

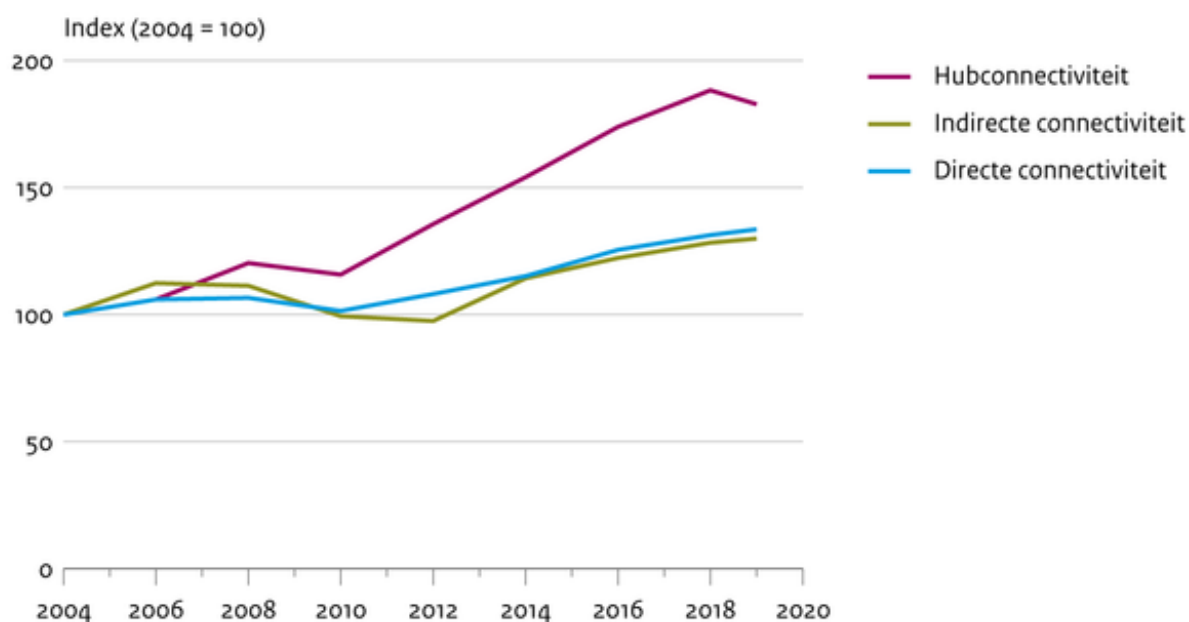
Luchtvaartnetwerk van Schiphol, 2004-2019

Indicator | 28 september 2020

U bekijkt op dit moment een archiefversie van deze indicator. De actuele indicatorversie met recentere gegevens kunt u via deze [link](#) [1] bekijken.

Hoewel Schiphol in 2019 het capaciteitsplafond van 500.000 vluchten bereikte groeide de directe connectiviteit in 2019 met 1,7 procent. De hubconnectiviteit nam in 2019 iets af, maar Schiphol blijft wat de hubconnectiviteit betreft de tweede luchthaven in Europa, achter Frankfurt. Schiphol blijkt een breed intercontinentaal bestemmingsnetwerk te hebben, met een minder sterke focus op de belangrijkste intercontinentale zakencentra dan de meeste concurrerende luchthavens.

Kwaliteit van luchtvaartnetwerk op Schiphol



Bron: SEO Economisch Onderzoek

PBL/jul20
www.clo.nl/nl215705

- [Download figuur](#) [2]
- [Download data \(xlsx\)](#) [3]
- [Download data \(ods\)](#) [4]

Goede connectiviteit door de lucht is belangrijke concurrentiefactor

Een goede connectiviteit door de lucht - het hebben van een wereldwijd netwerk van verbindingen met veel internationale bestemmingen die frequent aangedaan kunnen worden - is een belangrijke economische concurrentiefactor. In Nederland wordt een belangrijk deel van dit netwerk aangeboden op de luchthaven Schiphol. Vooral bedrijven in de noordelijke Randstad profiteren van deze goede connectiviteit: de aanwezigheid van Schiphol geeft de meeste economische sectoren in deze regio een voordeel ten opzichte van hun belangrijkste concurrenten. Een kwalitatief hoogwaardig luchtvaartnetwerk van Schiphol is voor veel bedrijven daarom een belangrijke vestigingsplaatsfactor en mede daardoor van belang voor de (regionaal-)economische ontwikkeling.

Andersom is ook de regionaal-economische ontwikkeling van belang voor de positie van Schiphol.

Directe, indirecte en hubconnectiviteit

De kwaliteit van het luchtvaartnetwerk wordt uitgedrukt in connectiviteit, ofwel in de mate waarin een luchthaven verbonden is met andere luchthavens. Daarbij worden drie vormen van connectiviteit onderscheiden. Voor de bereikbaarheid van een land of regio en de (regionaal-)economische ontwikkeling zijn vooral de directe en de indirecte connectiviteit van belang. Dit zijn maten voor de verbindingen vanaf Schiphol naar eindbestemmingen die rechtstreeks dan wel via andere luchthavens worden uitgevoerd. Bij indirecte verbindingen speelt de overstaptijd een rol. De indirecte connectiviteit is dus een maat voor alle bestemmingen vanaf Schiphol, waarbij wordt overgestapt op andere luchthavens. De hubconnectiviteit ten slotte beschrijft alle verbindingen tussen luchthavens, met een transfer op Schiphol. De hubconnectiviteit geeft inzicht in de kwaliteit van het overstapproduct dat via een luchthaven wordt aangeboden. Hoe beter het overstapproduct, hoe meer passagiers er voor zullen kiezen om op de luchthaven overstappen. Air France-KLM, de belangrijkste hubcarrier op Schiphol, is voor een rendabele exploitatie van veel intercontinentale bestemmingen afhankelijk van deze transferpassagiers. Doordat veel internationale passagiers ervoor kiezen om op Schiphol over te stappen, is het voor veel Nederlandse passagiers mogelijk om vanaf Schiphol een groot aantal bestemmingen in de wereld relatief snel te bereiken.

