingen (Verweij, 2006). Een grote meerderheid van de goederen, 70%, is echter geen import of export maar transfer vracht. Een deel van de rijpingsprocessen van agro food producten en bloemen kunnen daarbij steeds beter beheerst en gepland worden, waardoor goedkopere modaliteiten als zeevracht steeds meer binnen handbereik komen (Ploos van Amstel, 2012), (ING, 2010). Ontwikkelingen ten gunste van de zeevracht of andere ontwikkelingen die de sierteeltstromen beïnvloeden, zouden dus een bedreiging kunnen vormen voor de luchtvracht op Schiphol die voor een groot deel afhankelijk is van bederfelijke goederen.

Nachtopenstelling

De belangrijkste reden waarom Amsterdam Airport Schiphol 's nachts open moet zijn, ligt in het verschil tussen dag en nacht over de hele wereld. Verreweg het meeste vrachtvervoer heeft een intercontinentale herkomst of bestemming; dit betekent dat er vaak meerdere tijdzones worden gepasseerd en het bijna niet mogelijk is om zowel overdag te vertrekken als aan te komen.

Nachtcapaciteit

Tussen 23.00 en 07.00 uur geldt op Schiphol een nachtregime waarin maar een beperkt aantal vliegtuigbewegingen is toegestaan. Nachtvluchten en specifiek vrachtvluchten spelen een belangrijke rol in de politieke discussie over de luchthaven. Ondanks het feit dat vrachtvliegtuigen dankzij technische innovaties de laatste jaren steeds stiller zijn geworden, nemen zij nog een aanzienlijk deel van de geluidscapaciteit voor hun rekening. Dit heeft geleid tot beperking van de nachtcapaciteit naar 32.000 vliegtuigbewegingen per jaar en recentelijk tot 29.000 per jaar – afbouwend in drie jaar tijd (Alders, 2012). Hoewel maar een beperkt deel van alle nachtvluchten bestaat uit vrachtvluchten is het vanwege de verschillende tijdzones juist voor het intercontinentale vrachtvervoer belangrijk dat Schiphol 's nachts open is (Schiphol Group, 2012). Schaarste in de

nachtcapaciteit kan daarom grote gevolgen hebben voor de aantrekkelijkheid van Schiphol als vrachtluchthaven en daarmee de positie van Schiphol in het algemeen.

Positie KLM(-cargo)

Home carrier Air France-KLM lijdt al een aanzienlijk aantal jaren een substantieel operationeel verlies. De resultaten van de luchtvaartmaatschappij staan onder druk door de hoge brandstofkosten, de algemene afname van het vrachtvervoer door de zwakke wereldeconomie, de concurrentie door prijsvechters en hoge kosten van een reorganisatie. Deze ontwikkelingen treffen ook de vrachttak van KLM. Zij zetten daarom in op bezuinigingen en verdere krimp van de vrachtvloot. Waar enkele jaren geleden de vrachtvloot van KLM nog bestond uit 25 toestellen, is deze nu teruggebracht naar 13 toestellen en verdere krimp wordt de komende jaren niet uitgesloten. Ook de plannen van Schiphol Group om de vrachtloodsen van KLM, die meer dan 40.000 m² beslaan en deels nog uit 1967 dateren, over te nemen – zodat Schiphol Group verder kan uitbreiden met een extra passagiersterminal – en KLM te huisvesten op het vrachtareaal van Schiphol Zuid-Oost, zijn door de beperkte financiële middelen van KLM moeilijk uitvoerbaar en voorlopig gestrand. Het aandeel van KLM-cargo bedraagt meer dan 1/3^e van de totale bijna 1,5 miljoen ton vracht die jaarlijks Schiphol passeert (KLM, 2012). De besparingen binnen dit concern en gebrek aan investeringen kunnen daarom grote gevolgen hebben voor het verbindingen netwerk, de marktplaats en de positie van Schiphol als cargohub in de toekomst. Ook de houding van AF-KLM ten aanzien van buitenlandse concurrentie is niet altijd bevorderlijk voor de groei van air freight op Schiphol. De positie van AF-KLM is verzwakt terwijl aan sterke groeiers en concurrenten als Emirates en Singapore Airlines geen ruimte wordt geboden. KLM voert daarbij een stevige lobby in Den Haag en onderhoud hechte banden met het ministerie van IenM. De Duitse luchtvaartmaatschappij Lufthansa is verwickeld in een rechtszaak tegen de Nederlandse staat wegens een vliegverbod dat het ministerie Lufthansa heeft opgelegd op de bloemenlijn tussen Amsterdam en Zuid-Amerika.¹ Dit ondergraaft uiteindelijk de diversiteit en de positie van Schiphol als (luchtvracht) hub. Het gaat daarmee vooral over markttoegang voor andere luchtvaartmaatschappijen.

1.2 REGIO

Net als andere grote Europese luchthavens/hubs ligt Schiphol in een intensief verstedelijkt gebied. Schiphol fungeert daarin als een belangrijke draaischijf tussen internationale en nationale netwerken van personen-, goederen- en informatiestromen en als pull-factor voor het aantrekken van internationale bedrijvigheid. Het grootstedelijke gebied waarin Schiphol gelegen is – de Metropoolregio Amsterdam (MRA) – , is een belangrijk economisch kerngebied, niet alleen in ons land, maar ook in Noordwest-Europa. Het behoort tot de Europese top vijf van economisch sterke regio's (MRA, 2013).

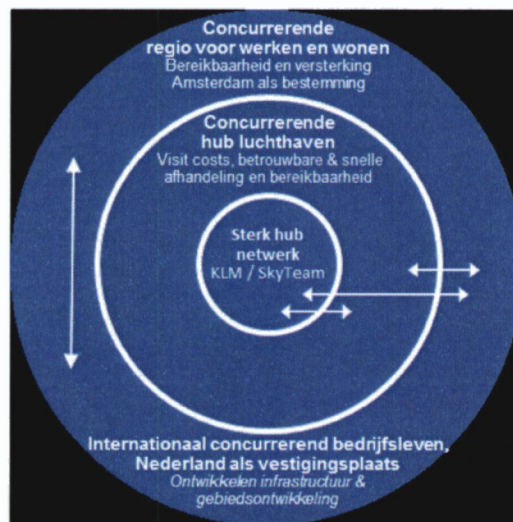
Synergie tussen netwerk, luchthaven en regio

De doelstelling van de Metropoolregio Amsterdam is om in Europa in 2040 een vooraanstaande internationale positie in te nemen en te behouden door deel uit te maken van een van de meest toonaangevende grootstedelijke gebieden in Europa (MRA, 2013). Volgens het censusbureau van de VN zijn er in 2040 meer dan 80 grote wereldsteden die functioneren als *Global Cities* (Sassen, 2001). Voor de Metropoolregio Amsterdam die ambieert te behoren tot de Europese top, is gezien het internationale profiel van de regio en het accent op internationale bereikbaarheid, aansluiting op dit systeem van *Global City Regions* een absolute randvoorwaarde (Luchtvaartnota, 2009) (SEO, 2013). Ook onderzoek van Bel & Fageda toont aan dat, behalve voor de luchthaven, het ook voor de

¹ Lufthansa vloog vóór het verbod - dat eind 2011 werd uitgevaardigd door staatssecretaris Atsma - vier keer per week naar Nederland met 80 ton rozen uit Ecuador en Colombia. Zij konden voor een lager tarief dan KLM ook bloemen vervoeren van Ecuador en Colombia naar de bloemenveiling in Aalsmeer. KLM is niet blij met deze bloemenvluchten en beroept zich met de inspectie op luchtvaartverdragen die alleen lokale luchtvaartmaatschappijen toestaan om vluchten uit te voeren tussen Nederland en deze twee Zuid-Amerikaanse landen. Lufthansa maakte met de MD-11 een tussenstop op Puerto Rico. Daar tankten ze, kwam nieuwe vracht aan boord en werd doorgelopen onder een ander vluchtnummer naar Schiphol. Omdat Puerto Rico in de VS ligt, valt de vlucht onder het open luchtvaartverdrag tussen de EU en de VS. Volgens de inspectie geldt het verdrag niet voor doorvoer van vracht. Sinds het verbod worden nog steeds een tot twee bloemenvluchten per week uitgevoerd, maar wordt op Frankfurt geland. Daarna moeten de bloemen per vrachtwagen naar Aalsmeer, maar dat betekent tijdsverlies en extra kosten. Lufthansa wil nu dat het verbod om bloemen te vervoeren van Zuid-Amerika naar Schiphol wordt opgeheven. De rechtszaak loopt nog (Haarlems Dagblad).

regio van groot belang is om een goede netwerkqualiteit met een wereldwijd en frequent netwerk van luchtverbindingen te hebben. Voor het leiden van een 'netwerkderneming' geldt dat vestiging op een locatie met snelle en directe toegang tot allerlei bestemmingen over de gehele wereld cruciaal is. 10% Meer intercontinentale verbindingen vanaf de luchthaven zorgt voor 4% meer hoofdkantoren in de regio (Bel & Fageda, 2008). Een hoge netwerkqualiteit draagt zo bij aan de nationale welvaart door een positieve invloed op het vestigingsklimaat, korte reistijden, lagere reiskosten en een groot aanbod van diensten. De mainport maakt daarmee deel uit van de synergie tussen netwerk, luchthaven en een competitieve regio en omvat het gehele cluster van economische activiteiten rond Schiphol, inclusief de luchthaven gerelateerde bedrijven rond de luchthaven (SEO, 2013). De Mainportstrategie is er dan ook onder meer op gericht om het netwerk van SkyTeam op Schiphol te accommoderen en te behouden. Figuur 1 geeft deze synergie tussen regio, luchthaven en netwerk weer.

Global City Regions
 GCR's zijn de belangrijkste knooppunten in een mondiaal economisch, politiek en cultureel systeem. Hier vestigen zich de *corporate headquarters*. Infrastructureel beschikken zij over hoogwaardige transportsystemen, snelle internet verbindingen en niet in de laatste plaats, over een luchthaven met een uitstekend netwerk van mondiale verbindingen (Loughborough,



Figuur 2: "synergie tussen netwerk, luchthaven en regio"

HUBSTATUS

De afgelopen dertig jaar heeft een flink aantal luchthavens in de wereld de hubstatus verloren (o.a. Brussel en Budapest na faillissement hub-carrier, Milaan Malpensa en Barcelona als gevolg van dehubbing). Luchthavens die de hubstatus kwijt zijn, winnen deze bijna nooit meer terug en lopen vaak een groeiachterstand op ten opzichte van luchthavens die de hubstatus nog wel hebben (SEO, 2013). Onderzoek van SEO wijst uit dat de huboperatie in beperkte mate robuust is voor afkalving van het netwerk door de hubcarrier, bijvoorbeeld als gevolg van de netwerkstrategie van de hubcarrier of capaciteitsbeperkingen op de hub.

Regionale economie

De luchtvaart levert ook een belangrijke bijdrage aan de (regionale) economie. Passagiers die van, naar of via Schiphol reizen, zijn in totaal goed voor een bijdrage van 11 miljard euro aan de Nederlandse economie en leveren 170.000 banen op in de regio. De bedrijvigheid die met de luchthaven samenhangt, zoals investeringen van bedrijven in Nederland, zorgen nog eens voor 15 miljard en 120.000 extra banen (Economische Verkenningen MRA, 2012). De totale werkgelegenheid van Schiphol is 290.000 banen en de totale toegevoegde waarde is circa 26 miljard euro. Dit is ongeveer 3,3% van het Bruto Binnenlands Product (Boston Consulting Group en McKinsey, 2011). Nederland staat hiermee voor vele aspecten in de top 10 van meest concurrerende landen ter wereld.

De kracht van de regionale economie van de Metropoolregio Amsterdam is gelegen in de brede structuur van de clusters in de regio. Met de luchthaven Schiphol, de zeehaven(s) Amsterdam (en Rotterdam), de greenport in Aalsmeer en internet-knooppunt AMSIX is de regio optimaal internationaal verbonden. Deze multimodaliteit wordt ook wel vaak samengevat in mainport, greenport, seaport en dataport. De groei van de MRA steunde de afgelopen

tien jaar hoofdzakelijk op internationaal georiënteerde bedrijfstakken als groothandel, vervoer & opslag, financiële diensten en informatie & communicatie (Economische Verkenningen MRA, 2012). In deze bedrijfstakken heeft de MRA een comparatief voordeel. Dit geldt ook voor de zakelijke diensten, maar de groei van deze sector lag in 2001-2011 beneden het MRA-gemiddelde. Het internationaal profiel van de regio is de afgelopen jaren getracht te versterken door in te zetten op kansrijke economische clusters en kansrijke locaties. Eind 2010 is de Amsterdam Economic Board ingesteld, waarin de overheid, kennisinstituten en het bedrijfsleven samenwerken. Doelstelling van deze board is eveneens om de Metropoolregio Amsterdam tot de top 5 van sterke Europese vestigingsregio's te laten behoren en hierdoor groei van welvaart en werkgelegenheid te realiseren (AEB, 2011).

Internationaal vestigingsklimaat

De MRA wordt gekenmerkt door een sterke internationale oriëntatie en een relatief goed internationaal vestigingsklimaat. Het vestigingsklimaat wordt hoofdzakelijk bepaald door de aantrekkingskracht van een land of een regio om een vestiging (zoals een distributiecentrum of een hoofdkantoor) te openen (PBL, 2012). Omdat het kabinet het belangrijk vindt dat buitenlandse bedrijven naar de MRA en naar Nederland willen komen, is het verbeteren van het vestigingsklimaat een prioriteit. Nederland heeft een goed vestigingsklimaat, maar dat is geen vanzelfsprekendheid.

Voor (buitenlandse) investeerders bepaalt het vestigingsklimaat of men wel of geen zaken wil doen op een bepaalde locatie. De Metropoolregio heeft een sterke positie binnen Nederland wat betreft het aantrekken van buitenlandse investeringen (40% van het totaal aantal investeringen in Nederland in 2011). Sectoren die voor de MRA belangrijk zijn – financiële & zakelijke diensten, groothandel & transport en informatie & communicatie – hebben voor een belangrijk deel een buitenlandse inbreng. Het grootste deel van de buitenlandse investeringen in de MRA is afkomstig uit de Verenigde Staten (47%) en Europa (35%). Chinese investeerders lijken vooral te kiezen voor Duitsland, het belangrijkste industrieland in Europa. In vergelijking met een aantal Europese benchmarksteden, scoort de regio Amsterdam goed op zowel kwalitatieve als kwantitatieve indicatoren, waaronder internationale bereikbaarheid, vennootschapsbelasting, talenkennis, risico, arbeidskosten en ondernemingsklimaat (Economische verkenningen MRA, 2012). Het exportaandeel van bedrijven in de MRA is in alle sectoren groter dan het Nederlandse gemiddelde. De sectoren financiële en zakelijke diensten, groothandel & transport, en informatie & communicatie hebben voor een belangrijk deel een buitenlandse inbreng; de MRA heeft voordeel van openheid. Een continu open houding is van belang voor de economie van de MRA en voor de aantrekkelijkheid als vestigingslocatie.

Internationale concurrentiepositie

Het World Economic Forum (WEF) publiceert jaarlijks de internationale concurrentiepositie van landen. Hoewel Nederland in 2002 dramatisch gedaald was naar de 15^e plaats op de mondiale concurrentie-index van het World Economic Forum, is Nederland in 2012 weer tot de 5^e plaats gestegen (INSCOPE, 2012). Dit heeft voornamelijk te maken met aanzienlijke verbeteringen op het gebied van innovatie, wat in grote mate bijdraagt aan het concurrentievermogen van geavanceerde economieën. Vergelijken met alle andere Nederlandse regio's heeft Noord-Holland de sterkste concurrentiepositie in de financiële diensten, de zakelijke diensten en de logistiek (PBL, 2013). De robuustheid van een regio en de mate waarin het als vestigingsmilieu kan concurreren met andere regio's wordt, naast groei en omvang, ook bepaald door de specialisatiegraad. Een hoge mate van specialisatie in een bepaalde sector betekent een relatief kostenvoordeel en een sterke concurrentiepositie (Economische Verkenningen MRA, 2012). Voor de MRA geldt eveneens dat de specialisatiegraad het grootst is in de sectoren financiële diensten, groothandel & transport, informatie & communicatie en in iets mindere mate zakelijke diensten (Economische Verkenningen MRA, 2012).

