

Amsterdam, april 2009
In opdracht van DGLM

Het realiteitsgehalte van 580 duizend vliegtuigbewegingen op Schiphol in 2020

Drs. J. Veldhuis



seo economisch onderzoek

“De wetenschap dat het goed is”

SEO Economisch Onderzoek doet onafhankelijk toegepast onderzoek in opdracht van overheid en bedrijfsleven. Ons onderzoek helpt onze opdrachtgevers bij het nemen van beslissingen. SEO Economisch Onderzoek is gelieerd aan de Universiteit van Amsterdam. Dat geeft ons zicht op de nieuwste wetenschappelijke methoden. We hebben geen winstoogmerk en investeren continu in het intellectueel kapitaal van de medewerkers via promotietrajecten, het uitbrengen van wetenschappelijke publicaties, kennisnetwerken en congresbezoek.

SEO-rapport nr. 2009-17

ISBN 978-90-6733-490-7

Copyright © 2009 SEO Amsterdam. Alle rechten voorbehouden. Het is geoorloofd gegevens uit dit rapport te gebruiken in artikelen en dergelijke, mits daarbij de bron duidelijk en nauwkeurig wordt vermeld.

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	1
2	Mogelijke ontwikkelingen tot 2020.....	3
2.1	De eerder geschetste ontwikkelingen 2006-2020	3
2.2	Recente ontwikkelingen vanaf 2007	4
2.3	Korte termijn verwachtingen 2008-2010.....	5
2.3.1	Uitgangspunten 2008-2010	5
2.4	Uitgangspunten 2010-2020	7
2.4.1	Evenwichtige hubontwikkeling	9
2.4.2	Grotere rol Schiphol in Air France-KLM netwerk.....	9
2.4.3	Een risico-scenario	11
2.5	Gevoeligheidsanalyse.	11
2.5.1	Afschaffen ticket-tax	12
2.5.2	Lagere economische groei.....	12
2.6	Conclusies	13

1 Inleiding

In oktober 2008 heeft de Commissie Alders advies uitgebracht over de ontwikkeling van Schiphol en over de rol die de regionale luchthavens Eindhoven en Lelystad daarin kunnen spelen. In dat advies is een ontwikkeling geschetst, waarin voor het jaar 2020 sprake is van een niveau van 580 duizend vliegtuigbewegingen, waarvan Schiphol er 510 duizend voor zijn rekening zou nemen en de twee genoemde regionale luchthavens 70 duizend. Bij de regionale luchthavens gaat het vooral om vluchten die passen bij het ruimtelijk-economisch profiel van die regio's, zowel zakelijk als ander *point-to-point* verkeer dat niet mainportgebonden is. Op Schiphol wordt blijvend het 'hart van de mainportoperatie' geacommodeerd.

Bij de schatting van 580 duizend bewegingen had de Commissie zich aanvankelijk gebaseerd op 600 duizend vliegtuigbewegingen voor wat betreft de groei van Schiphol tot 2020. Dat aantal is in het licht van de zich destijds aandienende recessie later verlaagd naar 580 duizend. Onafhankelijk daarvan zijn – in opdracht van DGLM - in het voorjaar van 2008 ook groeiprognoses gemaakt¹. Daarbij was sprake van een viertal uiteenlopende ontwikkelingen (scenario's), dit mede in het besef dat de onzekerheden groot zijn en voor een dergelijke lange termijn nu eenmaal geen 'voorspellingen' mogelijk zijn. Voor het jaar 2020 varieerde het aantal vliegtuigbewegingen in het 'laagste' en 'hoogste' scenario op Schiphol tussen resp. circa 375 en 800 duizend bewegingen. Die bandbreedte is groot, hetgeen nog eens de onzekerheden terzake benadrukt. Wel ligt het genoemde aantal van 580 duizend bewegingen, die de Commissie Alders als uitgangspunt heeft gekozen, vrijwel midden in deze bandbreedte.

Deze in opdracht van DGLM gemaakte schattingen zijn gemaakt op een moment dat weliswaar al sprake was van een kredietcrisis, maar toen had de recessie nog niet de omvang die deze thans (in maart 2009) heeft aangenomen. Ook het advies van de Commissie Alders kwam in oktober 2008, nog ruim voor het moment dat het besef van een ernstige recessie was doorgedrongen. Nu de zich aandienende recessie inmiddels een 'crisis' is geworden, komt de vraag op of die 580 duizend bewegingen nog wel realistisch zijn, mede gegeven de recente ontwikkelingen op Schiphol, waarbij sprake is van sterke dalingen van – met name – het OD-verkeer. Deze rapportage gaat in op deze vraag.

Een directe aanleiding voor het hier voorliggende onderzoek was de "motie Cramer-Tang"², waarin gevraagd wordt om in het licht van 'sterke gewijzigde omstandigheden snel een onderbouwde geactualiseerde groeiprognose te laten maken'. In die motie zijn verschillende factoren (ETS, Open Skies met VS, consolidatie, hubs in het Midden Oosten en HSL) genoemd, die de laatste jaren zouden zijn gewijzigd. In de hierboven genoemde prognoses die vorige jaar zijn opgesteld, is evenwel – expliciet dan wel impliciet – rekening gehouden met deze factoren. Fundamentele wijzigingen in de plausibiliteit van de vorig jaar gehanteerde uitgangspunten hebben zich sinds 2008 niet voorgedaan.