Positieve ontwikkeling in connectiviteit van Schiphol

Het luchtvaartnetwerk van Schiphol heeft een sterke ontwikkeling doorgemaakt sinds 2010/2012. Tot en met 2017 ontwikkelde de connectiviteit van Schiphol zich beter dan die van concurrerende benchmark luchthavens in Parijs, Londen, Frankfurt, München, Istanbul en Dubai. De directe en indirecte connectiviteit van Schiphol groeide sterker dan op alle andere onderzochte luchthavens. Hoewel Schiphol het capaciteitsplafond van 500.000 vluchten heeft bereikt groeide de directe connectiviteit in 2019 met 1,7 procent. Deze groei is mogelijk door een verschuiving van vrachtluchten naar passagiersvluchten, een verschuiving van niet-lijndiensten naar lijndiensten, en een toename van vluchten in september - de maand waarin de connectiviteit gemeten is - ten koste van vluchten in andere maanden.

De indirecte connectiviteit van Schiphol steeg in 2019 met 1,3 procent. Dat werd veroorzaakt door een toename van de indirecte connectiviteit naar Afrika, Latijns-Amerika en Azië/Pacific. De groei van de indirecte connectiviteit van Schiphol bleef in dat jaar echter achter bij die van de benchmarkluchthavens.

De hubconnectiviteit daalde in 2019 met 3 procent. Deze afname werd voornamelijk veroorzaakt door het faillissement van een Indiase luchtvaartmaatschappij met een codeshare-overeenkomst met KLM. Het faillissement heeft tot gevolg dat een aantal vluchten vanuit India met een groot aantal doorverbindingsmogelijkheden op Schiphol (met name op het KLM-netwerk) wegviel. In 2019 bleef Schiphol wat betreft hubconnectiviteit de tweede luchthaven, achter Frankfurt. De verschillen met koploper Frankfurt en nummer drie Londen Heathrow bleven aanzienlijk.

Verbondenheid met Global Cities

Schiphol biedt directe vluchten aan naar 38 van de 40 belangrijkste Global Cities, maar Schiphol is minder goed direct verbonden met de Global Cities dan de meeste benchmarkluchthavens. Schiphol blijkt dus een breed intercontinentaal bestemmingsportfolio te hebben met een minder sterke focus op de belangrijkste intercontinentale zakencentra dan de meeste benchmarkluchthavens.

Referenties

- SEO (2015) Monitor netwerkkwaliteit en Staatsgaranties 2009-2018. SEO Economisch Onderzoek (Amsterdam)
- SEO (2016) Monitor netwerkkwaliteit en Staatsgaranties 2009-2019. SEO Economisch Onderzoek (Amsterdam)

Relevante informatie

Technische toelichting

Naam van het gegeven

Luchtvaartnetwerk van Schiphol

Omschrijving

Beschrijving van de ontwikkeling in de drie vormen van netwerkkwaliteit (connectiviteit) die voor Schiphol van belang zijn.

Verantwoordelijk instituut

Planbureau voor de Leefomgeving (PBL)

Berekeningswijze

De connectiviteit is berekend door SEO Economisch Onderzoek (Amsterdam) met het Netscanmodel en op grond van deze berekeningen door SEO geanalyseerd.

In 2015 heeft SEO de rekenwijze herzien en o.a. ook rekening gehouden met minimale overstaptijden op luchthavens en codeshare-overeenkomsten buiten bestaande allianties om. Zie voor een toelichting Bijlage A van: Boonekamp, T., Spijker, V. van, J. Zuidberg (2016). Monitor netwerkkwaliteit en staatsgaranties 2009-2015. SEO Economisch Onderzoek, Amsterdam.

Basistabel

Bron cijfers 2004-2008: levering SEO (23.1.2018), SEO Economisch Onderzoek, Amsterdam.

Bron Cijfers 2010-2019: Boonekamp, T., J. Zuidberg, V. van Spijker (2016). Monitor netwerkkwaliteit en staatsgaranties 2009-2019. SEO Economisch Onderzoek, Amsterdam.

Verschijningsfrequentie

2 jaar

Opmerking

SEO rapporteert jaarlijks over de ontwikkeling van de connectiviteit i.o.v. het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Betrouwbaarheids codering

Schatting, gebaseerd op een aantal metingen, expert judgement, een aantal relevante feiten of gepubliceerde bronnen terzake.

Referentie van deze webpagina

CBS, PBL, RIVM, WUR (2020). [Luchtvaartnetwerk van Schiphol, 2004-2019](#) [5] (indicator 2157, versie 05 , 28 september 2020). www.clo.nl. Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), Den Haag; PBL Planbureau voor de Leefomgeving, Den Haag; RIVM Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, Bilthoven; en Wageningen University and Research, Wageningen.

Bron-URL: <https://www.clo.nl/indicatoren/nl215705>

Links

[1] <https://www.clo.nl/indicatoren/nl2157> [2]

https://www.clo.nl/sites/default/files/infographics/2157_001g_clo_05_nl.png [3]

<https://www.clo.nl/sites/default/files/datasets/c-2157-001g-clo-05-nl.xlsx> [4]

<https://www.clo.nl/sites/default/files/datasets/c-2157-001g-clo-05-nl.ods> [5]

<https://www.clo.nl/indicatoren/nl215705>