Conjuncturele gevoeligheid

Gezien de noodzakelijke herstructurering van de financiële sector en de terugval in binnenlandse (consumptieve) bestedingen, lijkt de basis voor economische groei zich de komende jaren te versmallen tot het logistieke cluster (Economische Verkenningen MRA, 2012). Deze pijler is echter sterk afhankelijk van de openheid en stabiliteit in Europa en conjunctuur gevoelig.

1.3 LOKALE ECONOMIE

Haarlemmermeer neemt met Schiphol binnen de gemeentegrenzen een unieke positie in binnen de MRA. De Haarlemmermeerse economie is sterk verweven met de internationale luchthaven en maakt daarmee onderdeel uit van een geglobaliseerde netwerkeconomie (Staat van Haarlemmermeer 2, 2012). Dit geeft aan dit gebied een uitstekende economische uitgangspositie. Binnen en buiten het luchthaventerrein is het economisch effect van Schiphol op de gemeente groot: op de werkgelegenheid, op de bedrijvigheid en op de lokale belastingen. Groei of beperking van de luchtvaart heeft dan ook direct effect op de bedrijvigheid en werkgelegenheid van de omliggende gemeenten (SEO, 2006).

Bedrijvigheid

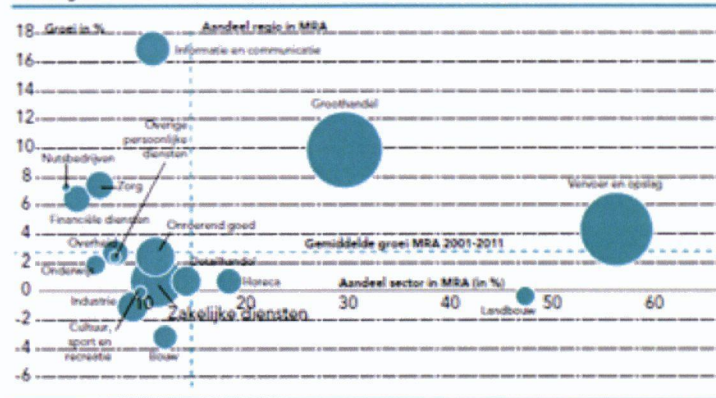
De bedrijvigheid in de regio Haarlemmermeer wordt gedomineerd door vervoer en opslag. Deze bestaat overwegend uit de luchtvaart en de dienstverlening aan de luchtvaart; kortweg het Schipholcomplex (Economische Verkenningen MRA, 2012). Logistiek is van oudsher een belangrijke functie in de omgeving van de luchthaven, maar er vinden ook veel nieuwe ontwikkelingen plaats op het gebied van logistiek. Het programma Amsterdam **Connecting Trade (ACT) richt zich niet alleen op 'traditionele' logistiek, maar op de gehele logistieke keten.** Binnen de terreinen van ACT, waaronder Schiphol Trade Park, is niet alleen ruimte voor logistiek, maar ook voor diensten die aan logistiek gerelateerd zijn, zoals marketing, sales en onderzoek (Kantoren- en bedrijvenstrategie Haarlemmermeer, 2012). Ook het betrekkelijk grote aerospace-cluster dankt zijn omvang aan de rijke luchtvaartgeschiedenis van Nederland. Er wordt tussen Haarlemmermeer en Schiphol nauw samengewerkt voor het aantrekken van airlines en onderhoudsbedrijven. Daarnaast zijn de clusters zakelijke dienstverlening (met name hoofdkantoren), ICT, Hotels & Horeca, duurzaamheid en de agrarische sector goed vertegenwoordigd in Haarlemmermeer (Kantoren- en bedrijvenstrategie Haarlemmermeer, 2012).

Haarlemmermeer is een belangrijke vestigingsplaats voor internationale kantoren en bedrijven, internationaal opererende consultants, transportbedrijven, handelsfirma's en logistieke dienstverleners. Circa 30% van de werkgelegenheid in Haarlemmermeer wordt gecreëerd door internationale bedrijven. In totaal verzorgen ongeveer 530 internationale bedrijven circa 27.500 banen in Haarlemmermeer (Kantoren- en bedrijvenstrategie Haarlemmermeer, 2012). Internationale bedrijven hebben een stuwende kracht en hebben een stimulerende werking op de lokaal verzorgende economie. De directe nabijheid van Schiphol en natuurlijk het netwerk van rechtstreekse internationale verbindingen zijn belangrijke vestigingsvoorwaarden voor bedrijven in de Haarlemmermeer. Omgekeerd geldt hetzelfde: de knooppuntfunctie van Schiphol kan alleen maar standhouden als deze is ingebed in een sterke economische regio, die zorgt voor voldoende vervoersvraag. Wat opvalt is dat Haarlemmermeer veelal grotere ondernemingen aantrekt en minder kleine bedrijfjes (1 – 10 medewerkers) (Kantoren- en bedrijvenstrategie Haarlemmermeer, 2012). Daarnaast is de bedrijvigheid in de regio Haarlemmermeer betrekkelijk arbeidsintensief: de afhandeling van inkomende en vertrekkende vluchten vergt veel handen (Economische Verkenningen MRA, 2012).

Werkgelegenheid

Het aantal arbeidsplaatsen in Haarlemmermeer is in 2012 gegroeid tot ruim 115.000. Vervoer & opslag (43.422), zakelijke dienstverlening (20.458) en handel (15.939) springen er qua aantal arbeidsplaatsen en de toegevoegde waarde uit, zie figuur 2 (Economische Verkenningen, 2012; Bedrijven- en instellingenregister Haarlemmermeer, 2012). De werkloosheid is over het algemeen laag, ook onder lager opgeleiden. De beroepsbevolking heeft een oververtegenwoordiging van lager- en middelbaar opgeleiden ten opzichte van de MRA, maar de aandelen lijken op die van geheel Nederland (Economische Verkenningen MRA, 2012).

Sectoraal aandeel in MRA, 2011; gemiddelde jaarlijkse groei in procenten, 2001-2011; omvang, 2011



Figuur 2: Toegevoegde waarde per sector Haarlemmermeer

Op heel Schiphol werkten op 31 oktober 2011 in totaal 62.000 mensen bij 500 bedrijven (Schiphol Group, 2012). Bedrijven die direct bij het transport van goederen en passagiers betrokken zijn, zoals luchtvaartmaatschappijen, expediteurs, afhandelingsbedrijven, luchtvrachtmaatschappijen en de luchthavenexploitant, vormen met 65,6 procent van de totale werkgelegenheid op de luchthaven de belangrijkste werkgeversgroep op Schiphol (Regioplan, 2011). Specifiek in de keten van bedrijven die op Schiphol zich met luchtvracht bezighouden, zoals afhandelaars, luchtvrachtmaatschappijen, truckers en logistieke dienstverleners zijn circa 30.000 personen werkzaam (Schiphol Group, 2012) (KvK, 2010).

Inkomsten

De lokale belastingen (onroerende zaakbelasting), heffingen en leges, die bedrijven betalen vormen een groot deel van de inkomsten van de gemeente. De lasten zijn hoger naarmate een bedrijf in omvang toeneemt. Zonder deze bijdragen van het bedrijfsleven kan een gemeente geen lokaal beleid uitvoeren. Gemeenten hebben dan ook baat bij de nabijheid van de luchthaven die veel bedrijvigheid met zich meebrengt. De gemeente Haarlemmermeer heeft in 2010 meer dan 43 miljoen euro ozb-inkomsten geïncasseerd (KvK, 2010). Meer dan de helft is afkomstig uit het bedrijfsleven. De aanwezigheid van veel grote kantoren en bedrijven verklaart het grote aandeel. Bedrijven op het Schipholterrein dragen bijna 1,5 miljoen euro onroerendezaakbelasting af, de overige luchthaven gerelateerde ondernemingen maar liefst 6 miljoen euro. Samen brengen zij 17% van de ozb-inkomsten op

2. SELECTIVITEITSBELEID

2.1 ALDERSTAFEL

Om de paar jaar komt de vraag aan de orde hoe de luchthaven Schiphol zich verder kan ontwikkelen zonder te veel overlast. Vanuit de verscheidene overheden wordt wet- en regelgeving omtrent geluidsnormen vastgesteld. Ook het Aldersakkoord is hieruit voortgekomen. De Alderstafel is een overlegtafel onder voorzitterschap van voormalig minister en Commissaris van de Koningin van Groningen, de heer Hans Alders. De overlegtafel is in december 2006 opgericht om het kabinet te adviseren over de balans tussen de groei van de luchtvaart op Schiphol, de hinderbeperking en de kwaliteit van de omgeving voor de korte (tot en met 2010) en de middellange termijn (2020). Het doel van de Alderstafel is steeds om tot een goed advies aan het kabinet te komen in overleg met regionale en landelijke overheden, de luchtvaartsector en andere belanghebbenden, met name bewoners (Aldersadvies, 2008).

Het Aldersakkoord uit 2008 is in algemene zin gericht op een kwalitatieve en selectieve ontwikkeling van de knooppuntfunctie van de luchthaven Schiphol, gepaard met een duurzame inbedding in haar omgeving (Aldersadvies, 2008). De partijen zijn overeengekomen om te kiezen voor verdere versterking van de mainport Schiphol en een duurzame ontwikkeling van de omgeving tot 2020 binnen de bestaande milieugrenzen. Concreet betekent dat dat Schiphol haar functie als mainport van Nederland verder versterkt door specialisatie van de luchthaven op hub- en mainportgebonden verkeer.

Het advies is verder uitgewerkt in drie convenanten: het convenant 'hinderbeperking', het convenant 'omgevingskwaliteit' en het convenant 'behoud en versterking van de mainport functie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol' ofwel selectiviteit. Deze drie convenanten bevatten aanbevelingen voor het hanteren van een volumebeperking, een selectief gebruik van Schiphol voor mainport-gebonden verkeer, de ontwikkeling van regionale velden voor het overige verkeer, het implementeren van hinder beperkende maatregelen en de investering in projecten ten behoeve van de omgevingskwaliteit.

Capaciteit

Op basis van de toenmalige ontwikkelingen in de luchtvaart werd de groeiverwachting geschat op circa 580.000 vliegtuigbewegingen in 2020. Deze markt vraag zou – gezien de beperkte milieuruimte – niet volledig afgehandeld kunnen worden op Schiphol. In het akkoord werd daarom door de partijen overeengekomen om tot en met 2020 te werken met een grens aan het aantal vliegtuigbewegingen van 510.000 per jaar, waarvan maximaal 32.000 in de nacht (23.00 tot 07.00 uur). Daarbij werd aanbevolen om 70.000 vluchten te accommoderen op regionale luchthavens als Eindhoven en Lelystad.

2.2 SELECTIVITEITSBELEID

Binnen het convenant 'behoud en versterking van de mainport functie en netwerkqualiteit luchthaven Schiphol' zijn afspraken gemaakt tussen Schiphol Group en het Rijk over de selectieve ontwikkeling van de mainport Schiphol (Convenant Selectiviteit, 2008). Hieruit voortgekomen is het selectiviteitsbeleid. Deze heeft tot doel om de schaarse capaciteit op Schiphol, die in de loop van de tijd als gevolg van de groei van het luchtvaartverkeer zal ontstaan, te benutten voor het verkeer dat bijdraagt aan de voor de Nederlandse economie van groot belang zijnde verbindingen: het hub- en mainport gebonden verkeer.

Het denken over selectiviteit begon al in de periode in aanloop naar het Aldersakkoord. In 2007 presenteerden Schiphol, KLM en LVNL hun netwerkvisie aan de Alderstafel, waarin de afhandeling van het hub- en mainport gebonden verkeer gezien werd als de 'kernfunctie' van Schiphol en van nationaal belang (AAS & KLM, 2007). Hier is ook de basis gelegd voor de segmentering van het verkeer in 5 categorieën, die is opgenomen in het Aldersakkoord en het daarbij behorende selectiviteitsbeleid. De luchtvaartnota van het Rijk van begin 2009 stelt vast dat het uitgebreide netwerk van verbindingen op Schiphol geen vanzelfsprekendheid is en in grote mate afhankelijk is van transferverkeer, dat praktisch geheel voor rekening komt van AF/KLM en diens Skyteam-partners. De luchtvaartnota ziet als belangrijkste functie voor Schiphol het faciliteren van het mainportgebonden verkeer. Daarbij moet Schiphol wel concurrerend zijn (Luchtvaartnota, 2009).

Het selectiviteitsbeleid kent twee belangrijke sporen (Convenant Selectiviteit, 2008):

1. **Stimulering** van het hub- en mainport gebonden verkeer. Door het vaststellen van 'local rules' bij slottoewijzing en secondary slot trading² kan bij de toekenning van nieuwe slots een selectieve ontwikkeling worden bevorderd. Daarnaast kunnen commerciële instrumenten van de luchthavenexploitant en maatschappijen, zoals een incentive programma en gericht acquisitiebeleid door de luchthavenexploitant, ervoor zorgen dat het hub- en mainportgebonden verkeer op Schiphol gestimuleerd wordt.
2. **Verdeling** van schaarse luchthavencapaciteit. Schaarste treedt op als gevolg van het overeen gekomen plafond van 510.000 vliegtuigbewegingen – binnen de gelijkwaardigheid – op Schiphol tot en met 2020. In het Aldersakkoord is een antwoord geformuleerd door niet mainportgebonden verkeer op regionale luchthavens te accommoderen. Indien op Schiphol de grenzen van de capaciteit worden bereikt, dan treedt dit beleid in werking.

Marktontwikkeling

Het is van belang te zien dat partijen in 2008 tot afspraken over een selectieve ontwikkeling van Schiphol kwamen, in een periode waarin Schiphol op dat moment (2008) feitelijk 428.000 vliegtuigbewegingen kende en er tot dat moment een gestage jaarlijkse groei van 2 tot 3 % gerealiseerd was. Gegeven de bestaande milieugrenzen voor Schiphol en de afspraak in het Aldersakkoord van een maximum aantal van 510.000 bewegingen op Schiphol, betekende dit dat zuinig en selectief moest worden omgegaan met de nog beschikbare ruimte op Schiphol, dat voorbereidingen moesten worden getroffen voor het vertrek van niet mainportgebonden verkeer en dat daarvoor additionele capaciteit gecreëerd moest worden op regionale velden. In de loop van 2008 brak de financiële crisis uit en die maakte een eind aan de toen bestaande groei van de luchtvaart waardoor er minder haast werd gemaakt met de uitvoering van het selectiviteitsbeleid.

In 2012 is aan de Alderstafel overeenstemming bereikt over een alternatief pakket aan maatregelen, die deels ook inspelen op de marktontwikkelingen van de laatste vijf jaar. Het pakket bevat tevens een versnelde uitvoering van de selectiviteit. Dit houdt in dat niet eerst bij 95% van de 510.000 vliegtuigbewegingen de regionale luchthavencapaciteit wordt ingezet ter ontlasting van Schiphol, zoals eerder was afgesproken, maar reeds start bij 90%. Dit betekent dat Lelystad versneld ingezet kan worden. Schiphol neemt samen met het Rijk de operationalisering hiervan ter hand (Hans Alders, 2012). Ook bevat het pakket een reductie van 3.000 vliegbewegingen in de nacht ten opzichte van het eerder afgesproken plafond van 32.000 nachtbewegingen. Dit komt neer op maximaal 29.000 nachtbewegingen in 2015.