¹ SEO /Significance, maart 2008: "Actualisering ontwikkeling Schiphol tot 2020-2040 bij het huidige beleid"

² Kamerstuk 29665, Evaluatie Schipholbeleid, Motie 123, 19 februari 2009

Wel zijn de economische groeiverwachtingen sinds het voorjaar van 2008 fundamenteel gewijzigd. Mede gezien de korte doorlooptijd die beschikbaar was voor dit onderzoek (de resultaten zouden immers nog beschikbaar moeten zijn vóór het uitbrengen van de Luchtvaartnota) is ervoor gekozen dit onderzoek niet primair te richten op de in de motie genoemde factoren, maar vooral op de implicaties van de sterk gewijzigde economische omstandigheden.

Daartoe zal eerst de ontwikkeling voor de komende jaren worden bekeken, die vooral zullen worden bepaald door de huidige economische crisis. Daarna zullen we aannemen dat zich een moment aandient voor economisch herstel en een ontwikkeling wordt ingezet conform het ‘hoogste’ scenario uit de eerdere studie van het voorjaar van 2008. Dat betrof het zg. “Global Economy” (GE) scenario van het CPB, waarvoor de implicaties voor Schiphol zijn geschetst. Door juist voor het GE-scenario te kiezen kan het beste worden beoordeeld of de 580 duizend bewegingen op Schiphol in 2020 nog een realiteitsgehalte heeft.

De verdere opbouw van het rapport is als volgt. Eerst zullen in het kort nog eens de eerdere schattingen worden samengevat en zal bovendien voor het GE-scenario worden aangegeven wat daarvan de uitgangspunten waren. Daarna zal eerst de korte termijn ontwikkeling worden geschetst en vervolgens zal – op basis van de genoemde GE-uitgangspunten – een mogelijke verdere ontwikkeling tot 2020 worden besproken.

2 Mogelijke ontwikkelingen tot 2020

In deze paragraaf zullen de mogelijke ontwikkelingen tot 2020 worden geschetst. Daarbij zal eerst in het kort worden ingegaan op de schattingen die vorig jaar zijn gemaakt (op basis van de vier zg. CPB-scenario's). Daarna zal – eveneens in het kort – worden ingegaan op de meest recente ontwikkelingen op Schiphol. Die ontwikkelingen zijn aanleiding geweest om de eerder gemaakte prognoses tot 2020 nog eens tegen het licht te houden, mede in de context van het advies van de Commissie Alders. We hebben ons dus vooral gericht op het hoogste CPB-scenario (GE). Daarbij is niet alleen ingegaan op de effecten van de huidige economische crisis, maar ook zijn de implicaties geschetst van uiteenlopende netwerkstrategieën van Air France-KLM, als het gaat om de rol die Schiphol daarin gaat krijgen. Tenslotte zullen nog enkele gevoeligheidsanalyses worden gemaakt. De paragraaf eindigt met conclusie ten aanzien van het realiteitsgehalte van de uitgangspunten (580 duizend bewegingen) die de Commissie Alders heeft gebruikt.

2.1 De eerder geschetste ontwikkelingen 2006-2020

Onderstaande tabel geeft de eerder geschetste ontwikkelingen aan voor Schiphol tussen 2006 en 2020. Daar was sprake van vier scenario's, met grote bandbreedtes tussen de scenario's. Deze schattingen zijn gemaakt met het zg. ACCM-model (later het Aeolus-model genoemd).

Tabel 1 Ontwikkeling vervoer op Schiphol 2006-2020 op basis van de vier CPB-scenario's: (Aeolus-model maart 2008)

	2008	annual % growth				2020			
		GE	SE	TM	RC	GE	SE	TM	RC
PASSENGERS (*000)	46,1	5,9	1,8	4,4	-0,4	103,5	59,4	84,3	43,3
Terminating in AMS	27,0	4,4	2,8	3,9	1,8	49,3	39,9	46,1	34,6
Connecting in AMS	19,1	7,7	0,1	5,1	-5,5	54,3	19,5	38,2	8,7
Share of Connecting Passengers	41%					52%	33%	45%	20%
CARGO (*000 TON)	1.509	5,8	3,8	3,8	1,8	3.314	2.538	2.527	1.929
AIRCRAFT MOVEMENTS (*000)	422	4,7	1,2	3,4	-0,8	804	496	673	376
Passenger Aircraft Movements	404	4,7	0,9	3,4	-1,1	767	460	645	348
Cargo Aircraft Movements	18	5,6	5,2	3,4	3,5	38	36	28	28

Daarbij zij aangetekend dat in bovengenoemde cijferopstelling geen rekening is gehouden met (fysieke noch milieu-) capaciteitsrestricties op Schiphol. Het betreft dus de marktvrage die op Schiphol zou kunnen afkomen, indien er geen capaciteitsrestricties zouden bestaan. Wel is in deze cijfers rekening gehouden met de invoering van de ticket-tax op 1 juli 2008, waardoor de niveau's (passagiers en vliegtuigbewegingen) in 2020 lager liggen dan zonder deze tax het geval zou zijn geweest.

