

Schiphol en de wet van behoud van ellende



De mythes over groei van Schiphol doorgeprikt



Eerder PVA onderzoek:

- Het netwerk van Schiphol is **niet** 'kwalitatief hoogwaardig'
- De recente ontwikkeling van Schiphol heeft geleid tot een **onbalans** in lasten en lusten
- Schiphol dient het publieke belang beter door te **onthubben**: de maatschappelijke lasten worden minder en de kansen voor innovatieve economie verbeteren

Een gedetailleerd MKBA rapport van CE Delft bevestigt deze uitkomsten



Vraagstelling MKBA



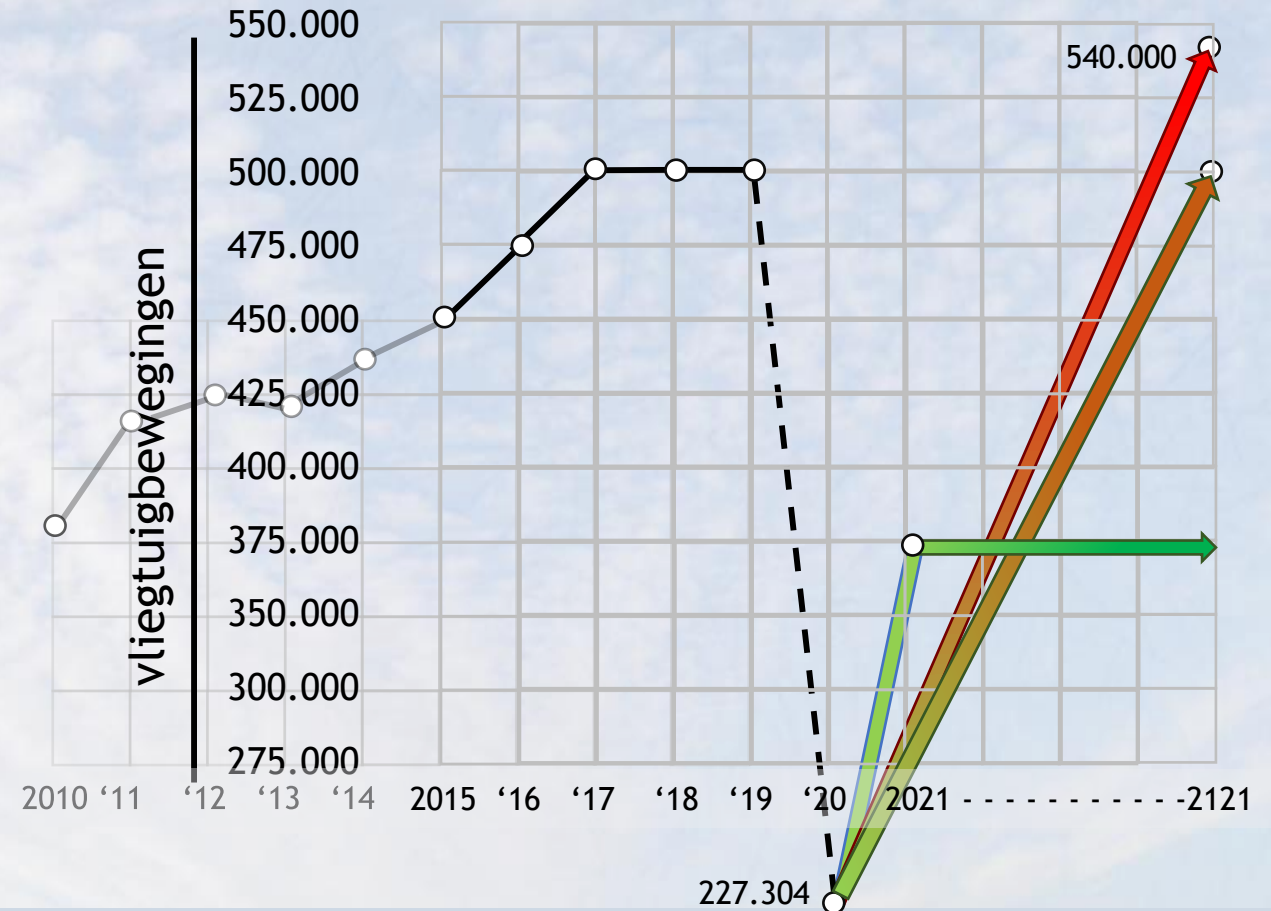
Wat zijn de welvaartseffecten van

- krimp van Schiphol tot 375.000 vluchten
- groei van Schiphol tot 540.000 vluchten

