

MINDER BANEN DOOR KRIMP

WERKGELEGENHEIDSEFFECTEN VAN MINDER VLUCHTEN OP
SCHIPHOL

RAPPORT

seo • economisch onderzoek

AUTEURS

ARNOUT JONGELING EN CARL KOOPMANS

IN OPDRACHT VAN

VAKBONDEN IN DE LUCHTVAART

AMSTERDAM, JUNI 2023

Samenvatting

De werkgelegenheid in het Schipholcluster en aanleverende sectoren daalt door krimp van Schiphol met ruim 13.000 personen. De productie (toegevoegde waarde) neemt met twee miljard euro af. Door het krimpbesluit worden 1.400 à 5.400 personen werkloos.

Vraag van vakbonden

Een consortium van vakbonden in de luchtvaart heeft aan SEO Economisch Onderzoek gevraagd om de werkgelegenheidseffecten van krimp van Schiphol te onderzoeken. Het kabinet wil de komende jaren op de luchthaven niet meer dan 440.000 vluchten per jaar toelaten. De huidige grens is 500.000 vluchten. We 'zoomen in' op specifieke sectoren en beroepen in de luchtvaart: verkeersvliegers, cabinepersoneel en zeventien andere categorieën personeel. Naast de werkgelegenheid onderzoeken we het effect van krimp op de productie (toegevoegde waarde). Het krimpbesluit leidt niet alleen tot werkgelegenheidseffecten maar ook tot effecten op passagiers, emissies, geluidsproductie et cetera. In dit onderzoek richten we ons alleen op de werkgelegenheidseffecten en de toegevoegde waarde.

Aanpak

Effecten op het aantal passagiers en de hoeveelheid vracht zijn berekend op basis van de daling van het aantal vluchten. De werkgelegenheidseffecten zijn bepaald met het SEO-arbeidsmarktmodel. Het model vertaalt de werkgelegenheidseffecten ook naar effecten op de toegevoegde waarde.

Bruto effecten

In dit onderzoek staan bruto werkgelegenheidseffecten van het krimpbesluit centraal: effecten op de werkgelegenheid in het Schipholcluster en toeleverende sectoren. Als er minder mensen werken bij het Schipholcluster, gaat een deel van het personeel elders aan de slag. Daardoor zijn de netto effecten op de gehele economie aanzienlijk kleiner dan de bruto effecten voor het Schipholcluster en toeleverende sectoren.

Resultaten

Omvang in 2019

In 2019 waren er circa 78 duizend personen werkzaam in het Schipholcluster. Zij genereerden een productie (toegevoegde waarde) van 11,2 miljard euro. 38 procent van de werkgelegenheid zit bij luchtvaartmaatschappijen. Andere relatief grote categorieën zijn vliegtuigonderhoud en reparatie (tien procent), expediteurs (negen procent) en uitzendbureaus en bemiddelaars (zeven procent). Bij toeleveranciers aan het Schipholcluster werken in 2019 circa 56 duizend personen. Deze toeleveranciers genereren circa 6,6 miljard euro aan productie (toegevoegde waarde).

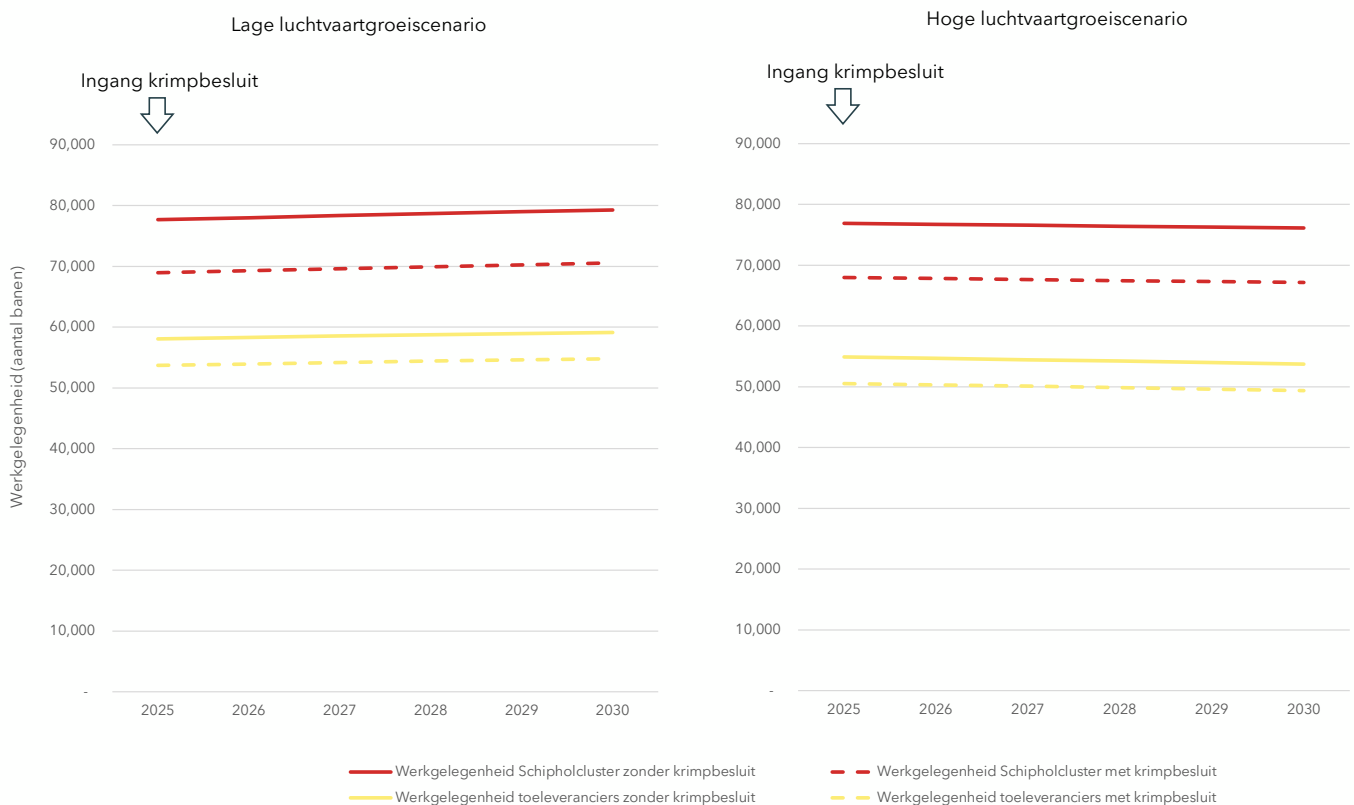
Omvang in 2030 zonder krimp

Zonder krimpbesluit bedraagt de werkgelegenheid in het Schipholcluster 76 duizend à 79 duizend personen in 2030. De productie (toegevoegde waarde) van het Schipholcluster bedraagt 13,2 à 13,4 miljard euro in 2030. Ten opzichte van 2019 neemt de toegevoegde waarde van het Schipholcluster toe, terwijl de werkgelegenheid constant blijft. De verklaring hiervoor is een stijgende arbeidsproductiviteit.

Effecten van het krimpbesluit

Door het krimpbesluit werken er in de jaren 2025 t/m 2030 gemiddeld 8.700 à 8.900 minder mensen in het Schipholcluster. Inclusief effecten op toeleveranciers aan het Schipholcluster gaat het om 13.100 à 13.300 minder mensen en 2,0 à 2,1 miljard euro minder productie (toegevoegde waarde).

Figuur S.1 Het krimpbesluit leidt tot een daling van de werkgelegenheid bij het Schipholcluster en toeleveranciers