Het hoogste scenario (GE) gaat uit van een sterke economische groei, mede gedreven door een verder globaliserende wereld. Dat leidt ertoe dat de OD-markt tussen 2006 en 2020 gemiddeld

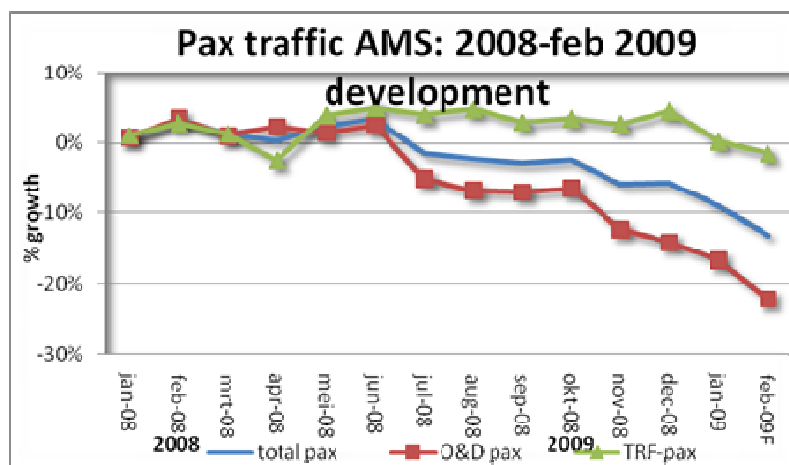
nog met 4.4% per jaar kan groeien. Daar komt bij dat in dat scenario eveneens is verondersteld dat de rol van Schiphol in het (intercontinentale) Air France-KLM netwerk zich in die periode nog kan versterken. Dat leidt tot nieuwe intercontinentale verbindingen vanaf Schiphol en dus tot de mogelijkheid om nieuwe transfermarkten aan te trekken. Dat is te zien aan de groei van het transferverkeer dat in dat scenario nog met 7.7% jaarlijks kan groeien, waardoor het transferaandeel in 2020 op 52% kan uitkomen.

Al met al stijgt het aantal vliegtuigbewegingen in dat scenario tot boven de 800 duizend. Daarbij zij dus aangetekend dat dit de ‘ongerestricteerde marktvrage’ is, die zich zou kunnen voordoen indien er geen capaciteitsrestricties zouden bestaan. In diezelfde studie is geconcludeerd, dat het aantal van 800 duizend bewegingen nog wel zou passen binnen de fysieke capaciteitsgrenzen, die ook worden verondersteld mee te groeien met de sterke luchtvaartontwikkeling. Wel worden hiermee de destijds ingestelde geluidgrenzen overschreden (TVG-limieten).

2.2 Recente ontwikkelingen vanaf 2007

Vlak na het uitkomen van deze groeiprognoses brak de kredietcrisis uit. Hoewel daarvan al sprake was vanaf augustus 2007, openbaarde de volle omvang daarvan zich pas vanaf september 2008. Die leidde onder meer tot aanzienlijke neerwaartse bijstellingen van de economische groei voor de korte termijn. 2009 is daarbij een crisisjaar bij uitstek, met economische verwachtingen, die sinds decennia niet meer zijn gezien. Deze verwachtingen zullen dan ook de luchtvaart niet onberoerd laten. Onderstaande figuur schetst een beeld van de ontwikkeling van het verkeer op Schiphol. Daaruit blijkt dat het OD-verkeer vanaf medio 2008 een daling heeft ingezet die tot en met februari 2009 alleen maar sterker is geworden. In februari 2009 was zelfs sprake van een daling van ruim 20% in dat segment.

Figuur 1 Ontwikkeling passagiers op Schiphol 2008-februari 2009



Het transferverkeer kon zich gedurende 2008 met positieve groeicijfers nog wel handhaven, maar ook in dat segment heeft zich vanaf januari 2009 een daling voorgedaan. Het is overigens niet alleen de recessie, maar ook de invoering van de ticket-tax op 1 juli 2008, die aan deze

ontwikkeling heeft bijgedragen³. Mede in deze ontwikkelingen is aanleiding gezien om de in paragraaf 2.1 opgevoerde groeicijfers nog eens tegen het licht te houden.

In de volgende paragrafen zijn geactualiseerde beelden geschetst, waarbij enerzijds rekening is gehouden met de huidige economische crisis en anderzijds alternatieve beelden zijn neergezet voor wat betreft de netwerkontwikkeling van Air France-KLM. Daarbij is gebruik gemaakt van het door SEO ontwikkelde AviaDem model⁴. Dat model schetst (in tegenstelling tot Aeolus) geen milieu (geluid-)implicaties en evenmin veranderingen in de vlootsamenstelling, maar deze aspecten zijn ook niet het onderwerp van onderhavige analyse. Wel is AviaDem (ook in tegenstelling tot Aeolus) bij uitstek geschikt om netwerkveranderingen op route-niveau te evalueren, hetgeen relevant is bij het schetsen van alternatieve beelden voor wat betreft de netwerkontwikkelingen. Gezien de probleemstelling die hier voorligt en de korte beschikbare doorlooptijd is dan ook voor het AviaDem model gekozen. Wel is in deze paragraaf in het kort ingegaan op een vergelijking van de resultaten van beide modellen.

2.3 Korte termijn verwachtingen 2008-2010

De komende twee jaren, 2009 en 2010, worden in het algemeen als recessiejaren gezien. Vooral in 2009 wordt in de meeste landen een krimp voorzien, die sinds de crisis in de jaren '30 niet meer is voorgekomen. In 2010 wordt weliswaar een voorzichtig herstel verwacht, maar die zal hooguit neerkomen op een zeer bescheiden economische groei. Al met al zal – gemeten tussen 2008 en 2010 – het niveau van de economische activiteit afnemen. Dat zal vooral gelden voor de internationale handel en dan nog met name de handel in industrieproducten. Die zal fors achterblijven bij de al negatieve economische groei, hetgeen erop wijst dat de trend naar globalisatie niet alleen tot staan is gebracht, maar zelfs is teruggelopen.

2.3.1 Uitgangspunten 2008-2010

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de gehanteerde uitgangspunten voor wat betreft de gemiddelde economische groei en internationale handel op korte termijn, tussen 2008 en 2010.

³ Zie ook SEO, maart 2009: “Implicaties van de invoering van de ticket-tax”, onderzoek uitgevoerd in opdracht van ANVR/NBTC

⁴ Zie www.aaeconomics.com : “Tools”

Tabel 2 Economische scenario's 2008-2010

	Annual GDP growth 2008-2010	Annual trade growth 2008-2010
Benelux	-0,5	-4,5
UK /Ireland	-1,3	-5,3
France	-0,6	-4,6
Germany	-1,2	-5,2
Scandinavia	-0,5	-4,5
Switzerland /Austria	-0,4	-4,3
Spain /Portugal	-1,3	-5,2
Italy	-1,1	-5,1
Greece /Turkey	-0,3	-4,3
Central Europe	0,5	-3,9
Rest Europe	0,5	-3,5
Canada	0,1	-3,9
USA	-0,2	-4,2
Latin America	0,2	-3,8
Africa	1,1	-2,9
Middle East	2,1	-2,0
Indian Subcontinent	5,8	1,6
North East Asia	1,2	-1,5
South East Asia	0,6	-4,4
Oceania	0,6	-3,4

Bron: the Economist, 14 maart 2009, aangevuld met eigen (SEO) aannames

Daarbij is tot 2010 in de meeste wereldregio's sprake van een economische krimp. De grootste krimp is voorzien in 2009, gevolgd door een licht herstel in 2010, maar gemiddeld over de periode 2008-2010 is meestal toch sprake van een gemiddeld negatieve jaarlijkse economische groei.

Daarbij hebben we ons gebaseerd op de uitgangspunten, die zijn gepubliceerd in "The Economist" (maart 2009), waarin voor de meest relevante landen economische groeicijfers voor 2009 en 2010 zijn gegeven. Deze zijn voor Nederland optimistischer dan de indicaties afgegeven door het CPB. Zo is volgens the Economist voor Nederland in 2009 en 2010 sprake van een economische groei van resp. -1.9 en +0.8%, terwijl het CPB voor deze jaren resp. -3.5 en -0.25% afgeeft. Niettemin is toch gekozen voor the Economist als bron, omdat deze een consistent overzicht geeft van de meest relevante landen, terwijl het CPB alleen cijfers voor Nederland afgeeft. Wel is in de laatste paragraaf een gevoeligheidsanalyse gemaakt voor een eventuele lagere economische groei.

De groeicijfers van de handel liggen daar nog fors onder. Dit zijn eigen inschattingen, gemaakt op basis van het groeiverschil voor Nederland tussen de internationale handel en de economische groei. Daarbij blijft de internationale handel fors achter, een effect dat is geëxtrapoleerd naar de andere wereldregio's.

Deze economische trends voor de periode 2008-2010 hebben duidelijk negatieve implicaties voor de gang van zaken op Schiphol, zoals onderstaande tabel laat zien.

Tabel 3 Ontwikkeling vervoer op Schiphol, 2008-2010

	2008	% p.j.	2010
PASSAGIERS (*000)	47.392	-4,4	43.328
OD-passagiers	27.107	-6,4	23.760
Transferpassagiers	20.284	-1,8	19.569
Aandeel transfer (%)	43%	2,7	45%
VRACHT (*000 TON)	1.568	-7,8	1.334
VLEIGTUIGBEWEGINGEN (*000)	428,3	-4,3	392,0
Passagiersvliegtuigbewegingen	412,9	-4,2	379,2
Vrachtvliegtuigbewegingen	15,4	-8,8	12,8

Daaruit blijkt dat het aantal passagiers over deze periode met gemiddeld 4.4% daalt (cumulatief is dus over de hele periode sprake van een daling van bijna 9%). Daarbij is de daling in het OD-verkeer sterker dan in het transferverkeer. De ticket-tax speelt de hoofdrol in dat verschil⁵. De geconstateerde daling van gemiddeld 6.4 % steekt overigens nog gunstig af bij de dalingen tussen 15 en 20% die op Schiphol zijn te zien in dit segment in de laatste maanden. Daarbij zij aangetekend dat het effect van de ticket-tax op deze dalingen op 1 juli 2009 nagenoeg zal zijn uitgewerkt, waardoor in de tweede helft van het jaar de groeicijfers beduidend boven die van het eerste half jaar komen te liggen. Gecombineerd met het bescheiden herstel in 2010 kan de cumulatieve volumedaling nog beperkt blijven tot iets meer dan 12%, gemiddeld ruim 6%, zoals de tabel laat zien.

Het aantal vliegtuigbewegingen daalt dus ook, naar verwachting tot een niveau van net onder de 400 duizend bewegingen. Daarbij zij aangetekend dat is uitgegaan van economische groeicijfers uit de Economist (die maandelijks worden herzien en de laatste maanden in de regel neerwaarts zijn bijgesteld), maar die nog gunstig afsteken bij hetgeen individuele landen incidenteel afgegeven⁶. Aan het slot van deze paragraaf zal op dit punt een beperkte gevoeligheidsanalyse worden gemaakt.

