



Grenzen aan Schiphol?

Auteur(s):Hoek, T.H. van
Koning, M.A.*De auteurs zijn werkzaam bij de afdeling Diensten van het CPB, Zij danken Peter van den Berg en Kees Burk voor nuttig commentaar.***Verschenen in:**

ESB, 83e jaargang, nr. 4136, pagina 52, 23 januari 1998

Rubriek:**Trefwoord(en):**

schiphol, luchtvaart

Schiphol kan groeien en toch de wettelijke geluidsgrenzen realiseren. Een selectieve groei gebaseerd op minder lawaaiige vliegtuigen, een andere baaninrichting en andere procedures bij starts en landingen kunnen een aanmerkelijke reductie van de geluidshinder opleveren. Dergelijk beleid is niet kosteloos, maar is vanuit economische optiek wel verre te prefereren boven het stellen van absolute passagiersgrenzen. Op zeer lange termijn is groei van het vliegverkeer alleen op nieuwe locaties te realiseren. De kosten hiervan kunnen door de sector zelf worden opgebracht.

De problematiek rondom de Nederlandse luchtvaart heeft ruim aandacht gehad in de studie Economie en fysieke omgeving van het Centraal Planbureau ¹. In het verlengde van deze studie is in november een aanvullende publicatie Grenzen aan Schiphol? afgerond, waarin specifiek aandacht is besteed aan de economische effecten van beperking van de Nederlandse luchtvaart en aan mogelijkheden tot verdere doorgroei op Schiphol binnen de wettelijk gestelde geluidsgrenzen. Hieronder wordt eerst ingegaan op de ontwikkelingen van de Nederlandse luchtvaart tot 2020, en de daarmee verbonden beleidsuitdagingen op het gebied van milieu. Daarna komt het beleid aan bod. Tenslotte wordt ingegaan op mogelijkheden van de sector zelf om nieuwe luchthaveninfrastructuur te bekostigen.

Luchtvaartontwikkelingen tot 2020

De luchtvaart blijft in de periode tot 2020 naar verwachting een 'luxe product' en de groei zal dan ook blijven uitgaan boven de groei van het bbp. Naast de economische groei en de ontwikkeling van de internationale handel speelt de toenemende concurrentie binnen de luchtvaart een belangrijke rol. In combinatie met een vrij gematigde ontwikkeling van de kerosineprijzen treedt in alle scenario's een daling op van de reële luchtvaarttarieven en verbetert de concurrentiepositie van de luchtvaart ten opzichte van de autobus en de conventionele trein. Ten aanzien van het beleid in en rondom Schiphol is verondersteld dat alleen de vijfde baan wordt aangelegd en er vanaf 2003 een volledig verbod wordt ingesteld voor lawaaiige (zogenaamde 'Chapter 2') vliegtuigen.

Onder deze condities zal het passagiersvolume krachtig toenemen, van 25 mln in 1995 naar 60-95 mln in 2020. Het minder prijsgevoelig zakelijke segment wordt gestimuleerd door de internationale handel, terwijl het prijsgevoelige particuliere segment sterk gestimuleerd wordt door inkomensgroei en lagere tarieven. Het vrachtverkeer via de lucht neemt relatief nog sterker toe dan het passagiersverkeer en loopt op van een mln ton in 1995 naar 3,5 à 5 mln ton in 2020. Het aantal vliegtuigbewegingen neemt door de inzet van grotere vliegtuigen iets minder krachtig toe: van bijna 300.000 in de uitgangssituatie naar 600.000 à 800.000 in 2020 (zie [tabel 1](#)).

Tabel 1. Volume-ontwikkeling luchtvaart in drie scenario's, 1995-2020

	Divided Europe			Eur. Coordination		Global Competition	
	1995	2010	2020	2010	2020	2010	2020
Passagiersvolume: mln passagiers (bewegingen)							
herkomst/bestemminga	15,0	25,4	32,8	31,3	41,9	40,1	61,1
transfer	9,6	17,7	25,4	18,9	27,0	22,8	35,4
totaal	24,6	43,1	58,2	50,2	68,9	62,9	96,5
Vrachtvolume: in mln ton							
in vrachtvliegtuigen	0,4	1,2	1,9	1,3	2,3	1,5	2,8
in passagiersvliegtuigen	0,6	1,3	1,7	1,6	1,8	1,9	2,3
totaal	1,0	2,6	3,6	2,9	4,1	3,5	5,1
Vliegtuigbewegingen: x 1.000							
Passagiersvliegtuigen	279	431	542	496	627	557	784
Vrachtvliegtuigen	12	27	38	29	42	32	48
Totaal	291	458	580	525	668	589	832

a. inclusief negatieve transfers (d.w.z. passagiers die elders overstappen)

Een belangrijk element in de geschetste ontwikkeling is de aanname dat de KLM als main carrier van Schiphol zijn marktaandeel in de komende periode zal behouden. De mogelijkheid bestaat dat een door de KLM aangegane alliantie zijn netwerkoperaties op Schiphol concentreert, of juist deze operaties naar een andere Europese luchthaven verplaatst (bijvoorbeeld vanwege restricties op Schiphol). Dit kan leiden tot een lagere of juist hogere vervoersgroei dan hierboven aangegeven.

Knelpunten

De fysieke capaciteit van Schiphol lijkt voldoende om het geschetste vervoersbeeld te accommoderen, al zal in het 'Global Competition'-scenario wel al sprake zijn van enige frictie. De belangrijkste knelpunten doen zich voor op het gebied van milieu en dan in het bijzonder bij de geluidshinder.

De geluidshinder door de luchtvaart laat bij de gehanteerde uitgangspunten een divergerende ontwikkeling zien tussen de periode tot 2003 en de periode 2003 tot 2020. Door ingebruikname van de vijfde baan en het verdwijnen van 'Chapter 2'-vliegtuigen rond 2003 zal aanvankelijk sprake zijn van een daling van het aantal gehinderden en het aantal ernstig gehinderde woningen in de directe omgeving van Schiphol (de 35 Ke-zone) en van het totaal aantal ernstig gehinderden in de ruimere omgeving van de luchthaven (de 20 Ke-zone). Hierna zal een onbelemmerde luchtvaartontwikkeling gepaard gaan met een toenemend aantal gehinderden en een toename van het aantal gehinderde woningen binnen de 35 Ke-zone (zie [tabel 2](#)). Het aantal gehinderde woningen binnen deze zone loopt uiteen van 15.000 tot 21.000. De wettelijk - in de PKB-Schiphol vastgestelde - grens van maximaal 10.000 gehinderde woningen wordt dan ook niet bereikt in de scenario's. Ook ten aanzien van de 20 Ke-contour en het totaal aantal ernstig gehinderden geldt dat de uitkomsten fors uitgaan boven de aanwijzingen in de PKB, zij het dat het beeld iets gematigder is in relatieve termen dan geldt voor de 35 Ke. Een uitzondering hierop vormt de wettelijke nachtnorm; deze wordt in alle scenario's gehaald.

Tabel 2. Aantal woningen binnen de Ke-normen en aantal ernstig gehinderden in 2020, x 1.000

	aantal woningen			aantal ernstig gehinderden
	20 Ke	35 Ke	26 Laeq	
Divided Europe				
Basis	159,6	14,6	2,9	57
Nuloptie	104,1	8,7	2,3	38
parallele Kaagbaan	86,6	8,5	2,9	31
European Coordination				
Basis	171,6	17,7	4,2	64
Nuloptie	89,7	8,7	2,6	29
parallele Kaagbaan	98,5	9,5	4,2	32
Global Competition				
Basis	186,2	21,0	6,1	68
Nuloptie	63,7	7,8	2,0	23
parallele Kaagbaan	138,0	17,4	6,1	51
+ verbeterde procedures	94,2	8,1	5,4	30
+ vlootmix 'best performers'	69,0	4,4	4,6	25
PKB-aanwijzing	113,8	10,0	6,5	40

Bron: ADECS.

De ongerestricteerde volumegroei van de luchtvaart in de scenario's vertaalt zich daarnaast in stijgend energiegebruik en stijgende stofemissies in alle scenario's. De stijging van zowel de CO₂- als de NO_x-emissies ligt binnen een bandbreedte van 60% tot 150% in de scenario's tot 2020.

