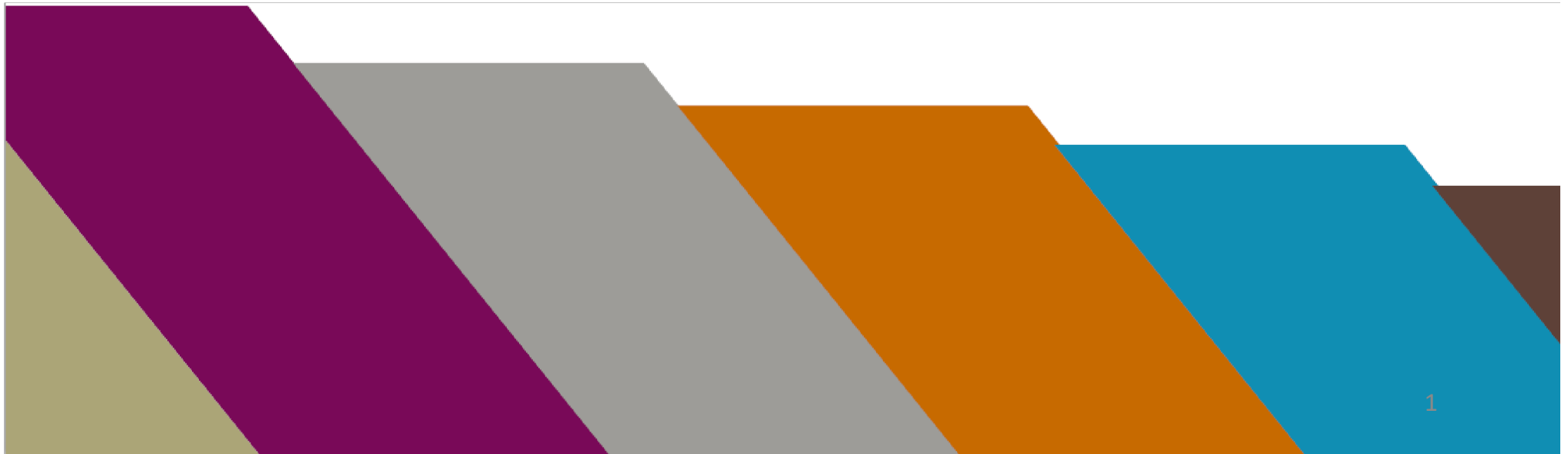


GROEI ZONDER WINST

De groeistrategie van Schiphol en de plaats van Lelystad Airport daarin

Walter Manshanden en Leo Bus

2 oktober 2024



Stelling

Een financieel verantwoord model van Schiphol sluit hoge groei van de luchtvaart, een grote transfer-hub en opening van Lelystad Airport uit.

Tweede Kamerlid Peter de Groot op X (mei 2024):

We zetten in op het verminderen van geluidhinder van vliegverkeer voor omwonenden, onder andere door stillere vliegtuigen.

*We behouden de **netwerkkwaliteit** van Schiphol, met als onderdeel daarin Lelystad, voor de bereikbaarheid van de wereld en **banen** die ermee gemoeid zijn.
We houden vliegen **betaalbaar** voor de gewone Nederlander doordat er **geen nachtsluiting** komt*



