

De Nederlandse economie is beter af zónder Lelystad Airport

Uit onafhankelijk onderzoek naar beleidsalternatieven voor de luchtvaart blijkt dat de opening van Lelystad Airport gestoeld is op incorrecte onderzoeksresultaten.

Voorzitter Marco Middelkoop van de Samenwerkende Actiegroepen tegen Laagvliegen (SATL), dat de opdracht gaf voor het onderzoek: “deze second opinion laat zien dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat onjuiste informatie gebruikt in het proces om Lelystad Airport zo snel mogelijk te openen. De cijfers tonen nu aan dat ons land met Lelystad Airport slecht af is.”

De economen Walter Manshanden van NeoObservatory en Leo Bus stelden een second opinion op van de ‘verkennende maatschappelijke kosten-batenanalyse’ (MKBA) voor de luchtvaart. Dit laatste rapport, in 2018 in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat opgesteld door de adviesbureaus Decisio en SEO, vergelijkt de uitkomsten van vier beleidsalternatieven:

1. “Milieu-hub”: geen Lelystad Airport, een capaciteitslimiet van 500 duizend vliegtuigbewegingen voor Schiphol, een milieuheffing van €12,25 voor vluchten binnen Europa en €49 voor vluchten buiten Europa;
2. “Polder-hub”: mét Lelystad Airport (45 duizend vliegtuigbewegingen) en 595 duizend vliegtuigbewegingen op Schiphol in 2030;
3. “Multiluchthaven”: Lelystad Airport en Eindhoven Airport mogen groeien tot 100 duizend vliegtuigbewegingen per luchthaven. Schiphol groeit door tot 535 duizend vliegtuigbewegingen in 2030;
4. “Mega-hub”: Schiphol, Lelystad Airport en Eindhoven Airport mogen ongehinderd en zonder capaciteitsrestricties doorgroeien.

De “Milieu-hub” is dus de enige variant, waarin Lelystad Airport niet ontwikkeld is - en waarbij een milieubelasting wordt ingevoerd.

Uit het onderzoek van Decisio/SEO kwam alternatief 4, waarin de luchtvaart zonder restricties mag doorgroeien, naar voren als de optie met het hoogste welvaartssaldo (+ 44.1 miljard euro). Alternatief 1, de “milieu-hub”, resulteerde in het laagste welvaartssaldo (-33 miljard euro).

Uit de second opinion van Manshanden en Bus blijkt echter dat Alternatief 1, het dichthouden van Lelystad Airport gecombineerd met het beperken van de groei van Schiphol, veruit het beste alternatief voor de Nederlandse economie is. Dit komt met name doordat in de verkennende MKBA uit 2018:

- a) het positieve effect van een betere bereikbaarheid bij meer vliegen zwaar wordt overschat. Met name de foutief berekende reistijdwinst en een te hoge gehanteerde reistijdwaardering leidden tot een veel te positief welvaartseffect van een groei van de luchtvaart;
- b) het effect capaciteitsbeperking, schaarste en hogere ticketprijzen is onvolledig en onjuist bepaald. De second opinion toont aan dat het grote verschil in ticketprijseffecten, waarbij dit in de “Milieu-hub” tot een significant welvaartsverlies zou leiden, veel kleiner wordt, en dat ticketprijseffecten in de “Milieu-hub” zelfs een relatief groot positief welvaartseffect heeft.

- c) werd gerekend met verkeerde kengetallen voor klimaatkosten en -baten. Door het gebruik van de juiste kengetallen voor hantering in een Nederlandse MKBA, die van het Centraal Planbureau, blijken de negatieve effecten van groei van luchtvaart veel sterker te zijn.

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de saldo's van de maatschappelijke kosten en baten van de verschillende alternatieven, voortkomen uit de second opinion van Walter Manshanden en Leo Bus.

