

# De economie van de luchtvaart; waarde voor Eindhoven?

Presentatie BVM<sup>2</sup>

25 augustus 2018, Knegsel

Dr Walter J.J. Manshanden



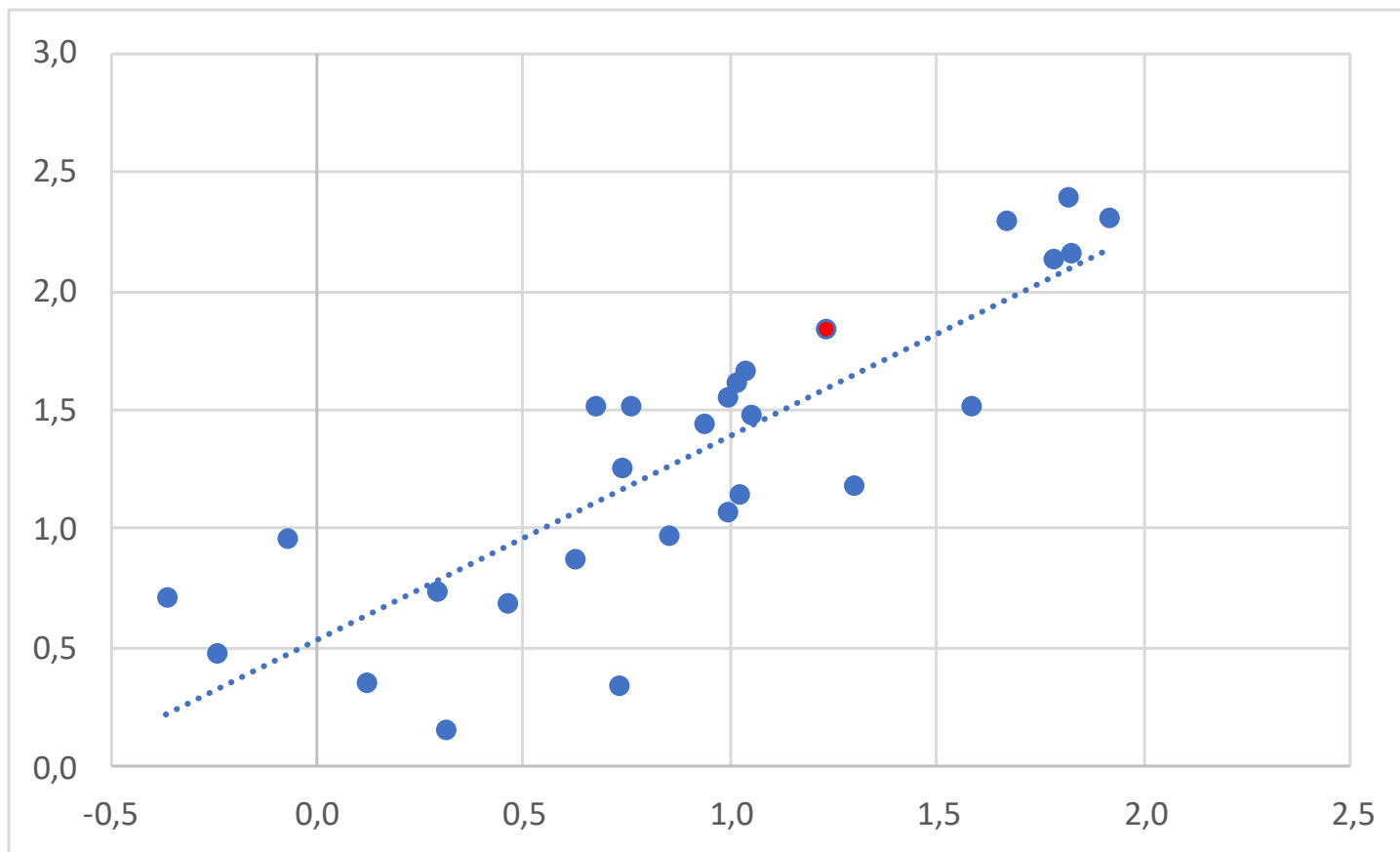
# Ontwikkeling aantal passagiers, 2008-'16

