

# De economische betekenis van Schiphol bij schaarse luchthavencapaciteit

Jaap de Wit

ORS Critical review Economische Betekenis luchtvaart

# Economische betekenis SPL: bijdrage of effecten?

- Bijdrage aan BNP en werkgelegenheid: forse spreiding in vier berekeningen
  - Directe werkgelegenheid 60-90.000 banen + € 4-8 mld toegevoegde waarde
  - Indirecte werkgelegenheid 50-200.000 banen + €3-18 mld toegevoegde waarde
  - Oorzaken: basisjaar, methode, afbakening indirect voorwaarts
- Wat zeggen die getallen eigenlijk? Denk Schiphol eens weg.
- Beter om te kijken naar *alle* effecten op de maatschappelijke welvaart: MKBA
  - Verschillen tussen scenario zonder en met bepaalde maatregel
  - Waarderen van externe en indirecte effecten lastig
  - In eerdere MKBAs levert verkeersgroei/uitbreiding Schiphol positief netto-effect op:
  - CPB (2002) extra runway; Decisio (2008) van 520-600.000 liefst op SPL; Decisio et al. (2014) wel of geen 45.000 overloop op Lelystad; SEO (2015) verlies hubfunctie SPL
- Opvallend verschil tussen de maatschappelijke discussie en de MKBA
  - In MKBA domineren directe effecten en in de maatschappelijke discussie domineren de externe effecten

# Impact van een capaciteitslimiet op de bijdrage aan de economie

- *Absolute* netwerkkwaliteit stagneert en kan krimpen bij 2<sup>e</sup> orde effecten:
  - Directe en achterwaartse werkgelegenheid en toegevoegde waarde stagneert op den duur
- *Relatieve* netwerkkwaliteit krimpt
  - afname betekenis als vestigingsplaatsfaktor t.o.v. andere concurrerende hubs/metropolen
  - Negatieve impact op voorwaartse indirecte bijdrage van luchthavengebruikers (EDCs, hoofdkantoren, congreswezen, toerisme?)

# Mogelijke 2<sup>e</sup> orde effecten op netwerkkwaliteit

- Onbeheerste afname Schiphol transfer door grotere zuigkracht van concurrerende hubs
- hub-bypassing van LHLC,
- Afnemende rol als alliantiehub (DL -> AMS of -> CDG), afscheid van de 'evenwichtige hub ontwikkeling AMS-CDG

# Impact op de maatschappelijke welvaart

- Een MKBA van de effecten van een capaciteitslimiet ontbreekt
- Alleen *partiële* MKBA m.b.t. verlies hubfunctie Schiphol (SEO, 2015):
  - Direct welvaartsverlies in 2013 van verdwijnen hubfunctie € 590 mln waarvan €370 mln aan extra voortransport
  - Bij beperkt hubafname door verhuizing deel naar CDG: € 59 verlies waarvan € 31 mln aan extra voortransport
  - NB exclusief negatieve effecten werkgelegenheid en positieve externe effecten

# Effecten van een verkeersplafond Schiphol op 500.000 vliegtuigbewegingen

Groeiend vraagoverschot van/naar NL bij stagnerend vluchtaanbod

Hogere ticketprijzen

Formeel of informeel  
verhandelen van slots

Overig:  
-overloop regionale luchthavens  
-lucht-rail substitutie  
-grotere vliegtuigen  
-nieuwe runways elders

# Effecten van een verkeersplafond Schiphol op 500.000 vliegtuigbewegingen

Groeiend vraagoverschot van/naar NL bij stagnerend vluchtaanbod

Hogere ticketprijzen

Verdringingseffecten:  
-Niet-zakelijke reizigers door zakenreizigers  
-transferreizigers door O-D reizigers  
-vracht door passagiers

Bestemmingen in de verdrinking met  
-veel niet-zakelijk verkeer  
-veel feeder transferverkeer  
-vrachtluchten (EK 3<sup>e</sup> frequentie)

Formeel of informeel  
verhandelen van slots

Overig:  ~~-overloop regionale luchthavens  
-lucht-rail substitutie  
-grotere vliegtuigen  
-nieuwe runways elders~~

# Effecten van een verkeersplafond Schiphol op 500.000 vliegtuigbewegingen

Groeiend vraagoverschot van/naar NL bij stagnerend vluchtaanbod

Hogere ticketprijzen

Verdringingseffecten:  
-Niet-zakelijke reizigers door zakenreizigers  
-transferreizigers door O-D reizigers  
-vracht door passagiers

Bestemmingen in de verdrinking met  
-veel niet-zakelijk verkeer  
-veel feeder transferverkeer  
-vrachtluchten

Formeel of informeel  
verhandelen van slots

Reactie hubcarrier op slotschaarste:

-nieuwe bestemming alleen als die in de plaats van een minder winstgevende bestemming komt.  
-op de meest lucratieve bestaande bestemmingen extra frequenties (al bestaande zakelijk gedomineerde en lange-afstandsbestemmingen)

Overig:

~~-overloop regionale luchthavens  
-lucht-rail substitutie  
-grotere vliegtuigen  
-nieuwe runways elders~~

# Effecten van een verkeersplafond Schiphol op 500.000 vliegtuigbewegingen

Groeiend vraagoverschot van/naar NL bij stagnerend vluchtaanbod

Hogere ticketprijzen

Verdringingseffecten:

- Niet-zakelijke reizigers door zakenreizigers
- transferreizigers door O-D reizigers
- vracht door passagiers

Bestemmingen in de verdrinking met

- veel niet-zakelijk verkeer
- veel feeder transfer verkeer
- vrachtluchten

Formeel of informeel  
verhandelen van slots

- Vakantiecharters netto verkopers/uitverkopers
- ULCCs: ULCCs uitverkopers
- gewone LCCs ????
- vrachtmaatschappijen netto verkopers
- netwerkmaatschappijen netto kopers

Reactie hubcarrier op slotschaarste:

- nieuwe bestemming alleen als die in de plaats van een minder winstgevende bestemming komt.
- op de meest lucratieve bestaande bestemmingen extra frequenties (al bestaande zakelijk gedomineerde en lange-afstandsbestemmingen)

Overig:

- overloop regionale luchthavens
- lucht-rail substitutie
- ~~grotere vliegtuigen~~
- ~~Nieuwe runways elders~~

# AMS en LHR vergeleken

- Eerdere studies nemen graag Londen Heathrow (LHR) als voorbeeld om de netwerkeffecten van een dichtgeslibde luchthaven te laten zien
  - in 2016 zo'n 4700 vluchten per week zowel op Heathrow als Schiphol
  - LHR (78 mln pax) en SPL (68 mln pax)
  - 265 bestemmingen vanaf SPL en 196 bestemmingen vanaf LHR
- Voorzichtigheid geboden:
  - LHR heeft een veel grotere thuismarkt direct om de hoek
    - Greater London ruim twee keer zoveel inwoners als de Randstad
  - op LHR hebben de luchthaventarieven altijd al selectief gewerkt
    - Hoge passagiersgelden
    - Flat rate start- en landingsgelden