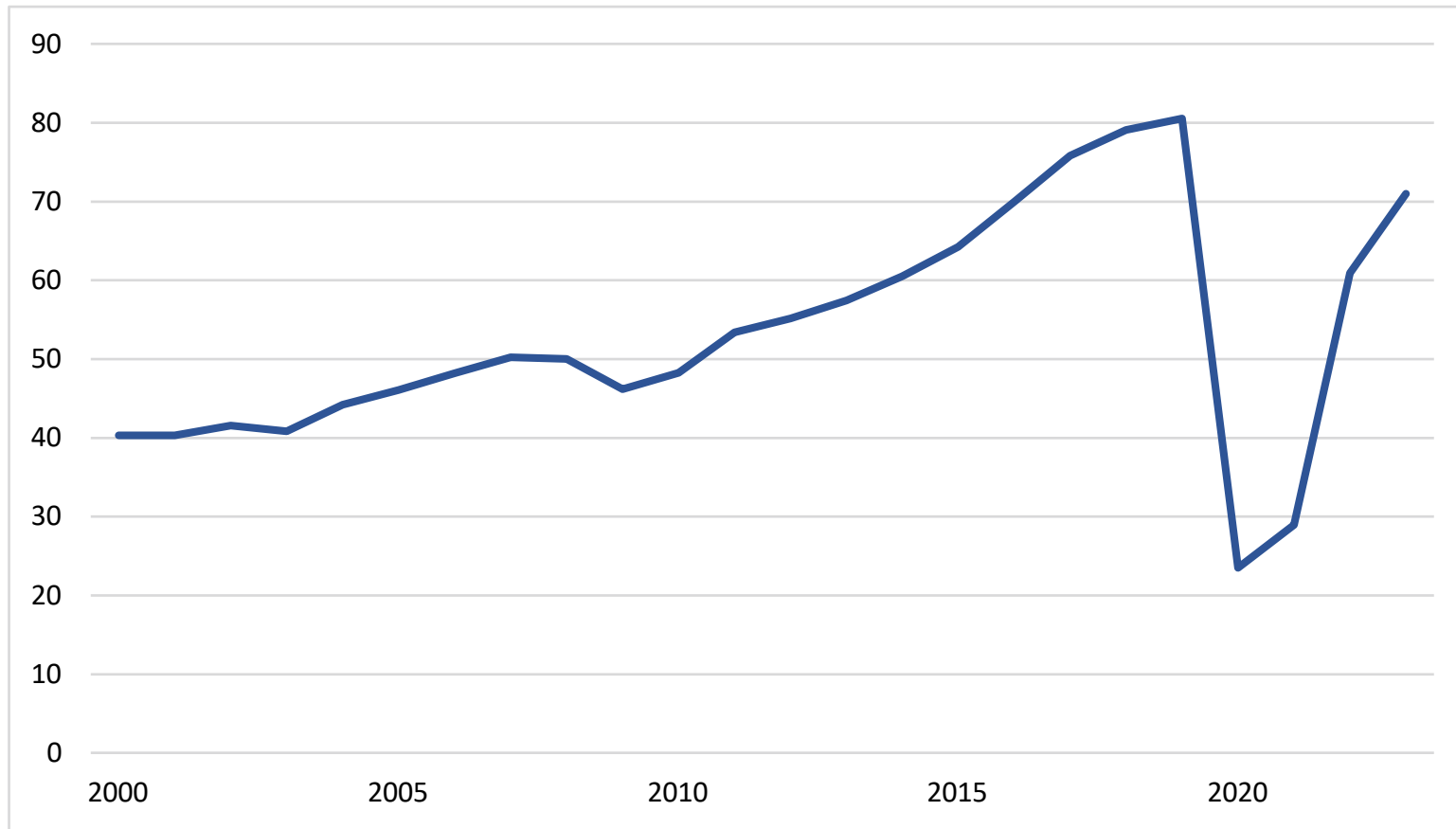
OBSERVATORY

De strategie van Schiphol Groep vanaf 2015: Waar staan we in 2020

- We zijn de Europese hub met de **laagste tarieven**
 - Lelystad Airport volledig operationeel
 - Inkomsten uit non-aviation zijn zekergesteld
-
- Over Lelystad Airport:
 - ‘Eenvoud en no-nonsense zijn uitgangspunten’. (Jaarverslag Schiphol 2015, p55)

