



Gemeente
Amsterdam
Economische Zaken



DE ECONOMISCHE BETEKENIS VAN SCHIPHOL

drs. B. Beekman
drs. H.A. Weening

Amsterdam, juni 2004

Onderzoek, uitgevoerd door Regioplan
Beleidsonderzoek in opdracht van Kamer van
Koophandel Amsterdam en Economische Zaken
van de Gemeente Amsterdam.

INLEIDING

Ten behoeve van het overleg gemeente-bedrijfsleven, op 11 juni op Schiphol Airport, hebben de Kamer van Koophandel Amsterdam en Economische Zaken van de Gemeente Amsterdam aan Regioplan Beleidsonderzoek gevraagd een rapport op te stellen over de economische betekenis van Schiphol. Daarin wordt vooral aandacht geschonken aan de ontwikkeling van de werkgelegenheid op de luchthaven. Dit rapport is gebaseerd op een aantal recente publicaties over de luchtvaart in het algemeen, over Schiphol in het bijzonder en op de werkgelegenheidsmetingen die Regioplan vanaf 1991 op Schiphol verricht.

Conclusies

Het economisch belang van Schiphol voor de regio en voor Nederland als geheel is groot:

- Schiphol is uitgegroeid tot een belangrijke pijler onder de ontwikkeling van Nederland als logistiek en economisch knooppunt in Europa.
- Schiphol draagt in belangrijke mate bij aan de groei van de werkgelegenheid en de productie in de omgeving, vooral in de zakelijke dienstverlening en de transportsector.
- Schiphol draagt als *hub-luchthaven* door het uitgebreide netwerk van verbindingen bij aan de aantrekkelijkheid van Nederland voor de vestiging van Europese hoofdkantoren en distributiecentra van buitenlandse bedrijven.
- Een verdere uitbreiding van de capaciteit van Schiphol heeft voor Nederland per saldo een positieve welvaartsbijdrage.

De effecten op de werkgelegenheid van luchthavens in het algemeen en Schiphol in het bijzonder zijn groot:

- De werkgelegenheid op Schiphol (ruim 57.000 in 2003) is in de afgelopen jaren steeds sterker gegroeid dan de werkgelegenheid in heel Nederland.
- De problemen in de wereldeconomie hebben in de laatste drie jaar vooral het aantal vacatures en het aantal uitzendkrachten werkzaam op Schiphol doen afnemen.
- Werknemers van Schiphol-bedrijven wonen steeds verder van hun werk; het aandeel werknemers dat in Amsterdam woont (ruim 11.000) is in dertig jaar gezakt van 30 naar 20 procent, maar dit stabiliseert zich in de afgelopen jaren wel op dat niveau.

1 SCHIPHOL ALS MAINPORT

1.1 De positie van Schiphol

Schiphol heeft zich zowel in kwantitatieve als kwalitatieve zin ontwikkeld tot een *major league airport* in Europa (Schiphol Group 2003 en 2004):

- Schiphol verwerkte in 2003 circa 40 miljoen passagiers en is qua passagiersaantallen en vrachtvervoer uitgegroeid tot de vierde luchthaven van Europa en de negende luchthaven ter wereld.
- In 2003 vlogen 93 luchtvaartmaatschappijen van Schiphol naar 237 bestemmingen, tezamen goed voor circa 393.000 vliegtuigbewegingen.
- In 2003 stond Schiphol eerste op de IATA-ranglijst van best gewaardeerde grote luchthavens van Europa.

Tabel 1.1 Vergelijking van 10 grootste luchthavens in Europa in 2003

	Aantal passagiers (x 1.000)	Aantal vliegtuig- bewegingen	Vrachtvervoer (x 1.000 ton)
1. London ¹	112.193	863.200	1.647
2. Parijs ²	70.512	708.500	1.589
3. Frankfurt	48.352	445.000	1.527
4. Amsterdam	39.960	393.000	1.306
5. Madrid	35.694	382.900	-
7. Rome	28.043	320.400	-
8. Milaan	26.388	307.400	323
6. München	24.193	333.000	-
9. Barcelona	22.749	278.900	-
10. Manchester	19.868	-	

Bron: Jaarverslag 2003 Schiphol Group.