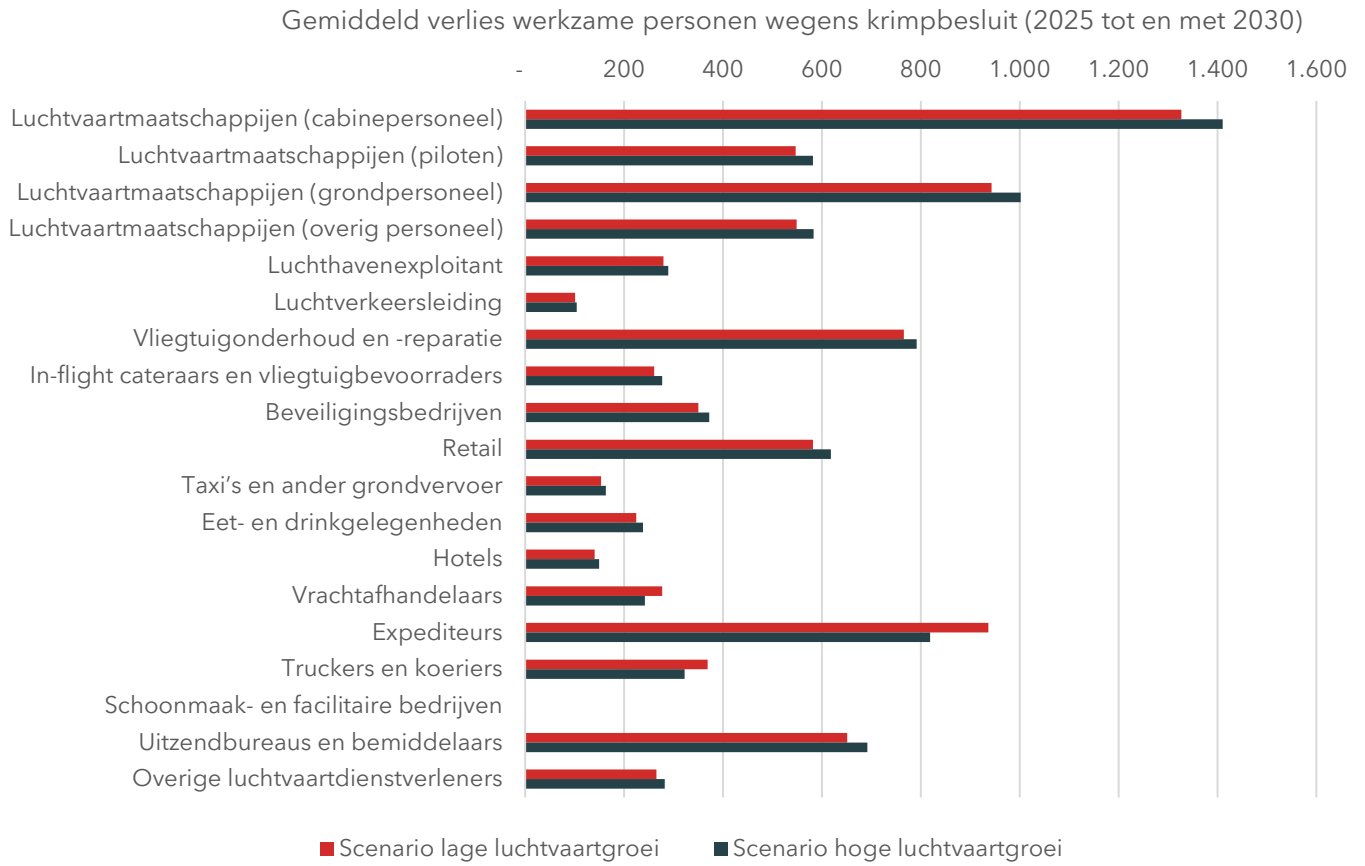
Bron: Analyse SEO op basis van AEOLUS-modeluitkomsten en CBS-gegevens

De grootste effecten op de werkgelegenheid treden op bij cabinepersoneel, grondpersoneel, expediteurs en onderhoud en reparatie (zie onderstaande figuur). Voor werknemers bij schoonmaak- en facilitaire bedrijven is er geen effect omdat uit een analyse blijkt dat hun werkgelegenheid niet samenhangt met het aantal passagiers en de hoeveelheid vracht.

Werkloosheid

Het verlies aan werkgelegenheid bij het Schipholcluster betekent dat een deel van het personeel op zoek dient te gaan naar een baan in een andere sector. Of zij meteen een andere baan vinden dan wel werkloos raken, hangt af van de conjunctuur. De totale instroom in de werkloosheid wegens het krimpbesluit bedraagt naar schatting 5.400 personen bij laagconjunctuur, 2.200 personen bij middenconjunctuur en 1.400 personen bij hoogconjunctuur. De werkloosheidsduur voor personeel in de luchtvaart bedraagt naar schatting gemiddeld zes maanden. De kosten van WW-uitkeringen bedragen circa 76 miljoen euro bij laagconjunctuur, 31 miljoen euro bij middenconjunctuur en 20 miljoen euro bij hoogconjunctuur. De ontslagkosten voor werkgevers in het Schipholcluster schatten we op circa 284 miljoen euro.

Figuur S.2 De werkgelegenheid bij luchtvaartmaatschappijen daalt in absolute zin het sterkst vanwege de krimp



Bron: Analyse SEO op basis van AEOLUS-modeluitkomsten en CBS-gegevens

Inhoudsopgave

Samenvatting	i
1 Inleiding	1
2 Aanpak	2
3 Resultaten	7
4 Conclusies	16
Referenties	18
Bijlage A Effect krimpbesluit in de periode 2025 tot en met 2050	19

1 Inleiding

Een consortium van vakbonden in de luchtvaart heeft SEO gevraagd om de werkgelegenheidseffecten van krimp van Schiphol te onderzoeken. We 'zoomen in' op specifieke sectoren en beroepen in de luchtvaart. Daarnaast onderzoeken we het effect op de toegevoegde waarde.

Krimpbesluit

Het kabinet heeft het plan om op Schiphol de komende jaren niet meer dan 440.000 vliegbewegingen per jaar toe te laten. Dit is krimp ten opzichte van de 500.000 bewegingen die tot nu toe als grens golden, en ten opzichte van de eerder beloofde ruimte om verder te groeien richting 540.000 bewegingen naarmate de geluidhinder afneemt. Het krimpbesluit geldt vooralsnog voor de jaren 2025 t/m 2029. In dit onderzoek veronderstellen we dat het permanent blijft gelden. De effecten laten we echter vooral zien in de periode tot en met 2030.

Vraag van luchtvaartvakbonden

Een consortium van vakbonden in de luchtvaart heeft aan SEO gevraagd om de werkgelegenheidseffecten van het krimpbesluit voor groepen werknemers in de luchtvaart in kaart te brengen.¹ Relevante groepen zijn onder andere verkeersvliegers, cabine- en grondpersoneel, grondfuncties bij luchtvaartmaatschappijen en luchthaven, en luchtverkeersleiders.

In dit onderzoek kijken we naar werkgelegenheidseffecten bij het Schipholcluster en toeleveranciers. Tevens schatten we het effect op de toegevoegde waarde. Deze berekening komt overeen met de aanpak die SEO eerder heeft gevolgd in hoofdstuk 5 van het onderzoek "Economisch belang van de hubfunctie van Schiphol" (Boonekamp en Burghouwt, 2015). Bovendien 'zoomen we in' op groepen werknemers: verkeersvliegers, cabinepersoneel en andere groepen. We laten zien welke werkgelegenheidseffecten voor elk van deze groepen optreden.

Scope van het onderzoek

In dit onderzoek richten we ons alleen op werkgelegenheidseffecten en de toegevoegde waarde. Het krimpbesluit leidt niet alleen tot werkgelegenheidseffecten maar ook tot effecten op passagiers, emissies, geluidsproductie et cetera. Mogelijke schaalvoordelen die de luchtvaartsector misloopt vanwege het krimpbesluit laten we in dit onderzoek buiten beschouwing. Hetzelfde geldt voor mogelijke groeiachterstanden die het Schipholcluster door het krimpbesluit kan oplopen ten opzichte van belangrijke concurrerende luchthavens in het buitenland.

¹ Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart Technici, Vakbond De Unie, Vereniging Nederlands Cabinepersoneel, Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers, Vereniging van KLM Professionals.

2 Aanpak

De effecten van het krimpbesluit berekenen we voor negentien categorieën personeel in de luchtvaartsector. Hiervoor gebruiken we het SEO arbeidsmarktmodel. We berekenen ook de instroom in de werkloosheid van personeel in de luchtvaart en de gemiddelde werkloosheidsduur.

Subsectoren en personeelscategorieën

Startpunt van het onderzoek vormen CBS-cijfers over de omzet, toegevoegde waarde en werkgelegenheid van (onderdelen van) het Schipholcluster.² Deze cijfers onderscheiden vijftien subsectoren zoals “luchtvaartmaatschappijen” en “vliegtuigonderhoud”. Het CBS verstrekt deze cijfers voor de periode 2010 tot en met 2022. In dit onderzoek gebruiken we de cijfers voor 2019: het meest recente pre-corona jaar.

Voor dit onderzoek verdelen we de CBS-cijfers nader onder naar categorieën personeel, zoals verkeersvliegers, cabinepersoneel en grondpersoneel. Deze uitsplitsing maken we met gegevens van luchtvaartmaatschappijen en vakbonden, eerdere onderzoeken naar de arbeidsmarkt van Schiphol en jaarverslagen. Tabel 2.1 toont welke negentien categorieën personeel in de luchtvaart we in dit onderzoek onderscheiden. De omzet en toegevoegde waarde gelden voor (sub)sectoren en laten zich daardoor niet uitsplitsen naar categorieën personeel. Dit resulteert in werkgelegenheid per categorie personeel en omzet/toegevoegde waarde per subsector voor 2019.

Arbeidsmarktmodel

Het SEO-arbeidsmarktmodel berekent hoe deze cijfers veranderen vanwege het krimpbesluit. Het model bepaalt eerst de ontwikkeling van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid op Schiphol tot 2050 zonder krimpbesluit (het ‘nulalternatief 500k’). Vervolgens berekent het model hoe de toegevoegde waarde en werkgelegenheid zich ontwikkelen met krimpbesluit (het ‘beleidsalternatief 440k’). Het verschil tussen de uitkomsten voor het nulalternatief 500k en het beleidsalternatief 440k is het effect van het krimpbesluit. Het model gebruikt voor deze berekeningen twee inputs: prognoses van luchtvaartmodel AEOLUS aangaande verkeersvolumes op Schiphol en een analyse van de samenhang tussen verkeersvolumes en werkgelegenheid op deze luchthaven.

² Het Schipholcluster omvat de bedrijven die gevestigd zijn op of in de directe omgeving van Schiphol en voor minimaal vijftig procent afhankelijk zijn van inkomsten vanuit de luchtvaart.