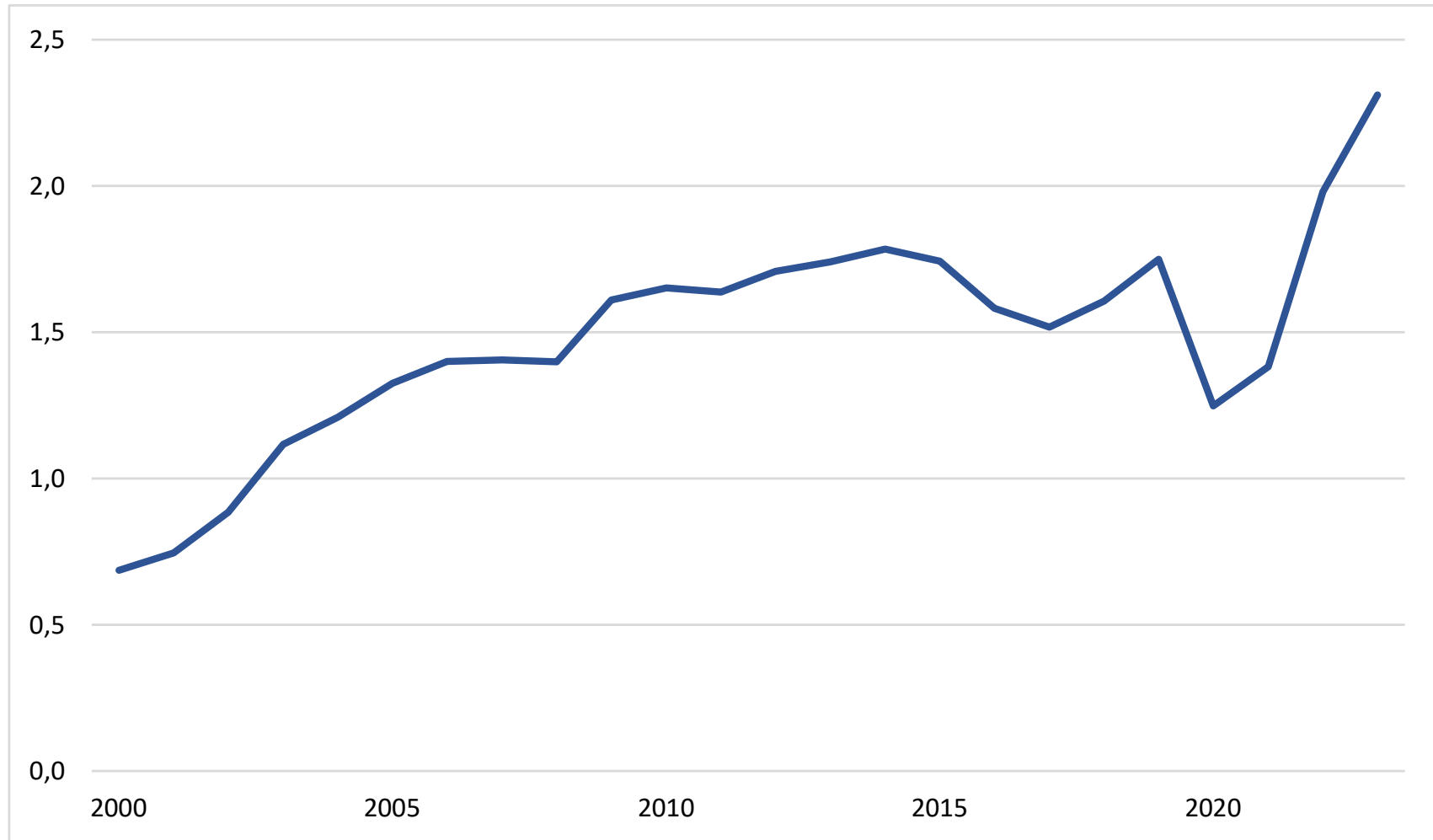
Ontwikkeling aantal passagiers Schiphol

Groep 2000-2023 (miljoen pax)