ten opzichte van een

- referentiesituatie met 500.000 vluchten

bij verschillende *WLO-scenario's*



Uitleg WLO scenario's



- WLO scenario's zijn scenario's over toekomstige Welvaart en Leefomgeving en dienen als onderlegger bij het opstellen van maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) van beleidsmaatregelen
 - WLO omvat twee referentiescenario's: Hoog en Laag
 - De twee referentiescenario's zijn geschikt voor het beoordelen van beleidsmaatregelen op het gebied van de leefomgeving
 - Bij beleidsanalyses moeten altijd beide referentiescenario's worden gebruikt, omdat anders een vertekend beeld van de effecten van een maatregel wordt verkregen en de onzekerheid buiten beschouwing blijft
- WLO-Hoog: stevige groei en een stevig klimaatbeleid, waardoor CO2-prijzen flink stijgen
 - WLO-Laag: gematigde groei en een beperkt klimaatbeleid

Welke effecten tellen mee?



- Exploitatiewinsten Schiphol
- Winsten luchtvaartmaatschappijen door prijsstijgingen
- Afname aantal passagiers door prijsstijgingen
- Afname passagiers die door prijsstijgingen niet meer vliegen
- Werkgelegenheidseffecten
- Productiviteit vanwege kruisbestuiving
- Klimaat effecten
- Luchtverontreiniging
- Geluidshinder
- Ruimtelijke ontwikkeling

Effect	Beschrijving
Exploitatie Schiphol	Exploitatiewinsten behaald bij het afhandelen van niet-luchtvaart activiteiten [*] , zoals parkeergelden en winkels.
Schaarstewinsten airlines	Door restricties en prijsstijgingen ontstaan schaarstewinsten die bij Nederlandse luchtvaartmaatschappijen tot welvaartswinst leiden.
Consumentensurplus passagiers	Dezelfde prijsstijgingen leiden tot een afname van het consumentensurplus van Nederlandse passagiers die blijven vliegen.
Niet-geaccommodeerde passagiers	Een deel van de Nederlandse passagiers zal bij prijsstijgingen besluiten om af te zien van hun vlucht, hetgeen leidt tot welvaartsverlies.
Werkgelegenheid*	Eventuele effecten op werkgelegenheid. Alleen af- of toename van niveau van onvrijwillige werkloosheid leidt tot welvaartseffecten.
Agglomeratie-effecten*	Bedrijven die zich in de buurt bevinden van andere gespecialiseerde bedrijven en werknemers zijn over het algemeen productiever. Bereikbaarheid via Schiphol heeft invloed op de productiviteit.
Klimaat	Beperking of groei van het aantal vliegbewegingen heeft effect op de mondiale CO ₂ -emissies. Groei van Schiphol betekent dat andere sectoren duurdere maatregelen moeten nemen om klimaatdoelen te halen.
Luchtverontreiniging	Beperking of groei van het aantal vliegbewegingen heeft effect op luchtverontreinigende emissies in Nederland.
Geluidshinder	Beperking of groei van het aantal vliegbewegingen heeft effect op de geluidshinder voor omwonenden.
Ruimtelijke ontwikkeling*	Ruimtelijke beperking kunnen leiden tot kosten voor ruimtelijke ontwikkeling (woningbouw, natuur elders).

* Deze effecten zijn enkel kwalitatief meegenomen.