MKBA-2018 o.b.v. doorrekening van kanttekeningen, door Manshanden en Bus (mrd. €, prijspeil 2016), WLO-HOOG scenario

	s.o.	Milieu-hub	Polder-hub	Multi-luchthaven	Mega-hub
Investerings in luchthavens	Nee	€ +1,1	€ -2,4	€ -0,4	€ -3,6
Netto-opbrengsten luchthavens	Nee	€ -1,9	€ +4,3	€ +0,8	€ +7,4
Welvaartseffecten groei luchtvaart	Ja	€ -9,5	€ +2,9	€ +4,3	€ +13,3
Ticketprijsseffecten	Ja	€ +3,4-5,7	€ +3,2-4,8	€ +1,4-1,5	€ +4,8-5,5
Geluid: Waardedaling woningen	Ja	€ +0,45	€ -0,3	€ 0,0-PM	€ -1,05-PM
Klimaat	Ja	€ 10,4	€ -35,2	€ -10,2	€ -41,7
Luchtqualiteit	Ja	€ 0,4	€ -0,7	€ -0,4	€ -1,1
Overige externe effecten	Nee	+PM	-PM	-PM	-PM
Werkgelegenheidseffecten	[a]	€ -0,2	€ +0,2	€ +0,1	€ +0,2
Agglomeratie-effecten, internationale concurrentiepositie, internationaal toerisme	Nee	-PM	+PM	+PM	+PM
Regionaal toerisme (dagrecreatie)	[b]	+	0	--	--
Totaal		€+4,2-6,5	€-26,4-28,0	€-4,1-4,2	€-20,8-21,5

[a] Second opinion komt tot dezelfde uitkomsten als in MKBA

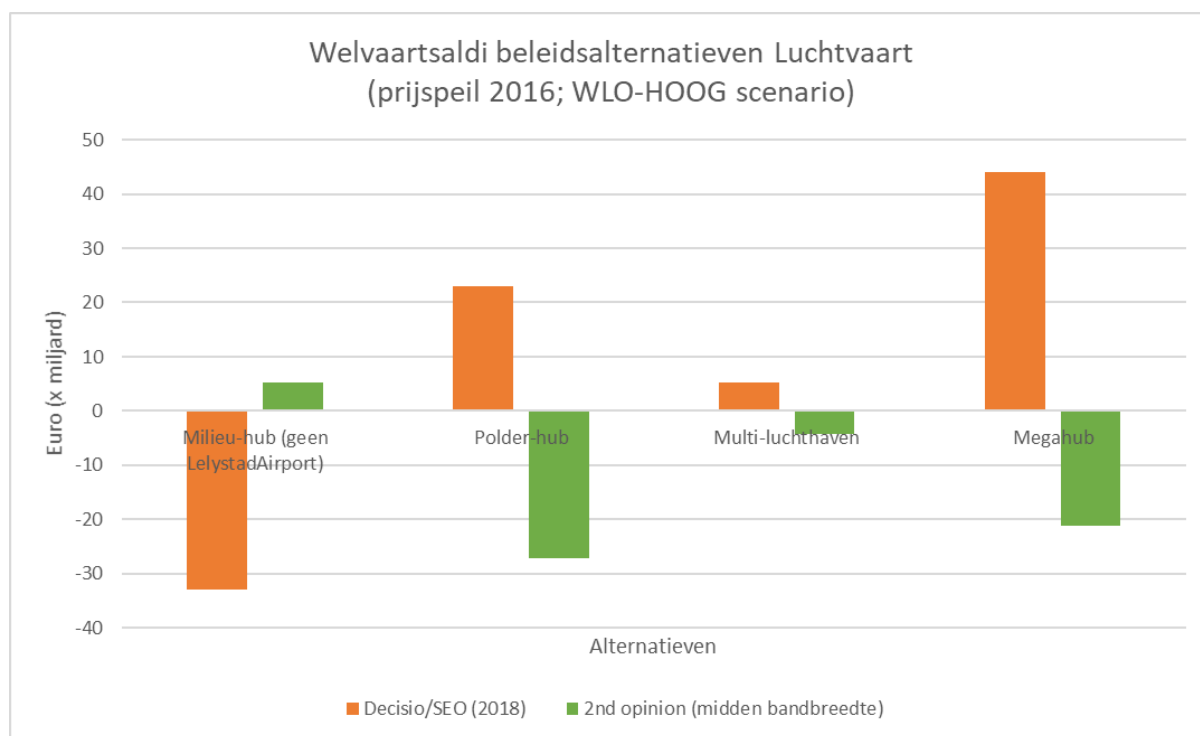
[b] Ontbreekt in MKBA

Alternatief 1, de "Milieu-hub", blijkt zelfs als enige van de vier onderzochte alternatieven daadwerkelijk te resulteren in een netto positief effect voor Nederland. Alternatieven 2 en 4, waarbij zowel Lelystad Airport als Schiphol fors groeit, leiden tot zeer hoge milieu- en klimaatschade. Dit leidt weer tot torenhoge maatschappelijke kosten. Daar staan nauwelijks baten tegenover: Lelystad Airport is voor sommige vakantiegangers iets beter bereikbaar dan andere luchthavens. Tegelijk draagt het geringe aantal banen dat met Lelystad Airport wordt gecreëerd niet bij aan onze economie.