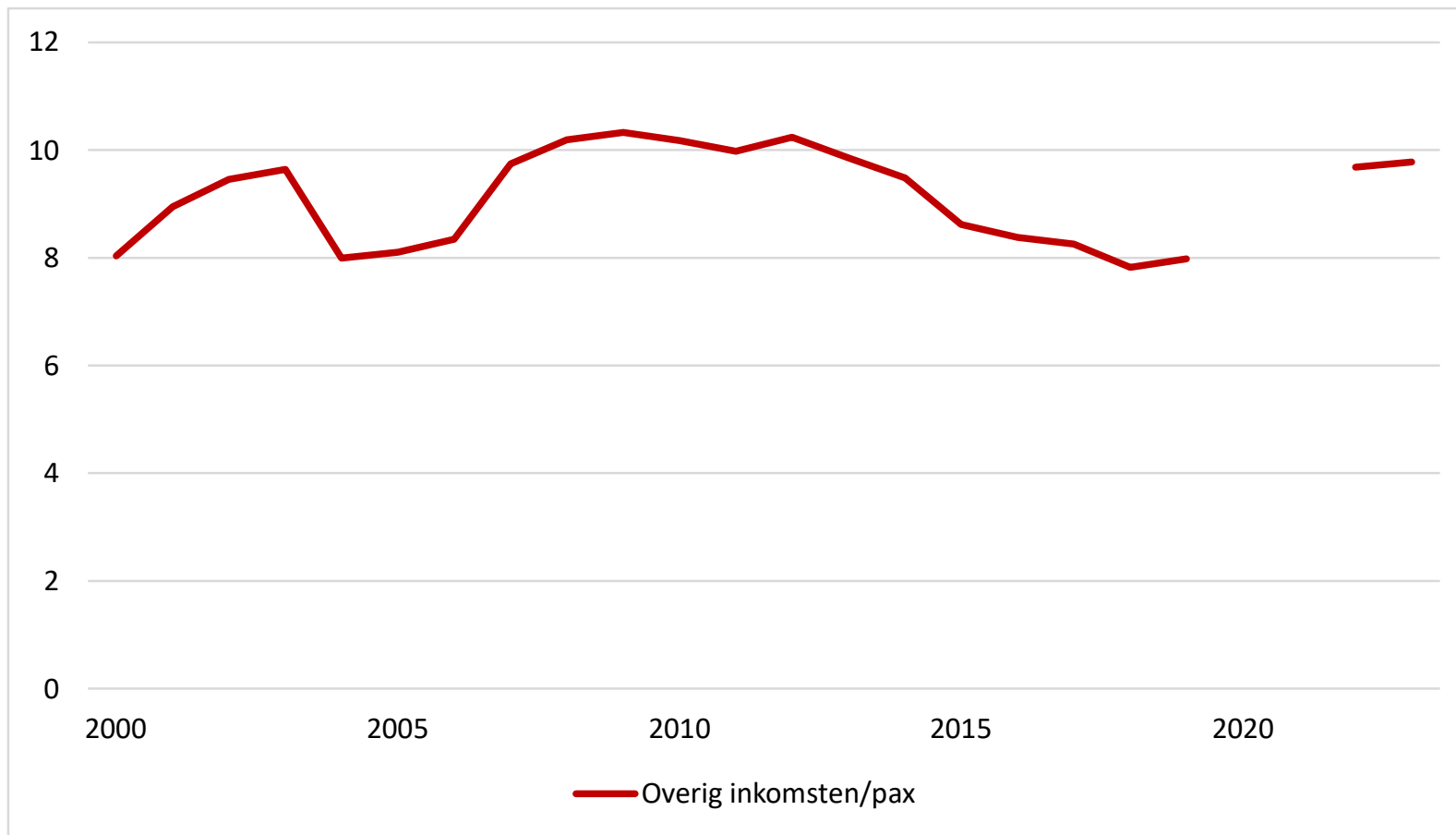
Ontwikkeling havengeld per vliegtuig

Schiphol Groep 2000-2023 (1000 euro)