Geraamde ontwikkelingen



Tabel 7 - Overzicht van de geraamde ontwikkelingen en het verschil tussen de beleidsalternatieven

Variabele	Ontwikkeling in referentiealternatief	Vershil groeialternatief en referentiealternatief	Vershil krimpalternatief en referentiealternatief
Aantal passagiers	Na bereiken van plafond een bescheiden groei door inzet van grotere vliegtuigen.	Hoger plafond zorgt ervoor dat meer passagiers kunnen worden afgewikkeld.	Lager plafond zorgt ervoor dat minder passagiers kunnen worden afgewikkeld.
Passagierssamenstelling	<p>Afname van het aandeel transferpassagiers in WLO-Laag en sterke afname in WLO-Hoog.</p> <p>Milde toename van het aandeel LCC-passagiers in zowel WLO-Hoog als WLO-Laag.</p> <p>Milde toename van het aandeel intercontinentale passagiers in WLO-Laag en grotere toename in WLO-Hoog.</p>	<p>Mildere afnames van het aandeel transferpassagiers in zowel WLO-Hoog als Laag dan in het referentiealternatief.</p> <p>Milde toename van het aandeel LCC-passagiers in zowel WLO-Hoog als WLO-Laag.</p> <p>Milde toename van het aandeel intercontinentale passagiers in WLO-Laag en grotere toename in WLO-Hoog.</p>	<p>Sterke afname van het aandeel transferpassagiers in zowel WLO-Hoog als de no-hub variant van WLO-Laag. Bij de hub-variant van WLO-Laag neemt het aandeel transferpassagiers aanzienlijk minder af.</p> <p>Milde toename van het aandeel LCC-passagiers in WLO-Hoog, afname in de hub-variant van WLO-Laag, sterke toename in de no-hub-variant van WLO-Laag.</p> <p>Sterke toename van het aandeel intercontinentale passagiers in WLO-Hoog. Milde toename in WLO-Laag.</p>

Schaarstewinsten luchtvaartmaatschappijen	Toename in WLO-Laag, grote toename in WLO-Hoog.	Kleinere toename dan in het referentiealternatief voor beide WLO-scenario's.	Grotere toename dan in het referentiealternatief voor beide WLO-scenario's. In de hub-variant van WLO-Laag zijn de schaarstewinsten groter dan in de no-hub-variant doordat de schaarstewinst per transferpassagier groter is dan de schaarstewinst per OD-passagier.
Klimaat-effect Schiphol	Relatief vlakke ontwikkeling tot 2050 door aan de ene kant grotere vliegtuigen en langere vluchten, en aan de andere kant efficiënter en meer biobased brandstofgebruik. Na 2050 afname door elektrisch vliegen	Meer vluchten leiden tot meer CO ₂ -uitstoot. Toename wordt enigszins beperkt door een groter aandeel (korte) transfervluchten.	Minder vluchten leiden tot minder CO ₂ -uitstoot. Deze afname wordt enigszins beperkt door een kleiner aandeel (korte) transfer-vluchten.
Lokale luchtverontreiniging Schiphol	Relatief constante ontwikkeling tot de adoptie van elektrische vliegtuigen.	Meer vluchten leiden tot meer luchtvervuiling.	Minder vluchten leiden tot minder luchtvervuiling.
Lokale geluidsoverlast Schiphol	Initiële toename door herstel van COVID-19-pandemie, daarna geleidelijke afname door stillere vliegtuigen.	Meer vluchten leiden tot meer geluidsoverlast.	Minder vluchten leiden tot minder geluidsoverlast.