De oorlog in Irak, de uitbraak van de longziekte SARS en de economische recessie leidden in 2003 tot een stagnatie in de wereldwijde luchtvaart. Het veroorzaakte op Schiphol een daling van circa twee procent in het aantal passagiers en vliegtuigbewegingen. Daartegenover stond echter een voortgaande stijging van het vrachtvervoer met ruim vijf procent tot circa 1,3 miljoen ton vracht. Schiphol profiteert daarmee goed van het toenemende belang van het luchtvrachtvervoer: ongeveer eenderde van de waarde van internationale handel gaat inmiddels door de lucht.

¹ Heathrow, Gatwick en Stansted samen.

² Charles de Gaulle en Orly samen.

1.2 Schiphol als motor voor de Nederlandse economie

In algemene zin vormen luchthavens een noodzakelijke infrastructuur voor economische en sociale ontwikkeling en fungeren zij als belangrijke economische motors (York Aviation 2004). De luchtvaart is van groot belang voor de economische vitaliteit en het internationale vestigingsklimaat van Nederland (Nederlands Luchtvaart Overleg 2001). Een groeiende luchthaven draagt in belangrijke mate bij aan groei van de werkgelegenheid en de productie in de omgeving (Nyfer 2000). Uit cijfers van het CBS blijkt dat de groei van het BBP, de arbeidsjaren en de banen in de regio's Amsterdam en Meerlanden tussen 1996 en 2004 ruim boven de Nederlandse gemiddelden lag.

De luchthaven Schiphol is uitgegroeid tot een belangrijke pijler onder de ontwikkeling van Nederland als logistiek en economisch knooppunt in Europa: Schiphol als *Mainport* in *Nederland Distributieland*. De ontwikkeling van deze *mainport*-functie van Schiphol heeft echter ook duidelijk bijgedragen aan de ontwikkeling van Nederland als *brainport*. Voor de Randstad en de regio Amsterdam is de nabijheid van Schiphol in het bijzonder van belang voor de ontwikkeling van de zakelijke dienstverlening (zoals financiële diensten en ICT) en van de transportsector. Voor Nederland als geheel is Schiphol in het bijzonder van belang voor de agro-biotechnologische sector en de techno-industriële sector (Ministerie van V&W, 1999). Voor de ontwikkeling van het toerisme is de aanwezigheid van een goed geoutilleerde luchthaven van groot belang. Zo reist 40 procent van de toeristen die Amsterdam bezoeken via Schiphol (Schiphol Group 2004). Veel opstappers op cruiseschepen in de Passenger Terminal Amsterdam reizen via Schiphol. Ook voor het houden van internationale congressen is de nabijheid van een internationale luchthaven essentieel.

De provincie Noord-Holland (Lagerweij 2004) heeft berekend dat de toegevoegde waarde van de economische activiteiten op Schiphol circa € 8 miljard bedraagt. Dit vertegenwoordigt circa 11 procent van de Noord-Hollandse economie en 20 procent van de economie van de regio Groot Amsterdam.

1.3 Schiphol als hub-luchthaven

Net als de zeehavens van Amsterdam en Rotterdam bedient de nationale luchthaven Schiphol een veel groter gebied dan alleen de thuismarkt Nederland. Om de beperkingen van de relatief kleine thuismarkt te compenseren hebben Schiphol en de KLM zich toegelegd op het ontwikkelen van het aantal bestemmingen en in mindere mate op de frequentie van deze verbindingen. Hierdoor is Schiphol uitgegroeid tot een belangrijke *hub-luchthaven*. Ruim 40 procent van de passagiers op Schiphol gebruikt de luchthaven niet als vertrekpunt of eindbe-

stemming maar om over te stappen (Schiphol Group 2003). Voor Schiphol is dit transfer-verkeer cruciaal om het netwerk van verbindingen in stand te kunnen houden.

Het goede netwerk van verbindingen Schiphol is de basis geweest voor het ontwikkelen van Schiphol als *most preferred airport* voor zakelijke reizigers (Ministerie van v&w, 1999). Zakenreizigers kunnen makkelijk voor één werkdag Amsterdam bezoeken. Dit heeft bijgedragen aan de aantrekkelijkheid van Nederland voor vestiging van Europese hoofdkantoren (EHQ's) van buitenlandse bedrijven (vooral Amerikaanse en Aziatische). De regio heeft ook de ambitie om het aantal EHQ's nog verder te doen toenemen. Dat Amsterdam in de *European Cities Monitor* op de ranglijst van meest aantrekkelijke vestigingsplaatsen op de vijfde plaats staat, heeft volgens York Aviation (2004) vooral te maken met het gunstige vestigingsklimaat, waaronder de aanwezigheid van een goed bereikbare en goed uitgeruste internationale *hub*-luchthaven.