## Landen EU > 50 miljoen pax in 2016

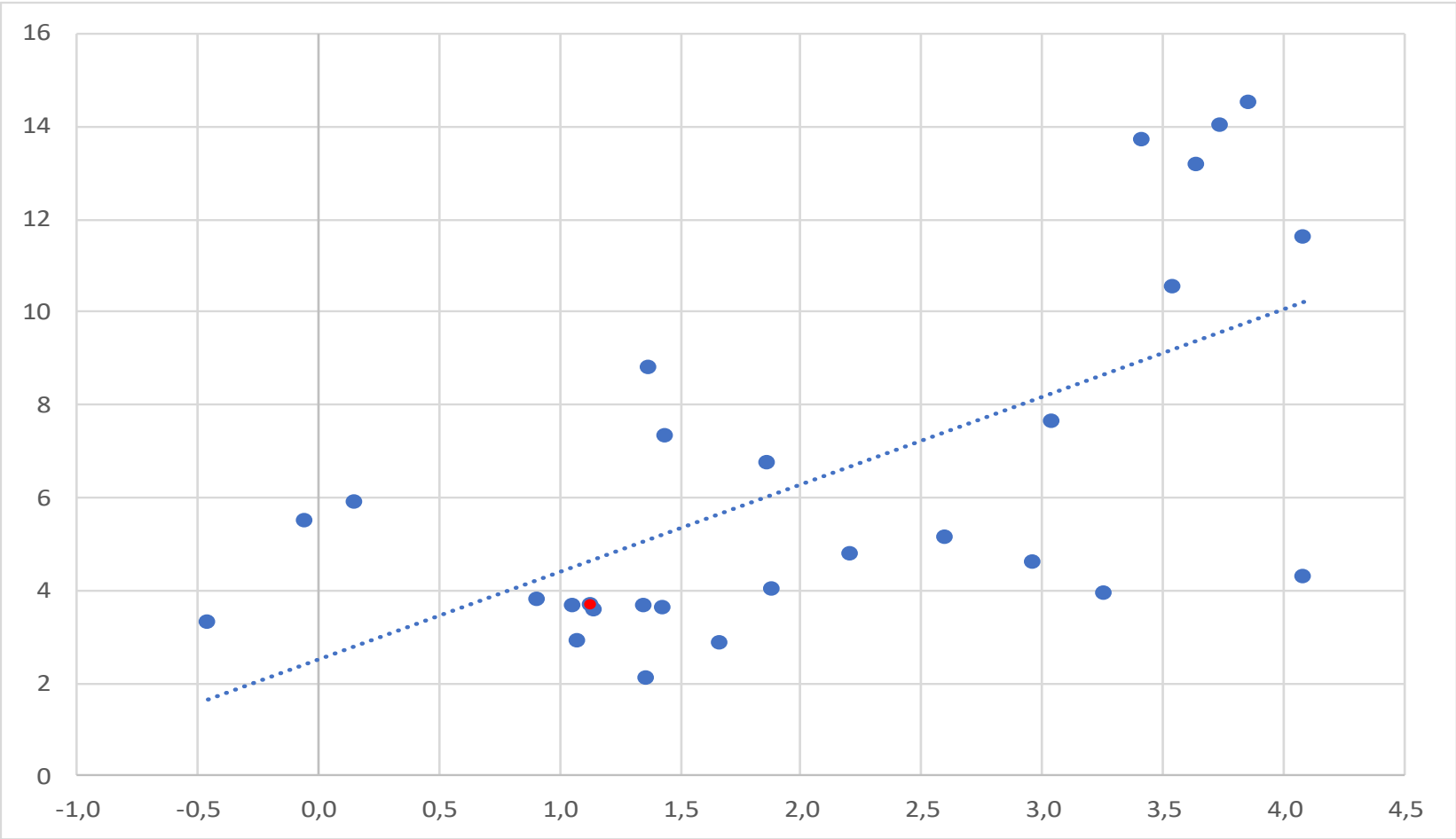
### *Aantal passagiers luchtvaart groeit snel in Nederland*