Hoofresultaten



Tabel 2 - Resultaten MKBA voor groei- en krimpscenario's ten opzichte van de referentie, mld € (contante waarde)

	Groei	Krimp met behoud hubfunctie	Krimp zonder behoud hubfunctie
WLO-Hoog	-2,3	-	6,5
WLO-Laag	-3,1	-0,3	-7,5

- Groei leidt tot een negatief welvaartsaldo
- Krimp leidt in een scenario met sterke economische groei en hoge waardering voor een schoner milieu tot een positief saldo
- Krimp leidt in een scenario met een meer gematigde groei en minder waardering voor milieu tot een negatief saldo

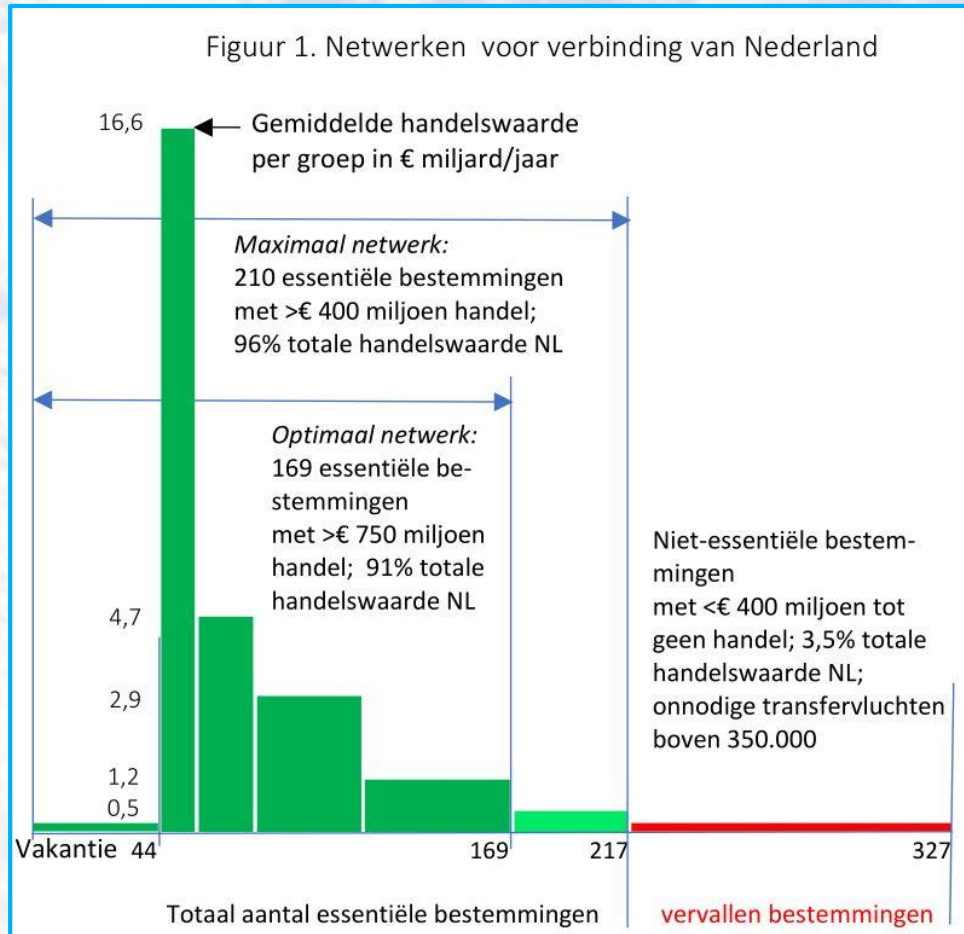
Krimp: kan dat zomaar?



Krimp van het aantal vluchten op Schiphol is een efficiënte maatregel:

- Positieve bijdrage aan de huidige klimaatdoelen
 - Ruimte voor woningbouw
 - Verbetering van de leefkwaliteit/veiligheid in de regio
-
- Conceptueel: de mythe van het ‘groeiverdienmodel’ is nu definitief doorprikt
 - Praktisch: de kwaliteit netwerk wordt niet aangetast

Naar kwalitatief hoogwaardig netwerk



De Tweede Kamer heeft gevraagd om een analyse van het bestemmingennetwerk van Schiphol