Zowel Schiphol als de zeehavens van Amsterdam en Rotterdam hebben zich ontwikkeld als *multi-modal transport hubs*, waar de via lucht en water aangevoerde goederen aansluiting vinden op andere vormen van transport, zoals weg en spoor. De goede toegang tot Europese markten heeft ertoe bijgedragen dat in de afgelopen jaren niet alleen veel EHQ's, maar ook veel Europese Distributiecentra (EDC's) in Nederland gevestigd zijn (York Aviation 2004). Voor de verdere verbetering van de bereikbaarheid van Schiphol zijn vooral investeringen in de achterlandverbindingen per spoor (zoals de HSL-Zuid, de HSL-Oost en de verbeterde verbinding Schiphol-Amsterdam-Almere) en de omliggende snelwegen (zoals de nieuwe A5 en voor de toekomst verbeterde doorstroming op A1, A2, A4, A9 en de verbinding A6-A9) van belang.

Schiphol heeft zich in de afgelopen jaren ook zelf als een belangrijke vestigingsplaats voor bedrijven ontwikkeld. In 2003 waren er in totaal 542 bedrijven op het terrein van de luchthaven gevestigd (tegen 417 in 1993). De komst van het World Trade Center Schiphol in 1996 en de ontwikkeling van Schiphol-Noord en Schiphol-Zuidoost hebben hiertoe bijgedragen.

1.4 De capaciteit en de toekomst van Schiphol

Het CPB (2002) stelt dat de milieucapaciteit en de fysieke capaciteit de meest beperkende factor is voor de verdere groei van het luchtverkeer op Schiphol. Het betreft vooral de geluidsoverlast voor omwonenden, de omlegging van wegen en de congestie op wegen rond Schiphol tijdens de spits. Voor Nederland als geheel zou een verdere uitbreiding van de capaciteit van Schiphol per saldo echter een positieve welvaartsbijdrage hebben. Vooral de Nederlandse passagiers en de luchtvaartmaatschappijen zouden baat hebben bij uitbreiding. Het CPB

komt daarbij tot de conclusie dat de kosten van de negatieve effecten, alsmede de kosten van het vermijden of compenseren hiervan, bescheiden zijn in verhouding tot de voordelen.

Uit een onderzoek van O+S (2004) voor de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer blijkt dat Amsterdammers zich over het algemeen bewust zijn van de voor- en nadelen van de luchtvaart. Eenderde van de Amsterdammers zegt wel eens last te hebben van overvliegende vliegtuigen, maar negen van de tien Amsterdammers vinden Schiphol belangrijk voor de stad, vooral omdat de luchthaven goed is voor de economie en de werkgelegenheid en omdat ze door Schiphol snel vanuit de stad de hele wereld over kunnen reizen.

York Aviation (2004) stelt dat uitbreiding van de capaciteit voor veel luchthavens in Europa problematisch is, maar tegelijkertijd dat beperking van de capaciteit van luchthavens grote economische en sociale consequenties heeft. Zo zou het beperken van het aantal passagiers op Schiphol tot 44 miljoen in de periode tot 2020 voor de Nederlandse economie naar schatting 1 tot 2 procent van het bruto nationaal inkomen kosten en in totaal 30.000 tot 65.000 banen.

Nyfer (2000) heeft berekend dat groei van de luchtvaart met één procent (gemeten in passagiers-bewegingen) tot gemiddeld 0,17 procent extra economische groei in de regio leidt. Qua werkgelegenheid zou één procent groei van de luchtvaart leiden tot een extra groei van de dienstensector met gemiddeld 0,18 procent. Ook de secundaire sector zou aantoonbaar profiteren van de luchtvaart. Een groeiende luchtvaart versnelt een overgang naar een diensteneconomie.

In de kosten-batenanalyse³ van het CPB uit 2002 wordt opgemerkt dat de capaciteit van Schiphol in hoge mate afhangt van de eventuele partnerkeuze van de KLM. Als deze partner zou beschikken over voldoende restcapaciteit op de eigen hub-luchthaven zou dat waarschijnlijk een deel van de overstappassagiers weghouden van Schiphol. Inmiddels hebben de KLM en Air France elkaar gevonden. Blijkens het jaarverslag 2003 van de Schiphol Group rekent men vooralsnog echter op een versterking van de positie van de KLM en daarmee van Schiphol. Het beoogde multi-hub-systeem van de Skyteamalliantie, met Parijs Charles de Gaulle en Schiphol als belangrijkste Europese hubs, zou ook voor Schiphol groeiperspectieven bieden.