	Passagiers		
	2008	2016	2008-16
		<i>x mln.</i>	%
Duitsland	166	201	2,4
Spanje	161	194	2,3
Frankrijk	123	145	2,1
Italië	105	135	3,1
Nederland	50	70	4,2
Groot-Brittannië	214	249	1,9
EU28	800	973	2,5

## Verhouding omvang bevolking (x) en aantal passagiers (y), landen EU28, 2016 (als log)

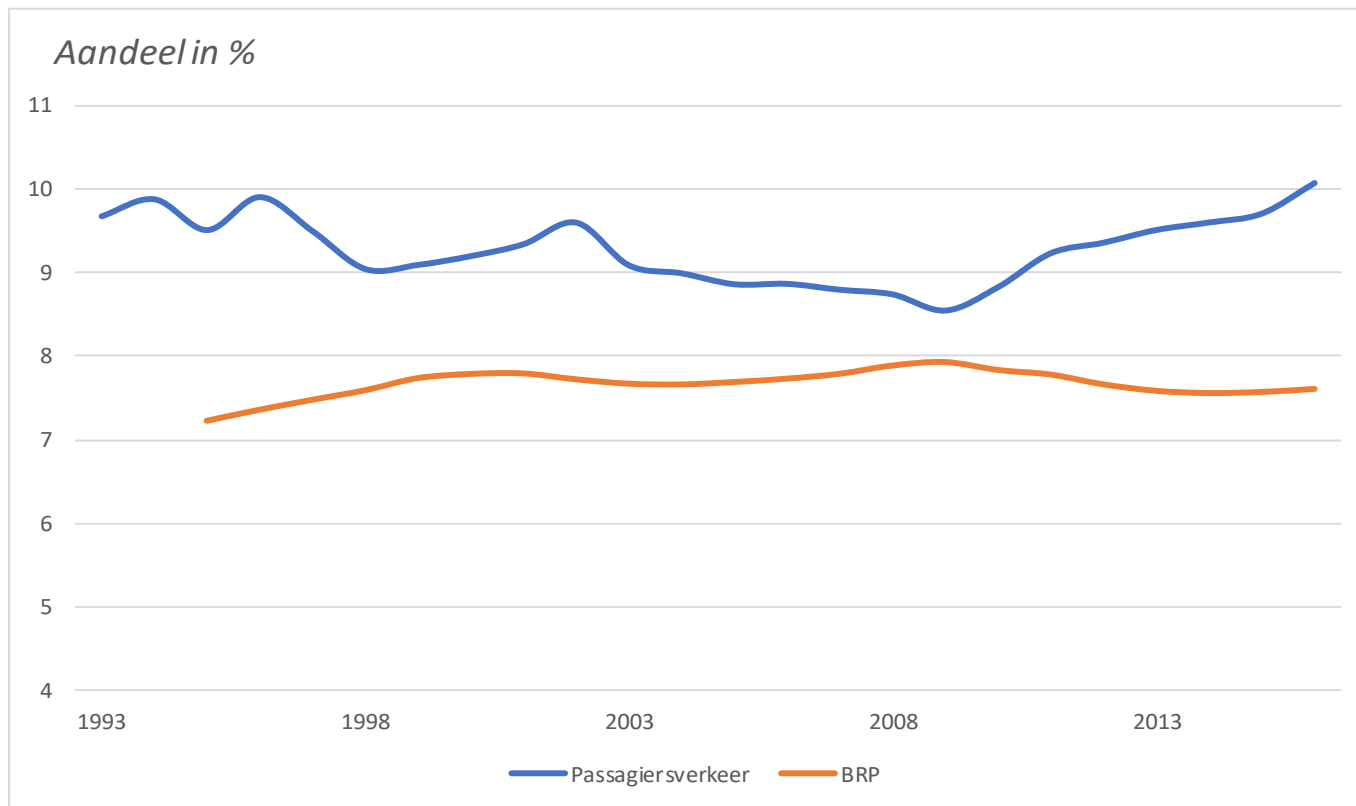


# Relatie gdp (x) en passagiers (y), 2001-2016, EU 28



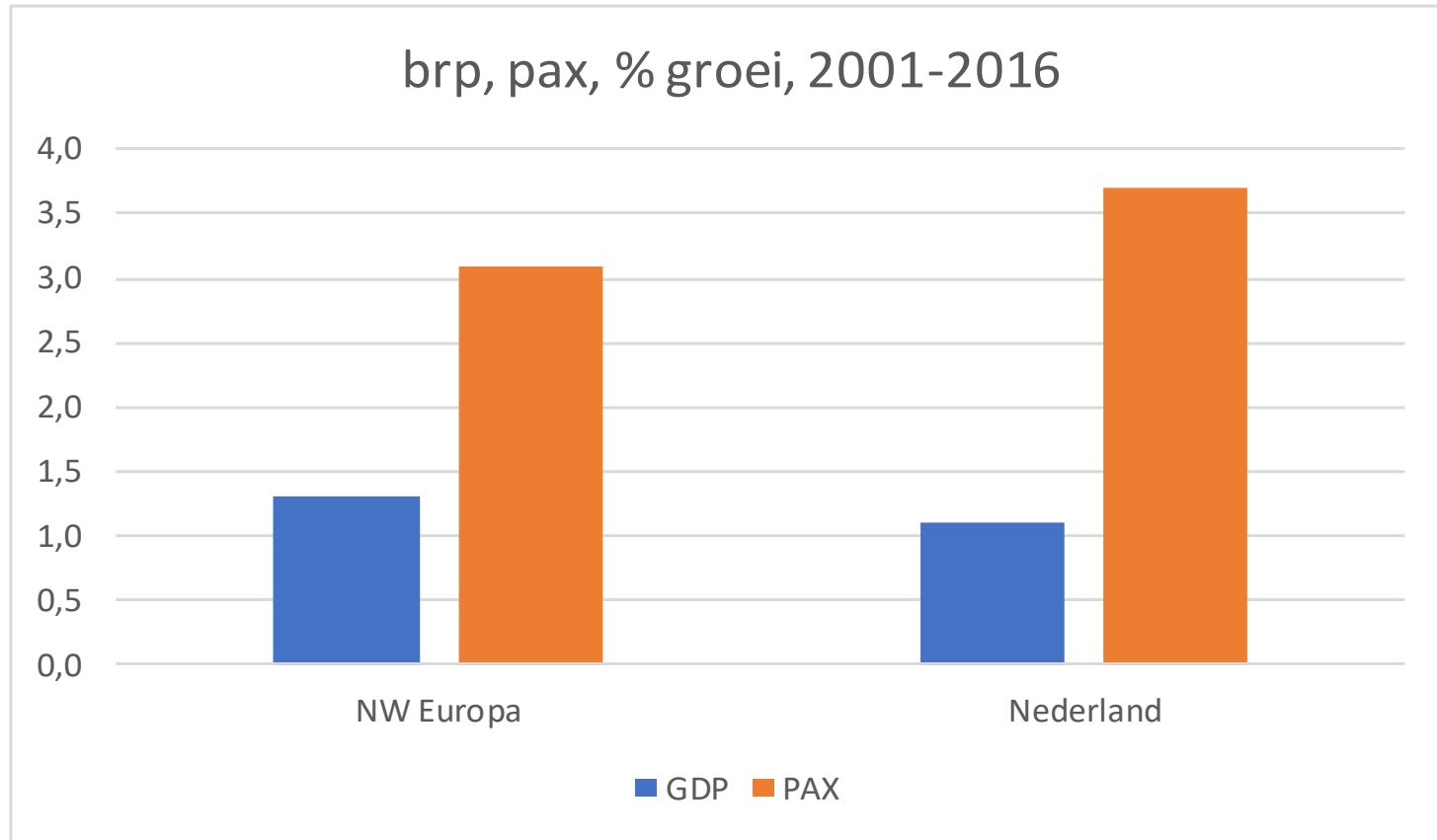
# Ontwikkeling aandeel Nederland in NW Europa passagiers en brp, 1993-2016

