

# Actieagenda Schiphol – inleiding

- Onlangs heeft u de Actieagenda Schiphol ontvangen.
- Ter ondersteuning van deze Actieagenda zijn 2 studies\* uitgevoerd:
  - Door Decisio: ‘Economisch belang van de mainport Schiphol’ met de subtitel ‘Analyse van directe en indirecte economische relaties’
  - Door SEO: ‘Economisch belang van de hubfunctie van Schiphol’
- De Actieagenda staat op de rol van een Algemeen Overleg op 30 juni 2016
- BWA heeft de rapporten van Decisio en SEO doorgenomen en naast het rapport Actieagenda Schiphol gelegd. In deze presentatie staan de belangrijkste waarnemingen

\*) Deze studies zijn in september 2015 toegevoegd aan een bekendmaking betreffende de actieagenda Schiphol <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2015/09/29/actieagenda-schiphol-2016-2025> , maar *niet* aan de bekendmaking in april 2016 <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/beleidsnota-s/2016/04/29/actieagenda-schiphol>

# Actieagenda Schiphol – het rapport

## De mening van BWA:

- Eenzijdig, vooringenomen, incompleet, positivistisch verhaal om de groei van Schiphol te promoten
- Aandacht primair gericht op de batenkant, de kostenkant (ook in de zin van overlast: milieuverontreiniging, geluid en risico) blijft zwaar onderbelicht
- Nuancering is ver te zoeken
- Strategische oriëntatie ontbreekt (b.v. selectiviteit)

# Actieagenda Schiphol – nuanceringen

Nuanceringen uit de Decisio/SEO rapporten komen niet/nauwelijks aan de orde:

- Decisio (zie bijlagen voor details) heeft een veel genuanceerdere kijk op de indirecte toegevoegde waarde en de onmisbaarheid dan de Actieagenda uitstraalt. Zij zeggen dat de cijfers voor de indirecte toegevoegde waarde met grote onzekerheid zijn omkleed en dat het onzeker is of en in welke mate deze toegevoegde waarde wegvalt als Schiphol krimpt/wegvalt
- SEO (zie bijlagen voor details) heeft een veel genuanceerdere kijk op het belang van de hubfunctie dan de Actieagenda uitstraalt. Zij becijferen dat een krimp van 20% in het aantal vluchten (t.o.v. scenario 2012) slechts 156 miljoen euro + PM aan toegevoegde waarde kost.

# Actieagenda Schiphol – strategische oriëntatie ontbreekt

## Gebrek aan strategische oriëntatie:

- De Actieagenda ademt dat het kabinet alleen de ambitie heeft om de groeiende vraag te accommoderen → ergo, Schiphol is voor de overheid blijkbaar een cash cow en het principe van selectiviteit lijkt helemaal zoek. Dit is o.i. meer opportunistisch dan strategisch
- Op pagina 37 bij Selectiviteit, wordt weliswaar de bewoording ‘mainport gebonden verkeer’ gebruikt, maar een strategische invulling van dit begrip ontbreekt in de Actieagenda
- De zin *‘Het is aan de exploitant van de luchthavens, de Schiphol Group, om luchtvaartmaatschappijen voldoende te stimuleren om naar Lelystad en Eindhoven te komen’*, doet strategisch niet sterk aan

