

Vraag en Antwoord Second Opinion MKBA Lelystad Airport

Juni 2019



De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft in 2018 voor Lelystad Airport een Maatschappelijke Kosten Baten Studie (MKBA) uit laten voeren door het Bureau Decisio. Vanwege grote vraagtekens bij de juistheid, volledigheid en onafhankelijkheid van dit rapport, hebben de Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL) een second opinion laten uitvoeren. Op 3 juni 2019 zijn de tussentijdse resultaten gepresenteerd door Dr. Walter Manshanden.

VRAAG: Waarom deze Second Opinion?

SATL heeft na het uitkomen van de MKBA grote vraagtekens geplaatst bij het onderzoek. Zo lijken de positieve baten veel te hoog gerekend, zijn de effecten op de toeristische economie niet onderzocht en zijn diverse negatieve baten slechts als PM posten opgenomen.

VRAAG: Wat zijn de belangrijkste conclusies van de Second Opinion?

- De welvaartseffecten van de groei van de luchtvaart zijn significant te hoog berekend;
- Het welvaartsverlies bij geen opening van Lelystad Airport is significant te laag berekend;
- De effecten van hogere ticketprijzen zijn niet transparant bepaald en onjuist;
- De negatieve effecten op natuur, klimaat en gezondheid zijn groter;
- Er is nauwelijks een positief effect op de werkgelegenheid;
- De effecten op de bewoonbaarheid van de omgeving zijn ten onrechte niet onderzocht.

Ofwel, uit de correcte en volledige Second Opinion blijkt het maatschappelijk belang van Lelystad Airport flink overschat en blijken de negatieve maatschappelijke effecten veel omvangrijker.

VRAAG: Wie heeft de Second Opinion uitgevoerd?

De Second Opinion is uitgevoerd door Drs. Leo Bus en Dr. Walter J.J. Manshanden. Beiden zijn gespecialiseerd in ruimtelijke economische vraagstukken en vervoerseconomie en bezitten een ruime ervaring op deze gebieden.

VRAAG: Wat is er nieuw in deze Second Opinion?

De Second Opinion toont aan dat het positieve economisch effect van luchtvaart in het algemeen en opening van Lelystad Airport veel geringer is dan berekend in de MKBA analyse in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Daarnaast toont de Second Opinion aan dat het oorspronkelijke rapport wemelt van fouten, inconsistenties en onjuist gebruik van kengetallen. Dit is geen basis voor welk beleid dan ook.

In de Second Opinion is gebruik gemaakt van de recente richtlijnen en kengetallen.

De conclusies wijzen in de richting dat de optie Lelystad Airport niet openstellen en Schiphol limiteren, een veel geringere economische schade veroorzaakt dan eerder gesuggereerd. Daarnaast laat Decisio in het oorspronkelijke rapport de afzonderlijke voor- en nadelen voor Lelystad en Flevoland niet zien.

VRAAG: Wat is er fout aan de oorspronkelijke MKBA?

De belangrijkste posten in de economische berekeningen zijn het Welvaartseffect, in feite de kosten van extra aanreistijd bij beperkingen van luchthavencapaciteit, en de verhoogde ticketprijzen door deze schaarste. Beiden zijn aantoonbaar fout, dan wel niet transparant berekend.

Voor de nadelige klimaateffecten zijn veel lagere tarieven gewaardeerd dan algemeen aanvaard en door CPB gehanteerd. De discontovoet van CO2 is te hoog gekozen (4,5 ipv 3 procent). Een lagere discontovoet betekent een grotere economische schade.

De kosten van geluidshinder zijn verdisconteerd tegen een hoger percentage dan elders in het rapport gebruikt en daardoor te laag geschat.

VRAAG: Levert Lelystad Airport veel nieuwe banen op?

De opening van Lelystad Airport levert slechts extra werk op voor 60 personen. Uitgaande van de 45.000 vliegbewegingen komen er 2400 banen op en rond de luchthaven. Met dit getal wordt vaak geschermd. Maar dat is wat anders dan *extra* werkgelegenheid voor nu werkeloze personen. Decisio rekent dat laatste, *werkelijke effect* correct uit op slechts 2,5 procent van die 2400 personen: 60 personen. Hoger en middelbaar opgeleiden vinden wel een baan. Het grootste deel wordt opgevuld door verdringing of immigratie. Dit is gebaseerd op de algemene kenmerken van de Nederlandse arbeidsmarkt en op het type werk dat samenhangt met een luchthaven.

VRAAG: Schiphol geldt toch als een van de motoren van de Nederlandse economie?

In de Second Opinion wordt aangegeven dat de relatie economie – luchthaven juist omgekeerd is. Als de Nederlandse economie groeit, neemt de vraag naar luchtvaart toe.