2.3 SEGMENTERING

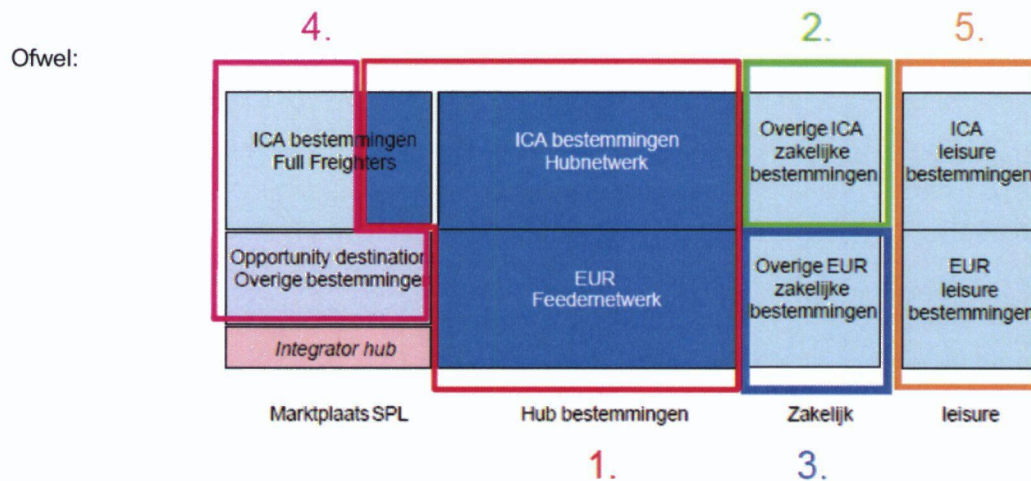
Uitgangspunt van de verdelingsmaatregel is dat niet-mainportgebonden verkeer losgeknipt kan worden zonder dat er schade voor het netwerk ontstaat en dat deze op regionale luchthavens gefaciliteerd dient te worden. Een kwestie die de afgelopen jaren echter tussen de partijen van het Aldersakkoord tot verwarring en hier en daar tot wrijving heeft geleid, gaat over de interpretatie van de afspraken en over de indeling en afbakening van de verschillende segmenten die van belang zijn binnen het selectiviteitsbeleid en het al niet toebehoren aan het hub- en mainportgebonden verkeer. In 2012 is de Stuurgroep Selectiviteit in het leven geroepen en deze heeft de verschillende definities van verkeerssegmenten gebundeld en nader uitgewerkt (*Brief Directie Luchtvaart, 2012*):

1. *Hub-operatie (passage en vracht): bestemming bediend door Skyteam en KLM codeshare-partners;*
2. *Overig ICA-zakelijk verkeer: Traffic non-hub carriers op ICA-bestemming waarop meer dan 10.000 zakelijke outbound³ passagiers per jaar worden vervoerd.*
3. *Overig EUR-zakelijk verkeer: Traffic non-hub carriers op Europese bestemming waarop meer dan 10.000 zakelijke outbound passagiers per jaar worden vervoerd.*
4. *Non-hub full freighter traffic.*

² Europese regelgeving biedt de mogelijkheid aan luchtvaartmaatschappijen om slots te ruilen met monetaire compensatie. Concreet betekent dit dat op Schiphol luchtvaartmaatschappijen – inclusief het mainportgebonden verkeer – slots kunnen kopen en verkopen op de secundaire markt en dat slots een waarde hebben.

³ Hierbij wordt onder 'outbound' alle vertrekkende passagiers verstaan.

5. Traffic non-hub carriers op Europese of Intercontinentale bestemming waarop minder dan 10.000 zakelijke outbound passagiers per jaar worden vervoerd



Figuur 3: Netwerkvisie AAS & KLM, 2007

- | | |
|---|----------------------------|
| 1. Skyteam en partners (pax+ vracht) | → hub- en mainport netwerk |
| 2. Overige carriers zakelijke Intercontinentaal (ICA) | |
| 3. Overige carriers zakelijk Europees (EUR) | |
| 4. Non-hub Full Freighter | |
| 5. Leisure/Charter | |

Spanning KLM/Schiphol

Met betrekking tot de stimulering kan de vraag gesteld worden of het bevorderen van de komst van nieuw verkeer uit segmenten 2 en 3 in alle gevallen profijtelijk is voor de mainport Schiphol. Oftewel: voegen de nieuwe bestemmingen en frequenties van carriers iets toe aan het bestemmingsnetwerk op Schiphol of bestaat het risico dat de mainportfunctie daar op korte of langere termijn nadeel van ondervindt. Deze vraag heeft de afgelopen jaren o.a. geleid tot wrijving tussen Schiphol en home-carrier KLM. Deze kunnen het o.a. niet eens worden over de interpretatie van de afspraak over selectiviteit in het Aldersakkoord. KLM is van mening dat Schiphol de afgelopen jaren de deur te veel heeft opengezet voor niet mainport gebonden verkeer (o.a. de nieuwe home base van Vueling op Schiphol). De Commissie Shared Vision heeft recentelijk duidelijkheid gecreëerd over de status van carriers als Vueling en EasyJet: beide bedienen grotendeels segment 3 gezien het aandeel zakelijke bestemmingen. Daarbij is de afspraak gemaakt om tenminste tweemaal per jaar in de stuurgroep selectiviteit de ontwikkeling van het mainport gebonden verkeer versus het niet mainport verkeer te bespreken en verder invulling te geven aan de uitwerking van het convenant selectiviteit (Commissie Shared Vision, 2013).

Commissie Shared Vision

Het Rijk heeft, om de discussie tussen KLM en Schiphol te slechten, de Commissie Shared Vision, o.l.v. - eveneens - Hans Alders in het leven geroepen. Het doel van deze commissie was om een gezamenlijke visie op de ontwikkeling van de luchthaven te ontwikkelen, de zgn. "Shared Vision" en om vanaf dat punt te komen tot hierbij passende maatregelen.

Uitplaatsing

Allereerst kan worden vastgesteld dat tot op heden de 90% (459.000 VTB) van 510.000 VTB nog niet gehaald wordt. Schiphol heeft op dit moment (gebruiksjaar 2012) rond de 425.000 vliegtuigbewegingen, ongeveer evenveel als ten tijde van het sluiten van het Aldersakkoord in 2008, nadat het in de jaren 2009 en 2010 een terugval heeft gekend tot op het dieptepunt van 390.000 bewegingen. Omdat het creëren van additionele regionale capaciteit met in totaal 70.000 bewegingen een proces is dat tijd vergt, is daarmee wel een begin gemaakt. De besluitvorming is voorbereid en inmiddels bekrachtigd door een kabinetsbesluit dat op instemming kon rekenen van een Kamermeerderheid voor een ontwikkeling op Eindhoven tot 25.000 extra vliegtuigbewegingen. Voor wat betreft de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad heeft het Aldersadvies gekozen voor een gefaseerde aanpak. In de eerste tranche (vanaf 2015)

kan Lelystad doorgroeien naar 25.000 vliegtuigbewegingen, waarna een evaluatie plaatsvindt. Bij een positieve evaluatie kan worden overgegaan naar de tweede tranche (vanaf 2020) met daarin een doorgroei naar 45.000 vliegtuigbewegingen. In december 2011 heeft de Raad van State echter opnieuw het aanwijzingsbesluit voor de luchthaven Lelystad vernietigd, welke verdere ontwikkeling van de luchthaven mogelijk moet maken. Uiterlijk 1 november 2014 moet het Rijk een luchthavenbesluit voor de luchthaven Lelystad vaststellen. Daarmee zal meer duidelijkheid verkregen worden over de uitvoering en daadwerkelijke uitbreiding van Lelystad Airport.

Juridische (on)haalbaarheid

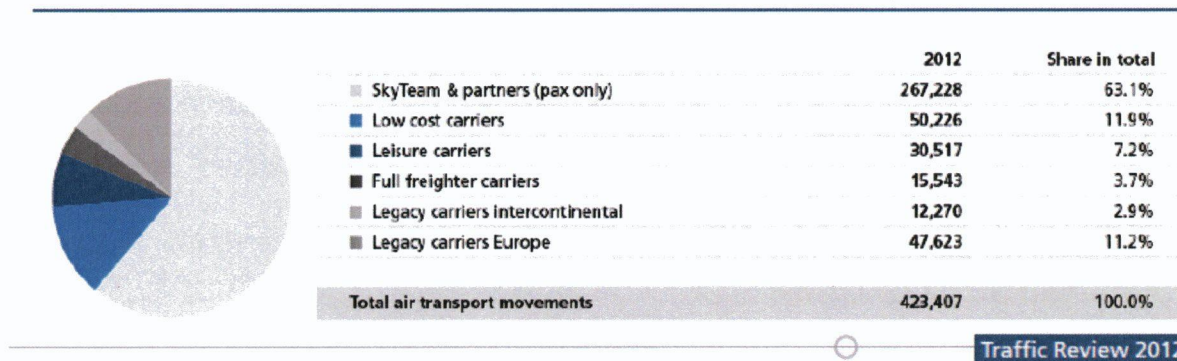
Ook juridisch gezien vormt het uitplaatsen van vliegverkeer een probleem. Maatregelen zullen moeten voldoen aan bestaande internationale-, Europese- en nationale regelgeving. Met name de Europese mededingingsregels stellen grenzen, in het bijzonder wanneer de interne markt verstoord dreigt te worden. Deze verbiedt maatregelen die discrimineren op nationaliteit en luchtvaartmaatschappij, net als disproportionele maatregelen (M van der Zee, 2008). In de context van Schiphol houdt dit in dat de alternatieven die geboden worden aan het niet-mainportgebonden verkeer, de luchthavens Eindhoven en Lelystad, dezelfde voordelen moeten bieden die Schiphol hen op dit moment biedt. Daarnaast geschiedt slot coördinatie op Schiphol via een eigen slotcoördinator. Deze dient bij slottoewijzing neutraal, transparant en non-discriminatoir te handelen, met inachtneming van het prioriteitenstelsel zoals beschreven in de 'World Scheduling Guidelines' (IATA, 2011). Hierbij kunnen lijndienstmaatschappijen aanspraak maken op 'grandfather rights', wat hen het recht geeft op eenzelfde reeks slots in een volgende zelfde dienstregelingsperiode, wanneer zij minimaal 80% van de toegewezen slots hebben gevlogen. Wanneer maatschappijen 'grandfather rights' bezitten op Schiphol, staan zij in hun recht om op Schiphol te blijven, als zij gedwongen worden hun operatie te verplaatsen. Het zijn de maatschappijen die dus invulling geven aan het gestelde beleid en zij moeten zich willen verplaatsen naar regionale capaciteit. Op nationaal niveau kan de overheid de niet-mainportgebonden verkeerssegmenten niet dwingen zich te verplaatsen.

3. NIET HUB- EN MAINPORTGEBONDEN VERKEER

3.1 Vliegverkeer Schiphol

In 2012 was er sprake van 423.407 vliegtuigbewegingen op Schiphol. Figuur 4 laat zien dat SkyTeam en partners met 63,1% verreweg het grootste deel van het vervoer op Schiphol voor hun rekening nemen.⁴ Na Skyteam & partners volgen de segmenten Low Cost Carriers (11,9%), Legacy carriers binnen Europa (11,2%) en Leisure carriers (7,3%). Een relatief klein aandeel vormen de full freighter carriers met (3,7%). Het niet hub- en mainportgebonden verkeer bestaande uit de *non-hub full freighters* en de *Leisure* vluchten (waarvan een deel charters en een deel ook Low Cost Carriers) maken met 3,7 %, 7,2 % en een deel van 11,9% een relatief groot deel uit van het vliegverkeer op Schiphol. In totaal is (inclusief het aandeel Low Cost Carriers op bestemmingen van minder dan 10.000 zakelijke outbound passagiers per jaar) ongeveer 15% van het totale vliegverkeer op Schiphol niet hub- en mainportgebonden.

By airline segment



Figuur 4: Traffic Review 2012 Schiphol Group

Hub versus mainport

Het is van belang binnen de verschillende segmenten vliegverkeer een onderscheid te maken tussen de hub-functie en de mainportfunctie van het vliegverkeer. Hoewel beide termen vaak in één adem worden uitgesproken, heeft Schiphol zowel een hub-functie als een mainport-functie (VROM/EZ/V&W, 2006). Met de hub-functie wordt bedoeld: Schiphol als overstapvluchthaven, met nadruk op de netwerkqualiteit. Deze zorgt voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat en een sterke concurrentiepositie. Met de mainport-functie wordt bedoeld: Schiphol als vluchthaven met regionale centrumfunctie en als knooppunt van transportroutes. De mainport functioneert als een geheel van elkaar versterkende bedrijven en activiteiten.

3.2 LEISURE-VERKEER

Het niet mainportgebonden verkeer betreft in eerste instantie het verkeer in 'segment 5': point-to-point Leisure verkeer, ofwel het non-hub verkeer op internationale of Europese bestemmingen met minder dan 10.000 zakelijke outbound passagiers. Onder dit segment vallen zowel charters/vakantievluchten (ArkeFly, Corendon, deels Transavia etc) als een deel van de Low Cost Carriers (LCC's met minder dan 10.000 zakelijke outbound passagiers per jaar per bestemming).

⁴ SkyTeam is een alliantie van samenwerkende luchtvaartmaatschappijen bestaande uit: KLM/Airfrance, Aeroflot, Aerolíneas Argentinas, Aeromexico, Air Europa, Air France, Alitalia, China Airlines, China Eastern, China Southern, Czech Airlines, Delta Air Lines, Kenya Airways, Korean Air, Middle East Airlines, Saudia, TAROM, Vietnam Airlines, Xiamen Air, Aer Lingus, Aerolíneas Argentinas, Air Astana, Air Baltic, Alaska Airlines, Bangkok Airways, CityJet, Comair, Copa Airlines, Cyprus Airways, Estonian Air, Garuda Indonesia, GOL, Gulf Air, Jat Airways, KLM cityhopper, Malaysia Airlines, Russian Airlines, Sichuan Airlines, Thalys, Ukraine International Airlines (Skyteam, 2013).

Charters

Leisure Carriers worden vaak ook wel genoemd charters: niet-lijndienst vluchten met een overwegend toeristisch karakter. Stoelen worden over het algemeen aan touroperators verkocht die deze met een pakketreis aan consumenten aanbieden. Het gaat vaak om point-to-point en seizoensgebonden verbindingen (denk bijvoorbeeld aan de strandbestemmingen in Turkije). In 2012 was het segment Leisure op Schiphol goed voor ongeveer 30.000 vliegtuigbewegingen (Schiphol Group, 2013).

Low Cost Carriers (LCC)

Low Cost Carriers zijn luchtvaartmaatschappijen met over het algemeen lage tarieven in ruil voor minder aangeboden diensten dan gebruikelijk bij traditionele maatschappijen. De succesvolle kostenreductie is het gevolg van een reeks van factoren, waaronder minimale dienstverlening, korte omkeertijden, gestandaardiseerde vloot, het gebruik van regionale luchthavens, lagere lonen en het internet als dominant verkoopkanaal (PBL, 2009). Schiphol heeft een aantal LCC maatschappijen (o.a. Easyjet) aan zich weten te binden door de aanleg van een specifiek ingerichte pier (de H-pier) die tegemoet komt aan de afhandelingseisen. In 2012 was het totale Low Cost Carrier verkeer op Schiphol goed voor ongeveer 50.000 vliegtuigbewegingen (Schiphol Group, 2013).

Feederfunctie

Voor het deel van het low-cost verkeer dat binnen de hub- en mainportfunctie valt, geldt dat er een voorzichtige ontwikkeling zichtbaar is richting een feederfunctie (kleinere vliegtuigen (feeders) die passagiers naar een hub vervoeren). Met de komst van kleinere vliegtuigen die lange afstanden kunnen overbruggen, neemt het belang van grote overstapluchthavens af. Kleinere markten verbinden zich steeds vaker rechtstreeks met elkaar. Netwerkmaatschappijen hebben op kortere afstanden moeite om te kunnen concurreren met de prijsvechters. Het is daarom niet ondenkbaar dat (premium) low-cost carriers op de langer termijn helpen om het intercontinentale netwerk in stand te houden.