# Maatschappelijke kosten niet belangrijk?

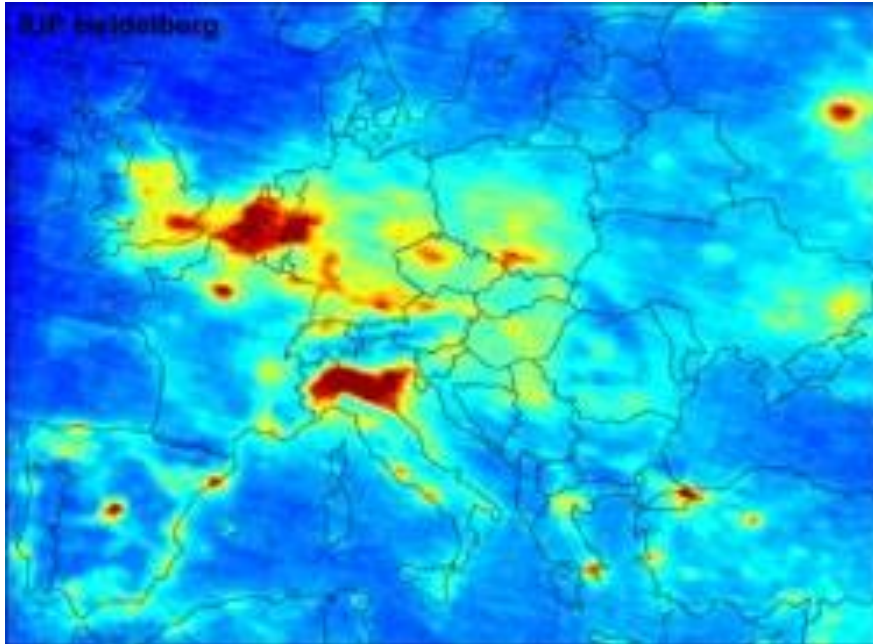
- BWA betreurt het dat in de Actieagenda Schiphol de overlast (milieu, risico, geluid) en de maatschappelijke kosten die Schiphol veroorzaakt niet of nauwelijks aan bod komen. Het is een positivistisch verhaal over de toegevoegde waarde van Schiphol en de noodzaak tot groei. Volgens BWA ligt het allemaal genuanceerder en het is o.i. de taak van de volksvertegenwoordigers om deze nuance te zoeken.

## Hieronder een (niet uitputtende) opsomming van kosten/negatieve gevolgen:

- Minder kunnen bouwen (in de regio groot Amsterdam dienen de komende jaren 300.000 nieuwe huizen te komen)
- Druk op economische ontwikkeling in de regio (initiatieven die vanwege Schiphol worden beperkt/uitgesloten)
- De nog vast te stellen gevolgen van ultrafijnstof
- Verlies arbeidsproductiviteit
- Kosten gezondheidszorg omhoog
- Ziekteverzuim omhoog
- Mindere schoolresultaten van onze kinderen (volgens onderzoek gaat het IQ van scholieren in gebieden met veel geluidsoverlast enige punten omlaag)
- Eerder overlijden
- Stress
- Etc.

# Schiphol op deze plek toekomstvast?

BWA vraagt zich af of de verwachte groei (richting 2050 e.v.) op de huidige locatie kan worden gerealiseerd. Is het realistisch om te verwachten dat er 600.000 of 700.000 vluchten of zelfs meer door Schiphol op deze locatie - met nu al de meest vervuilde lucht van West Europa – binnen verantwoorde milieugrenzen en op een veilige manier kunnen worden afgehandeld.



Beelden van de milieusatelliet Envisat in 2004 (rood is de meest vervuilde lucht).

En naar verwachting is de uitstoot door Schiphol in 2050 drie keer zo hoog als nu (bron: Actieagenda).

# Groei met minder overlast mogelijk?

- De scheidend CEO van LVNL zegt "Er zit een grens aan hoeveel je nog kunt verbeteren op het gebied van geluid en veiligheid. **Als er nog verbeteringen mogelijk zijn, dan zijn die microscopisch**".
- Het Compendium voor de Leefomgeving (samenwerkingsverband tussen Planbureau voor de Leefomgeving, Centraal Bureau Statistiek en Wageningen UR) stelt op haar website over de geluidsbelasting rond Schiphol:  
In de toekomst zal zelfs weer sprake zijn van een toename van de geluidsbelasting, omdat vliegtuigen naar verwachting de komende jaren niet veel stiller zullen worden.  
Dit betekent o.i. in helder Nederlands: **Doordat de groei van het aantal vliegtuigen niet zal worden gecompenseerd door het stiller worden van vliegtuigen, zal de hinder de komende jaren toenemen.**

# Waar gaat het heen met Schiphol?

- BWA vraagt zich af:
  - Is het realistisch om te verwachten dat Schiphol zijn hubfunctie behoud (Dubai, Istanbul), met het risico van desinvesteringen
- En als behoud van de hubfunctie realistisch wordt geacht:
  - Wat zijn de selectiviteitscriteria, zodat groei beperkt blijft tot het noodzakelijke?
  - Wordt er niet te lichtzinnig omgegaan met de kosten/negatieve effecten van de voorgenomen groei - inclusief de gevolgen van milieuverontreiniging (kosten gezondheidszorg, eerder overlijden) en geluidsoverlast (stress, ziekteverzuim, verlies arbeidsproductiviteit, mindere schoolresultaten van onze kinderen)?
  - Remt de voorgenomen groei van Schiphol de economische groei van de regio rond Schiphol, zodanig dat voor de BV Nederland netto een negatief resultaat overblijft?
  - Gaat het 50/50-principe vooral ten koste van de nu al zeer kwetsbare gebieden?
  - Kan dat op de huidige locatie?