De totale directe en indirecte economische impact (werkgelegenheid of BNP) van Schiphol en aanhangende bedrijven is goed voor rond 1,5 % van de Nederlandse economie. Daarnaast worden er door allerlei belanghebbenden uitstralings effecten geclaimd, maar *ook* volgens Decisio is dat onvoldoende gefundeerd.

VRAAG: Is de groei van Schiphol essentieel voor de omliggende regio?

In de Second opinion worden deze agglomeratie-effecten in detail beschouwd. Die treden bijvoorbeeld op rond kennis centra Eindhoven en Delft. Maar iets vergelijkbaars is niet het geval rond Schiphol, waar de specialisatie veeleer is op het gebied van (groot-)handel en toerisme, met een relatief geringe uitstraling of kennis-spill-over.

VRAAG: Hangt de groei van de luchtvaart direct samen met groei van de economie?

De onstuimige groei van de laatste jaren is vooral aangezwengeld door de dalende (relatieve) prijs van luchtverkeer, die bijvoorbeeld in het geheel niet belast wordt met accijns of BTW. Lage prijs, grote vraag, dat is een bekende economische wetmatigheid.

VRAAG: Brengt beperking van Schiphol tot 500.000 vliegbewegingen zonder gelijktijdige opening Lelystad Airport enorme economische schade toe?

De schade ontstaat o.a. door de extra kosten die reizigers moeten maken naar alternatieve luchthavens in het buitenland. In de oorspronkelijke berekening is dit doorgerekend, maar met aanwijsbaar te hoge 'tarieven'. Bovendien komt een behoorlijk deel van het effect terecht bij buitenlandse passagiers. De totale schade is dan ook maar een fractie van wat Decisio in het oorspronkelijke rapport heeft berekend. Ook de werkgelegenheidseffecten zijn zeer gering: opening Lelystad Airport levert slechts extra werk op voor 60 personen.

VRAAG: Zal de beperking van Schiphol tot 500.000 vliegbewegingen zonder gelijktijdige opening Lelystad Airport tarief verhogend werken?

Zeker. Maar het meerdere dat de consument moet betalen is winst voor de maatschappijen en/of de overheid en daarmee werkt het welvaarts-neutraal. Alleen het deel dat hiervan weglekt naar het buitenland kost de BV Nederland geld. Dat deel is niet transparant berekend in de oorspronkelijke MKBA en komt mogelijk veel lager uit dan is aangegeven, mogelijk zelfs positief. De effecten van een tariefsverhoging moeten grondig herrekend worden.

VRAAG: De groei van Schiphol is van levensbelang voor de positie van KLM

Dat is juist. Maar Schiphol heeft de afgelopen jaren 20 % van haar ruimte vergeven aan budgetmaatschappijen. Op Frankfurt en Heathrow is dit 5% of minder. Een betere verdeling schept voldoende ruimte voor KLM.

VRAAG: Verdwijnt de groei naar het buitenland, als wij de luchtvaart niet laten groeien?

Dit is juist en gebeurt nu ook al. Grote internationale luchthavens in West Europa kampen met dezelfde problemen als Schiphol Airport. Daarom gaan veel internationale transfers nu al via Dubai: veel ruimte, weinig hinder voor omwonenden.

VRAAG: Moeten we iedereen een goedkope vliegreis gunnen?

Iedereen wordt een goedkope vliegreis gegund. Dat laat echter onverlet, dat de prijs reëel moet zijn, inclusief de gewone belastingen. Op benzine zit een heel bedrag aan belastingen om de vraag te beperken; die gaan we ook niet afschaffen om iedereen een goedkope autorit te gunnen. Zoals in 2018 berekend door bureau Aviation Economics zou alleen al de BTW op de ticketprijs gemiddeld € 37 per enkele vlucht kosten; dat valt best mee, maar zal de vraag beperken.

Over SATL

SATL staat voor Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen en verenigt 18 actiegroepen uit Noord-, Oost-, Midden- en West-Nederland in de strijd tegen de voorgenomen lage vliegroutes van en naar Lelystad Airport. SATL strijdt voor een transparante besluitvorming, behoorlijk bestuur en een aanpak waarbij mens, gezondheid en leefmilieu voorop staan.

SATL is een stichting en vertegenwoordigt een grote groep van bezorgde burgers met grote zorgen over overlast, en de negatieve effecten op gezondheid, milieu en veiligheid door Lelystad Airport. SATL werkt nauw samen met diverse experts op het gebied van de luchtvaart, geluidseffecten, milieu en bestuursrecht. Voor meer informatie over de standpunten, activiteiten en onderzoeken verwijzen we u naar www.satl-lelystad.nl.