Geen groei boven 44 mln (nul-optie)

In de PKB-Schiphol is een maximum gesteld voor het aantal passagiersbewegingen en het vrachtvolume. Zonder aanvullende infrastructuur betekent dit dat de Nederlandse luchtvaart niet verder kan groeien dan 44 mln passagiersbewegingen en 3,3 mln ton vracht en is er sprake van een quotering van de totale Nederlandse luchtvaartsector.

Omdat het luchtverkeer beperkt blijft, komt het aantal vliegtuigbewegingen nu aanzienlijk lager uit en valt de geluidshinder ook aanzienlijk lager uit. De quotering blijkt een effectief middel om de geluidshinder te beperken; de geluidshinder blijft in alle gevallen onder de wettelijk gestelde grenzen (zie [tabel 2](#)).

De kosten van een dergelijk beleid liggen in de economische sfeer. Deze zijn op drie manieren onderzocht. De eerste twee mogelijkheden hebben betrekking op de beleidsinzet om de quotering te realiseren. Dit kan door middel van alleen slotcoördinatie² of door een combinatie van slotcoördinatie en heffingen. Een derde mogelijkheid is dat door de dreigende beperking van de groeimogelijkheden op Schiphol het transferverkeer wegvalt, bijvoorbeeld omdat de Nederlandse luchtvaartsector de netwerkoperaties uitplaatst naar buitenlandse luchthavens.

Quotering door slotcoördinatie

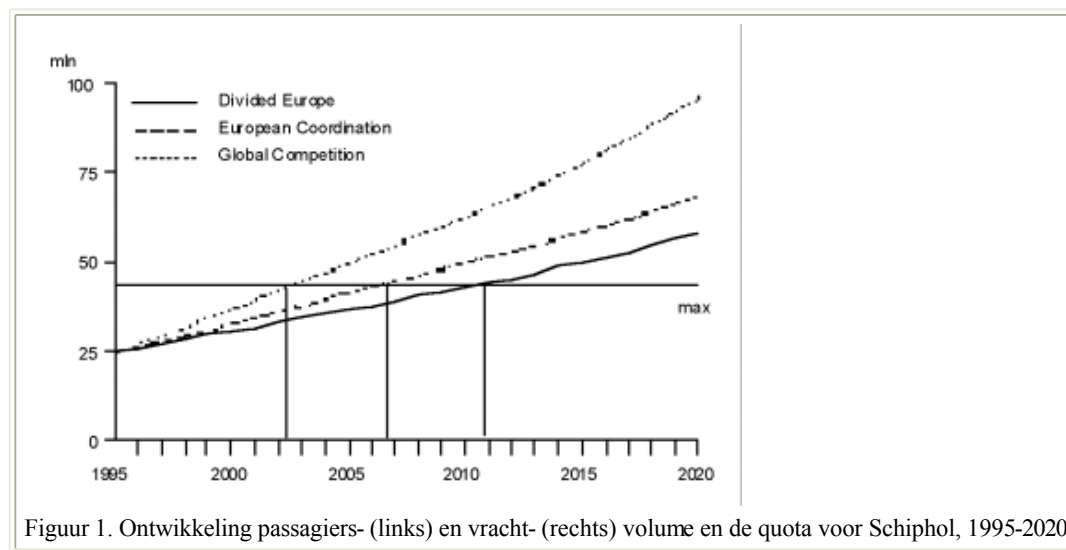
De gecreëerde schaarste aan luchtvaartcapaciteit zal er onvermijdelijk toe leiden dat de tarieven hoger uitvallen. De verhoogde tarieven leiden in combinatie met de frequentieverlaging tot een substantiële lastenverzwaring voor zowel bedrijven als particulieren. De totale kostenverhoging bedraagt in 2020 ongeveer f 4 tot f 17 mrd (in prijzen 1995). De aan de luchtvaart gebonden bedrijvigheid en de toeristische sector worden zwaar getroffen. Zo daalt de werkgelegenheid van de luchtvaartsector in alle scenario's tot onder het niveau van 1995. De macro-economische effecten zijn dan ook éénduidig negatief. Afhankelijk van het lange-termijnsценario is het niveau van het reëel nationaal inkomen in 2020 ¾ tot 2¼% lager dan in de situatie zonder beperking. Dit gaat gepaard met een werkgelegenheidsniveau dat 30.000 tot 65.000 banen lager ligt dan anders het geval zou zijn. Omdat het verschil tussen het aantal passagiers in een onbelemmerde situatie en het door quotering toegelaten aantal in de tijd toeneemt, nemen deze effecten steeds verder toe. Deze effecten zullen in belangrijke mate neerslaan in de regio Amsterdam. De hogere tarieven zorgen weliswaar voor hogere winsten van de luchtvaartmaatschappijen, maar hiervan slaat een belangrijk deel in het buitenland neer.

