

Vergaderjaar 2017–2018

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 290

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 mei 2018

In mijn brief van 25 april 2018 (Kamerstuk 29 665, nr. 287) heb ik u bericht over de onderzoekstrajecten die deel uitmaken van de feitenbasis voor besluitvorming over de toekomst van Schiphol. Hierbij bied ik u de rapportages aan van de onderzoeken:

- Verkennende MKBA beleidsalternatieven Luchtvaart¹
- Capacity demand at Schiphol Airport in 2030²
- To what extent is a traffic distribution rule (TDR) Schiphol – Lelystad practicable and feasible from the perspective of the airlines concerned?³
- Airline split operations⁴.

Deze onderzoeken zijn onderdeel van de feitenbasis op het thema *economie*. Zoals in mijn eerdere brief aangegeven, verbind ik in dit stadium nog geen conclusies aan de bijgevoegde onderzoeken. De beoogde feitenbasis is immers nog niet compleet en voor het trekken van conclusies moeten de verschillende thema's in hun onderlinge samenhang worden gezien.

Verkennde MKBA beleidsalternatieven Luchtvaart

Deze verkennende maatschappelijke kosten baten analyse (MKBA) is uitgevoerd in aanloop naar de kabinetsformatie. In het najaar van 2017 heeft een actualisatie van deze verkennende MKBA plaatsgevonden met nieuwe geluidberekeningen en er is een aanvullende analyse naar effecten op de hubfunctie van Schiphol gedaan. Het onderzoek geeft op hoofdlijnen inzicht in de kosten en baten van een ruime bandbreedte aan alternatieven voor de ontwikkeling van Schiphol in combinatie met

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

⁴ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

regionale luchthavens. De alternatieven verschillen in welke de mate de toekomstige vraag naar luchtvaart wordt geaccommodeerd en op welke luchthavens dit gebeurt. Ik wil benadrukken dat de onderzochte alternatieven zijn opgesteld voorafgaand aan de kabinetsformatie. Ze laten een ruime bandbreedte zien tussen enerzijds stoppen met groei van de luchtvaart en anderzijds zoveel mogelijk vraag accommoderen. Zoals in de samenvatting is aangegeven is inmiddels een aantal keuzes gemaakt ten aanzien van onder andere Lelystad, waar in deze studie geen rekening mee is gehouden.

Belangrijkste conclusie van het rapport is dat het accommoderen van de vraag naar luchtvaart welvaartswinst oplevert. De baten van groei overtreffen de benodigde investeringen ruimschoots. Daar staat tegenover dat de effecten op milieu en geluid het meest negatief zijn bij hoge groei. Accommoderen van vraag op Schiphol levert meer welvaart op dan accommoderen op regionale luchthavens. Om de groei te kunnen accommoderen is het wel noodzakelijk om knelpunten in het luchtruim op te lossen. Ook op de grond zijn forse investeringen noodzakelijk in onder meer taxibanen, opstelplaatsen, terminals en de bereikbaarheid van de luchthaven.

Zowel bij lage als hoge economische groei is de capaciteit op Schiphol in vrijwel alle alternatieven onvoldoende om de forse vraag naar vliegtuigbewegingen te accommoderen. De schaarse capaciteit kan leiden tot schaarstewinsten voor luchtvaartmaatschappijen als gevolg van hogere ticketprijzen. In het onderzoek wordt geconcludeerd dat deze vanuit maatschappelijk perspectief het beste kunnen worden afgeroomd door de overheid.

Capaciteitsrestricties op Schiphol leiden tot een afname van het aantal vrachtluchten, low-costvluchten en transferpassagiers, aldus het onderzoek. Dit zijn de segmenten die het meest prijsgevoelig zijn en de grootste internationale concurrentie hebben. Op termijn kan de daling van het aantal transferpassagiers leiden tot een verschraling van het netwerk: de frequentie op de populaire zakelijke bestemmingen neemt toe ten koste van de fijnmazigheid van het netwerk via de feederbestemmingen. Doordat het netwerk met een groot aantal bestemmingen nu zeer fijnmazig is, zal dat op korte termijn niet leiden tot een slechter vestigingsklimaat, maar bij aanhoudende schaarste en verdere verschraling mogelijk wel, zo concluderen de onderzoekers.

Capacity demand at Schiphol Airport in 2030

Dit onderzoek is uitgevoerd om de knelpunten op Schiphol inzichtelijk te maken die ontstaan bij een gematigde verkeersontwikkeling in 2030, uitgaande van het accommoderen van mainportgebonden verkeer op Schiphol. Ook is onderzocht welke maatregelen er afzonderlijk of in combinatie met elkaar toe kunnen leiden dat knelpunten – in de ruimte die voor de ontwikkeling van het (inter)continentale netwerk van verbindingen van groot belang is – worden gemitigeerd. De hoofdconclusie van het rapport is dat de inzet van een totaalpakket aan maatregelen nodig is – zowel verplaatsing van vakantieverkeer van Schiphol naar Lelystad als diverse operationele maatregelen – om de mainportgebonden vraag in 2030 te kunnen accommoderen. En dan nog zullen er in bepaalde piekperioden knelpunten blijven bestaan.

To what extent is a traffic distribution rule (TDR) Schiphol – Lelystad practicable and feasible from the perspective of the airlines concerned?

Dit onderzoek geeft inzicht in de operationele- en bedrijfseconomische impact van een verkeersverdelingsregel (VVR) op luchtvaartmaatschappijen zonder thuisbasis op Schiphol. Conclusie van dit onderzoek is dat de operationele impact van een VVR op maatschappijen zonder thuisbasis op Schiphol minimaal is. Omdat zij geen basis hebben op Schiphol krijgen deze maatschappijen naar verwachting nauwelijks te maken met additionele kosten. Maatschappijen zonder basis op Schiphol ervaren waarschijnlijk vooral voordelen zoals minder congestie en kortere taxi- en omdraaitijden op Lelystad vergeleken met Schiphol. De bedrijfseconomische impact in termen van routewinstgevendheid van geraakte verbindingen zal binnen een bandbreedte tussen 0% en 20% negatief zijn. Dit verschilt per maatschappij.

Airline split operations

Dit onderzoek is uitgevoerd in het kader van de vormgeving en onderbouwing van de VVR en geeft inzicht in verschillende typen gesplitste operatie modellen en onder welke voorwaarden deze toepasbaar kunnen zijn voor de combinatie van Schiphol en Lelystad. De term «gesplitste operatie» van luchtvaartmaatschappijen verwijst naar netwerkconfiguraties waarbij een luchtvaartmaatschappij vanuit haar thuisbasis opereert naar verschillende locaties in hetzelfde verzorgingsgebied of waar een luchtvaartmaatschappij opereert vanuit een andere luchthaven dan haar oorspronkelijke thuisbasis in hetzelfde verzorgingsgebied.

Uit het onderzoek blijkt dat capaciteit en openingstijden van een luchthaven de belangrijkste voorwaarden zijn voor het kunnen toepassen van een gesplitste operatie. Vanwege het ingroeipad op Lelystad zijn er gesplitste operatie modellen vanaf de opening mogelijk waarbij er nog geen sprake hoeft te zijn van het oprichten van een basis op Lelystad (stationeren toestellen etc). Vanaf het tweede of derde jaar kan een gesplitst operatie model worden gevoerd waarbij hier wel sprake van is.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga