



Hand overspeeld?!

De MKBA en Lelystad Airport

Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL) 3 juni 2019

Het mantra van de minister

De groei van de luchtvaart is van nationaal economische belang.

Daarom moet Lelystad Airport zo spoedig mogelijk open!

SATL zienswijze op onderbouwing luchthavenbesluit Lelystad

- Effecten op toeristische economie niet onderzocht, maar kunnen heel ernstig zijn
- Veel negatieve baten slechts als PM posten
- Aantal baten veel te hoog gerekend

→ Reden voor een **“second opinion”**

Second Opinion
Verkennde MKBA beleidsalternatieven
Luchtvaart, Decisio/SEO 2018

Walter Manshanden

Leo Bus



Uitkomsten in diverse scenario's

Tabel S3.1 Totaaloverzicht Maatschappelijke kosten en baten per beleidsalternatief t.o.v. het nulalternatief in WLO-Hoog scenario over periode van 2016 tot en met 2116 (mld. €, CW, prijspeil 2016)

	Milieu-hub	Polder-hub	Multilucht-haven	Mega-hub
Directe effecten	-€ 38,2	€ 40,2	€ 10,2	€ 64,7
Investeringen Schiphol	€ 0,6	-€ 2,4	€ 0,2	-€ 3,2
Investeringen Eindhoven	€ 0,2	€ 0,0	-€ 0,2	-€ 0,2
Investeringen Lelystad	€ 0,3	€ 0,0	-€ 0,2	-€ 0,2
Netto-opbrengsten Schiphol	-€ 1,1	€ 4,3	€ 0,1	€ 6,8
Netto-opbrengsten Eindhoven	-€ 0,2	€ 0,0	€ 0,3	€ 0,3
Netto-opbrengsten Lelystad	-€ 0,6	€ 0,0	€ 0,4	€ 0,4
Welvaartseffecten groei luchtvaart	-€ 23,6	€ 29,8	€ 5,5	€ 46,9
Ticketprijsseffecten	-€ 13,7	€ 8,5	€ 4,1	€ 14,0
Externe effecten	€ 5,4	-€ 17,4	-€ 5,0	-€ 21,1
Geluid: Waardedaling woningen	€ 0,3	-€ 0,2	€ 0,0 -PM	-€ 0,7 -PM
Klimaat	€ 5,0	-€ 17,0	-€ 4,9	-€ 20,1
Luchtkwaliteit	€ 0,1	-€ 0,2	-€ 0,1	-€ 0,3
Overige externe effecten (ruimtelijke effecten, externe veiligheid, natuur, landschap)	+PM	-PM	-PM	-PM
Indirecte effecten	-€ 0,2	€ 0,2	€ 0,1	€ 0,4
Werkgelegenheidseffecten	-€ 0,2	€ 0,2	€ 0,1	€ 0,4
Agglomeratie-effecten, internationale concurrentiepositie en toerisme	-PM	+PM	+PM	+PM
Totaal	-€ 33,0	€ 23,0	€ 5,3	€ 44,1

Welvaartsverliezen in Milieu-Hub

- Milieuhub: Schiphol: 500 duizend vliegbewegingen en geen groei na 2020. Eindhoven 43 duizend vliegbewegingen en geen groei Lelystad
- **Reistijden naar uitwijk-luchthavens zijn aanmerkelijk korter.**
- **Reistijdwaardering per uur naar uitwijk luchthaven aanmerkelijk lager: Decisio/SEO rekent waardering reistijd van de vlucht naar uitwijk-luchthaven. Dat dient waardering reistijd auto/OV te zijn.**
- **Voor zakelijk -51%, voor niet-zakelijk -70% (bron: KIM. In: Significance et al 2012).**
- **Groot deel van dit welvaartsverlies voor O/D valt aan het buitenland toe. Dat heeft Decisio/SEO niet bepaald.**
- **Forse overschatting welvaartsverliezen (Milieu-Hub) en –winst in andere scenario's**

Bijstelling reistijden en reistijdwaardering

Tabel 13 Doorrekening van de kanttekeningen

Kanttekening	Waardering per zakelijke reiziger [a]		Waardering per niet-zakelijke reiziger [a]		Welvaartseffect in MKBA [b]
Rekenfoutje	€ 185	+2%	€ 101	-1%	
Reistijden en reiskosten [c]	€ 156	-16%	€ 86	-15%	
Uitwijk-luchthavens [d]	€ 181	-2%	€ 99	-2%	
Parkeerkosten / processing time [e]	€ 173	-7%	€ 93	-8%	
Reistijdwaardering per uur [f]	€ 91	-51%	€ 30	-70%	
Spreidingseffect [g]	€ 0-1	-86%	€ 0-1	-83%	
Alle kanttekeningen tezamen					

Ticketprijs en Schaarstewinst

- **Bepaling niet narekenbaar/inconsistent**
- **Quotum heeft prijsopdrijvend effect**
- **Schaarstewinsten zijn transfer van consumenten aan producenten: in principe welvaartsneutraal**
- **Maar: verdeling binnen- en buitenland cruciaal voor perspectief MKBA**
- **Dat is wel gedaan voor producenten obv aanname: 50 procent lekt weg.**
- **Decisio/SEO geeft verdeling consumenten binnen- en buitenland niet.**

