



De risico's vanheffingen

Auteur(s):

Klink, H.A. van

Verbonden aan de vakgroep Regionale Economie en Haven- en Vervoerseconomie, Erasmus Universiteit Rotterdam. Met dank aan Jaap de Vlieger voor waardevolle suggesties.

Verschenen in:

ESB, 83e jaargang, nr. 4136, pagina 57, 23 januari 1998

Rubriek:

Reactie

Trefwoord(en):

schiphol

Dit artikel is een reactie n.a.v. T.H. van Hoek en M.A. Koning, [Grenzen aan Schiphol?](#), *ESB*, 23 januari 1998, blz. 52-56.

Het artikel van Van Hoek en Koning concludeert dat met financiële instrumenten de groei van Schiphol kan worden gereguleerd binnen geluidsgrenzen zonder de economische spin-off al te veel te schaden. De auteurs stellen dat een selectief groeibeleid op basis van deze instrumenten qua economische impact te verkiezen is boven het begrenzen van het vervoersvolume.

In het artikel worden voor het begrenzen van het voervoersvolume drie scenario's vergeleken. Daarbij zijn vooral de slotcoördinatie en het verdwijnen van de transferfunctie interessant. Slotcoördinatie houdt in, dat er een absoluut maximumaantal vluchtbewegingen voor Schiphol gehandhaafd wordt. Schiphol wordt dan een klein knooppunt in het luchtverkeer. Dit scenario kost 30.000 tot 65.000 banen in 2020. Verdwijnt de transferfunctie, dan is Schiphol helemaal geen luchtvaart-knooppunt meer. Niet aangegeven is dat het laatste scenario het meest dramatische is: de KLM verplaatst zijn hub en Schiphol is feitelijk mainport-af. Immers, de status van mainport wordt ontleend aan de rol als draaischijf voor intercontinentale en continentale verbindingen.

Vreemd genoeg zou volgens het CPB dit laatste ('geen hub') minder banen kosten (20.000 tot 40.000) dan slotcoördinatie ('een kleine hub'). In de berekeningen is dit verschil vooral terug te voeren op de aanname dat bij het begrenzen van de groei door slotcoördinatie de toeristische sector zwaar wordt getroffen, omdat vliegen via Schiphol aanzienlijk duurder wordt. Bij het verdwijnen van de transferfunctie stijgen de prijzen van vliegertijen minder en wordt de sector derhalve minder getroffen. Echter, gegeven de relatie tussen mainportfunctie en vestigingsklimaat lijkt de impact van het verdwijnen van de transferfunctie groter te moeten zijn dan het op slot doen van Schiphol. Of geldt hier dat een halve hub slechter is dan geen hub?

De kosten van het verdwijnen van de transferfunctie worden dus te laag ingeschat. Het omgekeerde geldt voor de kosten van slotcoördinatie. Deze bestaan grotendeels uit de kosten voor zakelijke reizigers die dan moeten uitwijken naar andere luchthavens en/of modaliteiten¹. De berekeningen van het CPB geven blijk van een verouderde visie op internationaal personenvervoer. Overstappen van een (intercontinentale) vlucht op een (hogesnelheids)trein kost nu nog veel moeite en tijd, maar de verwachting is dat luchtvaartmaatschappijen en spoorwegen gezamenlijke diensten gaan aanbieden. Een passagier uit New York kan dan via Schiphol per HST zijn eindbestemming Keulen bereiken. In Frankrijk worden deze combinaties reeds aangeboden. Als de luchthaven zich ontwikkelt tot een multimodaal knooppunt - Schiphol en NS hebben deze ambitie reeds uitgesproken - dan kunnen, ook bij een beperking van het aantal vluchtbewegingen, transferpassagiers toch op Schiphol bediend worden zodat de uitwijkkosten lager uitvallen dan de auteurs hebben berekend.

De auteurs stellen vervolgens dat een selectief groeibeleid te verkiezen is. Echter, ook dan verwacht het CPB dat de rek ooit uit Schiphol zal zijn en nieuwe luchthaveninfrastructuur nodig zal worden. Het pleidooi om de voorfinanciering van deze uitbreiding door de sector zelf te laten betalen is politiek aantrekkelijk. Gebruikers laten betalen kan door het verhogen van de luchthavenbelasting. Ook de door de auteurs voorgestelde heffing voor luchtvaartmaatschappijen kan hiervoor dienen. De kostenstijging zal wél de groei van het verkeer afremmen; de auteurs stappen erg gemakkelijk heen over het 5% lagere volume (bijna vijf miljoen passagiers in het GC-scenario in 2020).

Bovendien kan het passagiersverlies met gemak groter worden dan deze vijf miljoen. Immers, de effecten van prijsmaatregelen op de relatieve concurrentiepositie van Schiphol zijn in de studie op de achtergrond gebleven. Welliswaar is het 'weglekken' van passagiers naar andere luchthavens berekend, maar geen aandacht is besteed aan het gedrag van andere luchthavens in Europa. Immers, het antwoord op de vraag of Schiphol aantrekkelijk blijft bij een volumerestrictie en/of heffingenbeleid wordt onder andere door andere luchthavens bepaald. Zo wordt de Parijse luchthaven Charles de Gaulle weinig in de weg gelegd om door te groeien. Ook het gedrag van luchtvaartmaatschappijen is onderbelicht gebleven. In hoeverre zijn zij gevoelig voor prijsverhogingen en laten zij zich leiden door de prijsgevoeligheid van hun passagiers en hun verladers? Kortom, de auteurs vergeten de rol van de kruislingse prijselasticiteit en de kruislingse prijselasticiteit van transferpassagiers lijkt op voorhand relatief hoog te zijn.

Nader onderzoek op deze punten is nodig om een verantwoorde beslissing te nemen over de regulering van het vliegverkeer. Dát regulering via prijsmaatregelen betere vooruitzichten biedt voor een goede balans tussen economie en milieu dan de PKB grens heeft de CPB-studie in elk geval duidelijk gemaakt

1 CPB, [Grenzen aan Schiphol?](#), Den Haag, 1997, blz. 47.

Copyright © 1998 - 2003 Economisch Statistische Berichten (www.economie.nl)