³ Deze kosten-batenanalyse (KKBA) is opgesteld naar aanleiding van gedane voorstellen tot mogelijke uitbreiding van de capaciteit van Schiphol met een zesde en mogelijk zevende baan na 2010.

2 WERKGELEGENHEID OP SCHIPHOL

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste effecten op de werkgelegenheid besproken van de aanwezigheid van luchthavens in het algemeen (2.1) en Schiphol in het bijzonder (2.2). Cijfers over Schiphol zijn afkomstig uit de werkgelegenheidsmetingen die Regioplan vanaf 1991 doet.

2.1 De effecten van luchthavens op de werkgelegenheid

Het vaststellen van de effecten van de aanwezigheid van luchthavens op de werkgelegenheid in de directe en wijdere omgeving (de zogenaamde *multiplier-effecten*) is een heikele zaak. Zo stelt York Aviation (2004) op basis van een analyse van cijfers over 25 Europese luchthavens dat elke miljoen passagiers gemiddeld 950 banen op de luchthaven oplevert. Voor Schiphol zou dit betekenen dat de 41 miljoen passagiers in 2003 39.000 banen op de luchthaven zelf zouden creëren. Uit de werkgelegenheidsmeting van Regioplan weten we echter dat de werkgelegenheid op Schiphol in 2003 in werkelijkheid ruim 57.000 bedraagt (zie paragraaf 2.2). Schiphol scoort daarmee dus veel hoger dan het gemiddelde. Volgens Nyfer (2000) dragen de relatief sterke positie als vrachtluchthaven, meer commerciële exploitatie van de luchthaven en het relatief groot aantal deeltijdwerkers in Nederland hieraan bij.

Het berekenen van de effecten op de werkgelegenheid in Nederland en de regio Amsterdam is moeilijk. Op basis van Europese cijfers zouden er volgens Nyfer (2000) in totaal gemiddeld 8.600 arbeidsplaatsen worden gecreëerd per miljoen passagiers (plusminus 6.700 in de dienstverlening, 2.600 in de industriële sector en een afname van de agrarische werkgelegenheid met gemiddeld 700 arbeidsplaatsen). Voor Schiphol zou dat uitkomen op ruim 350.000 arbeidsplaatsen. Dit aantal is volgens Nyfer echter wat aan de hoge kant, vooral vanwege congestie op de wegen en ruimtegebrek rond Schiphol en vanwege de bovengemiddelde toename van het transferverkeer op Schiphol, dat economisch minder sterk doorwerkt. De provincie Noord-Holland (Lagerweij 2004) gaat ervan uit dat er, naast de directe werkgelegenheid van ruim 57.000 werknemers op Schiphol, in de regio een indirecte werkgelegenheid is van circa 59.000. De indirecte werkgelegenheid doet zich met name voor in de zakelijke dienstverlening, de transportsector, de toeristische sector, congresorganisatoren en dergelijke.