Niettemin zijn de hier opgevoerde cijfers voor 2010 gehanteerd om een verdere groeiprognose te maken naar het jaar 2020, zoals in onderstaande paragraaf is gedaan.

2.4 Uitgangspunten 2010-2020

Bij de vraag of de genoemde 580 duizend bewegingen in 2020 nog realistisch zijn, kan men het beste uitgaan van het hoogste groeiscenario dat is gehanteerd (Global Economy, GE). Dat

⁵ Op 25 maart 2009 werd bekend dat de ticket-tax zal worden afgeschaft per 1 juli 2009. Daarmee is nog geen rekening gehouden in de hier opgevoerde berekeningen. Wel is in de laatste paragraaf in het kort aangegeven wat het effect van deze afschaffing kan zijn

⁶ Zo meldde de Volkskrant op 24 maart 2009, dat de economische krimp in Duitsland in 2009 wel eens 6 tot 7% zou kunnen bedragen.

scenario is dan ook gehanteerd voor de periode 2010-2020. Als blijkt dat zelfs met die uitgangspunten dit aantal niet gehaald wordt, mag men ervan uitgaan, dat de 580 duizend voor 2020 op Schiphol – naar het zich op dit moment laat aanzien – te hoog is gegrepen. We zullen dus voor het hele periode 2010-2020 uitgaan van het macro-economische beeld dat vorig jaar is geschetst in het GE-scenario voor de periode 2006-2020. Een samenvatting van die uitgangspunten is in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 4 Economische scenario's 2008-2010-2020

	Annual GDP growth		Annual trade growth	
	2008-2010	2010-2020	2008-2010	2010-2020
Benelux	-0,5	2,7	-4,5	5,3
UK /Ireland	-1,3	2,7	-5,3	5,3
France	-0,6	2,7	-4,6	5,3
Germany	-1,2	2,7	-5,2	5,3
Scandinavia	-0,5	2,7	-4,5	5,3
Switzerland /Austria	-0,4	2,7	-4,3	5,3
Spain /Portugal	-1,3	2,7	-5,2	5,3
Italy	-1,1	2,7	-5,1	5,3
Greece /Turkey	-0,3	2,7	-4,3	5,3
Central Europe	0,5	4,4	-3,9	7,4
Rest Europe	0,5	4,4	-3,5	7,4
Canada	0,1	3,0	-3,9	6,4
USA	-0,2	3,0	-4,2	6,4
Latin America	0,2	3,9	-3,8	6,4
Africa	1,1	4,1	-2,9	5,0
Middle East	2,1	4,1	-2,0	5,0
Indian Subcontinent	5,8	4,1	1,6	6,1
North East Asia	1,2	4,1	-1,5	6,1
South East Asia	0,6	4,1	-4,4	6,1
Oceania	0,6	4,1	-3,4	6,1

Wij gaan er dus van uit dat zich vanaf 2010 een krachtig herstel voordoet, met een economische groei binnen Europa van 2.7% per jaar. Het tempo van de handelsgroei ligt nog beduidend boven dat van de economische groei, hetgeen kenmerkend is voor een globaliserende wereld. Dit betreft dan de macro-economische uitgangspunten. Een andere relevante factor betreft de netwerkontwikkelingen in de luchtvaart. Daarbij hebben we ons vooral gericht op de wijze waarop Air France-KLM zijn netwerk inricht en vooral op de rol die Schiphol krijgt in het intercontinentale netwerk van Air France-KLM. In het GE-scenario is ervan uitgegaan dat de rol van Schiphol in het intercontinentale Air France-KLM netwerk tot 2020 toeneemt. Die trend is niet te zien geweest tussen 2004 en 2008. Daar was juist sprake van een evenwichtige hub-ontwikkeling. Dat is gebleken uit de halfjaarlijkse monitoring van de netwerkqualiteit die SEO Economisch Onderzoek in opdracht van V&W heeft uitgevoerd⁷. Toch is voor de toekomst zo'n evenwichtige hub-ontwikkeling niet vanzelfsprekend en is evenzeer een geleidelijk sterkere rol van Parijs in het intercontinentale netwerk ook denkbaar.

Gegeven de onzekerheden bij deze netwerkontwikkelingen is gewerkt met een drietal sub-scenario's:

- Evenwichtige hub-ontwikkeling (conform 2004-2008)
- Grotere rol Schiphol in Air France-KLM netwerk (conform GE 2006-2020)
- Risico scenario (grotere rol Parijs)

⁷ Zie SEO Economisch Onderzoek: Monitoring "State Assurances" netwerkqualiteit Air France /KLM, diverse metingen

Alle drie sub-scenario's gaan uit van hetzelfde macro-economische beeld, zoals hierboven geschetst.

2.4.1 Evenwichtige hubontwikkeling

Uitgaande van een evenwichtige hub-ontwikkeling, is er weinig groeiverschil tussen het OD- en het transfersegment, zoals in onderstaande tabel is te zien. Omdat het transfersegment iets meer is gericht op de sneller groeiende intercontinentale markten, is er niettemin een klein groeiverschil te constateren. Het aantal passagiers zal op basis van deze gunstige (GE-)uitgangspunten tussen 2010 en 2020 nog met ruim 5% jaarlijks kunnen groeien.