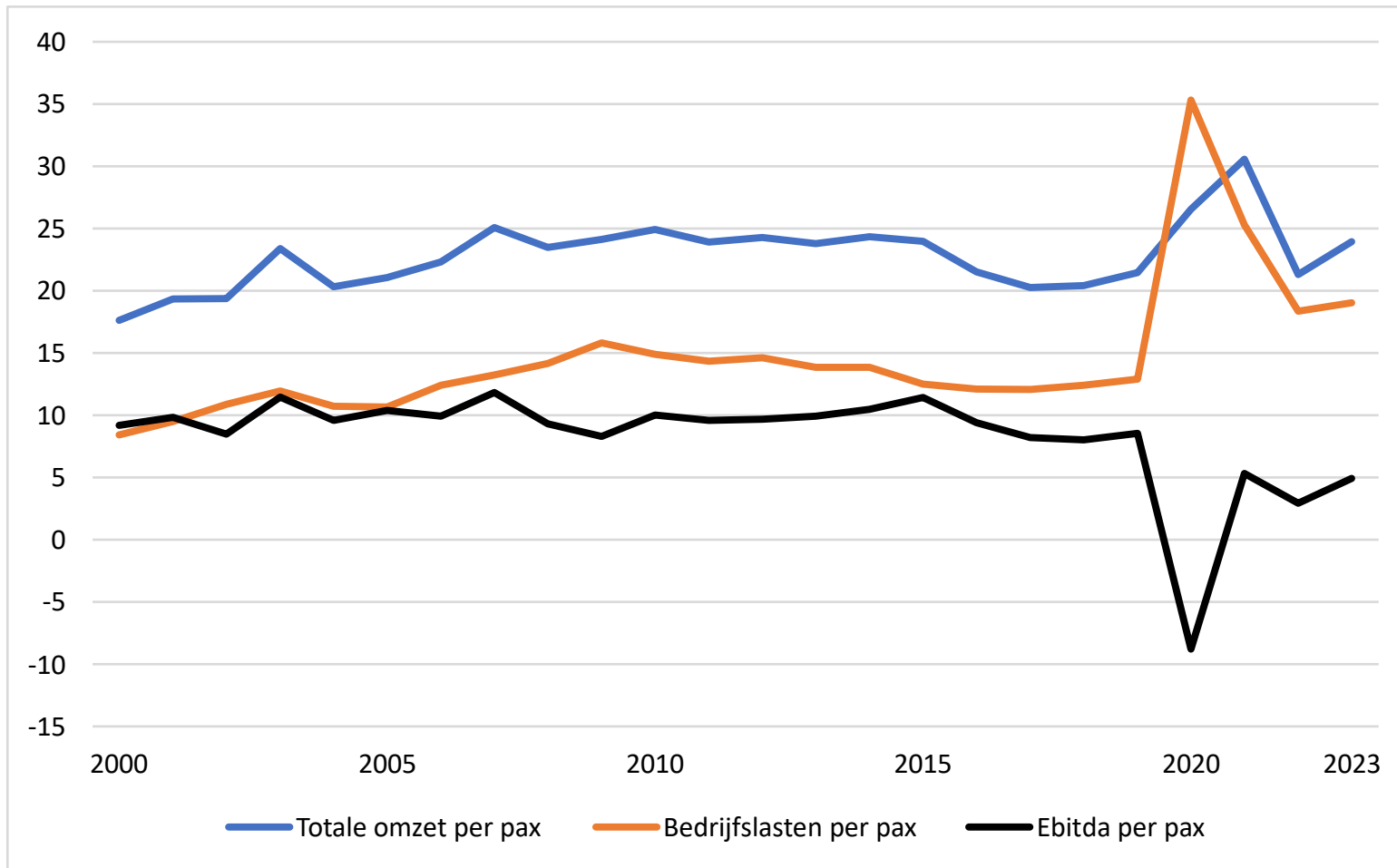
Ontwikkeling overige inkomsten per passagier

