

Commentaar op het SEO-rapport “Betekenis van transferpassagiers op Schiphol”

Dr ir P.G.M. Boonekamp

Hilversum – januari 2024. In het SEO-rapport wordt een beeld gegeven van bestemmingen en aantal vluchten voor Schiphol in vier scenario’s met 2019 als basisjaar. Hieruit worden conclusies getrokken over de internationale bereikbaarheid wanneer beperkingen worden opgelegd aan het luchtverkeer van/naar Schiphol, met name de hoeveelheid transferpassagiers.

In dit artikel levert de WTL commentaar op de aanpak van SEO en wordt een vergelijking gemaakt met het WTL-krimpscenario.

Aanpak van het SEO-onderzoek

1. Gezien het doel van de SEO-studie, namelijk de rol van transfer-passagiers onderzoeken, is de keuze van door te rekenen scenario’s onbegrijpelijk. Alleen scenario 4 richt zich op de transfers zelf, maar op een rigide manier (zie ook punten 4 en 5 hieronder).

In scenario 1 heeft het opheffen van KLM geen nut omdat niemand in Nederland daarvoor pleit. Dan zou ook O&D-vervoer worden getroffen en het luchtvaartbeleid nauwelijks meer invloed hebben op het duurzaam maken van de luchtvaart van/naar Nederland.

Bij scenario 2 is onduidelijk waarom alleen KLM zou moeten inleveren op transferpassagiers en niet ook andere maatschappijen. Daardoor wordt KLM op achterstand gezet en valt het beeld negatiever uit dan bij een generieke beperking van transfers. Het is ook beleidsmatig onlogisch, bijvoorbeeld bij invoering van een ticket-tax voor transferpassagiers, die alle maatschappijen zou treffen.

In scenario 3 worden vliegroutes verplaatst naar Parijs, maar ook hier is de aanpak niet echt gericht op vermindering van transferpassagiers. Ook is het effect op het totaal aantal vluchten op Schiphol, de kern van het krimpbeleid, hier verwaarloosbaar.

2. Internationale bereikbaarheid is vooral van belang voor zakelijke reizigers. Echter in de SEO-studie wordt niet expliciet onderscheid gemaakt naar zakelijk, niet-zakelijk, toerisme en vakantie als reismotieven. Voor het trekken van conclusies is het van groot belang of het gaat om opgeheven vakantiebestemmingen of opgeheven bestemmingen met veel zakelijke reizigers. In scenario 4 heeft een flink deel van de, volgens SEO, niet meer (door KLM) bediende bestemmingen een toeristisch karakter. Ook bij de presentatie van extra reistijden bij opheffen van routes zou dit onderscheid gemaakt moeten worden.

3. In de studie is geen rekening gehouden met substitutie tussen vliegtuig en trein. Een flink deel van de transferpassagiers betreft reizigers van/naar Europese bestemmingen op relatief korte afstand van Nederland. Het luchtvaartbeleid is gericht op het vervangen van korte vluchten door de (HSL) trein, waardoor b.v. veel vluchten naar België, Noord-Duitsland en de UK rond Londen niet meer nodig zijn. Met een combinatie-ticket trein/vliegtuig blijven deze transferpassagiers behouden om vliegtuigen te vullen. Daarmee vallen de effecten minder negatief uit dan door SEO gepresenteerd.

4. SEO hanteert een statische aanpak, waarbij aan de situatie in 2019 beperkingen worden opgelegd in de z.g. “scenario’s”. Hierdoor wordt geen rekening gehouden met ontwikkelingen in de tijd, zoals bij nulgroei van Schiphol het geleidelijk vervangen van transferpassagiers door (nog wel groeiende aantallen) O&D passagiers. Dit mechanisme is in de afgelopen jaren al zichtbaar en zal, met een

plafond van 500.000 vluchten, in de komende jaren doorzetten. Bij een geleidelijke beperking van transfers, zoals in het WTL-krimpscenario het geval is, zijn de effecten op internationale bereikbaarheid veel kleiner dan in de SEO-studie gepresenteerd.