Tabel 2.1 We verdelen het personeel bij luchtvaartmaatschappijen onder in cabinepersoneel, verkeersvliegers, grondpersoneel en overig personeel.

Subsector (indeling CBS)	Personeelscategorie
Luchtvaartmaatschappijen	Cabinepersoneel Verkeersvliegers Grondpersoneel Overig personeel / overhead
Luchthaven en luchtverkeersleiding	Luchthavenexploitant Luchtverkeersleiding
Vliegtuigonderhoud, -reparatie en -revisiebedrijven (MRO) In-flight cateraars en vliegtuigbevoorraders Beveiligingsbedrijven Retail en passagiersdienstverleners Taxi's en ander grondvervoer Eet- en drinkgelegenheden Hotels Vrachtafhandelaars Expediteurs Truckers en koeriers Schoonmaak- en facilitaire bedrijven Uitzendbureaus en bemiddelaars	Geen nadere uitsplitsing

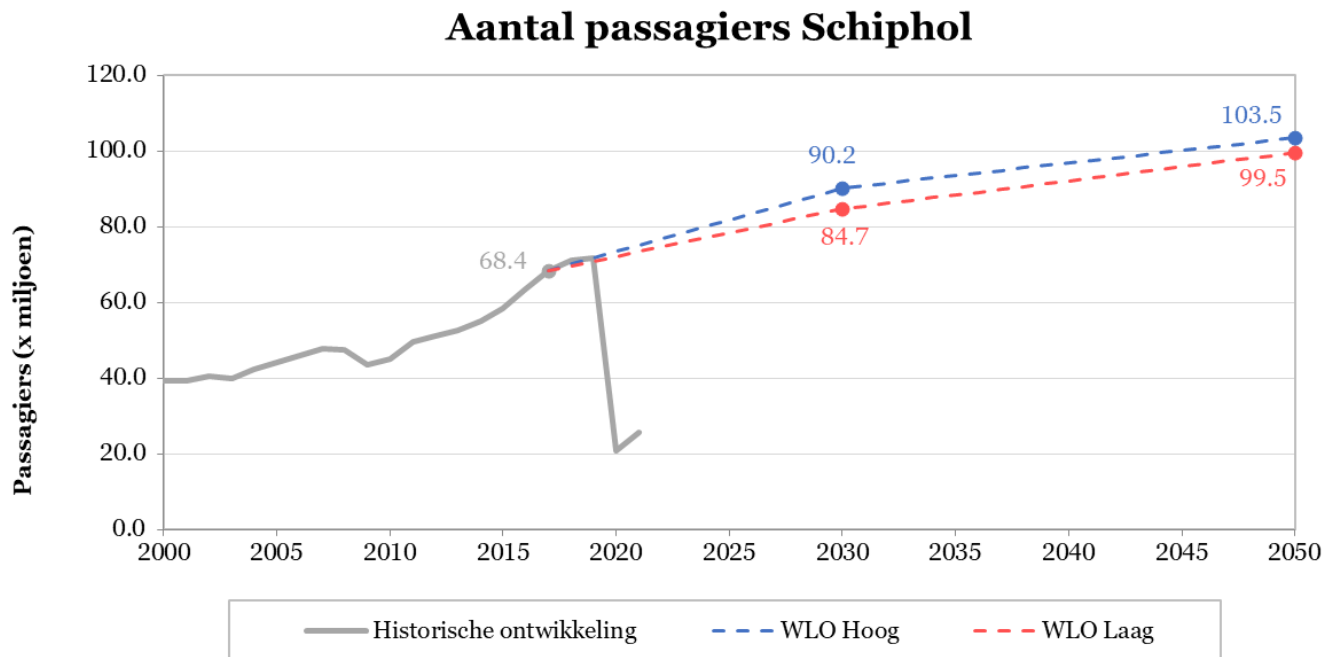
Bron: Analyse SEO op basis van CBS-data

Input I: Uitkomsten luchtvaartmodel AEOLUS

We baseren de ontwikkeling van de verkeersvolumes op Schiphol in het nulalternatief 500k op prognoses van luchtvaartmodel AEOLUS (Significance, 2023). Dit model simuleert het gedrag van luchtreizigers. Het model levert prognoses voor twee luchtvaartgroeiscenario's (zie onderstaande figuur). In "scenario laag" wordt een lage groei van de vraag naar luchtvervoer verondersteld. In "scenario hoog" wordt uitgegaan van een hoge groei.

De verkeersvolumes in het 440k-alternatief berekenen we door per jaar na te gaan hoeveel procent het aantal vluchten lager ligt in het 440k-alternatief, ten opzichte van het 500k nulalternatief. Vervolgens schalen we het aantal passagiers en het vrachtvolume in het 500k-alternatief met dit percentage af. We nemen hierbij aan dat vracht en passagiers in gelijke mate worden geraakt door de capaciteitsrestrictie.

Figuur 2.1 Volgens AEOLUS groeit het aantal passagiers op Schiphol van 68,4 miljoen in 2017 naar 99,5 à 103,5 miljoen in 2050.



Bron: Significance (2023)

Input II: Analyse samenhang verkeersvolumes en werkgelegenheid

Het arbeidsmarktmodel vertaalt de AEOLUS-prognoses aangaande verkeersvolumes op Schiphol naar prognoses van de werkgelegenheid op Schiphol in het 500k- en 440k-alternatief. Het model maakt hiervoor gebruik van een analyse van de samenhang tussen verkeersvolumes en werkgelegenheid op Schiphol. In deze analyse wordt voor de verschillende activiteiten op Schiphol onderzocht met welke verkeersvariabele de werkgelegenheid het meest samenhangt. Daarbij nemen we het aantal vliegtuigbewegingen, het aantal passagiers en de hoeveelheid vervoerde vracht in beschouwing. We berekenen correlaties tussen deze verkeersvariabelen en werkgelegenheid op Schiphol in de periode 2010-2020. Na deze analyse komen we tot de veronderstellingen in Tabel 2.2. We gaan hierbij uit van evenredige verbanden, tenzij anders aangegeven. Voor de vertaalslag van verkeersvolumes naar toegevoegde waarde worden dezelfde veronderstellingen gebruikt.

Tabel 2.2 Voor de meeste activiteiten geldt dat de werkgelegenheid samenhangt met het aantal passagiers

Type activiteit	Met welke verkeersvariabele hangt de werkgelegenheid het meest samen? (veronderstellingen in het onderzoek, na analyse van correlaties)
Cabinepersoneel	Aantal passagiers
Verkeersvliegers	Aantal passagiers
Grondpersoneel	Aantal passagiers
Overig personeel / overhead	Aantal passagiers
Luchthavenexploitant	Vliegtuigbewegingen
Luchtverkeersleiding	Vliegtuigbewegingen
Vliegtuigonderhoud en -reparatie	Vliegtuigbewegingen
Vliegtuigbevoorraders	Aantal passagiers
Beveiligingsbedrijven	Aantal passagiers
Retail	Aantal passagiers
Taxi's	Aantal passagiers
Restaurants	Aantal passagiers
Hotels	Aantal passagiers
Vrachtafhandelaars	Vracht in tonnen
Expediteurs	Vracht in tonnen
Truckers en koeriers	Vracht in tonnen
Schoonmaakbedrijven	Geen noemenswaardige samenhang
Uitzendbureaus	Aantal passagiers (half evenredig)
Overige luchtvaartdienstverleners	Aantal passagiers (half evenredig)

Bron: Analyse SEO Economisch Onderzoek o.b.v. CBS-gegevens

Noot: Bij een half evenredig verband bedraagt de stijging/daling van de werkgelegenheid de helft van de stijging/daling van de verkeersvariabele. Als de verkeersvariabele bijvoorbeeld met tien procent daalt, daalt de werkgelegenheid met vijf procent.

Regionale luchthavens

Het arbeidsmarktmodel neemt niet mee dat de regionale luchthavens 'profiteren' van het krimpbesluit. Een deel van de passagiers die wegens het krimpbesluit niet meer via Schiphol kunnen reizen, zal namelijk uitwijken naar de regionale luchthavens. Als gevolg stijgt de werkgelegenheid en toegevoegde waarde op deze luchthavens. Naar verwachting is de uitwijk beperkt. De reden is dat de regionale luchthavens een relatief klein aanbod van bestemmingen hebben. Daarnaast zijn deze luchthavens net als Schiphol capaciteitsbeperkt.

Instroom en duur werkloosheid

We onderzoeken ook welk deel van het luchtvaartpersoneel dat hun baan kwijtraakt elders aan de slag gaat en welk deel instroomt in de werkloosheid. We maken daarnaast een inschatting van de gemiddelde werkloosheidsduur. Het exact kwantificeren van deze effecten valt buiten de scope van het onderzoek; het gaat om indicaties.

De instroom in en duur van de werkloosheid baseren we op de mate waarin het gaat om schaars personeel en de stand van de arbeidsmarkt. We gebruiken de vacaturegraad als indicatie van schaarste. De vacaturegraad in de

luchtvaartsector baseren we op gegevens van luchtvaartmaatschappijen en vakbonden. Voor de vacaturegraad in de rest van de economie maken we gebruik van CBS-data.