Euro, nominaal



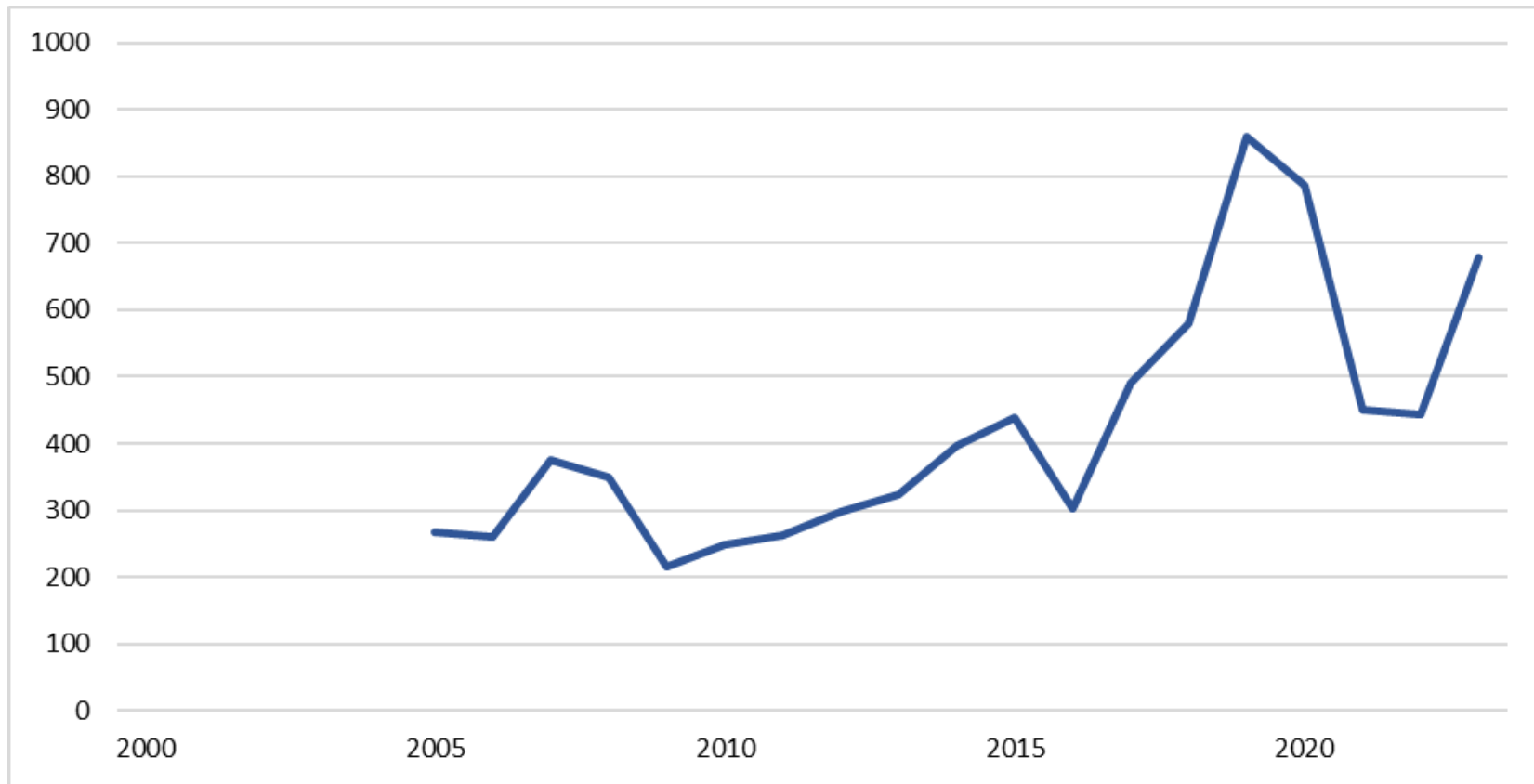
Resultaat: EBITDA per pax daalt na 2015

Euro, nominaal



Investerings liepen door na 2015

Euro, nominaal



De strategie van Schiphol Groep

- Decreasing returns to scale > verliesmodel
- Extra passagiers gericht op budgetmaatschappijen en besteden minder, komen per trein.
- Zuidberg 2018: alleen Istanbul Ataturk is goedkoper
- Jongeling en Behrens 2024: Schiphol nu niet meer de goedkoopste
- Schiphol heeft nog wel de laagste tarieven voor transfer-passagiers (Jongeling en Behrens 2024). Rechtvaardig? Betaalbaar?
- De financiële kosten van de luchthavens dienen volledig verdisconteerd te worden: achterstand inlopen, inflatie, loon- en kapitaalkosten. Tariefstijging al ingezet.