5. Scenario 4 betreft een “alles-of-niets” aanpak, waarbij alle transfervervoer verdwijnt. SEO maakt hier geen onderscheid naar het belang van de bestemming (hoogte van de GAWC-score) noch naar de fractie transfers op de bestemming. Met een selectieve aanpak (zie vergelijking SEO en WTL) kunnen veel meer bestemmingen in stand blijven met een acceptabel aantal transfers. Zo`n optimalisering past veel beter in een luchtvaartbeleid dat diverse belangen moet afwegen.

6. Bij transferpassagiers wordt ervan uitgegaan dat deze voor en na de overstap vliegen met dezelfde maatschappij. Echter, in de praktijk wordt het steeds gebruikelijker om als passagier zelf een overstap te regelen met verschillende maatschappijen. Dit effect is in de SEO-aanpak niet meegenomen, waardoor de negatieve effecten op bezettingsgraad worden overschat.

7. Een meer fundamenteel probleem bij internationale bereikbaarheid is de marktwerking, waarbij meerdere maatschappijen vliegen op dezelfde route en allen moeite hebben om een voldoende hoge bezettingsgraad te realiseren. In het verleden is dit al deels opgelost door in allianties samen te werken. Door systematisch de vluchten naar elke specifieke bestemming op elkaar af te stemmen komen te lage bezettingsgraden minder voor en kunnen meer verbindingen (met een minimum frequentie) in stand blijven. Dit alternatief is niet doorgerekend door SEO.

8. In de SEO-aanpak wordt bij het opheffen van (directe) bestemmingen gekeken naar de extra reistijd via een overstap op een hub naar een ander vliegtuig. Echter, bij de bestemmingen van Schiphol is in een aantal gevallen sprake van bestemmingen die redelijk korte afstand van elkaar liggen. Daardoor is het mogelijk om zonder overstap op een hub, maar via een andere directe vlucht plus auto of trein op de gewenste bestemming te komen (zie WTL-analyse krimpscenario).

Vergelijking SEO-scenario`s met WTL-krimpscenario

Het WTL-krimpscenario is de afgelopen jaren ontwikkeld en steeds verder verfijnd, o.a. door alle bestemmingen van Schiphol (uit Traffic Review Schiphol voor 2019) afzonderlijk mee te nemen in de analyses. Per bestemming wordt bepaald of de bestemming wel of niet behouden blijft, met welke frequentie op een bestemming wordt gevlogen en of de trein een alternatief vormt voor vliegen op een nabije bestemming.

De reductie vindt plaats in een 5-tal stappen:

- Stap 1: Bestemmingen (en vluchten) worden verwijderd die niet in de I&W-lijst zijn geselecteerd of vallen onder de 15% toeslag voor vluchten op toeristische bestemmingen
- stap 2: De vliegfrequenties voor 2019 worden aangepast aan de frequenties in de I&W-lijst
- Stap 3: Reductie van transferpassagiers door frequenties te verlagen op basis van een combinatie van het belang van de bestemming (GaWC score) en de fractie transfers op een route, met toepassing van een minimum frequentie per week
- Stap 4: Op bestemmingen die ook bereikbaar zijn per HSL worden de resterende vluchten grotendeels geschrapt, waarbij de bestemming bereikbaar blijft per vliegtuig
- Stap 5: Nog resterende bestemmingen met handelsvolume van <700 mln (0,1% totale handel) worden geschrapt. Deze blijven wel bereikbaar met een overstap in het buitenland.

De resultaten betreffen het aantal resterende bestemmingen en vluchten per categorie (I&W-netwerk/Overig, IC of EU) en de hoeveelheid internationale handel die nog gedekt wordt.

Zie uitgebreide beschrijving van aanpak en resultaten in “Bottom-up analyse t.b.v. het WTL-krimpscenario voor Schiphol, Sky-team en KLM”, P.G.M. Boonekamp, WTL, Juli 2023.

Voor een beleidsmatige samenvatting en het effect op aantallen passagiers wordt verwezen naar de WTL-publicatie “Helpt negatieve effecten van Schiphol is onnodig”.