Om inzicht te krijgen hoe de instroom in en duur van de werkloosheid afhankelijk zijn van de arbeidsmarktsituatie, voeren we de berekeningen uit voor drie arbeidsmarktscenario's: laagconjunctuur, neutrale conjunctuur en hoogconjunctuur. Dit doen we door het werkloosheidspercentage te variëren in het SEO-arbeidsmarktmodel. De hoogte van de werkloosheid wordt als volgt bepaald:

- Bij neutrale conjunctuur conform toekomstscenario's van het Centraal Planbureau;
- Bij laag- en hoogconjunctuur gebruiken we respectievelijk de hoogste werkloosheid tijdens de Eurocrisis en de laagste werkloosheid in de jaren voor de coronacrisis (2009 tot en met 2019).

Tot slot gaan we kort in op andere kosten dan productieverlies door werkloosheid. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om kosten voor luchtvaartmaatschappijen (zoals een sociaal plan), uitkeringen en begeleiding van werklozen.

3 Resultaten

Het verlies aan werkgelegenheid bij het Schipholcluster en toeleveranciers wegens het krimpbesluit bedraagt van 2025 t/m 2030 gemiddeld ruim 13.000 personen. Dit resulteert in een werkloosheidsinstroom van 1.400 à 5.400 personen.

In dit hoofdstuk presenteren we eerst de werkgelegenheid en toegevoegde waarde van het Schipholcluster in 2019. Vervolgens laten we zien hoe de werkgelegenheid en toegevoegde waarde zich naar verwachting ontwikkelen tot 2050 zonder krimpbesluit (het 'nulalternatief 500k'). In de rest van het hoofdstuk gaan we in op het effect van het krimpbesluit. Hierbij vergelijken we de werkgelegenheid en toegevoegde waarde van het Schipholcluster en toeleverende sectoren in het nulalternatief 500k met die in het beleidsalternatief 440k. We veronderstellen in eerste instantie een neutrale conjunctuur. Vervolgens laten we zien hoe de effecten veranderen als er sprake is van laag- of hoogconjunctuur. Tot slot gaan we in op de vraag hoe lang mensen werkloos blijven en op andere kosten dan verlies van banen en productie, zoals een sociaal plan en werkloosheidsuitkeringen.

Werkgelegenheid en toegevoegde waarde in 2019

Het aantal personen dat werkzaam is bij de bedrijven behorend tot het Schipholcluster bedroeg in 2019 circa 78 duizend. De toegevoegde waarde die het cluster in dit jaar genereert is gelijk aan 11,2 miljard euro.³ De toegevoegde waarde per werknemer in het Schipholcluster bedraagt daarmee gemiddeld 144 duizend euro. Dit is hoger dan het landelijke gemiddelde van 96 duizend euro per werknemer (CBS-cijfer voor 2018).

In 2019 werken er circa 56 duizend personen bij toeleveranciers aan het Schipholcluster. De totale (directe en indirecte) werkgelegenheid van het Schipholcluster komt daarmee uit op 133 duizend banen in 2019. Ter vergelijking, volgens De Pater et al. (2019) bedraagt de totale werkgelegenheid van het Schipholcluster 114 duizend banen in 2018. De toeleveranciers aan het Schipholcluster genereren in 2019 circa 6,6 miljard euro aan toegevoegde waarde.⁴

Figuur 3.1 laat zien dat luchtvaartmaatschappijen het grootste gedeelte van de werkgelegenheid van het Schipholcluster voor hun rekening nemen. In totaal gaat het om circa 38 procent. Het aandeel van de luchtvaartmaatschappijen in de toegevoegde waarde is vergelijkbaar. Andere activiteiten met een relatief groot aandeel in de werkgelegenheid en toegevoegde waarde zijn: vliegtuigonderhoud en -reparatie (10 procent van het aantal werkzame personen, 13 procent van de toegevoegde waarde) en expediteurs (9 procent van het aantal werkzame personen, 18 procent van de toegevoegde waarde).

³ Alle geldbedragen in dit rapport worden weergegeven in euro's van 2023.

⁴ De werkgelegenheid en toegevoegde waarde van het Schipholcluster baseren wij op CBS-data (zie hoofdstuk 2). De werkgelegenheid en toegevoegde waarde bij toeleveranciers aan het Schipholcluster schatten wij met een input/output-analyse.

Figuur 3.1 De werkgelegenheid verbonden aan het Schipholcluster bedraagt circa 78 duizend personen in 2019



Bron: Analyse SEO op basis van AEOLUS-modeluitkomsten en CBS-gegevens

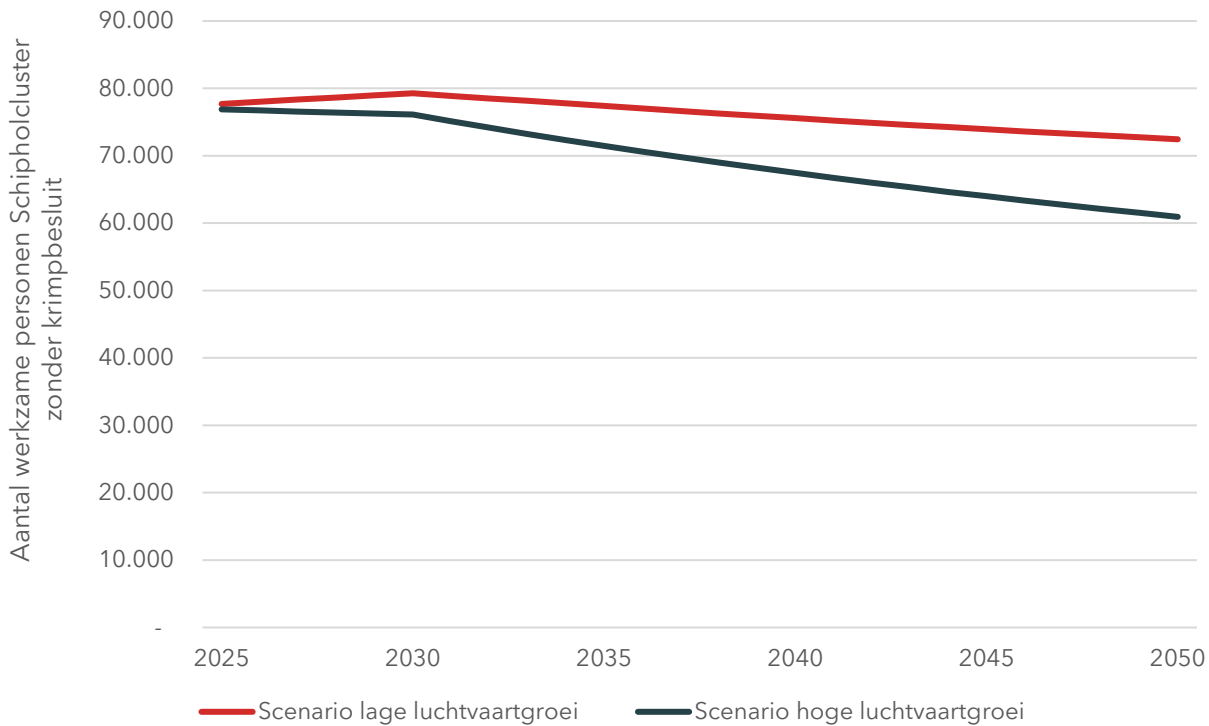
Noot: De percentages in de figuur geven het aandeel van een activiteit in de totale werkgelegenheid weer.

Werkgelegenheid en toegevoegde waarde zonder krimp (nulalternatief 500k)

Zonder krimpbesluit bedraagt de werkgelegenheid in het Schipholcluster naar schatting 76 duizend à 79 duizend personen in 2030 en 61 duizend à 72 duizend personen in 2050 (zie Figuur 3.2).⁵ De werkgelegenheid in 2030 is vergelijkbaar met die in 2019. In 2050 is de werkgelegenheid in het Schipholcluster echter 8 à 22 procent lager dan in 2019. De reden hiervoor is dat de arbeidsproductiviteit over tijd toeneemt. De benodigde werkzaamheden op Schiphol kunnen daardoor met minder personen uitgevoerd worden. De afname van de werkgelegenheid op Schiphol wordt gedeeltelijk gedempt, omdat Schiphol over tijd groeit. Echter, vanwege de 500k-restrictie is deze groei beperkt. Figuur 3.2 toont dat de daling van de werkgelegenheid groter is in het hoge luchtvaartgroeiscenario dan in het lage luchtvaartgroeiscenario. De verklaring hiervoor is dat in het hoge luchtvaartgroeiscenario een grotere stijging van de arbeidsproductiviteit wordt verondersteld.

⁵ De uitkomsten worden weergegeven in een bandbreedte, omdat we schattingen maken voor zowel een lage als een hoge luchtvaartgroei (zie hoofdstuk 2).