De Werkgroep Toekomst Luchtvaart heeft die gemaakt

Europese bestemmingen



Niet-essentiële bestemmingen

Aalborg, Aalesund, Aberdeen, Agadir, Al Hoceima, Alanya, Alghero, Alicante, Ankara, Antalya, Athene, Baku, Barcelona, Bari, Basel/Mulhouse, Belfast, Belgrado, Bergen, Berlijn, Bilbao, Billund, Birmingham, Bodrum, Boedapest, Boekarest, Bologna, Bordeaux, Bourgas, Bremen, Brest, Bristol, Brussel, Cagliari, Cardiff, Cartagena, Casablanca, Catania, Chambery, Chania, Clermont-Ferrand, Corfu, Cork, Dalaman, Doncaster Sheffield, Dresden, Dublin, Dubrovnik, Durham, Dusseldorf, Edinburgh, Ekaterinburg, Ercan, Exeter, Faro, Florence, Frankfurt, Fuerteventura, Funchal, Gdansk, Genoa, Genève, Gerona, Glasgow, Gothenburg, Graz, Hamburg, Hannover, Helsinki, Heraklion, Humberside, Ibiza, Innsbruck, Inverness, Istanbul, Ivalo, Izmir, Kalamata, Karpathos, Katowice, Kavala, Kayseri, Kefallinia, Kiev, Kithira, Kittila, Konya, Kopenhagen, Kos, Krakau, Krasnoyarsk, Kristiansand, Kuusamo, Lanzarote, Larnaca, Las Palmas, Leeds, Leipzig, Linköping, Lissabon, Liverpool, Ljubljana, Londen, Luik, Luxemburg, Lyon, Madrid, Malaga, Malta, Manchester, Marseille, Menorca, Mikonos, Milaan, Minsk, Montpellier, Moskou, Mytilini, München, Nantes, Napels, Newcastle, Nice, Norwich, Nottingham, Nürnberg, Ohrid, Olbia, Oslo, Palma de Mallorca, Paphos, Parijs, Pisa, Ponta Delgada, Porto, Praag, Preveza/Lefkas, Pula, Rennes, Reus, Reykjavik, Rhodos, Riga, Rome, Rovaniemi, Salzburg, Samos, Sandefjord, Santa Cruz De La Pal, Santiago de Compostella, Sevilla, Skiathos, Sofia, Southampton, Split, St.Petersburg, Stavanger, Stockholm, Straatsburg, Stuttgart, Tallinn, Tbilisi, Tenerife, Terceira, Thera, Thessaloniki, Tirana, Toulouse, Trapani, Tromso, Trondheim, Turijn, Valencia, Varna, Venetië, Verona, Vilnius, Volos, Växjö, Warschau, Wenen, Wroclaw, Zagreb, Zakyntos, Zaragoza, Zürich

Intercontinentale bestemmingen



Niet-essentiële bestemmingen

Noord Amerika: Atlanta, Boston, **Calgary**, Chicago, **Columbus**, Ohio, Dallas/Fort Worth, Detroit, Edmonton, Houston, Las Vegas, Los Angeles, Miami, Minneapolis/St Paul, Montreal, **Newark**, New York, Orlando, Philadelphia, Portland, **Salt Lake City**, San Francisco, Seattle/Tacoma, Tampa, Toronto, Vancouver, Washington **Midden en Zuid Amerika:** **Aguadilla**, Aruba, Bogota, Bonaire, Buenos Aires, **Cancun**, **Cartagena**, Curaçao, **Fortaleza**, **Guayaquil**, Guatemala-Stad, **Havana**, **Holguin**, Lima, Mexico City, **Montego Bay**, **Natal**, **Panama City**, Paramaribo, **Punta Canal**, Quito, Rio de Janeiro, **San José**, Santiago, Sao Paulo, Sint Maarten, **Varadero** **Afrika:** Accra, **Banjul**, Cape Town, Dakar, **Dar Es Salaam**, **Eilat-Ovda**, **Enfidha**, **Entebbe**, **Fez**, **Harare**, **Hurghada**, Johannesburg, **Kilimanjaro**, **Kigali**, Lagos, **Luanda**, **Marrakech**, **Marsa Alam**, **Mombasa**, **Nador**, **Nairobi**, **Oujda**, **Praia**, **Rabil**, **Sal**, Sao Pedro, **Tanger**, **Tunis**, **Upington**, **Windhoek**, **Zanzibar** **Azië:** Abu Dhabi, **Almaty**, **Amman**, Aqaba, **Atyrau**, **Bahrain**, Bangalore, Bangkok, Beijing, **Beiroet**, Chennai/Madras, Chengdu, Chongqing, **Colombo**, **Dammam**, Delhi, Denpasar-Bali, Doha, Dubai, Guangzhou, Hangzhou, Hong Kong, Jeddah, Kuala Lumpur, Kuwait City, Medan, Mumbai, Muscat, Ningbo, Osaka, Riyadh, Seoul, Shanghai, Singapore, Sharjah, Taipei, Tehran, Tel Aviv, Tianjin, Tokyo, Xi'an, Xiamen, Zhengzhou