Onderstaande tabel toont een vergelijking tussen enerzijds de vier eerder genoemde SEO-scenario's en anderzijds de stapsgewijze reductie van bestemmingen en vluchten in het WTL-scenario.

Vergelijking SEO-transfer-scenario's en WTL-krimpscenario												
	SEO-scenario's					WTL-stapsgewijze krimp						
	2019	1	2	3	4	2019	1e	2e	3e	4e	5e	
	KLM	Geen KLM	Halvering KLM	Verpl. Parijs	Alleen O&D	TR-2019	I&W selectie	I&W frequentie	WTL transfers	WTL trein	WTL handel	
Vluchten (x 1000)												
Totaal						498	434	350	306	268	250	
Vracht						15	15	15	15	15	15	
Personen	481	263	348	454	269	483	419	335	291	253	235	
w.o.												
EU	390	219	275	370	227	(*) 394	341	266	231	193	187	
IC	91	43	73	84	42	(*) 89	78	68	60	60	48	
Bestemmingen												
Totaal-2	280	219	257	267	221	312	234	x	x(234)	x	206	
w.o.												
EU	166	149	151	165	149	181	131	x	x(131)	x	128	
IC	114	70	106	102	72	131	103	x	x(103)	x	78	
						(*) Vrachtcorr. EU resp.IC >			9	6		

In beide gevallen worden cijfers gegeven voor 2019, deze komen qua vluchten redelijk overeen als de WTL-cijfers worden gecorrigeerd voor vrachtvluchten (conform de SEO-aanpak). Wel neemt SEO minder bestemmingen mee in het basisjaar dan conform de Traffic Review voor Schiphol.

Zoals eerder gesteld is scenario 4 het voor de vergelijking meest relevante SEO-scenario qua analyse van het terugdringen van transfer passagiers. De cijfers in dit scenario zijn vergelijkbaar met de WTL-cijfers in de kolom “WTL-transfers”, dit omdat in de SEO-scenario's de laatste twee stappen ontbreken (substitutie door HSL en schrappen vanwege onvoldoende handel).

De cijfers voor aantal resterende vluchten komen redelijk overeen, maar bij IC-vluchten vallen de SEO-cijfers lager uit dan in het WTL-krimpscenario. Dit is waarschijnlijk een gevolg van de minder rigide WTL-aanpak bij het terugdringen van transfers, waarbij nog een zeker volume aan transfer passagiers wordt gehandhaafd (zie WTL-publicatie Helpt negatieve effecten van Schiphol is onnodig).

Vergelijking van het aantal bestemmingen is moeilijker omdat SEO niet alle bestemmingen in het basisjaar meeneemt. Ook is niet duidelijk of SEO de lijst van bestemmingen met een GaWC score > 10 van I&W heeft overgenomen en in hoeverre toeristische bestemmingen buiten de I&W-lijst zijn gehandhaafd (zoals bij het WTL-scenario het geval is). Los hiervan liggen de WTL-cijfers hoger dan die van SEO-scenario 4, hetgeen veroorzaakt kan zijn door het minder rigide terugdringen van transfers.

Bij de WTL is het finale aantal vluchten (inclusief substitutie met HSL en schrappen vanwege onvoldoende handelsvolume) lager, of op een vergelijkbaar niveau, uitkomt t.o.v. de SEO-cijfers. Hetzelfde is het geval bij aantal resterende bestemmingen, dit ondanks de hogere WTL-cijfers voor

het basisjaar. Deze extra reductie wordt bereikt zonder dat de internationale bereikbaarheid verslechtert.

In de WTL-analyse is ook de reductie voor KLM (en partners) bepaald met dezelfde aanpak als voor Schiphol. Daaruit blijkt dat KLM er relatief beter vanaf komt als het aantal vluchten op Schiphol halveert, zowel bij vluchten (48% reductie) maar vooral bij bestemmingen (18% versus 34%). De reden is dat vooral niet-netwerk bestemmingen en vluchten op Schiphol wegvallen, waar KLM relatief weinig actief is. Het is niet duidelijk hoe SEO omgaat met de niet-netwerk bestemmingen en vluchten in scenario 4 en hoe dit de gepresenteerde effecten beïnvloedt.