Figuur 3.2 Vanwege een stijgende arbeidsproductiviteit neemt de werkgelegenheid in het Schipholcluster af



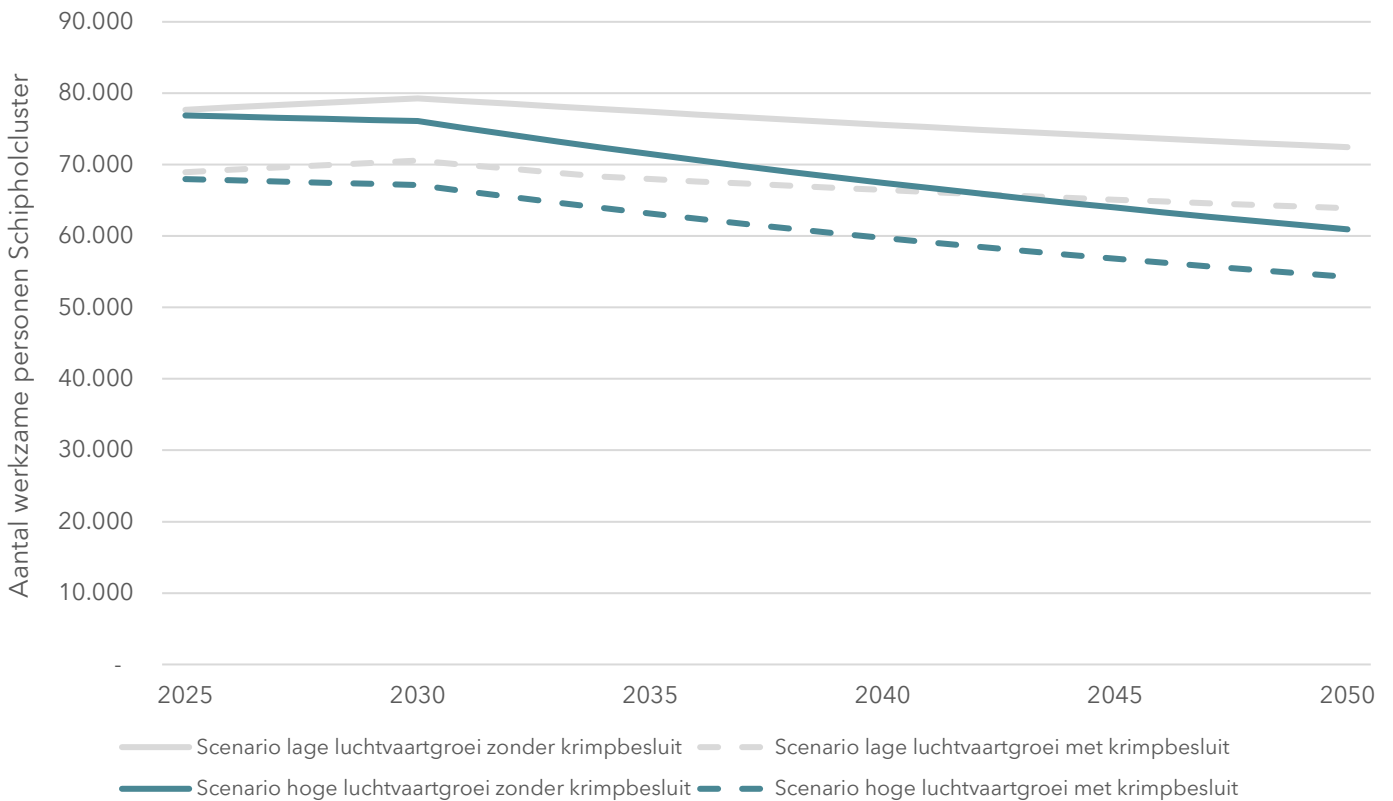
Bron: Analyse SEO op basis van AEOLUS-modeluitkomsten en CBS-gegevens

De toegevoegde waarde van het Schipholcluster in het nulalternatief 500k bedraagt 13,2 à 13,4 miljard euro in 2030 en 13,8 à 14,8 miljard euro in 2050. Dit is een toename ten opzichte van de toegevoegde waarde in 2019 (11,2 miljard euro). De toename is echter beperkt, omdat Schiphol slechts beperkte groeimogelijkheden heeft vanwege de 500k-restrictie.

Berekening effecten van het krimpbesluit

De werkgelegenheid in het Schipholcluster zonder krimpbesluit (nulalternatief 500k) leggen we naast de werkgelegenheid mét krimpbesluit (beleidsalternatief 440k). Zodoende achterhalen we het effect van dit besluit. Het krimpbesluit resulteert in een afname van de werkgelegenheid van het Schipholcluster. Deze afname komt bovenop de al bestaande afname vanwege de stijgende arbeidsproductiviteit (zie Figuur 3.3). Het effect van het krimpbesluit op de toegevoegde waarde berekenen we met dezelfde methode. De komende paragrafen geven een nadere beschrijving van de effecten.

Figuur 3.3 Het krimpbesluit resulteert in een afname van de werkgelegenheid van het Schipholcluster. Deze afname komt bovenop de afname vanwege de stijgende arbeidsproductiviteit.



Bron: Analyse SEO op basis van AEOLUS-modeluitkomsten en CBS-gegevens

Effecten krimpbesluit in de periode 2025 tot en met 2030

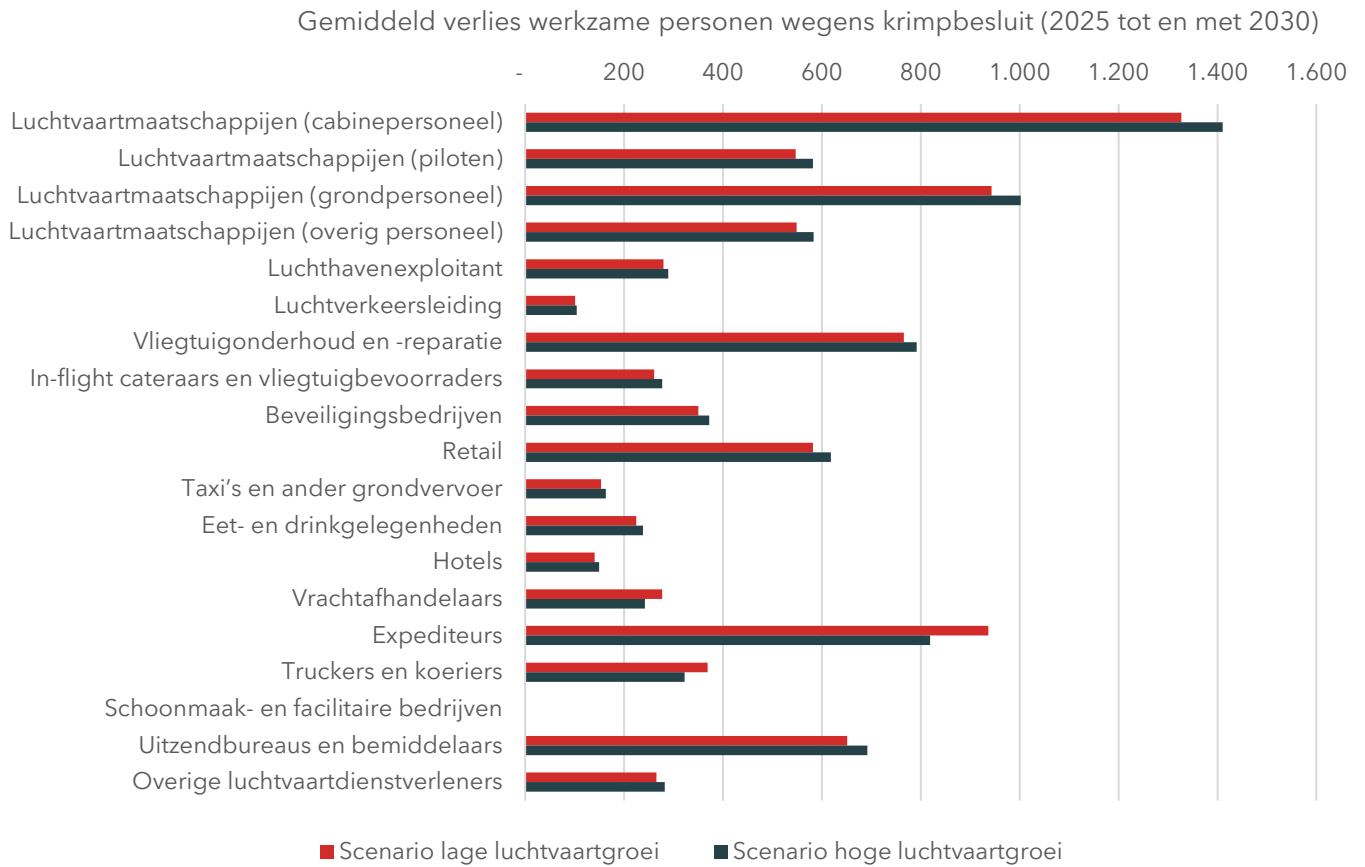
Schipholcluster

Door het krimpbesluit werken er gemiddeld 8.700 à 8.900 minder mensen in het Schipholcluster. Dit betekent een daling van de werkgelegenheid met gemiddeld 11,0 à 11,8 procent. Het gemiddelde is berekend over de periode 2025 (ingang krimpbesluit) tot en met 2030. Deze tijdsperiode is gebruikt voor alle berekeningen in deze paragraaf.