Tabel 5 Ontwikkeling vervoer op Schiphol, 2008-2010-2020, evenwichtige hub-ontwikkeling

	2008	% p.j.	2010	% p.j.	2020
PASSAGIERS (*000)	47.392	-4,4	43.328	5,3	72.495
OD-passagiers	27.107	-6,4	23.760	5,2	39.443
Transferpassagiers	20.284	-1,8	19.569	5,4	33.052
Aandeel transfer (%)	43%	2,7	45%	0,1	46%
VRACHT (*000 TON)	1.568	-7,8	1.334	5,9	2.368
VLEIGTUIGBEWEGINGEN (*000)	428,3	-4,3	392,0	4,6	612,0
Passagiersvliegtuigbewegingen	412,9	-4,2	379,2	4,5	588,6
Vrachtvliegtuigbewegingen	15,4	-8,8	12,8	6,2	23,4

Een klein deel van de groei na 2010 zal – zo is verondersteld – worden opgevangen door grotere vliegtuigen, waardoor de groei van het aantal vliegtuigbewegingen iets achterblijft bij de passagiersgroei, maar nog altijd 4.6% jaarlijks bedraagt en – meer relevant – met ruim 610 duizend nog boven de 580 duizend ligt.

De conclusie die men daaruit kan trekken is dat het aantal van 580 duizend nog steeds realistisch is, mits zich meteen na 2010 een krachtig economisch herstel voordoet conform het GE-scenario, én mits er een minstens een evenwichtige hub-ontwikkeling plaatsvindt tussen Schiphol en Charles de Gaulle.

2.4.2 Grotere rol Schiphol in Air France-KLM netwerk

In het GE-scenario is echter een ontwikkeling geschetst die juist een sterkere rol aan Schiphol toedeelt in het intercontinentale Air France-KLM-netwerk in vergelijking met Charles de Gaulle. Dat betekent dat het intercontinentale Air France-KLM netwerk op Schiphol sneller groeit dan op Parijs. Een en ander is beargumenteerd met de veronderstelling dat de (overstap)kwaliteit van Schiphol nu en ook in 2020 uitsteekt boven die van Parijs en er in GE – door de toenemende luchtvaartpolitieke vrijheden – ook geen belemmeringen zijn om daarom meer vluchten op Schiphol te accommoderen.

De implicaties van deze ontwikkeling zijn geschetst in onderstaande tabel, waaruit onder meer blijkt dat het transferverkeer onder deze veronderstellingen significant sneller groeit (6.3%) dan het OD-verkeer (met 5.2%). Dat is het gevolg van de veronderstelling dat meer intercontinentale Air France-KLM vluchten vanaf Schiphol worden afgewikkeld, en zodoende ook meer transferstromen via Schiphol kunnen worden geleid. Dit scenario is het meest in overeenstemming met het eerder geschetste GE-scenario van 2006-2020 (zie paragraaf 2.1). Vooral de vergelijking tussen de groeipercentages is in die context relevant. Daarbij valt op dat voor het OD-verkeer het Aeolus-model voor de periode 2006-2020 uitkwam op gemiddeld 4.4% groei, terwijl AviaDem voor de periode 2010-2020 uitkomt op gemiddeld 5.2%. Het verschil van 0.8% per jaar (circa 11% cumulatief over 14 jaar) is grotendeels toe te wijzen aan de ticket-tax. Dat effect is immers wel verwerkt in de Aeolus-schatting voor 2006-2020, maar niet meer in de AviaDem schatting van 2010-2020.

Verder is opvallend het groeiverschil in het transfersegment. Terwijl Aeolus op 7.7% jaarlijks uitkomt, komt AviaDem nu uit op 6.3%. Wij hebben met AviaDem bij de herallocatie van routes naar Amsterdam vooral gekeken naar de dikke routes vanaf Parijs. Die komen immers het meest in aanmerking om voor een deel naar Amsterdam te verschuiven, want alleen dan kan Parijs nog een voldoende niveau van frequenties overhouden naar de betreffende bestemmingen. Een deel van die bestemmingen werd echter al vanaf Amsterdam bediend en in dat geval komt het effect neer op 'slechts' een frequentieverhoging op bestaande routes, met een marginaal effect op het transferverkeer. In andere gevallen bestond de route vanaf Amsterdam nog niet en is de toegevoegde waarde dan ook aanmerkelijk groter, inclusief het aantrekken van nieuwe transfermarkten. Gezien het relatief grote aantal overlappende routes, valt de extra transfergroei bescheiden uit in vergelijking met het Aeolus-model.

Tabel 6 **Ontwikkeling vervoer op Schiphol, 2008-2010-2020, grotere rol Schiphol na 2010**

	2008	% p.j.	2010	% p.j.	2020
PASSAGIERS (*000)	47.392	-4,4	43.328	5,7	75.614
OD-passagiers	27.107	-6,4	23.760	5,2	39.472
Transferpassagiers	20.284	-1,8	19.569	6,3	36.142
Aandeel transfer (%)	43%	2,7	45%	0,6	48%
VRACHT (*000 TON)	1.568	-7,8	1.334	5,9	2.368
VLEIGTUIGBEWEGINGEN (*000)	428,3	-4,3	392,0	4,9	631,5
Passagiersvliegtuigbewegingen	412,9	-4,2	379,2	4,8	608,6
Vrachtvliegtuigbewegingen	15,4	-8,8	12,8	6,0	22,9

Al met al zal – gezien de hogere transfergroei – ook het aantal vliegtuigbewegingen hoger uitkomen dan in het voorgaande scenario van een evenwichtige hub-ontwikkeling. Indien de positie van Schiphol zich kan versterken in het intercontinentale Air France-KLM netwerk, dan zal – gecombineerd met een hoge economische groei – het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol in 2020 nog op ruim 630 duizend bewegingen kunnen uitkomen.