Achter de snel groeiende categorie low-cost carriers gaat een verscheidenheid aan bedrijfsmodellen schuil (SEO, 2013). Een deel van het LCC verkeer op Schiphol valt onder het hub- en mainportgebonden verkeer en een deel daarbuiten. In 2012 heeft de Commissie Shared Vision vastgesteld dat bestemmingen van Low Cost Carriers waarbij meer dan 10.000 zakelijke outbound passagiers per jaar worden vervoerd (bv van Easyjet of Vueling) wel gerekend worden tot het hub- en mainportgebonden verkeer, de segmenten 2 en 3. Deze (vaak Europese) zakelijke bestemmingen dragen direct bij aan de mainportfunctie. De Low Cost Carriers met bestemmingen die minder dan 10.000 zakelijke outbound passagiers per jaar vervoeren, vallen onder het leisure-verkeer en zijn daarmee niet-hub en mainportgebonden verkeer. Dit deel valt binnen segment 5 en betreft ongeveer 10.000 vliegtuigbewegingen per jaar.

Economische waarde

Voor het charterverkeer - dat overwegend een toeristisch karakter heeft en vooral point-to-point verkeer bevat - is er nauwelijks sprake van een hub- of mainportfunctie. Gezien het feit dat dit segment vrijwel uitsluitend gericht is op het bedienen van typische vakantiebestemmingen en van kleinschalige luchthavens in het buitenland, is het niet specifiek randstad gebonden. De (economisch) toegevoegde waarde van chartervluchten is gering. Hoewel het 'leisure in' verkeer nog wel enige waarde heeft voor de regio in de sfeer van toeristische bestedingen, heeft het 'leisure out' verkeer nauwelijks waarde voor de regio en is er geen sprake van een mainportfunctie.

Voor de Low Cost Carriers geldt dat het grotendeels om point-to-point bestemmingen gaat die niet direct bijdragen aan de hub-functie van de luchthaven. Met uitzondering van de (Europese) zakelijke bestemmingen van het LCC-segment, dragen deze vluchten dus niet bij aan de netwerkqualiteit en mainportfunctie van de luchthaven. De zakelijke LCC-bestemmingen dragen wel bij aan de mainportfunctie van Schiphol en in de toekomst wellicht ook in meerdere mate aan de feeder-functie/hub-functie van Schiphol.

Het leisure-verkeer kan daarmee in theorie zonder (grote) schade aan de hub-functie, de mainportfunctie, de randstad/regio of de lokale economie uitgeplaatst worden. Het accommoderen van het charterverkeer op (een) andere luchthaven(s) kan daarmee ruimte scheppen voor andere segmenten vliegverkeer, die macro-economisch relevanter zijn. In totaal was het Leisure-verkeer op Schiphol in 2012 goed voor 30.517 vliegtuigbewegingen. Dit

Point-to-point vs Hub-and-Spoke

Point-to-point verkeer bestaat uit vluchten rechtstreeks van de ene stad naar de andere, vaak door minder drukke luchthavens te gebruiken en zonder een feedersysteem te gebruiken. Bij een feedesysteem/ hub-and-spoke systeem worden juist passagiers van kleinere luchthavens naar grote 'hub'-luchthavens vervoerd vanwaar de passagiers naar de uiteindelijke bestemming vliegen.

komt in het geval van uitplaatsing neer op 84 minder vluchten per dag (-7,25%) ($30.517 / 365 = 84$). Als daar ook het deel van het niet-zakelijke LCC-verkeer bij wordt opgeteld, komt dit neer op ongeveer 40.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Dit scheelt 109 vluchten per dag. De ruimte die hiermee ontstaat is aanzienlijk (9,5% van het totaal aantal vliegtuigbewegingen in 2012) en ontstaat deels ook binnen het nachtrecht als gevolg van het charterverkeer dat gebruik maakt van de nachtcapaciteit.

3.3 NON-HUB VRACHTVERKEER

Het non-hub vrachtverkeer staat op de vierde en één na laatste plek op de lijst van verkeerssegmenten dat prioriteit heeft op Schiphol, na het segment leisure. Hoewel binnen het Aldersakkoord, het selectiviteitsbeleid en de luchtvaartnota in eerste instantie alleen leisure in aanmerking komt voor uitplaatsing, valt het deel van het full freighter verkeer dat niet bij Skyteam of partners hoort, ook niet binnen het hub- en mainportgebonden verkeer. Onder dit segment vallen zowel de *non-hub full freighters* als de *integrators*.

Non-hub full freighters

Het non-hub full freighter verkeer is het luchtvrachtvervoer dat buiten het Skyteam netwerk valt. Zowel aparte vrachtdivisies van luchtvaartmaatschappijen als originele vrachtmaatschappijen vliegen met full freighters. Op Schiphol worden in totaal 23 bestemmingen exclusief voor vracht aangevlogen (Schiphol Group, 2012).

Integrators

Integrators richten zich op het snelle vervoer van kleine pakketten en documenten over de hele wereld. Wereldwijd zijn er slechts vier integrators: FedEx, DHL, TNT en UPS. Op Schiphol zijn alleen DHL (90% van de expresvracht op Schiphol) en FedEx (de overige 10%) actief. Kenmerkend voor deze integrators is dat ze de hele keten zelf beheren en expres vracht (pakjes) vervoeren met hun eigen vloot. De integrated expres markt is minder afhankelijk van ketenpartijen omdat het distributieproces van verzender naar ontvanger *in house* wordt uitgevoerd. Integrators regisseren zelf de keten, daar waar luchtvrachtmaatschappijen vaak worden aangestuurd (door de expediteur). Integrators werken daardoor autonoom (PBL, 2009). Enkele nadelen van dit systeem zijn dat de dienstregeling erg star en dus weinig flexibel is en dat de hub-operatie en vluchtuitvoering hoofdzakelijk 's nachts plaatsvindt.

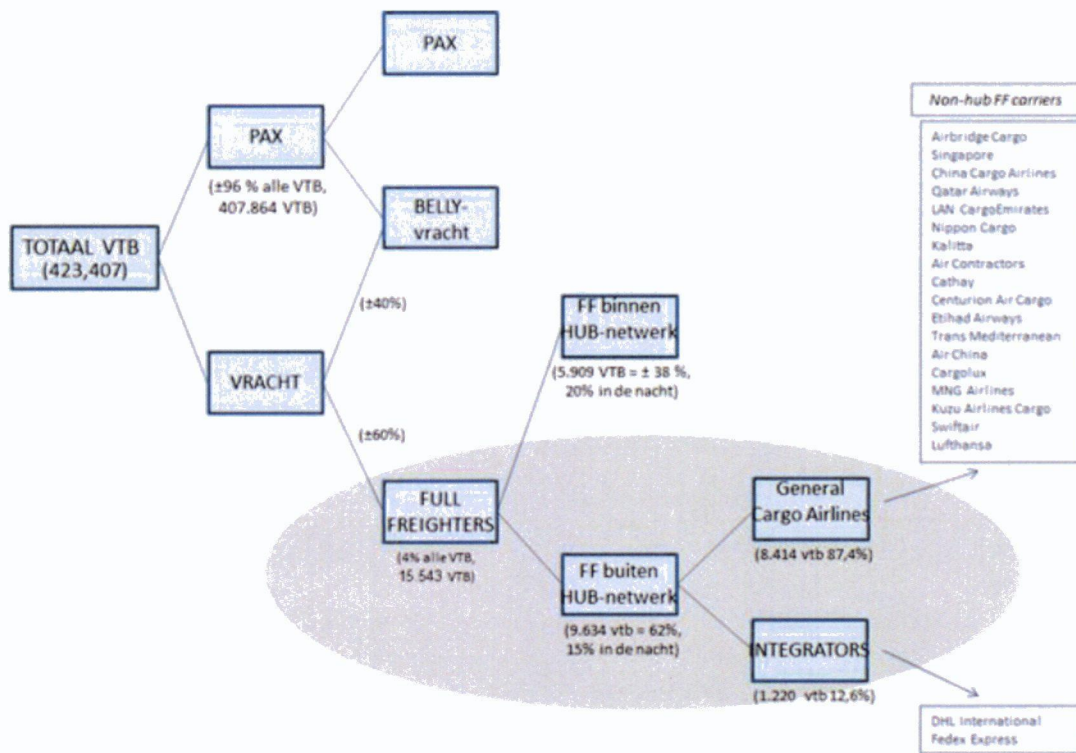
Integrator-hubs

In Europa wordt gevlogen op de hubs Charles de Gaulle (FEDEX), Leipzig (DHL), Luik (TNT) en Köln/Bonn (UPS). In de jaren '90 is wegens de beperkte nachtcapaciteit besloten om van Schiphol geen integrator hub te maken. Op Zaventem (Brussel) zag integrator DHL zich door te beperkte milieuruimte in 2009 genoodzaakt om de complete hub-operatie te verplaatsen naar Leipzig/Halle, waar het wel de ruimte kreeg om (in de nacht) verder te groeien.

Kenmerken luchtvracht

De karakteristieken van de luchtvrachtmarkt zijn van een heel andere aard dan die van de passagemarkt. De passagemarkt is in hoge mate een consumentenmarkt, terwijl de vrachtmarkt een zakelijke markt is. Een voordeel is dat de luchtvracht veel flexibeler is dan het vervoer van passagiers: het maakt voor vracht niet uit hoe lang de route duurt en met hoeveel tussenstops (zolang de vracht maar op de afgesproken tijd en plaats arriveert). Het maakt ook niet uit of een full freighter en vliegveld er *fancy*, dan wel *shabby* uitzien. Vracht moet wel behandeld worden, maar hoeft niet zo *gepamperd* te worden als bij passagiers gebeurt. Verder is het interessant te weten dat de piek in de luchtvrachtmarkt in de periode oktober - december ligt (in de aanloop naar kerst), terwijl deze piek in de passagemarkt traditioneel in het zomerseizoen ligt. Het belangrijkste afwijkende kenmerk van de luchtvrachtmarkt is echter de *directional imbalance*; passagiers worden meestal heen en terug vervoerd terwijl vracht maar in één richting vliegt. Met de opkomst van Zuidoost-Azië als productiefaciliteit van de (westerse) wereld hebben veel luchtvaartmaatschappijen een capaciteitsoverschot op de routes naar Azië en een capaciteitskrapte op de routes vanuit Azië. Dit heeft aanzienlijke gevolgen voor kosten, opbrengsten en winstgevendheid (PBL, 2009)

Van de 4% full freighters van het totaal aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol, is het deel dat binnen het hub-netwerk valt ongeveer 40% en het deel dat buiten het hub-netwerk valt ongeveer 60% (Schiphol Group, 2013). Figuur 5 geeft een overzicht van het vrachtvervoer op Schiphol in 2012 en het aandeel ten opzichte van de rest van het vliegverkeer.



Figuur 5: Vrachtoverzicht Schiphol 2012 (n.b. gebaseerd op gegevens Schiphol Group 2012: airlines met minder dan 50 FF vluchten in 2012 buiten beschouwing gelaten)

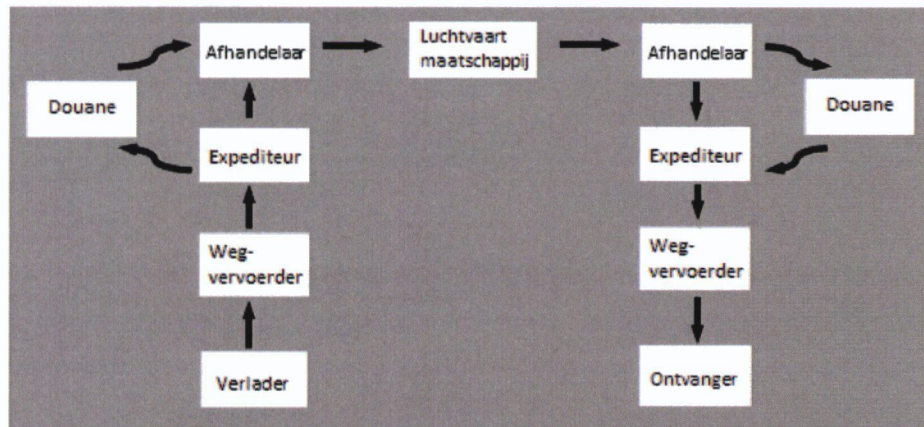
Non-hub FF carriers zijn niet de meest populaire maatschappijen op Schiphol. Hoewel er de laatste jaren grote technische vooruitgang is geboekt, nemen de full freighters een relatief groot deel van de geluidscapaciteit voor hun rekening. Daarnaast dragen de non-hub full freighters zeer weinig tot niets bij aan de netwerkqualiteit. Hoewel deze carriers wel zorgen voor extra frequenties en meer concurrentie (en dus lagere tarieven voor de expediteurs en uiteindelijk consumenten), brengen deze airlines ook minder zekerheid en continuïteit met zich mee. Zodra een bestemming voor een non-hub FF carrier niet meer rendabel is, wordt deze – soms al na één jaar – opgeheven. Door hub-maatschappijen worden dit ook wel de cowboy's van de luchtvaartsector genoemd.

3.4 LOGISTIEK

In tegenstelling tot passagiers is luchtvracht volledig passief en moet het in ieder stadium van het proces vervoerd en behandeld worden. Vrucht moet verpakt, verzekerd, en gelabeld worden en er dienen allerlei formaliteiten (bijvoorbeeld voor de douane) vervuld te worden. De luchtvrachtzending maakt daarmee onderdeel uit van de totale luchtvrachtketen. In deze luchtvrachtketen gaat de lading van hand tot hand bij een groot aantal verschillende spelers. Het gehele proces van het vervoer van luchtvrachtgoederen – zie figuur 6 – wordt veelal georganiseerd en gecontroleerd door een *expediteur* (ook "logistieke dienstverlener" of "freight forwarder" of "forwarder" genoemd) in opdracht van de *verlader* ("shipper"). De *verlader* is de producent of handelsonderneming die de goederen wil transporteren naar de eindgebruiker of naar een volgende schakel in het productieproces. Na vertrek uit de fabriek (of distributiecentrum van de

Expediteurs
Doordat de vraag naar luchtvracht is toegenomen, zijn de eisen van de verladers met betrekking tot de efficiëntie, flexibiliteit en service eveneens gestegen. Dit heeft geleid tot expediteurs die meer doen dan alleen zorg dragen voor vervoer van a naar b. Zij komen hiermee steeds meer in de buurt van de eerder besproken integrator. Voorbeelden hiervan op Schiphol zijn Panalpina en Rhenus, die zich hebben toegelegd op het afhandelen van hun 'eigen' luchtvracht en hiermee de afhandelschakel in het logistieke proces hebben overgenomen. (Ramaaker, 2012).

fabriek) wordt de vracht vervoerd naar de luchthaven (wegvervoerder/distributeur). Dit geschiedt hoofdzakelijk over de weg. Op Schiphol is er geen sprake van directe aanvoer middels andere modaliteiten zoals spoor of water. Dikwijls wordt de lading alvorens het voor verzending wordt afgeleverd, tijdelijk opgeslagen bij een logistieke dienstverlener. In toenemende mate vinden vervolgens bewerkingen aan de lading plaats. Hierbij valt te denken aan in- en verpakken, maar ook aan assemblage: 'value added logistics' (Neiberger, 2009). Na de tijdelijke opslag en eventuele bewerking worden de goederen afgeleverd bij een afhandelaar. Dit is het bedrijf dat zorg draagt voor het opbouwen van de luchtvrachtpallets en -containers ("Unit Loading Device" of afgekort als "ULD") en daaropvolgend voor het laden in het vliegtuig. Na aankomst op de bestemde luchthaven zal de luchtvracht door een *afhandelaar* worden uitgeladen en weer worden doorgevoerd naar een vrachtwagen of ander vliegtuig teneinde de reis naar de eindbestemming voort te zetten (Ramaaker, 2012).