Gevolgen krimp en onthubben elders



Tabel 2.3 Groei voor, 1 jaar en 5 jaar na het het onthubben van vijf Europese grote steden (jaar van onthubben tussen haken), de respectievelijke landen en het verschil groei brp regio – bbp land

	<5 jaar % pj	+1 %	>5 jaar % pj	Vershil voor-na % pj
brp				
Barcelona [2006]	3,1	3,6	-1,5	-4,6
Brussel [2001]	3,1	1,7	2,4	-0,7
Budapest [2012]	-0,3	1,8	3,0	3,3
Kopenhagen [2001]	2,5	-1,3	2,0	-0,5
Milaan [2008]	1,2	-5,7	0,2	-1,1
Gewogen gemiddelde	2,0	-1,4	0,6	-1,3
bbp				
Spanje	3,5	3,8	-1,3	-4,8
België	2,5	1,8	2,5	-0,1
Hongarije	-0,8	2,1	3,8	4,6
Denemarken	2,6	0,5	2,0	-0,6
Italië	0,8	-5,5	-0,4	-1,3
Gewogen gemiddelde	1,8	-1,3	-0,1	-1,9
Vershil regio - land				
Barcelona	-0,5	-0,2	-0,2	0,2
Brussel	0,5	-0,1	-0,1	-0,7
Budapest	0,5	-0,3	-0,9	-1,4
Kopenhagen	-0,1	-1,7	0,0	0,1
Milaan	0,4	-0,2	0,6	0,2
Gewogen gemiddelde	0,1	-0,1	0,7	0,6

Bron: Eurostat/NEO Observatory

Krimp in aantallen vluchten



Uitgangssituatie 2019:

500.000 vluchten

Opheffen niet-essentiële bestemmingen:

- 62.000 vluchten

Minder passagiers van en voor Nederland na corona (van 46 naar 34 miljoen):

- 92.000 vluchten

Opheffen minder-essentiële bestemmingen (handelswaarde < 750 miljoen):

- 74.000 vluchten

Passagiers van en voor Nederland (inclusief 41.000 vakantievluchten):

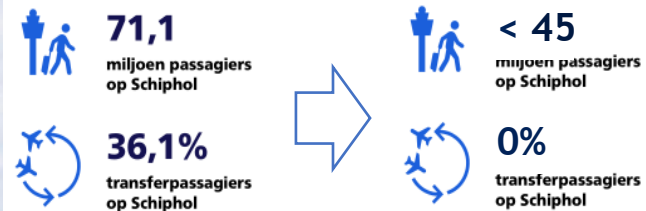
Maximaal netwerk (inclusief essentiële bestemmingen handelswaarde < 400 miljoen): 346.000 vluchten*

Optimaal netwerk (werving transferpassagiers en goedkope transfertickets vervallen): **272.000 vluchten***

Win-winsituatie



Ticketheffing op verbindingen die drijven op overstappers en verbindingen die nauwelijks gebruikt worden voor de thuismarkt wordt uitgekeerd als **milieubonus** aan burgers



Minder vliegbewegingen heeft positieve effecten op publieke waarden als gezondheid, leefbaarheid, veiligheid, milieu en klimaat



Schiphol en de wet van behoud van ellende



Wie tolereert dat nog langer?