2.4.3 Een risico-scenario

Na het aflopen van de Staatsgaranties staat het Air France-KLM vrij om de inrichting van haar netwerk door eigen interne bedrijfseconomische overwegingen te laten bepalen. Er zijn verschillende luchtvaarteconomische factoren te onderkennen, waardoor een geleidelijke verschuiving van het intercontinentale Air France /KLM-netwerk richting Parijs evenmin kan worden uitgesloten. Daarom is een risico-scenario geschetst, met een duidelijk grotere rol van Parijs.

De implicatie voor Schiphol van een grotere rol van Parijs is in onderstaande tabel weergegeven. Daaruit blijkt dat het transferverkeer weliswaar nog wel een groei doormaakt, maar dat de ontwikkeling daarvan duidelijk achterblijft bij de ontwikkeling van het OD-verkeer. Immers, door het schrappen van bepaalde bestemmingen vanaf Schiphol (en her-alloceren daarvan op Parijs) vervalt ook het transferverkeer via Schiphol dat is gekoppeld aan deze bestemmingen.

Tabel 7 Ontwikkeling vervoer op Schiphol, 2008-2010-2020, grotere rol Parijs na 2010

	2008	% p.j.	2010	% p.j.	2020
PASSAGIERS (*000)	47.392	-4,4	43.328	4,2	65.633
OD-passagiers	27.107	-6,4	23.760	5,2	39.291
Transferpassagiers	20.284	-1,8	19.569	3,0	26.341
Aandeel transfer (%)	43%	2,7	45%	-1,2	40%
VRACHT (*000 TON)	1.568	-7,8	1.334	5,9	2.368
VLEIGTUIGBEWEGINGEN (*000)	428,3	-4,3	392,0	3,8	570,1
Passagiersvliegtuigbewegingen	412,9	-4,2	379,2	3,7	545,2
Vrachtvliegtuigbewegingen	15,4	-8,8	12,8	6,8	24,8

Een en ander betekent dat het transferaandeel tussen 2010 en 2020 daalt van 45 naar 40 % en dat het aantal vliegtuigbewegingen circa 570 duizend zal bedragen, dus onder de 580 duizend waarvan de Commissie Alders uitging

2.5 Gevoeligheidsanalyse.

Uit bovenstaande exercitie blijkt dat de genoemde 580 duizend nog wel realistisch is, indien de economische groei na 2010 snel en ook fors herstelt. Dat is zeker het geval, indien Schiphol zijn huidige rol in het Air France-KLM netwerk weet veilig te stellen of zelfs iets uit te bouwen. In die gevallen zou een wat lagere economische groei of minder snel herstel na 2010 ook nog kunnen volstaan. Zouden de genoemde risicoscenario's voor wat betreft de rol van Schiphol werkelijkheid worden dan is de genoemde 580 duizend in 2020 minder realistisch. In dat geval

zou dat niveau – bij voortgaande marktgroei na 2020 - één tot twee jaar later (dus in 2021/'22) worden bereikt, maar alleen onder de genoemde zeer gunstige economische omstandigheden.

Een tweetal aanvullende observaties dienen daarbij worden gemaakt. De eerste is dat ten tijde van het afronden van deze berekeningen (25 maart 2009) bleek dat de ticket-tax zou worden afgeschaft, waarmee in het voorgaande dus geen rekening is gehouden. Dat zou in principe het realiteitsgehalte van de 580 duizend in 2020 vergroten. De andere observatie is dat voor de macro-economische uitgangspunten voor het jaar 2009 uit is gegaan van cijfers van 'the Economist', die voor de meest relevante wereldregio's minder negatief zijn dan sommige individuele landen afgeven. Bovendien is in de afgelopen maanden gebleken dat de groeicijfers uit 'the Economist' regelmatig (en ook significant) naar beneden zijn bijgesteld. Toekomstige neerwaartse bijstellingen kunnen dan ook niet worden uitgesloten. In de navolgende paragrafen zal een gevoeligheidsanalyse worden uitgevoerd voor wat betreft de genoemde punten.

2.5.1 Afschaffen ticket-tax

Op 25 maart 2009 is bekend geworden dat de op 1 juli 2008 ingevoerde ticket-tax op 1 juli 2009 weer zal worden afgeschaft. Hiermee is geen rekening gehouden in deze berekeningen, die zijn gedaan vóór dat moment. Dat betekent dan men vanaf 1 juli 2009 een fors herstel kan verwachten en de negatieve trend die de laatste maanden te zien is geweest naar boven kan worden omgebogen, hoewel de economische crisis in de tweede helft van 2009 onverminderd voortduurt, naar we aannemen.

Een en ander zal inhouden dat in 2010 – uitgaande van evenwichtige hub-ontwikkeling het aantal vliegtuigbewegingen in 2020 circa 45 duizend naar boven kan worden bijgesteld⁸. Daarmee zou een niveau bereikt kunnen worden van circa 655 duizend bewegingen. Een en ander betekent dat het afschaffen van de ticket-tax het niveau van minstens 580 duizend in 2020 een stuk realistischer maakt. Zelfs als het geschetste risicoscenario van de netwerk-erosie zich zou voordoen, dan nog is in 2020 een niveau van circa 615 duizend bewegingen haalbaar.