Het verlies aan werkgelegenheid openbaart zich voor een groot gedeelte al in de eerste paar jaar na het krimpbesluit. Dit maakt het voor werkgevers binnen het Schipholcluster relatief lastig om het werkgelegenheidsverlies op te vangen met natuurlijk verloop. Dit betekent dat een deel van het personeel in het Schipholcluster op zoek dient te gaan naar een baan in een andere sector (zie nader onder het kopje "instroom in de werkloosheid").

De grootste effecten op de werkgelegenheid treden op bij cabinepersoneel, grondpersoneel, expediteurs en onderhoud en reparatie (zie onderstaande figuur). Schoonmaak- en facilitaire bedrijven verliezen geen werkgelegenheid. Uit onze correlatieanalyse (zie hoofdstuk 2) blijkt namelijk dat er geen noemenswaardige samenhang is tussen het verkeersvolume en de werkgelegenheid bij deze activiteit.

Figuur 3.4 De werkgelegenheid bij luchtvaartmaatschappijen daalt in absolute zin het sterkst vanwege de krimp



Bron: Analyse SEO op basis van AEOLUS-modeluitkomsten en CBS-gegevens

Aanleverende sectoren

Het krimpbesluit heeft niet alleen een negatief effect op de werkgelegenheid van het Schipholcluster, maar ook op die van leveranciers aan het cluster (en de leveranciers van deze leveranciers et cetera). We schatten dit effect met een input/output-analyse. Het verlies aan werkgelegenheid bij toeleveranciers wegens het krimpbesluit bedraagt gemiddeld over de jaren 4.300 à 4.400 personen (zie onderstaande tabel).

Het totale verlies aan werkgelegenheid bij het Schipholcluster en toeleveranciers wegens het krimpbesluit bedraagt gemiddeld over de jaren 13.100 à 13.300 personen.

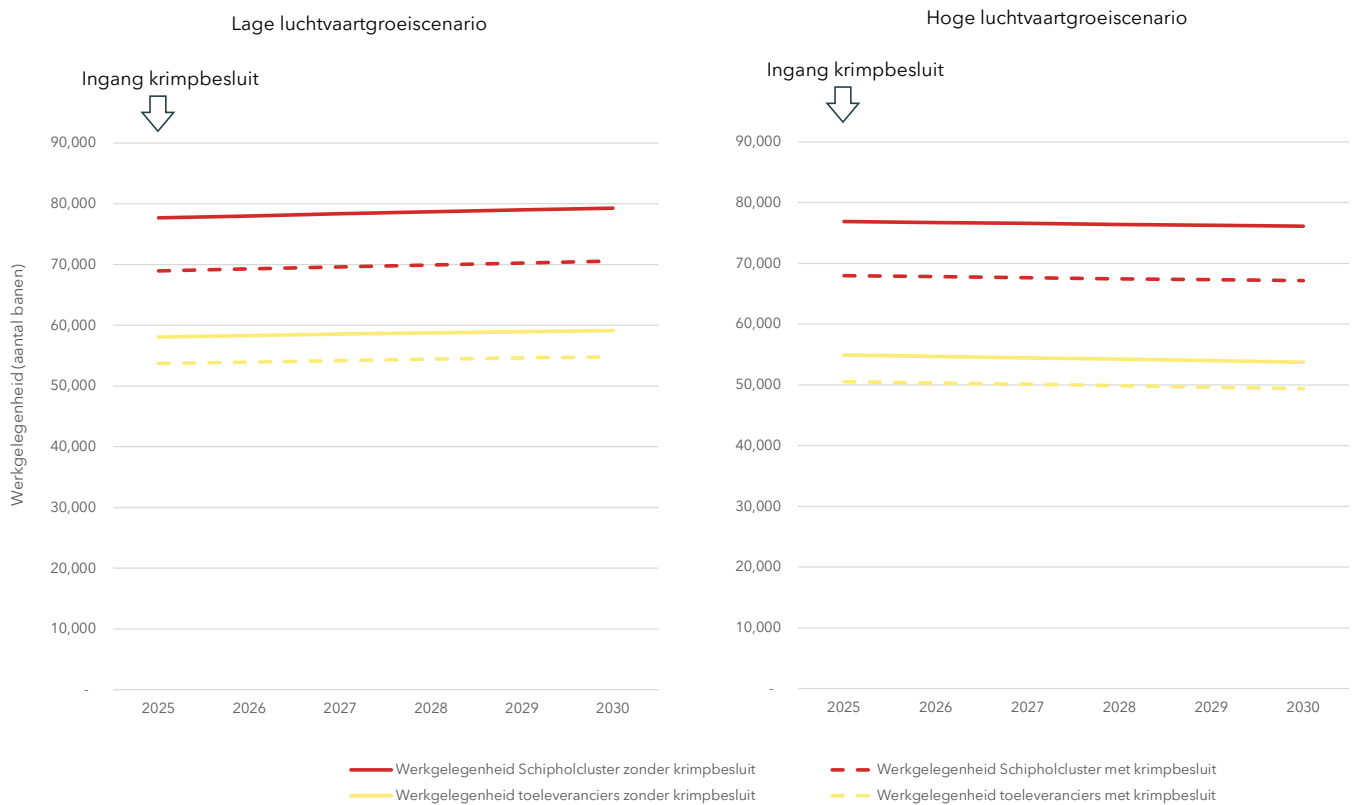
Tabel 3.1 Het verlies aan werkgelegenheid bij het Schipholcluster en toeleveranciers bedraagt gemiddeld 13.100 à 13.300 personen

Effecten krimpbesluit (gemiddelde, 2025 t/m 2030)		
	Werkgelegenheid	Toegevoegde waarde
Schipholcluster	8.700 à 8.900 personen	1,4 à 1,5 miljard euro
Leveranciers aan het Schipholcluster	4.300 à 4.400 personen	0,6 à 0,6 miljard euro
Totaal	13.100 à 13.300 personen	2,0 à 2,1 miljard euro

Bron: Analyse SEO op basis van AEOLUS-modeluitkomsten en CBS-gegevens

Noot: Door afronding kan de som van de delen afwijken van het totaal

Figuur 3.5 Het krimpbesluit leidt tot een daling van de werkgelegenheid bij het Schipholcluster en toeleveranciers

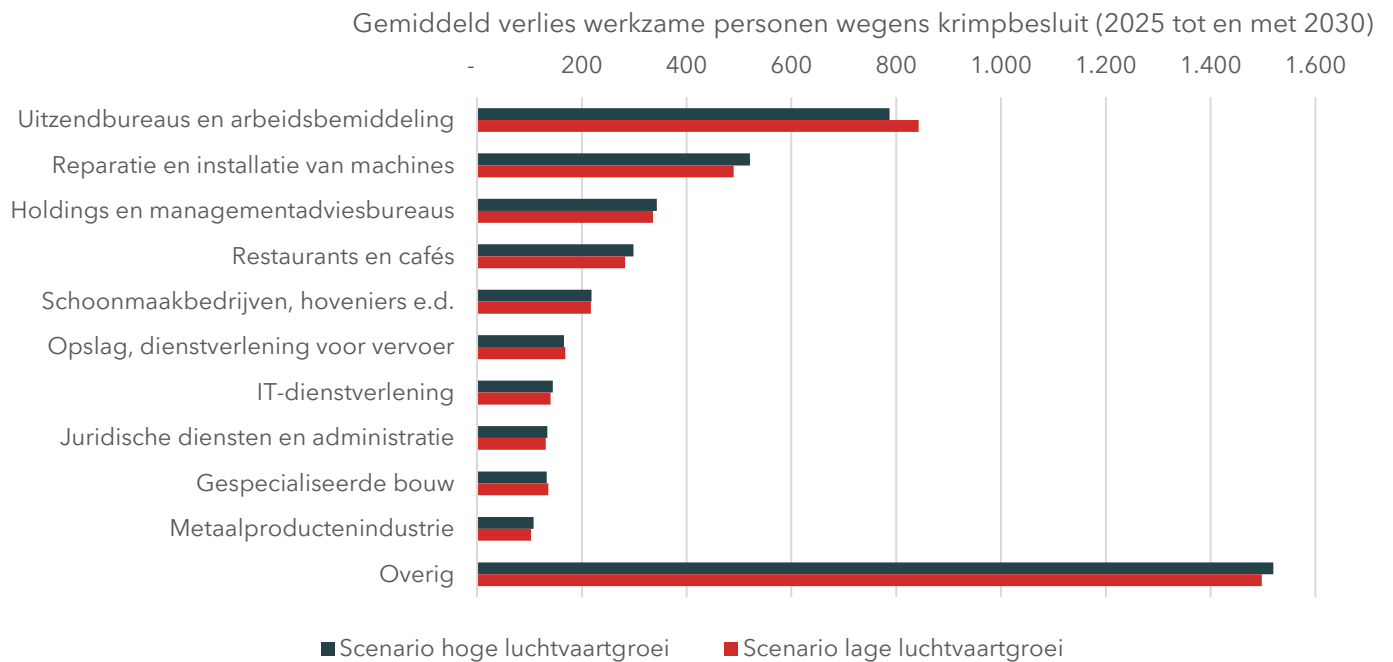


Bron: Analyse SEO op basis van AEOLUS-modeluitkomsten en CBS-gegevens

Het verlies is het grootst bij de sector "Uitzendbureaus en arbeidsbemiddeling" (zie Figuur 3.6). Een belangrijke verklaring hiervoor is dat de arbeidsproductiviteit (productie per werknemer) in deze sector laag is. Van de tachtig sectoren die het CBS onderscheidt heeft deze sector de een-na-laagste arbeidsproductiviteit. Een daling van de productie in deze sector wegens het krimpbesluit resulteert daarom in een relatief grote daling van de werkgelegenheid. Andere aanleverende sectoren die relatief veel werkgelegenheid verliezen zijn "reparatie en

installatie van machines" en "holding en managementadviesbureaus". Vrijwel elke sector in de Nederlandse economie ondervindt een negatief effect op de werkgelegenheid wegens het krimpbesluit. Dit verklaart waarom de post "overig" in Figuur 3.6 zo groot is.