- **Het gaat om saldo: winst buitenlandse consumenten aan binnenlandse producenten en verlies binnenlandse consumenten aan buitenlandse producenten.**
- **Boodschap: Indicatief komen we lager uit (nader onderzoek)**

Externe effecten en overig

- Emissies van vliegen:
 - Stikstofoxiden: prijs te laag
 - Zwaveldioxide: prijs te laag
 - Koolmonoxide: prijs veel te laag
 - Ultrafijnstof: niet meegenomen
 - CO₂: prijzen te laag (afwijking van CPB-PBL)
- Discontovoet incorrect: CO₂, gezondheid, geluid: 4,5% ipv 3% die ministerie van I&W/RWS zelf voorschrijft (!). Bij een correcte berekening zijn de (negatieve) baten van de effecten op natuur, klimaat en gezondheid fors hoger
- Geluidseffecten als PM post in twee scenario's: er is niet na 2030 gekeken.
- Ruimtelijke effecten als PM post: Almere heeft plan voor 60.000 extra nieuwe woningen. Overlapt waarschijnlijk met geluidscontouren Lelystad. Niet naar gekeken.

Gehanteerde prijzen

Tabel 14 Prijzen per emissies in MKBA en Handboek Milieuprijzen vergeleken

		Decisio & SEO (2018)		CE Delft (2017)					
				Onder	Centraal	Boven			
Fijnstof	PM ₁₀	€	45,63	€	31,80	€	44,60	€	69,10
Stikstofoxiden	→ NO _x	€	11,80	€	24,10	€	34,70	€	53,70
Zwavel dioxide	SO ₂	€	17,14	€	17,70	€	24,90	€	38,70
Vluchtige organische stoffen	(NM)VOS	€	2,83	€	1,61	€	2,10	€	3,15
Koolstofmonoxide	→ CO	€	0,030	€	0,074	€	0,096	€	0,152
Ultra fijnstof	→ PM _{2,5}		?	€	56,80	€	79,50	€	122,00

N.B. Decisio & SEO (2018) in prijzen van 2016; CE (2017) in prijzen van 2015

Deze prijzen (CE Delft 2017) konden niet meer meegenomen worden, maar zou ook geen gevolgen hebben voor de uitkomst... (Decisio/SEO 2018)

Werkgelegenheid

Geen relevante stijging van werkgelegenheid bij groei luchtvaart:

- Werkgelegenheid correct bepaald: additionele werkgelegenheid zeer beperkt in vergelijking met huidige situatie op de arbeidsmarkt
- In referentiescenario in Nederland 700 extra additionele banen (Decisio/SEO 2018 p55)
- Voor Lelystad 60 extra directe banen, 130 indirecte banen.
- De werkgelegenheid komt in 2017 in Lelystad op 35.000 personen. Werkloosheid bedraagt circa 2000 personen in 2018 (CBS).
- In Nederland ligt de non-participatie onder lager opgeleiden min of meer vast

Werkgelegenheid

Werkgelegenheid in 2050	Additioneel
'Nulalternatief'	700
Milieu-hub	200
Polder-hub	1500
Multiluchthaven	1100
Mega-hub	2300

Directe en indirecte additionele werkgelegenheid luchthavens in 2050, WLO-Hoog scenario (Decisio/SEO 2018)

Agglomeratie-effect ?

- De relatie luchthaven – regionale economie is tweezijdig: er is aanbod van een luchthaven en vraag naar luchtvaart
- Wetenschappelijk onderzoek: in geavanceerde economieën domineert de vraagzijde de ontwikkeling van de luchtvaart, in perifere regio's domineert het aanbod-effect van luchthavens
- De bijdrage van luchthavens aan de regionale economie is aantoonbaar, maar economisch (qua omvang) niet significant
- Niet-zakelijk verkeer nu circa 2/3^e van passagiers.
- Toerisme bepaalt de vraag naar luchtvaart: toerisme heeft geen kennis-spillover

Samenvatting

- Welvaartseffecten groei luchtvaart significant te hoog berekend
- Welvaartsverlies bij geen opening Lelystad te negatief berekend
- Ticketprijseffecten intransparant/onjuist bepaald
- Negatieve baten natuur, klimaat, gezondheid zijn groter
- Nauwelijks positief effect werkgelegenheid
- Ruimtelijke effecten niet onderzocht
- Agglomeratie-effecten, internationale concurrentiepositie slechts als PM,
- Saldi voor verschillende scenario's zien er volledig anders uit
- MKBA-saldo regionaal effect Lelystad Airport 'stand-alone' niet onderzocht
- Mogelijk negatief na doorvoeren van de correcties

Bepaling van saldo volgt in definitief rapport

Conclusies

1. Verkennende MKBA van beleidsalternatieven is onvoldoende en kan geen basis zijn voor discussie over luchtvaartbeleid in Nederland
2. De regionale kosten-baten voor Lelystad/Flevoland zijn niet onderzocht

Stand van zaken

- MKBA deugt niet (net als MER, VVR, implementatie MER-Richtlijn, ...)
- Grote onbalans in de regionale kosten-baten bij groei van luchtvaart; deze onbalans is niet beschouwd
- Fouten per definitie in het nadeel van de inwoners
- Luchtvaartsector heeft haar hand overspeeld

Waarom rekent de overheid structureel naar luchtvaartsector toe ten nadele van de inwoners?

DANK

- Vragen?