# Deltaplan Schiphol?

- In 2004 zei de Eerste Kamer al over Schiphol ‘je hoeft geen Nostradamus te zijn om te zien dat dit gaat vastlopen’ (bron: <http://www.stichtingswab.nl/schiphol-mag-minder-groeien>)
- Volgens ons is het *nu* tijd voor een Deltaplan Schiphol, waarbij alle opties open staan (ook Schiphol in zee met hoogwaardige verbindingen naar Amsterdam, Den Haag en de Maasvlakte). Een dergelijke overweging hoort o.i. ook in een Actieagenda Schiphol. Maar wij vermoeden dat dit inzicht pas over 20 jaar (en dus te laat) komt

# Als Schiphol blijft groeien (1)

- In een rapport van TNO/SEO uit 2007 staat:
  - *Een omvangrijk gebied rondom Schiphol wordt ongeschikt bevonden voor woonfuncties; **de leefbaarheid staat er onder druk** (bold BWA)*
  - *De bedreigingen zijn eveneens in diezelfde ontwikkeling van de mainportregio besloten: de leefbaarheid en dat het aantrekkelijk wonen niet wordt gerealiseerd, maar door werken wordt verdrongen*
- In een rapport van Decisio uit 2008 staat:
  - *De negatieve effecten van hinder wegen bij de gehanteerde methodiek en aannames bij het onderzoek niet op tegen de economische en bereikbaarheidsvoordelen\*. **Rond Schiphol zijn deze effecten echter wel zeer aanzienlijk** (bold BWA)*

\*) Met de disclaimer van Decisio: Daarbij past de kanttekening dat de berekening slechts een benadering is van de werkelijke effecten. En de opmerking, dat voor de kwantificering van de effecten van geluidsoverlast alleen de waardevermindering van woningen is gekwantificeerd (de maatschappelijke waarde van een huurder is dus nul euro). Andere gevolgen van geluidsoverlast - zoals bijv. negatieve effecten op gezondheid, toenemende kosten gezondheidszorg, toenemend arbeidsverzuim, verlies arbeidsproductiviteit, negatief effect op leerprestaties etc. - worden niet meegenomen, omdat er geen methoden zijn die geschikt zijn om in een kosten-baten analyse mee te nemen. Kortom, de gevolgen bestaan wel, maar omdat we ze niet kunnen kwantificeren, doen we in onze berekeningen net of ze niet bestaan.

# Als Schiphol blijft groeien(2)

- De leefbaarheid in de directe omgeving van Schiphol staat dus zeer onder druk
- BWA is van mening dat een relatief kleine populatie in de directe omgeving dreigt geslachteerd te worden voor het algemene economische belang en de bereikbaarheidsvoordelen voor velen
- BWA is van mening dat in de directe omgeving van Schiphol (de 58 Lden contour, want binnen deze contour mag niet gebouwd worden) geen koophuizen dienen te staan. Iedereen in dit gebied dient de mogelijkheid hebben om te vertrekken als de overlast te groot wordt
- BWA stelt daarom voor om een woningbouwvereniging op te richten (bijv. Schiphol Real Estate i.s.m. de overheid) die via een sell&rent back principe deze huizen in beheer neemt, waarbij de eigenaren op een *fatsoenlijke* manier worden uitgekocht. Dit zou wel eens een redelijk budgetneutrale oplossing van deze overlastproblematiek\* kunnen zijn
- Een dergelijke humane maatregel is het minste dat de directe omwonenden van Schiphol van de politiek kunnen verwachten en als de opbrengsten van Schiphol inderdaad zo hoog zijn als geschetst, moet een dergelijke maatregel volgens BWA een 'no brainer' zijn.