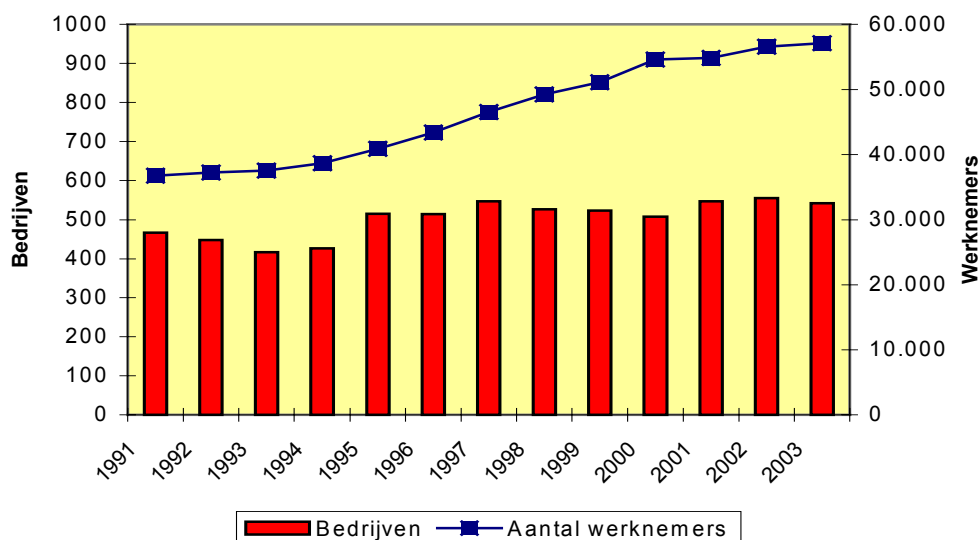
2.2 De werkgelegenheid op Schiphol

Bedrijven en werknemers op Schiphol

In 2003 werkten er 57.099 mensen op het terrein van de luchthaven Schiphol. Uit de metingen die Regioplan vanaf 1991 doet, blijkt dat de werkgelegenheid op Schiphol tussen 1993 en 2003 per jaar met gemiddeld bijna 1.800 arbeidsplaatsen is gestegen. Ter vergelijking: tussen 1977 en 1987 steeg de werkgelegenheid met gemiddeld ongeveer 1.000 arbeidsplaatsen per jaar (Regioplan 1988). In de afgelopen tien jaar is het aantal werknemers op Schiphol dus met bijna vijftig procent gestegen. Het aantal bedrijven is in die periode met een kwart gestegen tot 542 in 2003. De bedrijven zijn dus ook groter geworden: werkten er in 1993 gemiddeld 90 mensen in een bedrijf, in 2003 ligt dat gemiddelde op 105.

Begin jaren negentig groeide de werkgelegenheid op de luchthaven wel ieder jaar, maar de groei was tot 1994 beperkt (zie figuur 2.1). Eén van de oorzaken daarvan was de Golfoorlog, die leidde tot een stijging van de brandstofprijzen en een afname van het aantal passagiers. Tien jaar later kreeg de luchtvaart opnieuw harde klappen door de economische recessie, de aanslagen in de VS op 11 september 2001 en de oorlog in Irak. Toch is het aantal werknemers op Schiphol in de laatste jaren blijven stijgen, hoewel minder hard dan in de tweede helft van de jaren negentig.

Figuur 2.1 Bedrijven en werknemers op Schiphol vanaf 1991 (inclusief uitzendkrachten)

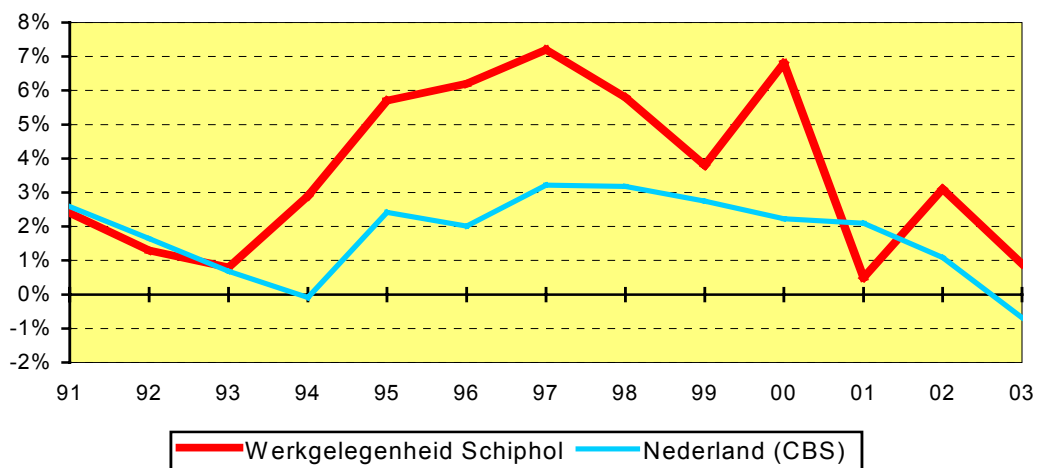


Bron: Regioplan.

Figuur 2.2 laat zien dat vanaf 1994 de groei van de werkgelegenheid op Schiphol steeds ruim boven de groei in heel Nederland lag, met uitzondering van het jaar 2001. In 2003 was de

ontwikkeling in de werkgelegenheid op Schiphol nog positief, terwijl er in Nederland voor het eerst sinds 1994 weer eens een krimp van de werkgelegenheid werd geconstateerd.