Quotering door slotcoördinatie en heffingen

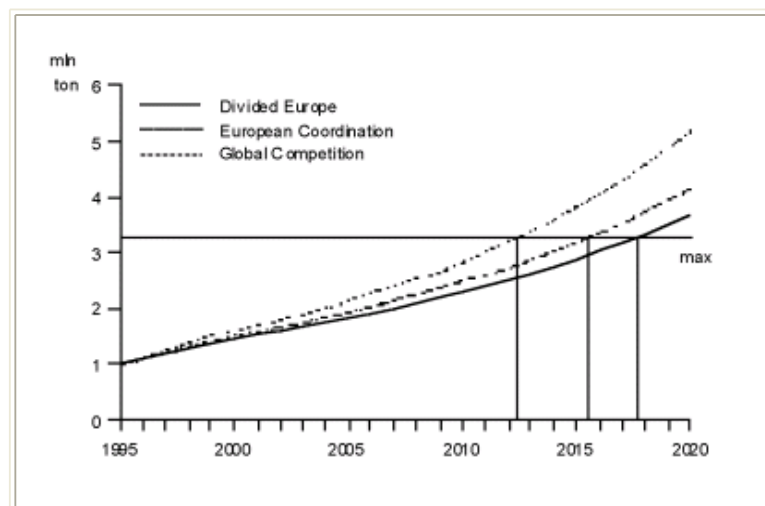
Het is voor de overheid mogelijk om de negatieve macro-economische effecten van slotcoördinatie te beperken door de monopoliewinsten af te romen met heffingen. Bij volledige afroming variëren de heffingsopbrengsten van f 7 tot f 17 mrd in 2020, ofwel 0,8 tot 1,9% van het bruto binnenlands product in dat jaar. Door terugsluizing van de heffingsopbrengsten via verlaging van de loon- en inkomstenbelasting kan de koopkracht worden bevorderd en kunnen de loonkosten worden verlaagd. Omdat de heffing ook door buitenlanders wordt betaald, kan binnen Nederland meer worden teruggesluisd dan de lastenstijging van Nederlanders bedraagt. Het effect op het nationaal inkomen kan in dit theoretisch geval dan zelfs worden teruggebracht tot nul. In de praktijk zal alleen een gedeeltelijke afroming van monopoliewinsten mogelijk zijn, waardoor het ook in dit geval niet mogelijk is om de luchtvaartsector kosteloos aan banden te leggen.

Wegvallen transferverkeer

Beide voorgaande varianten berusten op de veronderstelling dat er een redelijke mate van het transferverkeer op Schiphol blijft bestaan. Indien de transferpassagier veel prijs- en/of frequentiegevoeliger is dan in de voorgaande varianten is aangenomen, dan wel de KLM zijn netwerkooperaties naar een buitenlands vliegveld verplaatst, ontstaat een geheel andere situatie. Met uitzondering van het scenario met de hoogste economische groei (Global Competition) blijft het vervoersvolume op Schiphol in 2020 dan onder de gestelde grens van 44 mln passagiers (figuur 1) en 3,3 mln ton vracht (figuur 2). In deze gevallen is er geen reden tot, maar ook geen mogelijkheid voor prijsverhoging of heffing. Door het productieverlies van de Nederlandse luchtvaart en de daarmee sterk verbonden bedrijven zijn de macro-economische effecten negatief. Afhankelijk van het lange-termijnsценario is het niveau van het reëel nationaal inkomen in 2020 1 tot 2% lager dan in de situatie zonder beperking. Dit gaat gepaard met een werkgelegenheidsniveau dat 20 tot 40.000 banen lager ligt dan anders het geval zou zijn. In het lange-termijnsценario met de hoogste groei is uitval van het transfersegment onvoldoende om in 2020 binnen de quota te blijven. Op den duur zal dat na 2020 ook het geval zijn bij de andere scenario's.