Figuur 3.6 Het verlies aan werkgelegenheid bij aanleverende sectoren komt met name terecht bij de sector "uitzendbureaus en arbeidsbemiddeling".



Bron: Analyse SEO op basis van AEOLUS-modeluitkomsten en CBS-gegevens

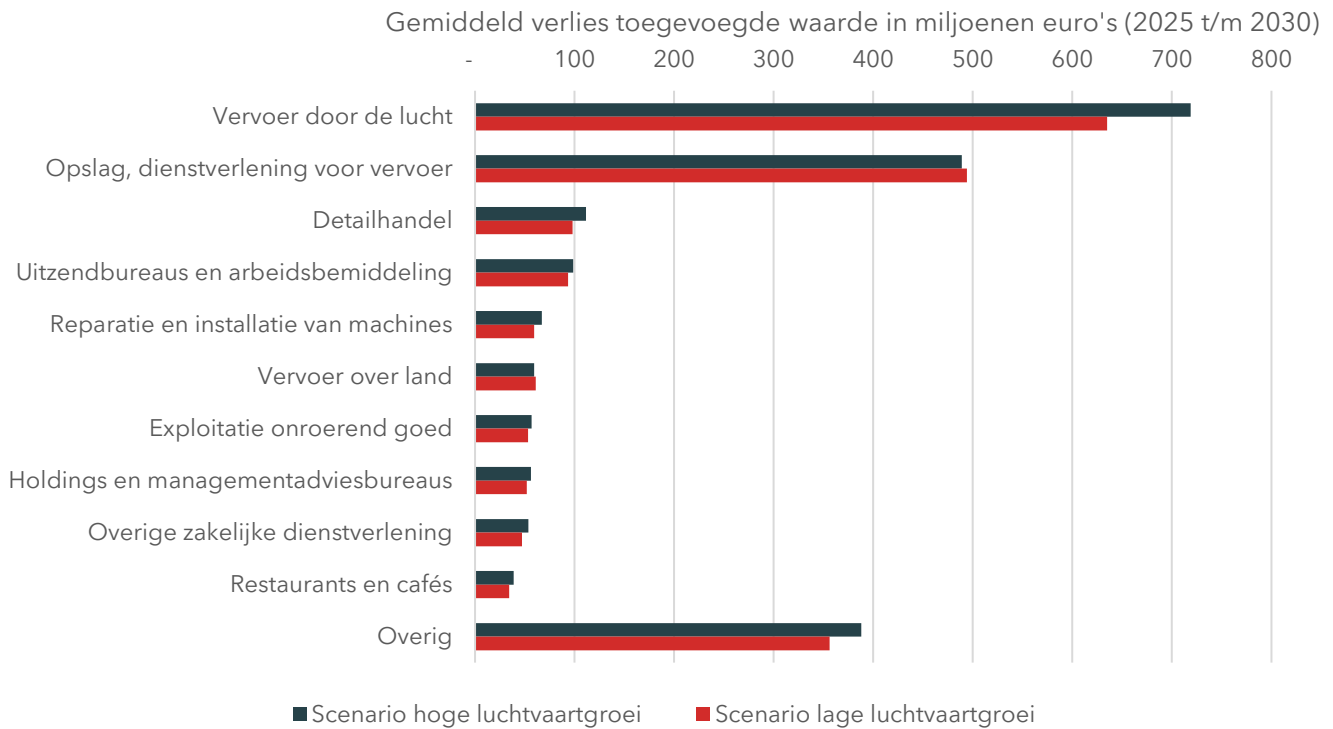
Noot: De figuur toont de tien aanleverende sectoren, waar het werkgelegenheidseffect van het krimpbesluit het grootst is.

Toegevoegde waarde

De toegevoegde waarde van het Schipholcluster is in het beleidsalternatief 440k gemiddeld per jaar 1,4 à 1,5 miljard euro lager dan in nulalternatief 500k. De toegevoegde waarde van leveranciers aan het Schipholcluster is in beleidsalternatief 440k gemiddeld 0,6 miljard euro lager dan in nulalternatief 500k. Het totale (directe plus indirecte) verlies aan toegevoegde waarde wegens het krimpbesluit bedraagt dus 2,0 à 2,1 miljard euro. Uit Figuur 3.7 blijkt dat dit verlies voornamelijk terecht komt in de sectoren "vervoer door de lucht" en "opslag, dienstverlening voor vervoer".

Bijlage A rapporteert het effect van het krimpbesluit op werkgelegenheid en toegevoegde waarde over de periode 2025 tot en met 2050.

Figuur 3.7 De toegevoegde waarde daalt vooral bij vervoer door de lucht, opslag en dienstverlening voor vervoer



Bron: Analyse SEO op basis van AEOLUS-modeluitkomsten en CBS-gegevens

Instroom in de werkloosheid

Het verlies aan werkgelegenheid bij het Schipholcluster betekent dat een deel van het luchtvaartpersoneel op zoek dient te gaan naar een baan in een andere sector. Het SEO arbeidsmarktmodel schat in welk deel hierin slaagt en welk deel instroomt in de werkloosheid. Het model maakt inschattingen voor drie standen van de conjunctuur: laag, midden en hoog (zie hoofdstuk 2). Hoe beter de conjunctuur, hoe minder werknemers instromen in de werkloosheid. De instroom vindt plaats in de eerste jaren na ingang van het krimpbesluit. Daarom rapporteren we de cumulatieve instroom over de periode 2025 tot en met 2030. Dit geeft een beeld van de totale instroom in de werkloosheid wegens het krimpbesluit.

De cumulatieve / totale instroom in de werkloosheid bedraagt naar schatting 5.400 personen bij laagconjunctuur, 2.200 personen bij middenconjunctuur en 1.400 personen bij hoogconjunctuur (zie Figuur 3.8). Circa tachtig procent van de instroom vindt plaats in 2025 (het ingangsjaar van het krimpbesluit).

Deze berekeningen houden geen rekening met natuurlijk verloop. Natuurlijk verloop van ouderen is echter onvoldoende om het volledige verlies aan werkgelegenheid op te vangen. De daling van de werkgelegenheid bedraagt namelijk 8.700 à 8.900 personen, terwijl het aantal 60+plussers dat werkzaam is bij het Schipholcluster circa 8.200 bedraagt (schatting op basis van CBS-data). Bovendien hebben veel van deze ouderen banen die niet verdwijnen.

Figuur 3.8 De totale instroom in de werkloosheid wegens het krimpbesluit bedraagt 1.400 à 5.400 personen



Bron: Analyse SEO op basis van AEOLUS-modeluitkomsten en CBS-gegevens

Werkloosheidsduur en -kosten

De werkloosheidsduur voor personeel in de luchtvaart bedraagt naar schatting zes maanden. Dit is een gemiddelde voor de gehele luchtvaartsector. Tussen de beroepsgroepen in deze sector kan verschil bestaan in de werkloosheidsduur.

Wij baseren deze schatting op de gemiddelde duur van een WW-uitkering voor werknemers binnen de sector "transport en logistiek". Het "UWV dashboard WW-uitkeringen" publiceert hierover cijfers. De meest actuele cijfers - die wij in deze rapportage gebruiken - hebben betrekking op de werknemers die in de periode oktober 2022 tot maart 2023 uitgestroomd zijn uit de WW. De werkloosheidsduur binnen de sector "transport en logistiek" is vergelijkbaar met die voor de gehele Nederlandse arbeidsmarkt.

De kosten van WW-uitkeringen voor luchtvaartpersoneel dat instroomt in de werkloosheid bedragen naar schatting gemiddeld 14.000 euro per personeelslid. De totale kosten komen daarmee uit op 76 miljoen euro bij laagconjunctuur, 31 miljoen euro bij middenconjunctuur en 20 miljoen euro bij hoogconjunctuur. Deze bedragen hebben wij berekend op basis van CBS-gegevens over het gemiddelde maandloon van werknemers bij het Schipholcluster en de regelgeving over de hoogte van een WW-uitkering.

De ontslagkosten voor werkgevers binnen het Schipholcluster zijn naar schatting gemiddeld 32.000 euro per personeelslid. Deze kosten gelden zowel voor personeel dat een baan vindt in een andere sector als voor het personeel dat instroomt in de werkloosheid. De totale kosten komen uit op circa 284 miljoen euro (daling werkgelegenheid vermenigvuldigd met gemiddelde ontslagkosten). Voor de berekeningen van de ontslagkosten baseren wij ons op Heyma et al. (2020). Volgens dit onderzoek zijn de ontslagkosten gemiddeld genomen gelijk aan 9,8 maandsalarissen van de ontslagen werknemer.