Figuur 2.2 Groei van de werkgelegenheid in Nederland en op Schiphol van 1991 tot 2003

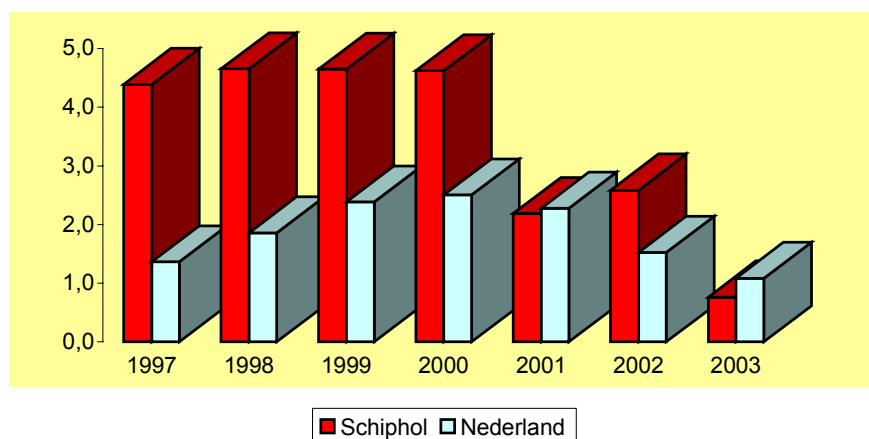


Bron: Regioplan en CBS.

Het aantal vacatures en uitzendkrachten

Voorals aan het eind van de jaren negentig, een periode van sterke groei, was het aantal vacatures per 100 banen op Schiphol veel hoger dan het landelijk gemiddelde (zie figuur 2.3). De laatste drie jaar is dat verschil veel kleiner geworden. Ook hieruit blijkt dat Schiphol erg gevoelig is voor de conjuncturele ontwikkelingen in de wereldeconomie in de laatste drie jaar.

Figuur 2.3 Aantal vacatures per 100 banen



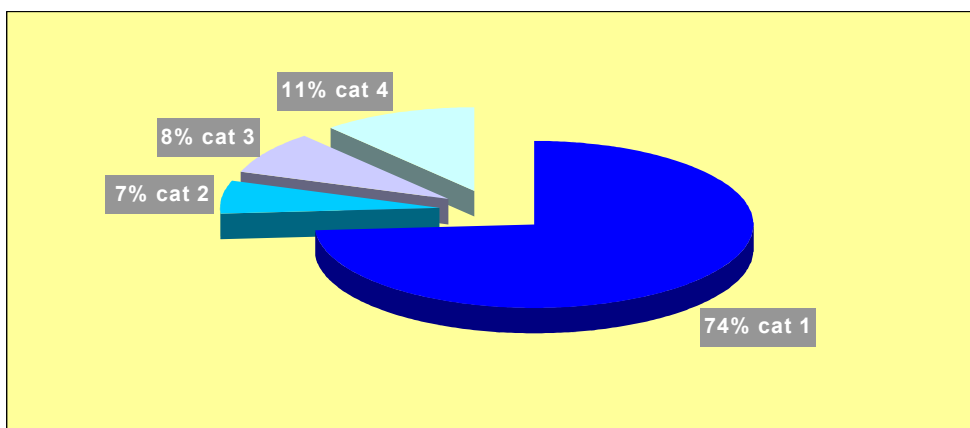
Bron: Regioplan en CBS.

Ook uitzendkrachten zijn door deze economische ontwikkeling getroffen. Het aantal uitzendkrachten per 100 banen was eind jaren negentig op Schiphol veel hoger dan het landelijk gemiddelde. De laatste drie jaar is het aantal uitzendkrachten op Schiphol echter sterk vermindert, hoewel op Schiphol nog relatief meer uitzendkrachten werken dan het landelijk gemiddelde.

Soorten bedrijven

Het grootste deel van de werkgelegenheid op Schiphol is direct gerelateerd aan de luchtvaart (bijvoorbeeld luchtvaartmaatschappijen en afhandelingsbedrijven). In 2003 waren ruim 42.000 personen werkzaam bij 259 bedrijven in deze categorie (zie figuur 2.4). Dit aandeel is al jaren vrij stabiel, hoewel het wel heel licht afneemt. Door met name groei van het aantal werknemers bij beveiligingsbedrijven is het aandeel van categorie 4-bedrijven in de laatste jaren licht gestegen.

