

Maak op Schiphol van de nood een deugd

19 september 2017 - Hans Buurma, voorzitter Werkgroep Toekomst Luchtvaart - www.toekomstluchtvaart.nl



Acht gemeenten in het Groene Hart maken bezwaar tegen verdere groei van Schiphol ten koste van de leefomgeving (ikstemvoorstille.nl). Tegelijk wijzen anderen op het economische belang van capaciteitsuitbreiding. Die trekt vooral prijsvechters aan en blijkt veel minder nut voor de economie te hebben dan velen denken. Ze genereren vooral budgettoerisme: slecht voor de mainport, de economie, de leefomgeving en het klimaat. Schiphol moet wel een hoog-

waardige hub blijven. Het vrijetijdsvervoer is al zo omvangrijk geworden dat de regionale luchthavens in het komende decennium ruimte tekort zullen komen voor de afgesproken uitplaatsingen vanaf Schiphol, laat staan voor verdere groei. Hoe kan van deze nood een deugd gemaakt worden?

Schiphol loopt nu echt helemaal vol

De luchthaven heeft echter de laatste jaren een sterke groei gekend van pretvluchten met vakantie-gangers en budgettoeristen (zowel inkomend als uitgaand), die de hubfunctie steeds sterker verstoren. Vakantievluchten zouden op afspraak aan de Alderstafel verplaatst worden naar het vergrote vliegveld Lelystad, maar niemand heeft gerekend op deze hausse aan extra pretvluchten. Eindhoven zit al vol en Lelystad zal nog jarenlang te klein zal zijn om zelfs het huidige aantal vrijetijdsvluchten te kunnen verwerken. Laat staan een vervolg van de onstuimige groei. Schiphol zal zelfs met hulp van luchthavens Eindhoven en Lelystad de komende jaren niet in staat zijn om de vraaggroei naar zakelijke en privé vlieguren volledig te accommoderen.

Uitbreiden ter wille van de economie?

Nu al klinkt de roep om Schiphol ondanks de afgesproken beperkingen toch te laten doorgroeien. "Uitbreiding is nodig, dus moeten de bewoners een stapje terug doen ter wille van de economie" meent de Telegraaf. Capaciteitsuitbreiding is volgens emeritus luchtvaarteconoom Hugo Roos nodig vanwege de concurrentiepositie van Schiphol ten opzichte van andere Europese hubs. De Schiphol Group volgt al jaren de missie "groei moet, want stilstand is achteruitgang" en wil daar ongetwijfeld mee doorgaan. Ook menige politieke partij vindt dat de luchtvaart moet blijven groeien.

Aan de andere kant komen er steeds meer bezwaren tegen ongebreidelde groei van de consumptie-maatschappij en van de luchtvaart. Acht gemeenten in het Groene Hart (Bodegraven-Reeuwijk, Nieuwkoop, Oudewater, Stichtse Vecht, Woerden, Alphen aan den Rijn, De Ronde Venen en Gouda) vinden dat Schiphol niet meer mag groeien ten koste van de stilte. De Onderzoeksraad voor Veiligheid vindt dat ook wat betreft de veiligheid op en rond Schiphol.

Zou de regering onverhoopt en ondanks de afspraken toch de milieu- en veiligheidsnormen oprekken om extra ruimte te scheppen voor groei in vliegverkeer op Schiphol, dan zal (zoals de laatste jaren al gebeurt) het vakantie- en budgettoerisme aanzienlijk sneller toenemen dan zakelijk reizen. De nadelige gevolgen voor leefomgeving en klimaat zijn duidelijk, maar hoe nuttig is dit eigenlijk voor de economie?

Het economische nut van Schiphol

Schiphol heeft voor Nederland twee vormen van economisch nut, namelijk de regionale werkgelegenheid en de bijdrage van het netwerk aan het BNP, vooral in de internationale bedrijvigheid en het toerisme in Nederland.

Groei versterkt de *werkgelegenheid*, die overigens nu al overwegend luchtvaartgebonden is. Luchtvaart is conjunctuurgevoelig en klimaatvriendelijk. Groei van groene activiteiten is veel beter voor de diversiteit, economische robuustheid en duurzaamheid in de regio. In dit opzicht is verdere uitbreiding van Schiphol slecht voor de economie.

De *bijdrage aan het BNP* is vooral verbonden met (1) passagiers die voor zakelijke reizen vanuit of naar Nederland het netwerk van Schiphol gebruiken, (2) de bedrijvigheid van in Nederland gevestigde buitenlandse organisaties en (3) bezoekende toeristen met een *volwaardig* reisbudget. De bijdrage van de overige passagiers (bezoekende budgettoeristen, uitgaande toeristen en vakantiegangers) is gering tot negatief. Overstappende passagiers dragen ook weinig bij aan de economie, maar zijn aanvulling in het voor Nederland zeer grote netwerk van internationale verbindingen.

In 2016 omvatte het volume van zakenreizigers van/naar Nederland en alle bezoekende toeristen hoogstens 35% van het totale passagiersvolume. Het volume van nauwelijks bijdragende passagiers was dus 65%. Ergo: een minderheid van de passagiers genereert het overgrote deel van het economische nut tegen het kleinste deel van de maatschappelijke impact. Daarentegen veroorzaakt de meerderheid van de passagiers het grootste deel van de impacts met een bijna verwaarloosbaar aandeel in het economische nut. Aangezien het volume van nauwelijks bijdragende passagiers (exclusief overstappers) veel sneller groeit, wordt deze verhouding tussen maatschappelijke baten en kosten bij uitbreiding van Schiphol steeds ongunstiger. Ook in dit opzicht is de capaciteitsuitbreiding niet goed voor de economie.