Figuur 1. Ontwikkeling passagiers- (links) en vracht- (rechts) volume en de quota voor Schiphol, 1995-2020



Het beste resultaat dat in de praktijk kan worden gerealiseerd bij continuering van het transferverkeer op Schiphol is een uitkomst die ergens ligt tussen die van de heffingvariant en de slotcoördinatievariant. De resultaten zijn het minst gunstig bij het wegvallen van het transferverkeer. Hieraan kan nog het volgende worden toegevoegd. In geval van slotcoördinatie - al of niet in combinatie met heffingen - zullen de effecten pas optreden bij het bereiken van de gestelde grenzen. Dit ligt anders voor het wegvallen van het transferverkeer. Alleen al de dreiging van toekomstige knelpunten op Schiphol kan voor de luchtvaart-sector aanleiding zijn de netwerkoperaties naar een buitenlandse luchthaven te verplaatsen.

Herconfiguratie en selectieve groei op Schiphol

Naast quoterings zijn er ook andere mogelijkheden om de geluidshinder rond Schiphol te verminderen. In economische termen een aanzienlijke efficiëntere beleidslijn is een combinatie van het verminderen van de hinder door het herconfigureren van Schiphol (landingsbanen) en (eventueel) de omgeving (slopen van woningen), en het verminderen of verplaatsen van de geluidsproductie. Zo zijn door het onderzoeksbureau ADECS ten behoeve van de studie de geluidseffecten van een drietal mogelijkheden onderzocht, tw (1) aanleg van een parallelle Kaagbaan, (2) verbeterde aanvlieprocedures en (3) gebruik van een stillere vliegtuigvloot op Schiphol.

Door het herconfigureren van het banenstelsel van Schiphol, waarbij de Buitenveldertbaan (goeddeels) en de Aalsmeerbaan buiten gebruik worden gesteld en worden vervangen door een zogeheten parallelle Kaagbaan (geschatte kosten circa f 3 mrd), resteert er een vierbanenstelsel, waardoor een aantal woonkernen ontlast kunnen worden. Door deze herconfiguratie wordt de wettelijke norm voor de 35 Ke die betrekking heeft op de directe omgeving van Schiphol in de scenario's 'Divided Europe' en 'European Coordination' (met respectievelijk 60 en 70 mln passagiersbewegingen in 2020) gehaald. Aan de wettelijke norm voor de nacht (de 26 LAeq) wordt ruim voldaan en ook aan de aanwijzingen in de PKB voor de 20 Ke en het totaal aantal ernstig gehinderden wordt ruim voldaan. Het vierbanenstelsel met een parallelle Kaagbaan maakt met andere woorden een doorgroei naar 60 tot 70 mln passagiers in 2020 mogelijk (ruim) binnen de PKB-normen.

In het 'Global Competition'-scenario met een passagiersaantal van bijna 100 mln is (alleen) een vierbanenstelsel met parallelle Kaagbaan niet voldoende om de PKB-normen te realiseren. De normen voor de 20 Ke en het aantal ernstig gehinderden worden in dat scenario overschreden en de wettelijke norm voor de 35 Ke wordt zelfs nog altijd ruim overschreden. Alleen aan de aparte wettelijke norm voor de nacht (26 LAeq) wordt weer voldaan. Bij deze uitkomsten geldt bovendien dat vrij ongunstige uitgangspunten zijn gehanteerd voor de vliegtuiggrootte en de etmaalverdeling.

Naast herconfiguratie van het banenstelsel kunnen ook andere maatregelen worden genomen die gericht zijn op het optimaliseren van de technische en operationele aan- en uitvlieprocedures en het verbeteren van de vlootsamenstelling op Schiphol in de richting van stillere vliegtuigen. Een betere benutting van het banenstelsel tijdens piekuren en andere procedures bij starts en landingen kunnen een forse vermindering van de geluidshinder rondom Schiphol veroorzaken. Een gunstiger vlootsamenstelling kan worden bevorderd door regelgeving en prijsprikkels. In navolging van de succesvolle tariefmaatregelen voor de zogenaamde 'Chapter 2'-vliegtuigen op Schiphol, is een verdergaande differentiatie naar vliegtuigtypen binnen de hieropvolgende generatie 'Chapter 3'-vliegtuigen een zeer interessante optie. Voordeel van dergelijke marktconforme instrumenten is dat luchtvaartmaatschappijen flexibel kunnen inspelen op de nieuwe situatie en geprikkeld worden om tegen zo laag mogelijke (bedrijfs-)economische kosten een bijdrage te leveren aan reductie van geluidshinder rond Schiphol en in de wijde omgeving van de luchthaven.