Figuur 2.4 Aandeel werkgelegenheid naar categorie* bedrijven in 2003



Categorie 1: Bedrijven die direct bij het transport van goederen en passagiers betrokken zijn (zoals luchtvaartmaatschappijen en afhandelingsbedrijven). Aantal werknemers in 2003: 42.132.

Categorie 2: Overheidsinstellingen (zoals douane en politie). Aantal werknemers in 2003: 3.746.

Categorie 3: Bedrijven die goederen en/of diensten leveren aan passagiers of Schiphol-bedrijven (zoals schoonmaakbedrijven en horeca). Aantal werknemers in 2003: 4.751.

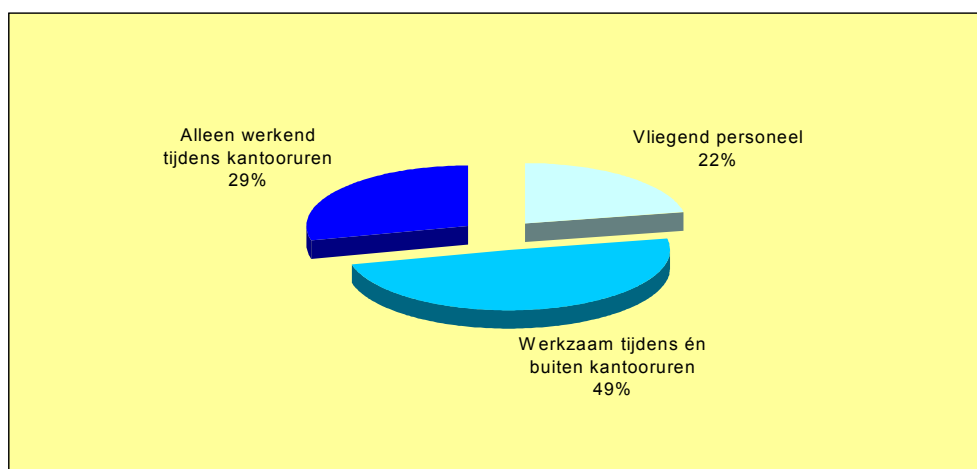
Categorie 4: Overige bedrijven (zoals beveiligingsbedrijven). Aantal werknemers in 2003: 6.470.

Bron: Regioplan.

Enkele kenmerken van Schipholwerknemers

Schiphol heeft bij uitstek een 24-uurs economie. Het vliegend personeel (ruim 12.000) omvat 22 procent van het totaal (zie figuur 2.5). Daarnaast werken ruim 27.000 werknemers (49%) ook buiten kantooruren, veelal in ploegendienst. In totaal werkt dus ruim 71 procent van de Schipholwerknemers op onregelmatige werktijden, dat wil zeggen ook 's avonds en/of 's nachts. Een minderheid van 29 procent (bijna 16.000) werkt uitsluitend tijdens kantooruren.

Figuur 2.5 Werktijden van personeel op Schiphol in 2003



Bron: Regioplan.

De trend op Schiphol in de afgelopen jaren is, net als in heel Nederland, dat een steeds groter deel van de banen wordt vervuld door vrouwen. In 1987 was maar 25 procent van de werknemers van het vrouwelijke geslacht. Dat percentage is inmiddels gestegen naar 37 procent in 2003. Dit percentage ligt overigens nog wel onder het landelijke participatiegraad van vrouwen van bijna 42 procent.