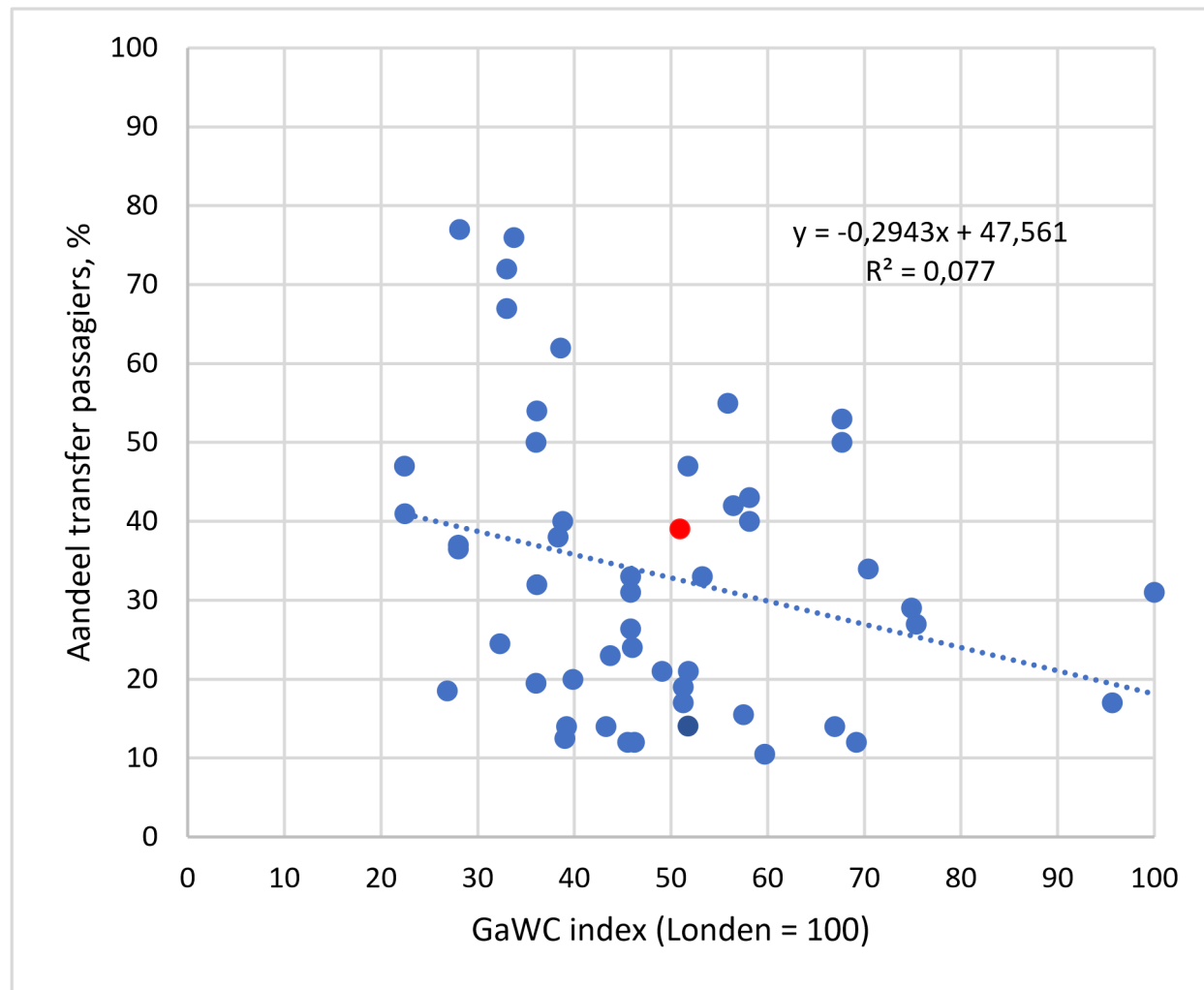
De beperkingen van het verdienmodel van een luchthaven

- Het rendement is afhankelijk van:
 - 1 de omvang van het nabijgelegen stedelijk gebied (regionaal monopolie) en kleine thuismarkt
 - 2 de loonkosten van het dienstverlenend personeel – diensten kunnen de productiviteit niet goed verhogen
 - 3 ruimtelijke concentratie van luchthavenactiviteiten is voordelig: splitsing is dat niet. Opening van Lelystad Airport werkt kostenverhogend door ruimtelijke schaalnadelen

Het nut van een transfer hub

- Het nut van een transfer-hub valt tegen
- Nederlandse zakelijke passagiers maken marginaal gebruik van ruime keuze aan bestemmingen
- Transfer is juist lager op grote luchthavens in de leidende wereldsteden. OD verkeer verdringt transferverkeer naar secundaire steden.
- Transferverkeer op zich biedt geen extra voordeel voor het internationale vestigingsklimaat. Dat ontstaat in de kwaliteit in de steden zelf en stuurt de vraag naar luchtvaart.

Negatieve samenhang tussen GaWC-index en aandeel transfers



De Jevons-paradox: stiller en schoner?

- Jevons-paradox (1866): zuiniger stoommachines leiden tot toename van het gebruik van steenkool
- Innovatie is een voorwaarde voor de groei van de luchtvaart
- Vliegtuigen worden al decennia stiller, schoner en zuiniger
- Dat voordeel gaat rechtstreeks naar de consument – lagere ticketprijzen
- Stillere, schonere en zuiniger vliegtuigen zijn juist een voorwaarde voor groei van de luchtvaart

De Jevons -paradox: stiller en schoner?