2.5.2 Lagere economische groei

Ondanks het hogere realiteitsgehalte van de 580 duizend bewegingen in 2020, zijn er toch nog steeds benedenwaartse risico's voor wat betreft de inschatting van de economische groei in 2009. Een gerelateerd risico is dan dat na 2010 – ook al wordt op enig moment het GE-groei-scenario opgepikt – dat dat niet meteen na 2010 geval zal zijn, maar dat dat proces nog enkele jaren (bijvoorbeeld tot 2012 /'13) zal duren. Dat betekent dat in 2020 – ondanks het afschaffen van de ticket-tax – het aantal vliegtuigbewegingen toch weer lager zal uitkomen. Daartoe is een gevoeligheidsanalyse gemaakt waarbij is verondersteld dat de economische groei in 2009 in alle wereldregio's nog 1.5% lager zal uitkomen dan hierboven is verondersteld. De groei in Nederland zou dan ongeveer op de door het CPB geschatte -3.5% uitkomen. Verder zullen de economische groeicijfers over de jaren 2010, '11 en '12 ook nog eens met 1% naar beneden worden bijgesteld. Vanaf 2013 kan dan verder het GE-groecipad worden aangenomen.

⁸ Wel zal vanaf 2012 sprake zijn van een zg. "Emission Trading System" (ETS), die de groei weer enigszins negatief kan beïnvloeden. Echter, niet alleen zijn de te verwachten kosten per passagier van ETS lager dan die van de ticket-tax, ook wordt ETS in Europees verband ingevoerd, zodat daarvan geen significant concurrentienadeel voor Schiphol te verwachten is, zoals bij de ticket-tax het geval was. Wij verwachten dan ook dat van ETS een veel minder sterk negatief effect zal uitgaan..

De lagere economische groeiveronderstellingen zullen leiden tot benedenwaartse bijstellingen van het aantal vliegtuigbewegingen van circa 7%, waarmee – bij evenwichtige hubontwikkeling en afschaffing van de ticket-tax – het aantal bewegingen toch nog op circa 610 duizend bewegingen uitkomt.

2.6 Conclusies

De ordes van grootte van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol in 2020 zijn samengevat in onderstaande tabel. Uitgangspunt van de berekeningen waren de drie netwerkscenario's, echter mét ticket-tax. Onder die veronderstellingen zijn 580 duizend bewegingen weliswaar realistisch, echter alleen als de netwerkerosie richting Parijs niet al te groot is. Onder die omstandigheden zou men dus vol moeten inzetten op flankerend beleid teneinde minstens een evenwichtige hubontwikkeling te waarborgen.

De afschaffing van de ticket-tax maakt het realiteitsgehalte van de 580 duizend bewegingen een stuk groter. Zelfs al zou men een substantiële netwerkerosie richting Parijs veronderstellen (door

het schrappen van twintig intercontinentale routes op Schiphol), dan nog lijkt het niveau van 580 duizend bewegingen in 2020 reëel.

Er zijn echter nog steeds benedenwaartse risico's voor wat betreft de economische ontwikkeling. Die zijn dat 2009 nog slechter wordt dan nu al is voorzien en dat het verwachte herstel langzamer op gang komt dan bij deze berekeningen is verondersteld. Dat zou weer kunnen leiden tot een vermindering van het aantal bewegingen die zodanig is, dat de winst die kan worden geboekt door het afschaffen van de ticket-tax alsnog weer verloren gaat. Maar al met al lijkt – indien de economie na 2010 fors herstelt - het niveau van 580 duizend bewegingen – nu de ticket-tax wordt afgeschaft – alleszins reëel. Alleen indien na 2010 meer dan twintig intercontinentale Air France-KLM routes richting Parijs verhuizen én de huidige recessie nog dieper wordt zou dat aantal in 2020 minder reëel worden. Wel kan inzet van een flankerend beleid om de netwerkqualiteit op Schiphol op niveau te houden, leiden tot bovenwaartse bijstellingen van het aantal vliegtuigbewegingen. Onderstaande tabel vat de genoemde aantallen (afgerond op vijf duizend bewegingen) samen.

Tabel 8 Aantal vliegtuigbewegingen (*000) op Schiphol in 2020 bij verschillende scenario's

	Grotere rol Parijs	Evenwichtige hub-ontwikkeling	Grotere rol Schiphol
Met ticket tax	570	610	630
Zonder ticket-tax	615	655	675
idem met lagere economische groei	570	610	630

Daarbij dient men wel te bedenken dat alle hierboven opgevoerde scenario's allen uitgaan van een krachtig economisch herstel (conform GE) vlak na 2010, dan wel iets later, in 2012/'13. Andere en minder krachtige economische groeipaden zijn evenzeer plausibel, zoals door het CPB

geschetst en in paragraaf 2.1. weergegeven. Zouden die in het komende decennium werkelijkheid worden, dan wordt het realiteitsgehalte van die 580 duizend bewegingen in 2020 alsnog een stuk kleiner en moet eerder worden gerekend op het bereiken van dat aantal enkele jaren (circa 2025 in geval van TM) of zelfs nog vele jaren later (in geval van SE of RC).



seo economisch onderzoek

Roetersstraat 29 . 1018 WB Amsterdam . T (+31) 20 525 16 30 . F (+31) 20 525 16 86 . www.seo.nl