Amsterdammers op Schiphol

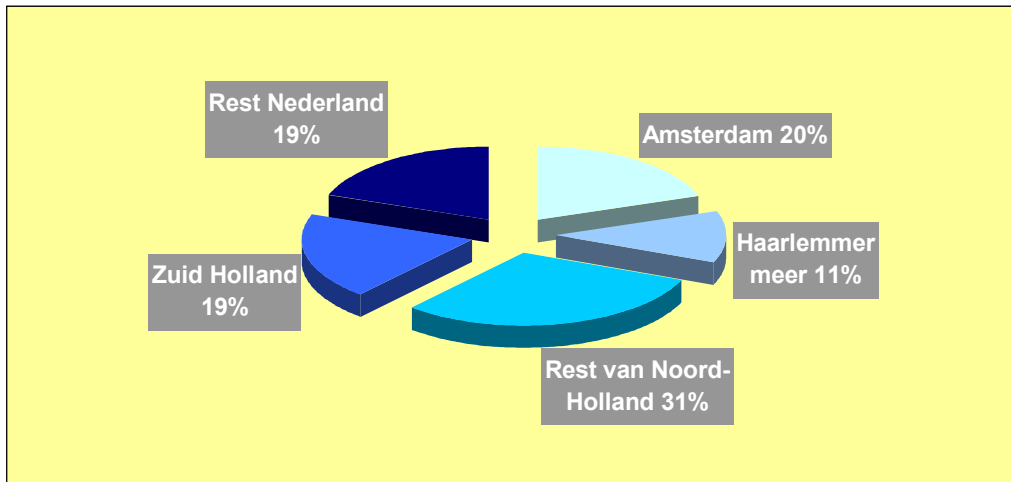
Er werken momenteel naar schatting ruim 11.000 Amsterdamse werknemers op Schiphol. Dat is bijna een verdubbeling van het aantal Amsterdammers dat in 1975 op der luchthaven werkte (zie tabel 2.1). Het aandeel Amsterdammers op de totale werkgelegenheid is in die jaren aanmerkelijk gezakt. In 1975 was nog 30 procent van de Schiphol-werknemers woonachtig in Amsterdam. In 1985 was dat percentage gezakt naar 24 procent (Regioplan 1988). Eind jaren negentig is het percentage op ongeveer 20 procent gekomen en in de jaren daarna vrij stabiel gebleven (zie figuur 2.6).

Tabel 2.1 Schatting van aantal Amsterdammers werkzaam op Schiphol

Jaar	Aantal Amsterdammers	Aandeel op totaal
1975	5.900	30%
1985	6.300	24%
1995	8.600	21%
2004	11.400	20%

Bron: Regioplan.

Figuur 2.6 Woonplaats werknemers Schiphol 2003



Bron: Regioplan.

Uit het onderzoek dat Regioplan in 1999 deed naar Amsterdammers die werken op Schiphol bleek dat de positie van werknemers en werkzoekenden uit Amsterdam het sterkst was in lagere functies (zoals schoonmaak- en uitzendwerk). Zij wisten echter onvoldoende te profiteren van de grote wervingsbehoefte die er eind jaren negentig op Schiphol bestond. Het aanbod van Amsterdamse werkzoekenden sloot onvoldoende aan op de vraag naar personeel door Schiphol-bedrijven. Veel van hen konden niet aan de relatief hoge functie-eisen voldoen (vooral ten aanzien van flexibele inzetbaarheid, taalbeheersing en representativiteit) en ondervonden door de brede werving van Schiphol-bedrijven concurrentie van sollicitanten uit andere regio's.

LITERATUURLIJST

- Commissie Wolfson (2002), *Advies van de Adviescommissie Economische Effectrapportage Ontwikkeling Nationale Luchthaven over de Kengetallen Kosten-Baten Analyse (KKBA) voor de lange termijnuitbreiding van Schiphol*
- CPB (2002), *Gevolgen uitbreiding Schiphol - een kengetallen kosten-batenanalyse*
- Nederlands Luchtvaart Overleg (2001), *Luchtvaart verbindt - over de rol van de luchtvaart in de moderne samenleving*
- Ministerie van Verkeer & Waterstaat (1999), *Economisch belang mainport Schiphol*
- Nyfer (2000), *Hub of spokestad, regionaal-economische effecten van luchthavens*
- Nyfer (2002), *Leven van de lucht, indirecte economische effecten van het lucht- en ruimtevaartcluster*
- Lagerweij (2004), *Wat betekent Schiphol voor de regio?*
- O+S (2004), *Persbericht 13 januari 2004*
- Regioplan (1988), *De arbeidsmarkt van Schiphol in perspectief*
- Regioplan (1992-2003), *jaarlijkse rapporten over de werkgelegenheid op de Luchthaven Schiphol*
- Regioplan (1999), *Amsterdamse werkgelegenheid op en rond Schiphol*
- Regioplan (2004), *Overzicht van de werkgelegenheid op de Luchthaven Schiphol per 31 oktober 2003*
- Schiphol Group (2003), *Schiphol en de economie*
- Schiphol Group (2004), *Jaarverslag Schiphol Group 2003*
- York Aviation (2004), *The social and economic impact of airports in Europe*