Figuur 6: Logistieke keten luchtvracht (Informatie 2002, bewerkt)

Economische waarde

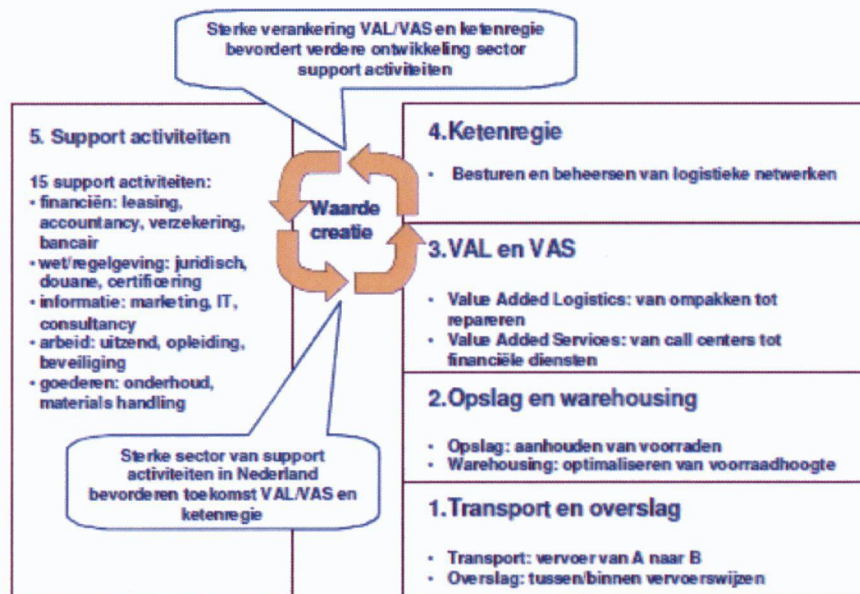
Luchtvrachtvervoer levert een aanzienlijk bijdrage aan de economie. Het gehele vracht segment en daarmee ook de non-hub full freighters, maken deel uit van een groter geheel en netwerk van actoren; de luchtvracht logistieke keten. Tezamen versterken deze de marktplaatsfunctie van Schiphol. De marktplaats van Schiphol kan het beste worden omschreven als het geheel van elkaar versterkende bedrijven en activiteiten op en rondom Schiphol. Het vervoer en de overslag van vracht op Schiphol zorgen ervoor dat er (internationale) bedrijven worden aangetrokken en er een gehele marktplaats van expediteurs, vervoerders, logistieke dienstverleners en exploitanten van de infrastructuur ontstaat. Dit trekt vervolgens weer andere bedrijven aan, waardoor de marktplaatsfunctie van Schiphol versterkt wordt. Hier profiteren zowel de luchthaven, als de nationale, regionale en lokale economie van. Een sterke marktplaats is nodig om als vestigingsplaats te kunnen concurreren met andere nationale en internationale locaties (Schiphol Group, 2012).

De vrachtstromen dragen verschillend bij aan de Nederlandse, regionale en lokale economie (Logistics Intelligence Bureau, 2006).

- Inkomende vracht voor directe consumptie: bloemen, groente, fruit, maar ook (spel)computers en andere (hightech) elektronica. Deze vracht brengt vooral directe werkgelegenheid op en rond Schiphol met zich mee.
- Inkomende vracht voor de verdere verwerking: halffabricaten waarvan de verdere verwerking ergens in Nederland (en vaak de Haarlemmermeer) plaats vindt. De economische effecten van dit soort activiteiten zijn aanzienlijk en versterken zowel de lokale, regionale als nationale economie. Ook de activiteiten van de distributiecentra kunnen hieronder gerekend worden, omdat die vaak voorafgaand aan de verdere distributie zorgdragen voor toevoeging van onderdelen, handleidingen en verpakkingen.
- Uitgaande stromen van de Nederlandse producenten. Deze exportstromen leveren een belangrijke bijdrage aan het bruto nationaal product. Zonder de aanwezigheid van de mainport Schiphol zouden de exporteurs belemmerd worden in hun exportmogelijkheden.
- Doorvoer vracht: het grootste deel hiervan wordt aan- en afgevoerd met vrachtauto's. De directe gevolgen voor de Nederlandse en regionale en lokale economie zijn gering, alleen de extra afhandelingsactiviteiten zijn een toevoeging. Indirect houdt deze vrachtstroom het netwerk van AirFrance-KLM staande en versterkt daarmee de positie van Schiphol als mainport.

Volumes hebben lange tijd het gezicht bepaald van de luchtstrevendheid van de logistiek. Gezien de beperkte

capaciteit op en rondom Schiphol en de relatief hoge waarde van de grond, dient echter nu meer selectief te worden omgegaan met deze volumes. Door activiteiten slimmer uit te voeren wordt de effectiviteit verhoogd en meerwaarde toegevoegd. Om te kunnen blijven concurreren met andere (luchthaven)regio's dient de logistieke markt een ontwikkeling te laten zien naar het creëren van meer toegevoegde waarde in de keten. Hier ligt een grote rol voor ketenregie en –configuratie activiteiten (het besturen, beheersen en ontwerpen van dynamische logistieke ketens en netwerken). Daarbij staan efficiëntie, duurzaamheid, betrouwbaarheid en innovatie centraal. De regio beschikt over de aanwezigheid van sterke support diensten (bancaire diensten, uitzenddiensten, onderzoek/research, opleidingen etc). Deze combinatie leidt tot een kruisbestuiving die de versterking van waarde creatie (zie figuur 7) extra stimuleert. De regio heeft daarmee de ingrediënten om optimaal bij te dragen aan de ontwikkeling van logistiek met meer toegevoegde waarde. Overigens blijkt dat er een aanzienlijke basis aan goederenstromen (transport en overslag) moet zijn, om de verschuiving naar activiteiten van een hogere toegevoegde waarde te kunnen maken. Binnen de Schipholregio is het dus van belang om voor de gehele keten bedrijfsterreinen te blijven aanbieden, maar hoge volumes (zoals opslag) met een lagere toegevoegde waarde zoveel mogelijk te verplaatsten naar goedkopere 'extended gateways', zoals Almere of Lelystad. Daarnaast moet (de logistiek in) meer gericht worden op inkomende vracht voor consumptie en verdere verwerking, en minder op doorvoer vracht⁵. Deze vrachtstromen dragen economisch gezien het minst bij aan de regio en werkgelegenheid.



Figuur 7: versterking waarde creatie logistieke keten (TNO)

In 2012 vervoerden full freighters op Schiphol gezamenlijk 874.700 ton vracht (Schiphol Group, 2013). In totaal wordt de bijdrage van luchtvracht geschat op ongeveer 20% van de totale economische toegevoegde waarde van Schiphol. Van de ruim 64.000 mensen die op Schiphol werkzaam zijn, houdt ongeveer een kwart zich met vrachtvervoer door de lucht bezig. Tel daarbij ook het transport naar de eindbestemming en de uiteindelijke distributie van producten die als luchtvracht zijn vervoer mee, dan gaat het om ongeveer 30.000 werkzame personen. De totale werkgelegenheid in de luchtvracht rondom Schiphol neemt met € 1,5 miljard een aandeel in van 0,4% van het BBP van Nederland in 2003 (Districon, 2005). De toegevoegde waarde voor het Bruto Nationaal product van de hele keten bedraagt ruim 6 miljard euro (Verweij, 2008)(Schiphol Group, 2012).

Non-hub full freighters (en ook de integrators) dragen dus in hun geheel niet bij aan de hub-functie van Schiphol, maar (deels) dankzij de marktplaatsfunctie van Schiphol en de rol die vracht vervult in de totale luchtvracht logistieke keten wel bij aan de mainportfunctie van Schiphol. De toegevoegde waarde van dit segment aan de lokale en regionale economie is daarmee aanzienlijk. De effecten van uitplaatsing op hinderbeperking en het creëren van extra ruimte en capaciteit zijn nihil: het non-hub full freighter segment (2% van het totaal aantal vliegtuigbewegingen)

⁵ Ongeveer 60% van de luchtvracht heeft betrekking op import of export van in Nederland gevestigde bedrijven, de andere 40% is doorvoer in opdracht van bedrijven elders in Europa (Project luchtvracht, DGTL)

is goed voor slechts 9.634 vliegtuigbewegingen per jaar. Uitplaatsing van non-hub full freighters komt neer op 27 minder vliegtuigbewegingen ($9.634 / 365 = 27$) van de in totaal 1.160 vliegtuigbewegingen per dag ($423.407 / 365 = 1.160$). Dit betekent minder dan 2,3% minder vliegtuigbewegingen per dag: een minimum effect op hinderbeperking en/of het creëren van extra capaciteit.

4. BENCHMARK ANDERE REGIO'S EN LUCHTHAVENS

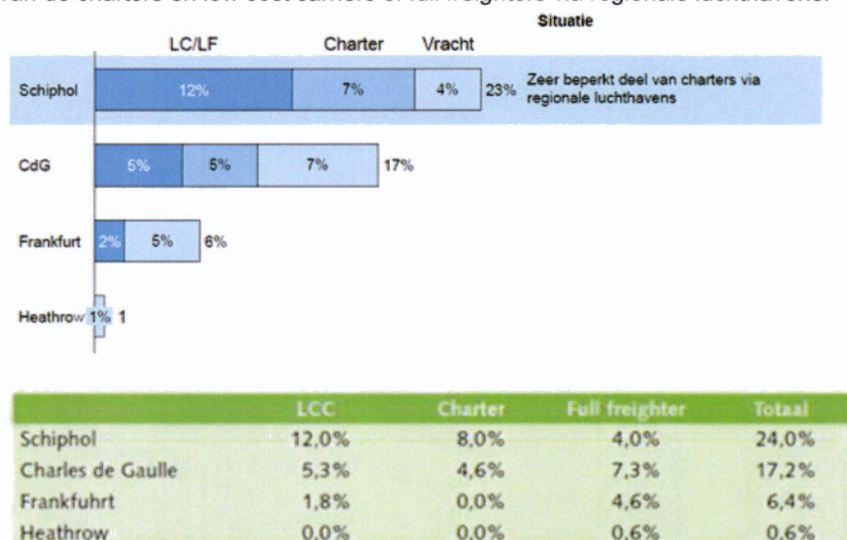
4.1 FRANKFURT, LONDEN, PARIJS

Zowel op de passagemarkt als op de vrachtmarkt is er sprake van stevige competitie tussen luchthavens. Luchtvaartmaatschappijen (zowel vracht als passage) zijn in toenemende mate footloos geworden en switchen als gevolg van concurrentievoordelen meer tussen luchthavens en openen/sluiten sneller thuisbases en routes. Binnen een straal van 400 km van Schiphol liggen vijf grote en iets minder grote internationale luchthavens die stevig met elkaar concurreren. Naast het feit dat deze luchthavens grotendeels concurreren om dezelfde passagiers en vracht, hebben deze ook allemaal te kampen met gelijke capaciteitsproblemen als gevolg van wet/ en regelgeving op het gebied van milieu en geluid.

De belangrijkste concurrenten van Schiphol zijn Heathrow (Londen), Charles de Gaulle (Parijs) en Frankfurt am Main (Frankfurt). Wat opvalt, is dat zowel Heathrow, Frankfurt als Charles de Gaulle reeds keuzes hebben gemaakt met betrekking tot (uitplaatsing van) bepaalde segmenten vliegverkeer. Alle drie de luchthavens hebben – als gevolg van beperkte milieu- en geluidsruimte – al jaren te maken met capaciteitsproblemen en daarom delen van het charter-, low cost- en vrachtverkeer uitgeplaatst naar secundaire en omliggende luchthavens. Zo legt Heathrow zich alleen nog toe op accommodatie van de home-carrier en vliegen er vrijwel geen full freighters meer op deze luchthaven. Het charter-, vracht- en LCC-verkeer wordt allemaal geaccommodeerd op de omliggende luchthavens Stansted, Gatwick, Luton en London City Airport. In Frankfurt gaat als gevolg van het nachtverbod een groot deel van de vracht via de voormalige militaire basis Hahn en Parijs zet als gevolg van een nachtverbod op Orly deze luchthaven alleen nog in als luchthaven voor binnenlandse-, charter- en Europese vluchten.

MAS
Een MAS of luchthavensysteem is een set van twee of meer luchthavens die een substantieel aandeel laten zien in de luchthavenkeuze van reizigers die uit een bepaalde grootstedelijke agglomeratie komen of daar hun eindbestemming hebben (SEO, 2007).

Hiermee is er in alle drie de gevallen sprake van een multiple-airportsysteem (MAS). De omliggende luchthavens zijn gebruikt om het niet-mainport verkeer af te handelen, waarmee de grote hubs worden gereserveerd voor het hub- en mainportgebonden verkeer. Figuur 8 en 9 laten zien dat het percentage LCC-, charter- en full freighter verkeer op Schiphol (al dan niet gedateerd) een stuk hoger ligt dan de andere Europese hubs. Er gaat dus slechts een beperkt deel van de charters en low cost carriers of full freighters via regionale luchthavens.



Figuur 8 & 9: Percentage LCC, charter en full freighters van het totaal aantal vliegbewegingen in 2005 en 2006 (bron: lange termijn verkenning Schiphol, probleemanalyse)

4.2 BRUSSEL, KEULEN/BONN EN LUIK

Op het gebied van vracht breidt de concurrentiefunctie zich verder uit naar Brussel (Zaventem), Luik en Köln/Bonn. De groei van luchtvracht wordt per continent vaak gerelateerd aan de groei van de economie. Echter, de verdeling van de luchtvrachtstromen heeft meer te maken met het soort goederen en specifieke luchthavens. Zo heeft Schiphol een specialisatie op het gebied van bloemen, planten en versproducten (*'perishables'*). Frankfurt richt zich op producten voor de Duitse industrie (*high tech, automotive, farmaceutische producten*). Londen en Parijs bedienen vooral hun eigen achterland.

In de toekomst is een steeds grotere rol in de luchtvrachtmarkt weggelegd voor Brussel (Zaventem) en Luik (Liège Airport). Ondanks het feit dat deze luchthavens een stuk kleiner zijn dan Schiphol, Frankfurt of Parijs CdG, profiteren deze luchthavens ervan dat de afhandeling van vracht sneller, goedkoper en overzichtelijker kan. Ook beschikken zij in sommige gevallen (nog) over een ruimere nachtcapaciteit en is er nog voldoende ruimte voor groei. Zaventem timmert op het gebied van vracht hard aan de weg. Vier jaar geleden raakte de luchthaven als gevolg van beperkte nachtcapaciteit de integrator DHL kwijt. Ondanks dit verlies, is er nu weer sprake van groei op de luchthaven en heeft Zaventem een strategische keuze voor verdere vrachtontwikkeling gemaakt. Dit blijkt onder andere uit de aanstelling van een dedicated vrachtteam, uitbreiding van Brucargo en een gerichte acquisitie om Belgische lading die nu via andere hub airports in Europa wordt ingevlogen, weer naar zich toe te trekken (o.a. pharma) (Stratagem, 2012). Luik presenteert zich zodoende als een dedicated full freighter airport met lage kosten en snelle vrachtafhandeling, niet alleen voor expres operators als TNT, maar ook voor general cargo. Hierdoor worden logistieke dienstverleners uit de weide omgeving (en dus ook regio Schiphol) aangetrokken. Daarnaast behoudt Luik voor de komende zeventien jaar haar nachtcapaciteit en beschikt de luchthaven over voldoende grondcapaciteit om het vrachtafhaal fors uit te kunnen breiden. Gezien deze voordelen en de centrale ligging ten opzichte van de andere Europese hubs en vrachtstromen heeft Luik een goede uitgangspositie.