Met dergelijke pakketten van maatregelen die een actief en integraal beleid vereisen kan ver worden bereikt (zie [tabel 2](#)). Uit berekeningen voor het GC-scenario met bijna 100 mln passagiers blijkt het aantal woningen binnen de 35 Ke-zone rond Schiphol nu driekwart lager te liggen dan in het basisscenario zonder aanvullend beleid. Het aantal woningen binnen de 35 Ke-contour bedraagt nu minder dan 5.000 in 2020, ruim onder de norm van 10.000 woningen. Aan alle andere geluidsnormen wordt onder deze omstandigheden ruim voldaan. Indien een dergelijk pakket kan worden afgedwongen, dan zijn er met andere woorden mogelijkheden om op lange termijn een vervoer van 100 mln passagiers te combineren met geluidsprestaties die ruim binnen de maximaal toegestane grenzen liggen.

Het is denkbaar dat niet alle maatregelen uit het pakket dat voor het GC-scenario is bezien zich evengoed of tegen lage kosten laten realiseren. Wel geldt dat de uitkomsten ver onder de maximaal toegestane grenzen liggen en dat er nog diverse andere maatregelen zijn te overwegen. Naast zaken als bijvoorbeeld woningisolatie en uitkopen van woningen, gaat het vooral om gericht beleid om het nachtverkeer terug te dringen. Voor dit laatste geldt dat het tariefinstrument ook hiervoor kan worden ingezet, als de tarieven niet alleen worden gedifferentieerd naar vliegtuigtype, maar ook naar tijdstip van landen en stijgen. Een minder krachtige groei van het nachtverkeer dan in alle bovenstaande varianten is verondersteld zal de geluidshinder belangrijker verder kunnen reduceren.

Milieufonds Schiphol

Ook bij uitvoering van de hierboven beschreven maatregelen zal er eens een moment komen waarop de grenzen van de luchthaven, ook in technische en ruimtelijke zin, in beeld komen. Doorgroei van de luchtvaart is dan alleen mogelijk op alternatieve locaties. In de Integrale Beleids Visie van het huidige kabinet worden drie kansrijke locaties aangeduid, te weten een vliegveld voor de kust, in het Markermeer en op een eventuele Tweede Maasvlakte. Deze locaties lijken op milieugebied vrij gunstig te scoren, maar voorlopig onderzoek geeft ook aan dat de kosten van een nieuwe luchthaven omvangrijk zijn en in de orde van f 20 tot f 40 mrd zouden kunnen liggen. Het belangrijkste knelpunt lijkt dan ook van financiële aard te zijn.

Indien niet de Nederlandse belastingbetaler, maar de sector zelf in belangrijke mate in staat zou zijn om de kosten te dragen dan zal de (politieke) haalbaarheid van nieuwe luchthaveninfrastructuur aanzienlijk toenemen. Het lijkt ook redelijk dat de gebruikers van de luchthaveninfrastructuur, en dit zijn uiteindelijk de reizigers, betalen voor de faciliteiten die de dienstverlening mogelijk maakt. Luchtvaartreizigers zijn geen sociaal zwakke groep en door de onstuimige groei van het vliegverkeer kunnen de kosten over een zeer grote groep reizigers worden uitgesmeerd. Indien men iedere passagiersbeweging ziet als een klant, dan heeft luchthaven Schiphol thans meer dan 30 mln klanten. In de komende decennia zal het aantal klanten naar verwachting zeer sterk toenemen.

Ook is het zo dat het gebruik van de luchthaven belangrijke negatieve externe effecten veroorzaakt die in het geheel niet in de prijs van

luchtvaarttickets zijn opgenomen. Over luchtvaartdiensten wordt immers geen BTW geheven en evenmin wordt er accijns geheven op kerosine. De enige kosten voor de reizigers bestaan uit luchthavenbelasting die neerkomt op een verhoging van de gemiddelde ticketprijs met slechts 2% en voor de transferpassagier is dit percentage gemiddeld zelfs nog iets lager. Dit roept de vraag op of het niet mogelijk is om reizigers meer te laten betalen voor de infrastructuur en de negatieve externe effecten die zij veroorzaken.