In onderstaande tabel en grafiek zijn de resulterende saldi van kosten en baten uit de second opinion vergeleken met die uit het rapport van Decisio/SEO uit 2018. De werkelijke maatschappelijke kosten en baten van de doorgerekende scenario's blijken het tegenovergestelde te zijn van wat het ministerie wil doen geloven.

Welvaartsaldi in MKBA-2018 en volgens second opinion (miljard €, prijspeil 2016), WLO-HOOG scenario

	Milieu-hub	Polder-hub	Multi-luchthaven	Mega-hub
MKBA	€ -33,0	€+23,0	€+5,3	€+44,1
Second Opinion	€+4,2-6,5	€-26,4-28,0	€-4,1-4,2	€-20,8-21,5



SATL vindt de conclusies schokkend. Leon Adegeest, bestuurslid van SATL: “de uitkomsten van het rapport uit 2018 zijn niet een beetje onjuist, maar volstrekt bezijden de waarheid. Het ministerie wijkt af van voorgeschreven kengetallen, ze maken rekenfouten en negeren de effecten op het leefmilieu en het toerisme. Het is verontrustend dat het ministerie van Infrastructuur en Milieu deze informatie naar de Tweede Kamer stuurt. Juist dit ministerie moet de kosten en baten van grote projecten op de juiste manier in kaart brengen, zodat de politiek een afweging kan maken op basis van correcte informatie.”

Onderzoekers Manshanden en Bus vinden dat de Tweede Kamer recht heeft op deugende informatie vanuit de overheid, en de burger ook. “De minister laat de Tweede Kamer afkoersen op een besluit over Lelystad Airport dat gebaseerd is op niet kloppende informatie. Voordat de Tweede Kamer zich met fatsoen over Lelystad Airport kan buigen, moet er een nieuwe MKBA liggen die wordt geschreven door of onder toezicht van het Centraal Planbureau.”

-over de onderzoekers-

Dr. Walter J.J. Manshanden heeft meer dan 25 jaar onderzoekservaring op het gebied van regionaal-economische vraagstukken en is sinds 1 juni 2015 werkzaam bij het mede door hem opgerichte Netherlands Economic Observatory te Rotterdam. Hij studeerde economische geografie met een specialisatie in ontwikkelingseconomie en economie. Na zijn studie was hij verbonden aan het Economisch-Geografisch Instituut van de Universiteit van Amsterdam, waar hij in 1996 promoveerde. Van 1995 tot medio 2001 was hij als senior onderzoeker en manager verbonden aan de Stichting voor Economisch Onderzoek der Universiteit van Amsterdam. Daarna was hij tot en met 2015 verbonden aan TNO als teamleider, senior onderzoeker en principal scientist.

Leo Bus werkt ruim 25 jaar als beleidsadviseur op het gebied van infrastructuur, transport (alle vervoerwijzen) en economie. Hij werkt voor ministeries, provincies, gemeenten, havenbedrijven, ontwikkelingsmaatschappijen, brancheorganisaties en internationale instellingen.

Tussen 1991 en 1995 werkte hij voor Rijkswaterstaat, en tussen 1995 tot 2005 was hij als partner en projectmanager verbonden aan onderzoeksbureau Ecorys. Sinds 2005 werkt Leo Bus als zelfstandig transport- en ruimtelijk econoom.

-over SATL-

SATL is een samenwerkingsverband van 18 burgergroeperingen uit vijf provincies, die verontrust zijn over de grote negatieve gevolgen van een eventuele openstelling van Lelystad Airport.

-voor vragen of informatie-

Kees Baumann (06-55324579) of **Leon Adegeest** (06-29433888)