4.3 OVERIGE REGIONALE LUCHTHAVENS

Regionale luchthavens zijn de laatste decennia enorm gegroeid. Vrijwel alle kleinere, regionale luchthavens houden zich nauwelijks bezig met lijndiensten; het merendeel van het passagiersvervoer bestaat uit vakantievluchten en zakelijk verkeer en voor sommige regionale luchthavens is vrachtvervoer een belangrijke functie (Luik). De relatief nieuwe (LCC-)maatschappijen vliegen bij voorkeur vanaf regionale luchthavens. Deze zijn goedkoper - er zijn geen dure overstapvoorzieningen zoals bagagesorteersystemen nodig -, er is geen congestie op de weg en er zijn minder vertragingen. Op de kleine, overzichtelijke vliegvelden kunnen verder snelle 'omdraaitijden' worden gerealiseerd (PBL, 2009). Vanuit het Aldersakkoord zijn de luchthavens Eindhoven en Lelystad gereserveerd om delen van het vliegverkeer (hoofdzakelijk charter) te accommoderen. Rotterdam-The Hague Airport heeft reeds de maximum capaciteit bereikt (mede door verplaatsing van vluchten van Schiphol) en valt daarmee af als mogelijk kandidaat voor verdere uitplaatsing. Ook Eindhoven zit bijna aan de maximum capaciteit en kan niet heel veel meer uitbreiden. Lelystad daarentegen wordt vooralsnog alleen hoofdzakelijk gebruikt voor *general aviation* (kleine luchtvaart) en zou zich in de toekomst kunnen ontwikkelen tot een serieuze regionale luchthaven.

Lelystad

Een beperking van Lelystad ten opzichte van Schiphol vormt de nachtopenstelling (tussen 23-7 uur is Lelystad Airport gesloten). Charters opereren graag van 5.00-1.00 uur zodat er 3 'slagen' per dag gemaakt kunnen worden. Echter, Transavia heeft al een gespreide operatie op o.a. Rotterdam, Schiphol en Eindhoven; daar vormen de beperkte openingstijden weinig tot geen problemen. Daarnaast wijzigt het algemene business model steeds meer doordat ook in het buitenland vaker sprake is van beperktere nachtopenstellingen. Voor een rendabele operatie op Lelystad zouden de openingstijden uitgaande conform PKB van 06.00-23.000 uur moeten zijn met een extensiemogelijkheid tot 24.00 uur voor vertraagd verkeer. Om Lelystad Airport in gebruik te kunnen nemen voor

Bloemen via Luik

Flora Holland, de bloemveiling in Aalsmeer, vervoert een aanzienlijk deel van de bloemen via buitenlandse luchthavens zoals Luik. De producten worden via de weg naar FloraHolland getransporteerd. Door o.a. knelpunten in de doorlooptijden en de vliegtaks, gaan deze importstromen niet via Schiphol. Luik is vooral een goedkoop, snel en betrouwbaar alternatief.

civiele luchtvaart dient daarnaast de baan verlengd te worden van 1250 naar 2100 meter⁶, luchtverkeersleiding aanwezig te zijn en goede OV verbinding/aansluiting aanwezig te zijn. Voor het vrachtverkeer geldt dat er vele praktische bezwaren (zowel nu als in de toekomst) zijn die de uitplaatsing van vracht naar Lelystad onzeker maken. Over het algemeen geldt dat de ontwikkeling van luchtvracht op regionale luchthavens vrij onzeker is door een groot aantal moeilijk te beïnvloeden factoren zoals het cluster van expediteurs en logistieke dienstverleners dat nodig is voor voldoende (retour)lading. Een voorwaarde voor vrachtafhandeling is de aanwezigheid van een logistiek complex en dit maakt grote en vaak dure investeringen noodzakelijk. Daarbij komen de nadelige effecten van een dubbele grondinfrastructuur en een hoger prijsniveau door kleinere schaal. Tot slot is de nachtsluiting ook voor vracht problematisch omdat vracht door verschillende tijdzones in de nacht moet kunnen binnenkomen en vertrekken.

Maastricht Aachen Airport

Maastricht Aachen Airport (MAA) is één van de kleinere vrachtvliegvelden van Nederland, met rond de 41.000 vliegbewegingen per jaar. In 2011 werd er 92.500 ton vracht afgehandeld (Maastricht Aachen Airport, 2013). De start- en landingsbaan (2750 meter) is tekort om met een volle 747 freighter op te stijgen. Hoewel MAA vanaf het begin af aan een redelijke positie had verworven op het gebied van vracht, is de luchthaven door de economische crisis recent in ernstige financiële problemen geraakt (NOS, 2013). De overslag van vracht is met meer dan een kwart gedaald en de stijging in passagiersvluchten is niet voldoende om deze daling te compenseren. Het is de vraag of MAA over een aantal jaar nog steeds rendabel kan zijn.

⁶ Een baanverlenging van 1250 naar 2400 is vooralsnog niet uitgesloten door het kabinet. Daarmee zou de luchthaven geschikt worden voor ICAO klasse C, waaronder Boeing 737 en Airbus A320. Bij verbreding van de baan van 30 naar 45 meter wordt de luchthaven ook geschikt voor klasse D vliegtuigen; Boeing 767 en Airbus A300. Voor (direct) intercontinentaal vrachtverkeer met 747's is baanlengte van 3.000 meter vereist.

5. ECONOMISCHE EFFECTEN

5.1 GROEIPROGNOSES

Luchtvracht ontstaat door (wereld)handel en heeft een sterke samenhang met het wereldwijde bruto binnenlands product. Voorspellingen over luchtvrachtontwikkelingen worden dan ook hoofdzakelijk gebaseerd op basis van de cyclus van de wereldhandel (SEO, 2011). Het luchtvrachtvolume op Schiphol is de laatste jaren gestagneerd rond de 1,5 miljoen ton per jaar (Schiphol Group, 2012). Hoewel de economische crisis hier een grote rol in speelt, gaan er achter de macro-economische ontwikkelingen nog een aantal andere belangrijke ontwikkelingen schuil. Zo is er een beweging op gang gekomen waarbij Europese en Amerikaanse bedrijven hun productie weer terughalen vanuit China en andere Aziatische landen naar dichterbij gelegen landen (Turkije, Oost Europa). Dit vanwege de kortere “time to market”, maar ook vanwege de snel stijgende kosten in China (Stratagem, 2013). Deze nieuwe locaties zijn over de weg goed bereikbaar en dus vervalt de behoefte aan de (veel duurdere) luchtvracht. Een tweede ontwikkeling betreft de opkomst en groei van specifieke vrachtluchthavens zoals Luik, Brussel en Leipzig, waarover in het voorgaande deel is gesproken. Een derde trend is de verandering in modaliteit.

Aan- en afvoer van luchtvracht op Schiphol geschiedt nagenoeg over de weg. Als gevolg van toenemende congestie in de dichtbevolkte gebieden zijn er diverse studies om te onderzoeken of deze stromen via het spoor vervoerd kunnen worden. De initiatiefgroep Carex onderzoekt de mogelijkheden om bijvoorbeeld vrachtnetwerken van Parijs te koppelen aan Schiphol door middel van een railterminal op Schiphol Trade Park (SADC, 2008). Een ander alternatief voor luchtvracht is zeevracht. Voor veel bedrijven gaat het eerder om leverbetrouwbaarheid dan snelheid en biedt zeevracht een goed en veel goedkoper alternatief. De kosten van zeevracht ten opzichte van luchtvracht liggen aanzienlijk lager. In het totale wereldwijde vervoer van goederen is het volume van luchtvracht ondergeschikt aan zeevracht. Slechts circa 1% van het intercontinentale vervoer van goederen bestaat uit luchtvracht. De overige 99% wordt vervoerd per zee. Daarentegen is het aandeel van luchtvracht in de totale waarde van het mondiale goederenvervoer ongeveer 35% (Kasarda, 2011).

Voor de toekomst worden – ondanks de stagnatie van de afgelopen jaren – grotere volumes luchtvracht verwacht. De berekeningen en voorspellingen over de toekomstige luchtvrachthoeveelheden op Schiphol (SEO/TNO/CBS) variëren echter van circa 1.5 miljoen ton vracht tot 3.5 miljoen ton vracht in 2020. Voor 2040 variëren de voorspellingen van 2,5 miljoen ton vracht tot 4.8 miljoen ton vracht per jaar. Meer dan tweederde van de leden van Air Cargo Netherlands (ACN) verwacht echter op de middellange termijn een stijging van luchtvrachtvolume voor hun organisatie van gemiddeld 35% (Direct Research, 2013).

Ook wat betreft de ruimtebehoefte in de directe omgeving van Schiphol wordt geanticipeerd op een verwachte toenemende luchtvracht. Voor het bestendigen en versterken van het concurrerende vestigingsklimaat van de logistieke sector zet de regio in op groei van de logistieke sector en daarmee op groei van logistieke bedrijfsterrinen op en rondom Schiphol (Bestuursforum Schiphol, 2009). Hieronder vallen het terrein “Schiphol Zuidoost” op de luchthaven, alsmede de realisatie van de bedrijventerreinen “Schiphol Logistics Park” en de “Schiphol Trade Park” aangrenzend aan de luchthaven. Gezamenlijk zijn deze terreinen goed voor meer dan 200 hectare uitgeefbaar logistiek bedrijventerrein. Deze gebiedsontwikkelingen vergen een lange voorbereiding en hebben een doorlooptijd van 20 tot 30 jaar. De toevoeging van grootschalige bedrijventerreinen rondom Schiphol anticipeert hiermee op een verwachte toenemende luchtvracht (Ramaaker, 2012).

5.2 GEVOLGEN

Toename van luchtvrachtvolumes betekent ook toename van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol. De vraag die centraal staat in dit onderzoek is welke gevolgen de beperkingen uit politieke wet- en regelgeving zoals het selectiviteitsbeleid hebben voor de lokale en regionale economie. Middels een praktijkverkenning is getracht de verwachtingen voor en behoefte van de regio te achterhalen. Er is een stakeholdersselectie gemaakt waarbij bij 12 op of rondom Schiphol gevestigde bedrijven en in totaal 26 experts interviews zijn afgenomen.

In deze interviews lag de nadruk op de visie met betrekking tot het selectiviteitsbeleid van Schiphol en de gevolgen hiervan voor de bedrijvigheid, de werkgelegenheid, het internationaal vestigingsklimaat en de lokale/regionale economie. De interviews zijn in willekeurige volgorde afgenomen. De vragen zijn te categoriseren in een viertal segmenten, te weten "locatievoordelen", "luchtvrachttrends", "luchthavenafhankelijkheid" en "selectiviteitsbeleid". "Locatievoordelen" gaat dieper in op de vestigingsreden(en) van bedrijven voor Haarlemmermeer/Schipholregio en de belangrijkste voordelen van deze locaties(s), o.a. ten opzichte van (Europese) concurrenten. Bij "luchtvrachttrends" worden vragen behandeld die betrekking hebben op de verwachtingen over de groei van luchtvracht, ontwikkelingen met betrekking tot zeevrachtvervoer en de visie op het vervoer van luchtvracht per trein. Bij "luchthavenafhankelijkheid" komt de relatie met verschillende delen van het vliegverkeer op Schiphol aan bod en de afhankelijkheid van nachtvluchten. Tot slot worden in "selectiviteitsbeleid" de verwachtingen over (vrachtafhandelingen)capaciteit op Schiphol besproken, naar de potentie van Lelystad gekeken, de flexibiliteit van de betreffende stakeholders gepeild, en de visies op en mogelijke gevolgen van uitplaatsing/ontmoediging van bepaalde delen van het vliegverkeer in kaart gebracht. De uiteenzetting van de resultaten volgt aan de hand van deze categorieën.

- Locatievoordelen

Uit de interviews blijkt dat vrijwel alle partijen profiteren van de grote voordelen in Nederland met betrekking tot de douane en het fiscale regime. Schiphol wordt geroemd voor de 'fine tuning' en samenwerking met de cargo gemeenschap. De overleg- en samenwerkingsstructuur tussen Schiphol, ACN, Cargonaut en in breder verband met overheid, douane en gemeente is uitzonderlijk en voor de op en rondom Schiphol gevestigde bedrijven een groot voordeel ten opzichte van andere (Europese) luchthavens. Het gevaar is wel dat Schiphol hierin wordt bijgehaald door omliggende landen, met name België. De rest van de EU landen krijgt straks dezelfde fiscale mogelijkheden (gelijkstelling), maar vooralsnog heeft Nederland nog steeds een voorsprong wat betreft de uitvoering en de betrouwbaarheid. Indien overige Europese landen en hubs tot hetzelfde uitvoeringsniveau kunnen en zullen komen, kan Nederland zich op dit belangrijke concurrentiele aspect in de toekomst wellicht niet meer onderscheiden.

Andere genoemde vestigingsargumenten en locatievoordelen zijn de innovatiekracht van Nederland /Schipholregio en de betrouwbaarheid van de werknemers. Veel (Amerikaanse) investeerders zien Nederland als een aantrekkelijke en representatieve testmarkt voor nieuwe producten of diensten in Europa. Nederland is klein en bestaat uit een mix van culturen. Nederlanders staan daarbij bekend als modern en openstaand voor nieuwe producten, maar ze zijn ook nuchter, zuinig en kritisch. Daarnaast zijn Nederlandse werknemers relatief betrouwbaar en hebben een sterke arbeidersmentaliteit. Een deel van de bedrijven die ook vestigingen in Frankrijk en Duitsland heeft, ervaart daar geregeld problemen en/of stakingen met het personeel; dit is in Nederland zelden het geval. Een belangrijk voordeel voor afhandelaren op Schiphol is de flexibiliteit van de luchthaven. Hoewel Schiphol met vijf cargo afhandelaren (KLM CARGO, Menzies, Avia Partner, WFS en Swissport Skylink) grote onderlinge concurrentie kent, profiteren deze van de relatief flexibele roosters. Op Schiphol kan de vracht tot vier uur voor vertrek worden aangeleverd. In Frankfurt kan dit tot uiterlijk zes uur van te voren. Hierdoor is de effectiviteit en opbrengst van de vrachtvliegtuigen, in het bijzonder bij verlate zendingen, vele malen hoger.

Op de vraag of vandaag de dag weer de keuze gemaakt zou worden voor Schiphol als vestigingslocatie, reageerden de partijen – vooral afhankelijk van type bedrijf en product – verschillend. De snelle groei van het netwerk van verbindingen op luchthavens als Istanbul, maakt Oost-Europese markten steeds makkelijker bereikbaar en aantrekkelijker als vestigingslocatie. Daarnaast is er een verschuiving van de markt naar Oost-Europa zichtbaar doordat de productie als gevolg van hogere lonen in Azië en de behoefte aan snellere levertijden zich steeds dichterbij verplaatst. Verder zijn sommige gebruikers meer afhankelijk van de locatie en van de luchthaven dan andere gebruikers. Dit geldt met name voor bedrijven met technisch hoogwaardige goederen. Voor distributiecentra van technisch hoogwaardige goederen is het in verband met de beveiliging soms van belang om dicht op de luchthaven te zitten. Hoe langer het vervoer over de weg, hoe groter de kans op overvallen en andere onvoorziene omstandigheden. Kleinere, goedkopere luchthavens als MAA, Luik en in de toekomst mogelijk Lelystad liggen op grotere afstand en hebben vaak niet het beoogde beveiligingsniveau.

- Toekomsttrends

Groei prognoses luchtvracht

De bedrijven op Schiphol zijn behoudend positief over de voorspelde luchtvrachtvolumes. Zij achten een gemiddelde groei tussen 3% en 5% per jaar tot 2020 opportuun. Aan concrete voorspellingen over luchtvrachtvolumes voor 2040 wensten de meeste experts zich niet concreet te wagen. Aangezien zowel de literatuur als de gebruikers wel een doorzetting van groei voorzien, zullen de luchtvrachtvolumes in 2040 waarschijnlijk variëren van circa 2.500.000 ton per jaar tot 4.800.000 ton per jaar.