Belang van door SEO geschrapte bestemmingen

In het relevante SEO-scenario 4 vervallen in totaal 41 intercontinentale bestemmingen en 17 Europese bestemmingen (zie rode stippen in Figuur 7.1) Voor deze bestemmingen is gekeken naar de hoeveelheid handel per bestemming die in stap 5 van de WTL-analyse wordt gebruikt om het belang van een bestemming te bepalen. Daaruit blijkt dat 25 van de 41 geschrapte intercontinentale bestemmingen een handelsvolume hebben van minder dan 0,1% van de totale handel van Nederland met de wereld. Van de 17 Europese bestemmingen hebben er 8 onvoldoende handelsvolume. In totaal 33 van de 59 geschrapte bestemmingen zijn economisch niet van zoveel belang dat een directe verbinding nodig is.

Verder valt op dat van de helft van de te schrappen Europese bestemmingen niet in de I&W-lijst van bestemmingen met een voldoende hoge GaWC score voorkomt.

De geschrapte intercontinentale bestemmingen met wel voldoende handel betreffen 16% van de intercontinentale handel. Maar dit zal lager uitvallen als rekening wordt gehouden met de opmerkingen onder “Commentaar op de aanpak”. Voor de geschrapte Europese bestemmingen geldt een percentage van 7%; dit betreft bijna geheel bestemmingen in Duitsland, Frankrijk en UK die ook per trein bereikbaar zijn.

Discussie over de waarde van de cijfers

De SEO-aanpak is in een aantal opzichten, m.n. de operationele aspecten en de rentabiliteit van het vliegen op bepaalde routes, veel geavanceerder dan die van WTL. Maar de gedetailleerde aanpak van SEO vereist wel talloze veronderstellingen over hoe het systeem reageert op allerlei externe invloeden, zoals ontwikkeling van de vraag (zie Corona), de brandstofkosten, de mate van concurrentie op routes, de landingskosten en overheidsheffingen, maar ook de positie van hubs t.o.v. point-to-point vliegen in het licht van overstap-acceptatie. In dat licht gezien is het steeds bepalen van een nieuw evenwicht van vraag, aanbod, bezettingsgraad, rentabiliteit, etc. in het gehele netwerk een hachelijke onderneming.

De waarde van de SEO-cijfers wordt ook beperkt door de rigide aanpak die niet gericht is op het verkrijgen van een optimaal kleiner netwerk voor goede bereikbaarheid bij lage negatieve effecten, door het transfervervoer selectief te beperken. Hierdoor wordt de internationale bereikbaarheid in de berekeningen van SEO meer aangetast dan nodig is.

Maar zelfs als men er vanuit gaat dat de berekeningen een redelijk beeld geven van de effecten van een ingreep in de hoeveelheid transfer passagiers is het voor beleidsbeslissers belangrijker dat alle relevante factoren, opties en ontwikkelingen zijn meegenomen. Hier wringt de SEO-aanpak die zich

concentreert op zaken die vooral vanuit het korte termijn bedrijfsbelang belangrijk zijn, zoals de dure vliegtuigen proberen vol te krijgen en de concurrentie op afstand houden door te blijven groeien (zie ook het commentaar op de aanpak).

Vanuit nationaal belang moeten andere zaken aan de orde komen, zoals een toekomst waarbij groei van luchthavencapaciteit niet meer vanzelf spreekt en bij groei van de O&D-vraag evenveel transfers vervangen worden door O&D-pax, andere vervoeropties aan de orde komen, zakelijke vluchten vervangen worden door ICT meetings, rekening wordt gehouden met de milieueffecten van omvliegen/overstappen, het netwerk redelijk in stand blijft door coördinatie van vluchten op dezelfde route en tenslotte de belangen vanuit klimaat, gezondheid en kwaliteit leefomgeving worden meegewogen. Het WTL-krimpscenario lijkt in dat opzicht van meer waarde dan de SEO-studie met een beperkte reikwijdte.