\*) Er zijn mensen die geen last hebben van vliegtuigen. Wat is er logischer dan de zeer zwaar belaste wijken te laten bewonen door louter mensen die geen last hebben van vliegtuigen

# Bijlagen

# Decisio – Economisch belang van de mainport Schiphol

- Decisio heeft een inventarisatie gemaakt van de directe toegevoegde waarde van Schiphol (en zich niet gebrand aan het vaststellen van de indirecte toegevoegde waarde)
- In het rapport worden alleen de *positieve* economische effecten van Schiphol geïnventariseerd
- Er wordt door Decisio opgemerkt dat er geen welvaartsanalyse (maatschappelijke kosten-baten analyse) is uitgevoerd
- Er wordt in het Decisio rapport dus niet ingegaan op de *negatieve* effecten van (de groei van) Schiphol → Dit is volgens BWA een gemis als de overheid strategische besluiten wil nemen

# Decisio over welvaartseffecten

De economische bijdrage aan de Nederlandse economie is relevante informatie voor het duiden van economische betekenis van Schiphol. Maar het is onvoldoende om *veranderingen* in de luchtvaart en hun implicaties voor de Nederlandse economie en maatschappij in beeld te brengen. Terwijl dergelijke gevolgen juist van belang zijn om beleidsmaatregelen over de toekomst van luchthavens in Nederland te kunnen beoordelen. Naast de economische foto is het daarom ook relevant om stil te staan bij de werkingsmechanismen die optreden bij een grotere of juist kleinere omvang van de nationale luchthaven en dan vooral de 'hubfunctie'. Hierbij gaat het om de zogenaamde welvaartseffecten: Wat verandert er aan de welvaart van de Nederlanders bij een ander Schipholnetwerk? In bijlage 3 van dit rapport gaan we in op de methode die hiervoor kan worden gebruikt. De analyse zelf is geen onderdeel van dit onderzoek.

*Decisio signaleert dus dat er meer is dan de dorre toegevoegde waarde cijfertjes!*

# Decisio - uitkomsten

- Indirecte toegevoegde waarde:
  - Kwantificering is zeer onzeker (5 onderzoeken, factor 11 verschil in uitkomsten)
  - Relatie met/afhankelijkheid van Schiphol is niet goed te bepalen
- Gevolgen krimp Schiphol:
  - Het merendeel van de mensen die hun baan verliezen zal op termijn elders een baan vinden
  - Het verlies van capaciteit op Schiphol zal waarschijnlijk worden opgevangen doordat men andere reisschema's kiest, m.a.w. met of zonder Schiphol, 'men komt wel waar men wil zijn'

# SEO – Economisch belang van de hubfunctie van Schiphol

- SEO heeft 3 scenario's\* van de-hubbing uitgewerkt en vergeleken met een referentiescenario (Schiphol in 2012)
- Aan SEO is niet gevraagd om te becijferen wat de voorgenomen groei oplevert en kost → Dit is volgens BWA een gemis als de overheid strategische besluiten wil nemen

\*) De onderzochte scenario's:

- **Non-hub scenario:** Het meest extreme scenario: De hub carrier verdwijnt van Schiphol. De luchthaven verliest daarmee zijn hubfunctie
- **Netwerkrationalisatie:** De hub carrier rationaliseert het netwerk gedeeltelijk. Het totale frequentieniveau op de luchthaven neemt met 21 procent af
- **Consolidatie:** Een deel van de vluchten van de hub carrier wordt verplaatst naar Parijs. Dit betreft de vluchten waarvan de lokale markt van Parijs groter is



# SEO - uitkomsten

De 3 onderzochte scenario's vergeleken met het referentiescenario:

Tabel 0.3 Welvaartseffecten in elk scenario (mln euro) voor 2013

Type effect		Scenario		
		Non-hub	Netwerk-rationalisatie	Consolidatie
Effecten voor Nederlandse gebruikers van luchtvaartdiensten	Prijs / concurrentie	-66	-20	9
	Netwerk	-154	-46	-36
	Voortransport	-370	-78	-31
	<i>Subtotaal</i>	<b>-590</b>	<b>-145</b>	<b>-59</b>
Effecten voor Nederlandse producenten van luchtvaartdiensten		nihil	nihil	nihil
Externe effecten*		+ PM	+ PM	+ PM
Werkgelegenheidseffecten		- PM	- PM	- PM
Agglomeratie-effecten		-44	-11	-5
Totaal		-634 +/- PM	-156 +/- PM	-63 +/- PM