Verschuiving van luchtvracht naar zeevracht

Als gevolg van de economische crisis zijn er meerdere ontwikkelingen te zien die een verschuiving van luchtvracht naar zeevracht met zich mee brengen. Zeevracht is immers veel goedkoper. Bij een aantal partijen heeft dit er onder andere toe geleid dat het vervoer van producten is opgesplitst, waarbij zwaardere generieke onderdelen per zee worden aangevoerd, en de specifieke lichtere onderdelen na bestelling binnen 24 uur worden ingevlogen. Ook in het bloemenvervoer wordt er steeds meer aan zeevracht gedacht. Er zijn al langere tijd ontwikkelingen aan de gang om bepaalde bloemensoorten die hiervoor geschikt zijn, in coma te brengen waardoor zij langere transporttijden kunnen verdragen zonder dat dit ten koste gaat van de kwaliteit. Dankzij deze techniek kunnen de bloemen ook over zee worden geëxporteerd. Bloemenzendingen worden echter nog niet in grote hoeveelheden per schip vervoerd.

Behalve de algemene vrachtafname als gevolg van de economische crisis zijn er door meerdere partijen incidenten aangegeven die de aanvoer van bepaalde producten op Schiphol hebben afgeremd. Dat geldt bijvoorbeeld voor de automotive markt die altijd een groot aandeel in de luchtvracht heeft gehad. Het was de aswolk boven IJsland in 2010 waardoor het luchtruim een week lang dicht moest, die daar verandering in heeft gebracht. Tot dat moment voorzag het just-in-time management waarmee de luchtverzending van auto-onderdelen werd aangestuurd, erin dat de werkvoorraden van autobedrijven iedere week werden aangevuld. De vulkaanuitbraak toonde aan hoe kwetsbaar dit concept was. Er hoefde maar iets te gebeuren en er kon een week lang niet worden geleverd. Om dit soort risico's te verminderen is toen bij veel bedrijven besloten om het just-in-time management te verruimen naar bevoorrading per twee weken. Verzending over een langere periode hield in dat er beter kon worden gepland. Het gevolg hiervan was dat een groot deel van de luchtverzending van auto-onderdelen naar vervoer over zee verschoof. Iets soortgelijks deed zich voor na de tsunami in Japan. Doordat de productie in Japan van de ene op de andere dag stil viel, hebben veel bedrijven er daarna voor gekozen om de productie van dat onderdeel niet langer bij een 'single source' maar bij meerdere producenten onder te brengen, met als bijkomend logistiek voordeel dat er eveneens over langere termijn kon worden gepland.

3D printing

Ook de nieuwe en verdere ontwikkeling van driedimensionale afdruktechnologie zal in de toekomst zeer waarschijnlijk een impact hebben op de logistieke processen. Dit wordt door veel partijen in de logistieke keten met grote interesse, maar ook zekere angst bekeken. De impact van deze nieuwe technologie - die nog wacht op een echte grote doorbraak - gaat verder dan productie alleen en zal van invloed zijn op het gehele logistieke proces. Hoe en met welke gevolgen voor de luchtvracht exact, daar durven de meeste experts zich niet aan te wagen. Waarschijnlijk zal de aanvoer verschuiven van hoogwaardige (eind-)producten naar basisgrondstoffen, welke ook goed per schip vervoerd zouden kunnen worden.

Verwachting (railterminal) Schiphol Trade Park

De meeste bedrijven zien wel mogelijkheden in treinvervoer, maar zijn erg sceptisch over de daadwerkelijke realisatie. Er wordt al vele jaren over gesproken, maar het is nog verre van concreet. Bezwaren hebben met name betrekking op het vermoeden dat een spoornetwerk niet de vereiste flexibiliteit of exclusiviteit voor vracht kan bieden en evenmin de noodzakelijke flexibele afhandelingstijden kan faciliteren. Vooral voor een integrator is dit een essentiële voorwaarde. Het pakketvervoer naar Parijs is door de lucht vooralsnog beter en betrouwbaarder. Daarnaast zal spoorafhandeling ook sneller en goedkoper moeten zijn dan luchtvracht. Indien dat het geval is, kan

de spoorverbinding leiden tot een alternatief voor luchtvracht. De verwachting is echter dat het eerder zal worden aangewend als alternatief voor truck aan- en afvoer. Daarnaast worden de kansen voor Schiphol Trade Park op dit moment door de meeste experts niet heel hoog ingeschat. Als het gaat om ondersteunende activiteiten biedt de ontwikkeling van een modern logistiek kerngebied de meeste meerwaarde. Een concurrerend prijsniveau en multimodaliteit zijn daarbij doorslaggevend.

- **Situatie Schiphol**

Vrachtverkeer

Op het aandeel non-hub full freighters van het eigen vrachtvervoer op Schiphol, hebben de geïnterviewde partijen relatief weinig zicht. Veelal wordt gebruikt gemaakt van een combinatie van belly-vervoer in passagiersvliegtuigen en aanvullende capaciteit in full freighters. De inschatting van de meeste gebruikers en de gesproken airlines is dat ook in de toekomst steeds meer vracht via passagierstoestellen zal gaan. Voor bepaalde producten en speciaal vervoer (bijvoorbeeld paarden) is het soms noodzakelijk om full freighters in te zetten. Daarnaast zijn niet altijd alle toeristenbestemmingen - bijvoorbeeld Bonaire - geschikt voor vracht en willen forwarders vaak ook bundelen op grote pallets (de ruimte in belly's is te klein hiervoor). Voor bepaalde productkenmerken en pieken / seizoen cyclussen zal dus altijd full freighter verkeer nodig blijven. De algemene inschatting bij de meeste gebruikers is echter dat de verhouding belly-full freighter zal verschuiven van 40-60% naar 60% belly en 40% full freighter.

Integratormarkt

Als gevolg van de snel toenemende (pakjes)verkoop via internet groeit ook de integratormarkt sterk. De integratormarkt is daarbij steeds meer verweven met de gewone (luchtvracht)markt. Zowel bedrijven als (hub)airlines boeken capaciteit bij integrators en andersom. Daarmee maken de integrators steeds meer deel uit van het hub-netwerk. De beide integrators op Schiphol gaven aan niet zozeer van Schiphol afhankelijk te zijn, maar wel van de locatie en nachtcapaciteit. Doordat het concept gebaseerd is op 24-uursbezorging, is elk uur zeer waardevol. Hoe groter de afstand over de weg, hoe groter de kans op vertraging door files. Zuid-Nederland kan ook eventueel vanaf Brussel bediend worden. Noord-Nederland kan binnen de korte tijdsperiode alleen binnen 24 uur bediend worden vanaf midden Nederland, en dus Schiphol, of een noordelijkere gelegen luchthaven.

Afhankelijkheid nachtvluchten

Nachtcapaciteit is cruciaal voor de grootste integrator op Schiphol om de verbinding met het distributiecentrum in Leipzig in stand te kunnen houden. Tot half tien 's avonds komen alle pakketten vanuit Nederland op Schiphol binnen, om kwart over elf vertrekt er een full freighter naar Leipzig, daar wordt alles gesorteerd en opnieuw ingeladen, om half vijf gaat er een vlucht terug naar Schiphol en vanuit daar wordt alles voor negen uur 's ochtends bij de klanten afgeleverd. De gehele vliegoperatie valt dus binnen het nachtregime, dit gaat om ongeveer 250 vluchten per jaar. Indien Lelystad nachtcapaciteit zou hebben, zouden deze partijen zeker overwegen om de operatie daarheen te verhuizen (goedkoper, sneller en dichterbij Noord-Nederland).

Voor non-hub verkeer op Schiphol geldt dat de verlaging van maximaal 32.000 naar 29.000 nachtelijke vliegtuigbewegingen per jaar aanzienlijke gevolgen kan hebben. Ruim 90 procent van de nachtslots op Schiphol is in handen van de homecarriers KLM, Transavia en Martinair, die zich kunnen beroepen op historische rechten, de grandfather-rights. De historische slots die door luchtvaartmaatschappijen niet gebruikt worden, zullen worden teruggegeven aan de slotcoördinator. De slotcoördinator zal deze slots niet opnieuw uitgeven, ook niet non-historisch. Voor de non-historische slots geldt dat ze niet opnieuw worden uitgeven als ze niet gevlogen worden. Op deze wijze wordt de afname van het aantal vliegtuigbewegingen in de nacht en vroege ochtend gerealiseerd. Slechts 10% van de nachtslots is dus non-historisch en eventueel beschikbaar voor non-hub maatschappijen. Non-hub maatschappijen en nieuwkomers moeten hierbij achter in de rij aansluiten en hebben en maken dus weinig kans op nachtslots.

Positie homecarrier

Voor een aantal partijen is de huidige (toegestane) capaciteit op Schiphol reeds een probleem. Sommige airlines zouden Schiphol graag willen gebruiken als vrachthub en hun aantal full freighters op Schiphol willen uitbreiden. Er

zijn daarbij meerdere pogingen gedaan om extra full freighters van elders naar Amsterdam te halen, maar AF-KLM houdt verdere uitbreiding op Schiphol tegen. Vanuit de visie van AF-KLM dient voorrang en prioriteit gegeven te worden aan het hub-netwerk, met als gevolg dat sommige non-hub carriers niet mogen uitbreiden op Schiphol. Sommige airlines zullen bij nog verdere beperking/ontmoediging, de operatie steeds meer verplaatsen naar andere luchthavens, bijvoorbeeld Brussel. Veel experts zetten vragentekens bij het protectionistische beleid en de sterke positie van homecarrier KLM. Op dit moment is er nog ruimte voor grofweg 100.000 extra vliegtuigbewegingen op Schiphol. De KLM groeit niet. Andere maatschappijen wel. De concurrentie stelt dat praktisch gezien het Aldersakkoord alleen KLM de ruimte geeft om te groeien.

- Selectiviteitsbeleid

Overige luchthavens

Een aantal geïnterviewde partijen maakt naast Schiphol ook veelvuldig gebruik van kleinere (vracht)luchthavens als MAA en Luik. Dit heeft vooralsnog vooral te maken met tijd en kosten: het is in veel gevallen sneller en goedkoper om de vracht daar af te handelen. Indien de capaciteit op Schiphol schaarser wordt en/of non-hub vrachtverkeer op Schiphol uitgeplaatst of ontmoedigt zal worden, zullen dit soort partijen waarschijnlijk nog meer van deze alternatieve luchthavens gebruik gaan maken. Dit heeft tot gevolg dat er meer per truck vervoerd gaat worden (van distributiecentra en warehouses op Schiphol naar Maastricht/Luik en andersom) en dus meer congestie op de weg zal komen. Het is de vraag of dat – ook vanuit regionaal economische perspectief – gewenst is.

Potentie Lelystad

Op de vraag of in de toekomst vracht op Lelystad afgehandeld zal worden, zijn de experts sceptisch. Naast het feit dat de baan (zelfs met verlenging) te kort zal zijn en de openingstijden niet ruim genoeg zijn, zullen ook de kosten van de (dubbele) grondinfrastructuur te hoog zijn. De afhandeling van vracht stelt hele andere eisen dan de afhandeling van leisure-verkeer. Voor het aantrekken van vracht is de fysieke aanwezigheid van expediteurs een basisvoorwaarde. Indien niet aan de randvoorwaarden op Lelystad zal worden voldaan, zullen de expediteurs niet naar Lelystad gaan. In totaal kent Schiphol op dit moment meer dan 150 expediteurs. Belangrijk op te merken is dat van de tien grootste expediteurs op Schiphol, geen één (meer) van Nederlandse origine is. Daarnaast nemen de 20% grootste expediteurs op Schiphol meer dan 80% van de markt voor hun rekening en is vooral hún gedrag leidend voor de overige actoren. Voor de afhandeling van leisure-verkeer zien de experts wel mogelijkheden voor de ontwikkeling van Lelystad Airport. De uitplaatsing van leisure verkeer naar lelystad kan juist ruimte en capaciteit scheppen voor het overige verkeer en dit heeft economisch gezien meer waarde voor de regio.

Uitplaatsing / ontmoediging bepaalde delen van het vliegverkeer

De meeste experts zien uitplaatsing/ontmoediging van (non-hub) full freighters als schadelijk voor de marktplaats en de lokale en regionale economie. Ook al dragen de non-hub vracht carriers weinig tot niets bij aan de netwerkwaliteit, ze dragen wel bij aan de marktplaatsfunctie van Schiphol en daarmee de mainportfunctie. Ze zorgen voor een groter vrachtvolume op Schiphol dat weer meer expediteurs aantrekt en weer zorgt voor meer werkgelegenheid en een aantrekkelijker internationaal vestigingsklimaat. De ervaring leert dat een Europees hoofdkantoor en het sales- en servicecenter vaak het distributiecentrum volgen. Ook zorgt de aanwezigheid van non-hub full freighters voor meer concurrentie en dus lagere (luchtvracht)tarieven. Met betrekking tot uitplaatsing van het leisure-verkeer liggen de meningen iets genuanceerder. Hoewel natuurlijk de leisure-carriers het liefst vanaf Schiphol vliegen, is de bedrijvigheid die met het leisure-verkeer gepaard gaat in de regio beperkt tot een gering aantal schoonmaakbedrijven, cateringbedrijven, toeristenbureaus en/of hotels. Het merendeel van de inkomende toeristen komt echter voor een bezoek aan de hoofdstad Amsterdam en zal ook vanaf secundaire luchthavens als Eindhoven en Lelystad hier naartoe gaan. Daarmee ondervinden de hotels in Haarlemmermeer en Amsterdam weinig tot geen schade aan uitplaatsing van dit vliegsegment. De hotels in omliggende gemeenten zoals Haarlemmermeer zijn grotendeels afhankelijk van het zakelijk verkeer en in mindere mate van de passagiers die met chartervluchten vliegen.

Werkgelegenheid

Hoewel de vrachtluchten en specifiek de non-hub vrachtluchten slechts een heel klein deel uitmaken van het totaal aantal vliegbewegingen op Schiphol, zijn vrijwel alle experts het erover eens dat de (non-hub) vracht van groot belang is. Ondanks dat de prijs van 1 ton vracht relatief laag is (circa € 1000), kan een volledig volgeladen full freighter – afhankelijk van het type – vaak al meer dan 100 ton vracht meenemen. Vanuit regionaal perspectief is vooral de werkgelegenheid die hiermee gepaard gaat van groot belang. In de vrachtwereld zijn op en rondom Schiphol in totaal 30.000 mensen werkzaam. Daarmee is de luchtvracht per ton vracht in termen van werkgelegenheid zeer duurzaam. Uitplaatsing/ontmoediging van non-hub vrachtverkeer zal het gehele vrachtsegment schade toe bedienen. Daarbij werken er in deze luchtvracht afhankelijke sector in verhouding veel laag opgeleide mensen. Deze komen relatief moeilijk weer aan de slag. Niet alleen zal er volgens de experts minder directe werkgelegenheid uit de vrachtafhandeling voortkomen, ook zal Schiphol minder aantrekkelijk worden als vestigingslocatie voor bedrijven. Daarnaast zijn veel bedrijven tegenwoordig erg flexibel: een aantal jaren geleden was het nog gebruikelijk om lease-contracten van tien jaar of meer af te sluiten, tegenwoordig hebben de meeste bedrijven alleen nog maar contracten van drie, vier of vijf jaar. Korte lease-contracten, weinig kapitaalinvesteringen en een internationaal netwerk zorgen ervoor dat bedrijven relatief makkelijk kunnen verhuizen. Dit resulteert uiteindelijk in nog minder werkgelegenheid en een daling van het bruto regionaal product.

5.3 CONCLUSIES

De analyses uit voorgaande hoofdstukken en de resultaten uit de interviews laten een duidelijke lijn zien.

Geconcludeerd kan worden dat het Leisure-verkeer (non-hub verkeer op internationale of Europese bestemmingen met minder dan 10.000 zakelijke outbound passagiers) zonder schade aan het vestigingsmilieu, de werkgelegenheid en de economie in de regio uitgeplaatst kan worden. Uitplaatsing van non-hub vrachtverkeer heeft echter schadelijke gevolgen voor de regionale werkgelegenheid, het vestigingsmilieu en de lokale/regionale economie. Dit heeft te maken met de marktplaatsfunctie die dit segment vervult. Doordat de overslag van vracht – en dus ook dat deel dat in non-hub full freighters vervoerd wordt – bijdraagt aan de aantrekkingskracht van expediteurs en internationale bedrijven, is het sterk verweven met zowel de Nederlandse- als regionale- en lokale economie.