Conclusie: Het veronderstelde economische nut van capaciteitsuitbreiding van Schiphol is zeer discutabel en zeker geen doorslaggevend argument voor verdere groei.

Minder maatschappelijke kosten en meer baten.

Bedreigingen kun je uitstekend aan als je er kansen van maakt. Een plafond op de capaciteit daagt uit tot gedragsverandering voor een selectiever gebruik van Schiphol als hoogwaardige hub met een nog grotere bijdrage aan de economie en minder impact op leefomgeving en klimaat.

De impact op leefomgeving en klimaat kan bij zo'n plafond afnemen omdat de effecten van steeds meer stillere, zuinigere vliegtuigen niet door volumegroei teniet gedaan worden. Tegelijk kunnen de economische baten vergroot worden als het passagiersvolume met een hoge economische bijdrage zou groeien ten koste van het passagiersvolume met een lage bijdrage. Dit werd aan de Alderstafel al beoogd met de afspraak om niet mainportgebonden vluchten naar regionale luchthavens Lelystad en Eindhoven te verplaatsen. Deze afspraak is ingehaald omdat het volume van deze vluchten intussen veel te groot is geworden.

Prijsverhoging voor versterking van het economische nut

Nu blijkt dat in de komende jaren op regionale luchthavens onvoldoende capaciteit beschikbaar komt voor het opvangen van alle niet mainportgebonden vluchten, is een krachtigere maatregel nodig dan alleen verplaatsing. Namelijk het ontmoedigen van de sterk groeiende vraag naar extreem goedkope toeristische vliegtrips die weinig aan de economie bijdragen. Daardoor kan op Schiphol het zakelijke hubverkeer groeien en blijven Lelystad en Eindhoven gevrijwaard van onwenselijke overbelasting.

Een goed instrument daarvoor is een prijsverhoging die vooral in het zeer prijsgevoelige luchtvervoer effect heeft.

Prijsverhoging zou kunnen bestaan uit intrekken van alle subsidies die de groei van Schiphol bevorderen, plus het invoeren van een *klimaatheffing* op vliegtickets, gebaseerd op de werkelijke maatschappelijke kosten van de opwarming door zowel CO₂ als non-CO₂ van vliegtuigkerosine.

Prijsverhoging zal vooral leiden tot een afnemende vraag naar het uitermate prijsgevoelige budgettoerisme, zowel op Schiphol als op de overige luchthavens. Dit strookt met het in Amsterdam in gang gezette beleid om de al te sterke groei van budgettoerisme in te dammen. Het aantal slots van budgetcarriers zal afnemen en ruimte scheppen voor meer winstgevende vluchten met zakelijke passagiers in een groeiende economie. In het zakelijke segment is de prijsgevoeligheid namelijk veel minder groot, onder andere omdat vervoerkosten in kapitaalkrachtige organisaties een fractie van de totale aftrekbare bedrijfskosten zijn. Minder congestie door het terugdringen van budgettoerisme maakt Schiphol aantrekkelijker voor zakelijke passagiers, die reissnelheid en comfort veel belangrijker achten.

Naast geluidhinder ook klimaatimpact aan wettelijke banden leggen

In de komende decennia moeten alle geledingen in de samenleving er voor zorgen dat hun uitstoot van broeikasgassen zodanig terugloopt dat die van Nederland in 2050 vrijwel nul is. Die verplichting heeft Nederland in Parijs op zich genomen. Dit zal vermoedelijk snel in een klimaatwet geregeld worden. De luchtvaart (met nu al meer dan 10% van de uitstoot van broeikasgas in Nederland) mag daar niet van worden uitgezonderd en moet onverkort in die wet opgenomen worden. In verband met internationale concurrentie hebben maatregelen in internationaal verband de voorkeur. Die zijn momenteel nog volstrekt ontoereikend en komen maar heel traag op gang. Daarom moet Nederland voor aanvullende maatregelen zorgen, zoals een klimaatheffing. Er komt iets meer schot in de zaak als de EU de luchtvaart geheel of gedeeltelijk in een systeem van emissiehandel (ETS) opneemt dat daadwerkelijk reducties oplevert. Daarvoor heeft het Europese Parlement onlangs gekozen, maar daarmee zijn we er nog niet. Na geslaagde invoering kan de Nederlandse klimaatheffing navenant iets verlaagd worden.

Het opnemen van luchtvaart in de klimaatwet zal tot gevolg hebben dat uitbreidingen van luchtvaartfaciliteiten niet alleen moeten voldoen aan wettelijke milieunormen, maar ook aan de wettelijke eis dat de gehele luchtvaart tegelijk zijn uitstoot van broeikasgassen in het juiste tempo blijft reduceren en niet het nationale reductietempo in gevaar brengt.

Met de uit prijsverhoging voortkomende extra inkomsten zou een klimaatfonds gefinancierd kunnen worden waarmee het internationale vervoer nog sneller klimaatvriendelijk kan worden gemaakt. Daardoor krijgt deze prijsmaatregel een dubbel effect: niet alleen een hogere economische bijdrage, maar ook lagere maatschappelijke kosten. Zo is het wenselijk om internationale treinreizen zodanig te subsidiëren dat de ticketprijzen op gelijk niveau komen met die van vliegen (inclusief de klimaatheffing). Daarmee wordt de concurrentie versterkt maar niet verstoord. Dat houdt Nederland aantrekkelijk voor bezoekende zakenmensen en toeristen uit nabije Europese landen.

Conclusie

De combinatie van een decennia lange capaciteitsbeperking en terugdringen van het budgettoerisme door prijsverhoging van vliegtickets zal een aanzienlijke verbetering van het economische nut en verlaging van maatschappelijke kosten op Schiphol opleveren. Dat is goed voor de leefomgeving, het klimaat en zelfs de economie.