4 Conclusies

De werkgelegenheid in het Schipholcluster en toeleveranciers daalt door het krimpbesluit met 13.100 à 13.300 personen. De toegevoegde waarde neemt met 2,0 à 2,1 miljard euro af. De instroom in de werkloosheid vanwege het krimpbesluit bedraagt naar schatting 1.400 à 5.400 personen.

Dit onderzoek brengt de werkgelegenheidseffecten van het krimpbesluit in kaart voor groepen werknemers in de luchtvaart. Het onderzoek biedt een nadere uitsplitsing van de totale werkgelegenheidseffecten naar categorieën personeel.

In dit onderzoek staat het bruto werkgelegenheidseffect van het krimpbesluit centraal: het effect op de werkgelegenheid in het Schipholcluster en toeleverende sectoren. Het netto-effect is het werkgelegenheidseffect voor de gehele Nederlandse economie. Hierbij houden we rekening met verschuivingen op de arbeidsmarkt. Als minder mensen werken bij het Schipholcluster en toeleverende sectoren, gaat namelijk een deel van deze mensen elders aan de slag. Per saldo is het netto effect aanzienlijk kleiner dan het bruto effect.

Hieronder worden de belangrijkste conclusies van het onderzoek weergegeven.

Effect krimpbesluit op werkgelegenheid in de luchtvaart en bij toeleveranciers

- Het verlies aan werkgelegenheid bij het Schipholcluster en toeleveranciers wegens het krimpbesluit bedraagt gemiddeld over de jaren 13.100 à 13.300 personen. Dit gemiddelde is berekend over de periode 2025 (ingang krimpbesluit) tot en met 2030;
- Het verlies aan werkgelegenheid openbaart zich voor een groot gedeelte al in de eerste paar jaar na het krimpbesluit;
- Voor het Schipholcluster afzonderlijk komt het werkgelegenheidsverlies uit op gemiddeld over de jaren 8.700 à 8.900 personen. Dit betekent een daling van de werkgelegenheid met gemiddeld 11,0 à 11,8 procent;
- Het verlies aan werkgelegenheid wegens het krimpbesluit is in absolute zin het grootst bij luchtvaartmaatschappijen. De werkgelegenheid bij luchtvaartmaatschappijen daalt met gemiddeld 3.400 à 3.600 personen;
- De werkgelegenheid bij leveranciers aan het Schipholcluster daalt door het krimpbesluit met gemiddeld 4.300 à 4.400 personen.

Effect krimpbesluit op toegevoegde waarde

- De toegevoegde waarde van het Schipholcluster daalt wegens het krimpbesluit met gemiddeld over de jaren 1,4 à 1,5 miljard euro. De toegevoegde waarde van leveranciers aan het Schipholcluster daalt met gemiddeld 0,6 miljard euro. Het totale (directe plus indirecte) verlies aan toegevoegde waarde wegens het krimpbesluit bedraagt dus 2,0 à 2,1 miljard euro;

Instroom in werkloosheid wegens krimpbesluit

- Het verlies aan werkgelegenheid in het Schipholcluster betekent dat een deel van het luchtvaartpersoneel op zoek dient te gaan naar een baan in een andere sector. Of dit personeel meteen een andere baan vindt dan wel werkloos raakt, hangt af van de conjunctuur. De totale instroom in de werkloosheid wegens het krimpbesluit

bedraagt naar schatting 5.400 personen bij laagconjunctuur, 2.200 personen bij middenconjunctuur en 1.400 personen bij hoogconjunctuur;

- De werkloosheidsduur voor personeel in de luchtvaart bedraagt naar schatting gemiddeld zes maanden;
- De kosten van WW-uitkeringen voor luchtvaartpersoneel dat wegens het krimpbesluit instroomt in de werkloosheid bedragen circa 76 miljoen euro bij laagconjunctuur, 31 miljoen euro bij middenconjunctuur en 20 miljoen euro bij hoogconjunctuur. De ontslagkosten voor werkgevers binnen het Schipholcluster schatten we op circa 284 miljoen euro.

Referenties

- Boonekamp, T. en G. Burghouwt (2015). Economisch belang van de hubfunctie van Schiphol. Rapport 2015-22, Amsterdam: SEO Economisch Onderzoek.
- Koopmans, C., A. Heyma, B. Hof, M. Imandt, L. Kok, M. Pomp (2016). Werkwijzer voor kosten-batenanalyse in het sociale domein. Rapport 2016-11, Amsterdam: SEO Economisch Onderzoek.
- Heyma, A., H. Bussink, H. Bennaars, M. Engelen, M. Schneider, B. Barentsen, M. Meij (2020). Effecten van maatregelen ontslag in de Wet werk en zekerheid: Deelrapport Evaluatie Wwz. Rapport 2020-16, Amsterdam: SEO Economisch Onderzoek.
- De Pater, M., S. Vegter, R. van der West (2019). Actualisatie economische betekenis Schiphol. Amsterdam: Decisio.
- Significance (2023). AEOLUS Luchtvaartreferentieprognose 2022: Actualisatie beleidsuitgangspunten.
- Zandvliet, K., M. de Rooij - van Leeuwen (2018). Arbeidsmarkt Schiphol 2016: Resultaten onderzoek onder bedrijven eind 2016. Rotterdam: SEOR.

Bijlage A Effect krimpbesluit in de periode 2025 tot en met 2050

Over de periode 2025 tot en met 2050 is de werkgelegenheid in het Schipholcluster in beleidsalternatief 440k gemiddeld 8.000 à 9.000 personen lager dan in nulalternatief 500k (zie Tabel A.1). Ter vergelijking: over de periode 2025 tot en met 2030 bedraagt dit verschil gemiddeld 8.700 à 8.900 personen. De reden waarom over een langere periode bezien het werkgelegenheidsverlies kleiner is, is dat de arbeidsproductiviteit over tijd toeneemt. Dit betekent dat het aantal benodigde werknemers per vliegtuigbeweging daalt. Het werkgelegenheidseffect van een reductie van het aantal vliegtuigbewegingen wordt als gevolg kleiner.

Over de periode 2025 tot en met 2050 is de toegevoegde waarde van het Schipholcluster in beleidsalternatief 440k gemiddeld 1,6 miljard euro lager dan in nulalternatief 500k. Ter vergelijking: over de periode 2025 tot en met 2030 bedraagt dit verschil gemiddeld 1,4 à 1,5 miljard euro.

Het verlies aan werkgelegenheid wegens het krimpbesluit voor leveranciers aan het Schipholcluster bedraagt gemiddeld 3.800 à 4.400 personen over de periode 2025 tot en met 2050. Het verlies aan toegevoegde waarde komt uit op gemiddeld 0,4 à 0,5 miljard euro. Het totale (directe plus indirecte) verlies wegens het krimpbesluit bedraagt daarmee 11.800 à 13.300 personen aan werkgelegenheid en 2,0 à 2,1 miljard euro aan toegevoegde waarde.

Tabel A.1 Het verlies aan werkgelegenheid bij het Schipholcluster bedraagt gemiddeld 8.000 à 9.000 personen over de periode 2025 tot en met 2050.

	Effecten krimpbesluit (gemiddelde, 2025 t/m 2050)	
	Werkgelegenheid	Toegevoegde waarde
Schipholcluster	8.000 à 9.000 personen	1,6 à 1,6 miljard euro
Leveranciers aan het Schipholcluster	3.800 à 4.400 personen	0,4 à 0,5 miljard euro
Totaal	11.800 à 13.300 personen	2,0 à 2,1 miljard euro

Bron: Analyse SEO op basis van AEOLUS-modeluitkomsten en CBS-gegevens



“De wetenschap dat het goed is.”

SEO Economisch Onderzoek doet onafhankelijk toegepast onderzoek in opdracht van overheid en bedrijfsleven. Ons onderzoek helpt onze opdrachtgevers bij het nemen van beslissingen. SEO Economisch Onderzoek is gelieerd aan de Universiteit van Amsterdam. Dat geeft ons zicht op de nieuwste wetenschappelijke methoden. We hebben geen winstoogmerk en investeren continu in het intellectueel kapitaal van de medewerkers via promotietrajecten, het uitbrengen van wetenschappelijke publicaties, kennisnetwerken en congresbezoek.

SEO-rapport 2023-58

ISBN 978-90-5220-293-8

Informatie & Disclaimer

SEO Economisch Onderzoek heeft op de verkregen informatie en data geen onderzoek uitgevoerd dat het karakter draagt van een accountantscontrole of due diligence. SEO is niet verantwoordelijk voor fouten of omissies in de verkregen informatie en data.

Copyright © 2023 SEO Amsterdam.

Alle rechten voorbehouden. Het is geoorloofd gegevens uit dit magazine te gebruiken in artikelen, onderzoeken en collegesyllabi, mits daarbij de bron duidelijk en nauwkeurig wordt vermeld. Gegevens uit dit rapport mogen niet voor commerciële doeleinden gebruikt worden zonder voorafgaande toestemming van de auteur(s). Toestemming kan worden verkregen via secretariaat@seo.nl.

Roetersstraat 29
1018 WB, Amsterdam

+31 20 399 1255
secretariaat@seo.nl
www.seo.nl