De belangrijkste conclusies kunnen worden samengevat in de drie verschillende toekomstbeelden: géén uitplaatsing, uitplaatsing charter en uitplaatsing non-hub vracht (én charter).

Géén uitplaatsing:

- Schaarste treedt op de lange termijn op als gevolg van het overeen gekomen plafond van 510.000 vliegtuigbewegingen – binnen de gelijkwaardigheid – op Schiphol tot en met 2020, en de 50/50 afspraken na 2020.
- Groei van de hub komt in het geding als er geen (niet- mainportgebonden) verkeer naar regionale vliegvelden wordt uitgeplaatst.
- De netwerkqualiteit zal afnemen en er zullen negatieve gevolgen ontstaan voor het vestigingsmilieu, de werkgelegenheid en de lokale/regionale economie.

Uitplaatsing charter:

- Het Leisure-verkeer - bestaande uit (vakantie)charters en een deel van het LCC-verkeer - is een onafhankelijk verkeerssegment dat niet bijdraagt aan de hub-functie én niet aan de mainportfunctie van Schiphol.
- De bedrijvigheid die met het leisure-verkeer gepaard gaat in de regio is beperkt tot een gering aantal schoonmaakbedrijven, cateringbedrijven, toeristenbureaus en/of hotels.
- Hoewel het 'leisure in' verkeer nog wel enige waarde heeft voor de regio in de sfeer van toeristische bestedingen, heeft het 'leisure out' verkeer nauwelijks waarde voor de regio.
- Bij maximale uitplaatsing van het leisure-verkeer naar Lelystad komt meer capaciteit vrij op Schiphol voor de hub- en mainportfunctie (circa 40.000 VTB per jaar), hetgeen positieve effecten heeft op het vestigingsmilieu, werkgelegenheid en toegevoegde waarde in Haarlemmermeer en de regio.

Uitplaatsing non-hub vracht (én charter):

- Het non-hub vrachtverkeer draagt niet bij aan de hub-functie van Schiphol, maar dankzij de marktplaatsfunctie wel aan de mainportfunctie van Schiphol.
- Indien een deel van de luchtvracht uitgeplaatst/ontmoedigd zal worden, wordt de luchthaven in zijn geheel voor expediteurs (regisseurs vrachtstromen) minder aantrekkelijk.
- Logistiek vormt de belangrijkste economische pijler van Haarlemmermeer en vervult een belangrijke werkfunctie in de regio.
- Uitplaatsing heeft daarmee negatieve gevolgen met name voor de werkgelegenheid als ook het vestigingsmilieu en de lokale en regionale economie.
- Effecten op hinderbeperking en het creëren van extra ruimte en capaciteit zijn nihil: het non-hub full freighter segment bedraagt slechts 2% van het totaal aantal vliegtuigbewegingen (9.634 VTB) per jaar.

Vanuit regionaal perspectief zijn de toekomstbeelden 'géén uitplaatsing' en 'uitplaatsing non-hub vracht (én charter) onwenselijk. Wenselijk toekomstbeeld vanuit de regio is 'uitplaatsing charter'.

Echter, op de lange termijn is de combinatie van passagiers- en vracht hub gezien de beperkte milieu- en groeiruimte op Schiphol wellicht niet meer mogelijk en/of wenselijk. Groeiprognoses voorspellen als gevolg van toenemende wereldhandel forse toename van luchtvrachtvolumes. Met een eveneens groeiende passagiersmarkt is dit binnen de geluids- en capaciteitsbeperkingen niet op Schiphol af te handelen. Luchtvracht is echter onlosmakelijk verbonden met de regio en logistiek vormt de belangrijkste pijler van de lokale/regionale economie. Hiermee rijst de vraag: moet Haarlemmermeer kiezen voor logistiek als één van zijn belangrijkste groeisectoren voor de komende jaren?

6. HANDELINGSPERSPECTIEVEN

6.1 AANBEVELINGEN

Uitgaande van bovenstaand wenselijk toekomstbeeld wordt aanbevolen om in te zetten op:

- Het voorkomen van extra beperkingen aan de huidige luchtvrachtvolumes t.a.v. non-hub full freighter verkeer.
- Het uitplaatsen van Leisure-verkeer (non-hub verkeer op internationale of Europese bestemmingen waarop minder dan 10.000 zakelijke outbound passagiers worden vervoerd worden) naar regionale luchthavens en daarmee het verkrijgen van extra capaciteit en ruimte voor verkeer dat economische gezien meer waarde toevoegt aan de regio (\pm 40.000 vliegtuigbewegingen).
- Voorkomen dat de luchthaven in zijn geheel voor expediteurs (regisseurs vrachtstromen) minder aantrekkelijk wordt.
- Het veiligstellen van aansluiting op intergrator-hubs Leipzig en Parijs door capaciteit te bieden aan (groeiende) integratorservices op Schiphol.

Nader onderzoek dient te worden verricht naar (zakelijk) LCC-verkeer, het effect hiervan op de hub, de bijdrage aan de regio en de markttoegang van dit segment op Schiphol.

6.2 HAARLEMMERMEER EN REGIO

Gezien de gevoeligheid van de logistieke sector voor ontwikkelingen die van invloed zijn op internationale handel (conjunctuurschommelingen, zeevracht, Europese openheid, 3D-printing etc.) en mogelijke (capaciteit)beperkingen in de toekomst als gevolg van politieke wet- en regelgeving (selectiviteitsbeleid), moeten keuzes gemaakt worden ten aanzien van volumes luchtvracht. Hoewel een zekere basis aan goederenstromen (transport en overslag) nodig is om het netwerk en de keten in stand te houden, dient een (verdere) verschuiving plaats te vinden naar activiteiten met een hogere toegevoegde waarde.

De regio dient bij het aantrekken van nieuwe bedrijvigheid selectief te zijn en de focus te leggen op logistiek met meer toegevoegde waarde (Value Added Logistics en Value Added Services) en ketenregie en –configuratie activiteiten (besturen, beheersen en ontwerpen van dynamische logistieke ketens en netwerken). Activiteiten met weinig toegevoegde waarde en hoge volumes dienen zoveel mogelijk verplaatst te worden naar goedkopere locaties buiten de Schipholregio. Door (de logistiek in) te richten op vrachtstromen die economisch gezien het meest bijdragen aan de regio en de werkgelegenheid (méér inkomende vracht voor consumptie en verdere verwerking, minder doorvoer vracht) blijft de kwaliteit gewaarborgd en de regio concurrerend. Ook in het slechtste scenario wanneer een deel van de vrachtluchten uitgeplaatst/ontmoedigt zal worden, wordt bovenstaande strategie aanbevolen. Hoewel dit slecht uitpakt voor de werkgelegenheid en uiteindelijk ook het vestigingsmilieu en de (lokale/regionale) economie, wordt hiermee – voor dat deel luchtvracht dat op Schiphol mag/kan landen – wel de meeste waarde toegevoegd en bijdrage geleverd aan de lokale/regionale economie. Oftewel: het gaat hierbij om *kwaliteit in plaats van kwantiteit* van vracht.

Samengevat; ambities als wel handelingsperspectieven voor de regio naar 2020-2040 met betrekking tot de lokale/regionale economie en het selectiviteitsbeleid van Schiphol zijn:

- In beleid proactief erkennen dat luchtvracht (in zijn geheel) belangrijk is voor de werkgelegenheid en lokale/regionale economie;
- Daarbij rekening houden met ontwikkelingen die van invloed zijn op *internationale handel* (conjunctuurschommelingen, zeevracht, Europese openheid, 3D-printing etc.) en mogelijke (capaciteit)beperkingen als gevolg van *politieke wet- en regelgeving* (selectiviteit);

- Niet de focus leggen op uitplaatsing/ontmoediging van non-hub vrachtverkeer, maar op de vraag hoeveel groei van luchtvrachtvolumes op de langer termijn mogelijk en/of wenselijk is;
- Geen onderscheid maken naar hub- of non-hub vrachtverkeer, maar selectief zijn op basis van toegevoegde waarde logistiek en daarbij behorende luchtvracht; *méér inkomende vracht voor consumptie en verdere verwerking (VAL/VAS)*, minder doorvoer vracht;
- Sturen op behoud en stimulering van luchtvrachtstromen en logistiek die het meest bijdragen aan de economie; minder grootschalige opslag, *meer ketenregie en –configuratie activiteiten*;

Essentieel hierbij is de samenwerking in de regio. Samenwerking met de BRS (aan de Alderstafel) is in dit geval het meest voor de hand liggend en verder zal zoveel mogelijk aansluiting gezocht moeten worden met partijen (uit de logistieke sector, maar ook met overheden) die dicht op de luchthaven zitten. Thans is er behoefte – wat binnen het tijdsbestek van dit onderzoek niet haalbaar is – aan een verdere uitwerking van handelingsperspectieven op verschillende niveaus (lokaal/regionaal/nationaal), inzicht in waar Haarlemmermeer proactief en reactief op in moet/kan zetten, en mogelijk doorwerking/doorberekening van de scenario's van de Amsterdam Economic Board (AEB). Hieronder wordt alvast een aantal (en binnen de invloedssfeer van Haarlemmermeer liggende) handelingsperspectieven genoemd – welke tevens verder uitgewerkt dienen te worden – waarop in samenwerking met de regio proactief ingezet kan worden:

- Behoud en/of reservering van ruimte rondom de luchthaven die bij toenemende luchtvrachtvolumes (welke verwacht worden) ingezet kan worden als *onderscheidend* luchthaven logistiek bedrijventerrein, voorbehouden aan logistiek met meer toegevoegde waarde (VAL/VAS) en daaraan *eisen* (durven) te stellen (Schiphol Zuidoost, SLP, Schiphol Trade Park);
- Realisering van gunstige vestigingsfactoren (aanbod en bereikbaarheid bedrijfslocaties, vermindering van de regeldruk, goede opleidingen, aantrekkelijke leefomgeving etc);
- Investering op het gebied van duurzaamheid, multimodaliteit en innovatieve projecten in de logistieke sector (Seamless connections/Airlink, Schiphol Smartgate Cargo, Circle Lines) die van cruciaal belang zijn om het vestigingsmilieu, de werkgelegenheid en de economie in de regio te versterken.

Logistiek *met toegevoegde waarde* kan zodoende in de komende jaren één van de belangrijkste groeisectoren vormen voor Haarlemmermeer en de regio.

LITERATUUR

- AAS & KLM (2007). *Netwerkvisie AAS & KLM*.
- Kamer van Koophandel (2010). *De lokale Lusten van Schiphol*.
- Alders (2008). *Advies van de Alderstafel over de toekomst van Schiphol en de regio voor de middellange termijn (tot en met 2020)*
- Alders (2012). *Brief Hans Alders inzake alternatief pakket aan maatregelen aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu Mevrouw W.J. Mansveld december 2012*.
- Amsterdam Economic Board (2011). *Kennis en Innovatieve Agenda*.
- Amsterdam Clusterstrategie. *Kennis & Innovatieagenda*.
- Bell G. & X. Fageda (2008). *Getting there fast: globalization, intercontinental flights and location of headquarters*.
- Bestuursforum Schiphol (2009). *Ruimtelijk Economische Visie op de Schipholregio 2009-2030*.
- Boston Consulting Group en McKinsey (2011).
- CBS (2004). *Vier vergezichten op Nederland. Productie, arbeid en sectorstructuur in vier scenario's tot 2040*.
- Commissie Shared Vision (2012). *Advies over uitvoering selectiviteitsbeleid Schiphol*.
- Convenant Selectiviteit (2008). *Advies commissie Selectiviteit*.
- Commissie Van der Zee (2008). *Advies Selectiviteit Schiphol*.
- Directie Luchtvaart (2012). *Brief Directeur Luchtvaart inzake selectiviteit aan de heren Hartman en Nijhuis, d.d. 16 juli 2012*.
- Direct Research (2013). *Samen werken aan een optimaal concurrerend vestigingsklimaat*.
- Districon (2007). *Onderzoek bedrijfseconomische barrières/ prikkels van uitplaatsing van luchtverkeer*.
- DTZ Zadelhoff (2010). *Seinen op groen*.
- Economic Development Board Metropoolregio Amsterdam (2011). *Handel & Logistiek; Smart Logistics*
- Ernst & Young (2012). *Nederlands steeds aantrekkelijker*.
- Europees Parlement (2000). *Feiten over de Europese unie - 4.5.5. luchtvervoer: Toegang tot de markt*.
- Haarlemmermeer (2012). *Kantoren- en bedrijvenstrategie*.
- Haarlems Dagblad (2012). *Rechtszaak over bloemenvluchten Lufthansa*.
- *INSCOPE: Research for Innovation (2012), op basis van WEF Global Competitiveness Report 2012-2013*.
- International Air Transport Association (2011). *Worldwide scheduling guidelines*
- Kasarda, J. en Lindsay (2011). *Aerotropolis. The way we'll live next*.
- Klaassen (2012). *Toekomstbestendige strategie voor Schiphol*.
- KvK/Buck International Consultants (2005). *Regionaal-Economische betekenis Lelystad Airport*.
- Logistics Intelligence Bureau (2006). *Cargo en Schiphol*.
- Loughborough University (2011). *The World according to GaWC*.
- Luchtvaartnota (2009): *Concurrerende en duurzame luchtvaart voor een sterke economie*.
- MRA (2012). *Economische verkenningen*.
- Neiberger, C. (2009). *Air Freight: Trends and Issues*.
- PBL (2013). *Werken aan de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse regio's*.
- Planbureau voor de Leefomgeving (2009). *Regionale luchthavens en economie*.
- Rabobank (2011). *De kracht van regio Schiphol, Onderzoek naar de economie en de functies van de regio*.
- Ramaaker (2012). *1e en 1½e linie vastgoed op Schiphol: een flessenhals? Een onderzoek naar de toekomstige capaciteit van luchtvracht afhandelingsgebouwen op Schiphol*.
- RIVM (2005). *Verkenning regionale luchthavens*.
- Sassen (2001). *The global city: strategic site/new frontier, NY*.
- Schiphol Group (2007) *Een wereldwijd netwerk voor een concurrerende randstad. Lange termijn visie op de ontwikkeling van de mainport Schiphol*.
- Schiphol Group (2012). *Het belang van Vracht*.
- Schiphol Group (2012). *Innovatief vanaf het begin*.
- Schiphol Group (2013). *Jaarverslag 2012*.
- Schiphol Group (2012). *Schiphol: de economische motor*.

- Schiphol Group, KLM en Luchtverkeersleiding Nederland (2007). *Werken aan de toekomst van Schiphol en de regio.*
- SEO (2007). *Concurrentie Analyse Amsterdam Schiphol.*
- SEO (2006). *Economische Effecten Schiphol.*
- SEO (2011). *Grip op de grond. Economische analyse van de vrachtafhandelingsmarkt op Schiphol.*
- SEO (2007). *Luchthavensystemen.*
- SEO (2013). *Mogelijke toekomstbeelden voor de mainport Schiphol in 2040.*
- SEO (2010). *Naar een hernieuwd mainportconcept voor Schiphol.*
- SEO (2013). *Stimuleringsbeleid en verkeerverdelingsregels.*
- Stratagem (2013). *Marktvraag vastgoed voor luchtvracht logistiek in de Metropoolregio Amsterdam voor de komende 10 jaar.*
- TNO/SEO (2007). *Maatschappelijk-economische analyse mainport Schiphol.*
- Verweij (2008). *Economische betekenis luchtvracht en concurrentiepositie luchtvracht Schiphol in Europees perspectief.*
- Verweij (2006). *Positie van Schiphol als vrachtluchthaven in Europese logistieke netwerken.*
- VROM/EZ/V&W (2006). *Mainport Schiphol.*
- Wit, de J. & G. Burghouwt. (2007). *Airmeth; prioritization of air services using netscan.*