Er zijn twee denkbare routes. Een eerste route is om de luchthavenbelasting te verhogen. Het gaat er dan om de gemiddelde luchthavenbelasting van momenteel f 18 per vertrekkende passagier (en straks f 9 per transferpassagier) te verhogen naar zeg f 80 en f 40. Indien men vanaf 2000 vijftien jaar lang de extra (geïndexeerde) inkomsten in een fonds stort, dan kan het fonds in 2015 - afhankelijk van het gehanteerde scenario - een omvang hebben van ongeveer f 15 tot 25 mrd in huidige prijzen. Met een

dergelijk bedrag is al een zeer belangrijke voorfinanciering mogelijk van infrastructuur en de verdien capaciteit neemt in de tijd met een verdere groei van passagiers steeds verder toe. Dit maakt bijvoorbeeld ook private financiering een serieuze optie.

Een andere route is om de heffing niet te richten op vliegtuigbewegingen, maar te differentiëren naar tijdstip en hoeveelheid geluidsproductie van vliegtuigen. Deze route grijpt aan bij de externe effecten. Op deze manier kunnen vergelijkbare opbrengsten worden gerealiseerd, bijvoorbeeld te storten in een milieufonds Schiphol. Het interessante van deze route is dat het mes aan twee kanten snijdt. Door de tariefdifferentiatie wordt een gunstiger vlootsamenstelling op Schiphol gestimuleerd met minder geluidshinder voor de omwonenden van de luchthaven, terwijl met de opbrengsten van de heffingen van het milieufonds Schiphol een perspectief wordt geboden op een majeure reductie van geluidshinder in de toekomst door aanleg van nieuwe luchthaveninfrastructuur. Uiteraard is het ook mogelijk om een zekere combinatie toe te passen van milieuheffingen en hogere luchthavenbelasting. Deze routes zijn praktisch goed te realiseren. Luchthaven Schiphol en de nationale overheid kunnen dit beslissen; er zijn geen internationaal juridische obstakels. Resteert de vraag wat de economische repercussies zijn.

Door de tariefverhogingen wordt neerwaartse druk op het vliegverkeer via Schiphol uitgeoefend. De omvang van dit effect is echter zeer bescheiden. Tariefverhogingen van 60 tot 70 gulden per retour-ticket, komen neer op een gemiddelde prijsstijging van ongeveer 7%. De prijselasticiteiten, die kunnen worden ontleend aan het Schiphol Competition Model, bedragen -1,0 voor de particuliere reiziger en -0,1 voor de zakelijke reiziger. De gewogen gemiddelde elasticiteit bedraagt ongeveer -0,6. Een prijsverhoging van 7% betekent dan dat het vliegvolume op Schiphol met slechts 5% wordt gedrukt, in vergelijking met een situatie zonder tariefverhogingen. Een dergelijke ontwikkeling zou bij een geleidelijk optrekken van luchtvaarttarieven dan ook nauwelijks zijn waar te nemen in de jaarlijkse groeicijfers van de luchthaven. Hieruit blijkt dat de nationale luchthaven - heel anders dan een luchtvaartmaatschappij - zekere karakteristieken heeft van een lokaal monopolie. Het afroemen van een deel van de monopoliewinsten, waarvan een groot deel thans bij niet-ingezetenen neerslaat, is een serieuze optie. In ieder geval is helder dat het introduceren van heffingen die belangrijke financiële opbrengsten genereren, weliswaar enige economische kosten veroorzaken, maar geenszins een doorkruising van de mainport-ambities van luchthaven Schiphol betekenen.

Zie ook:

H.A. van Klink, Reactie: [De risico's van heffingen](#), *ESB*, 23 januari 1998, blz. 57

1 Er is in dit onderzoek geen aandacht besteed aan de aspecten rond veiligheid en lokale luchtverontreiniging.

2 Het bindend toewijzen van start- en landingsrechten aan luchtvaartmaatschappijen om de beschikbare (geluids-)capaciteit evenwichtig te verdelen.