## *Transfer KLM-Schiphol*

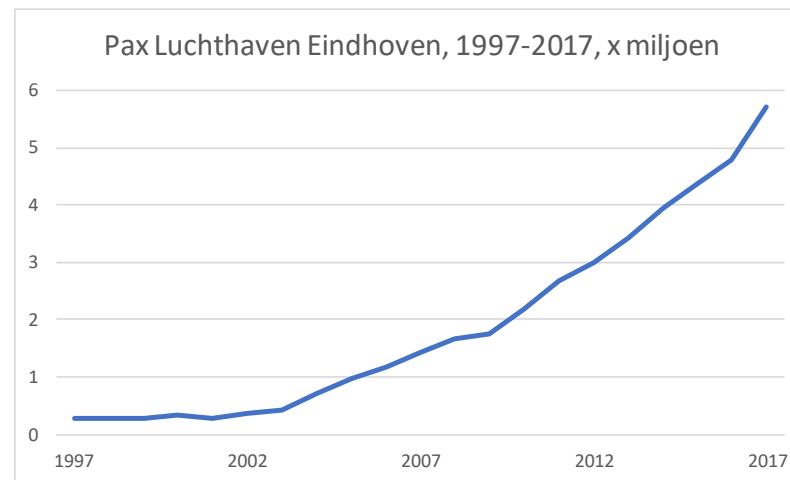
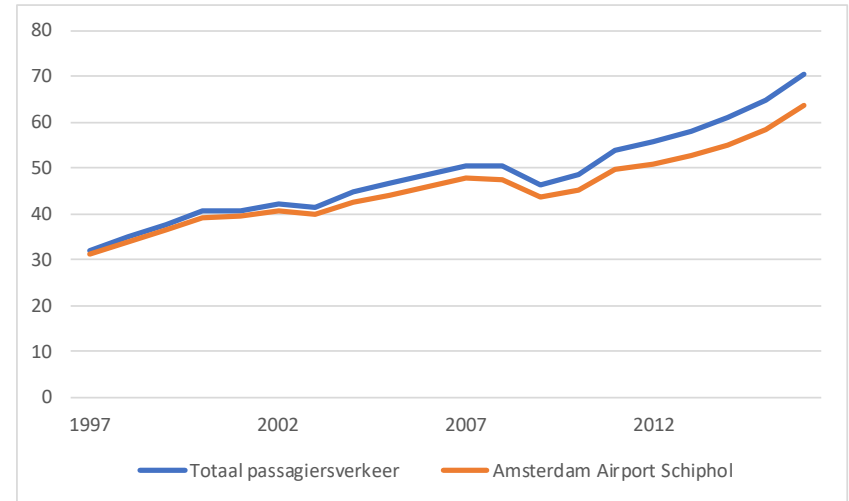
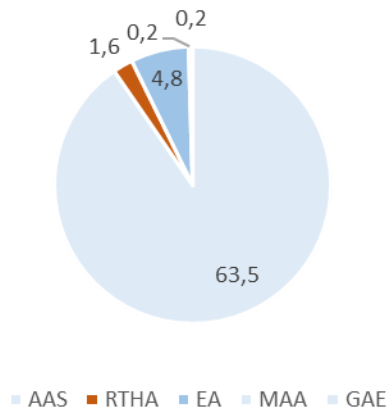


# Verhouding groei passagiers en bbp, Nederland in Noordwest-Europa, 2001-2016

## *Transfer Schiphol/KLM*



# Ontwikkeling aantal passagiers luchtvaart Nederland



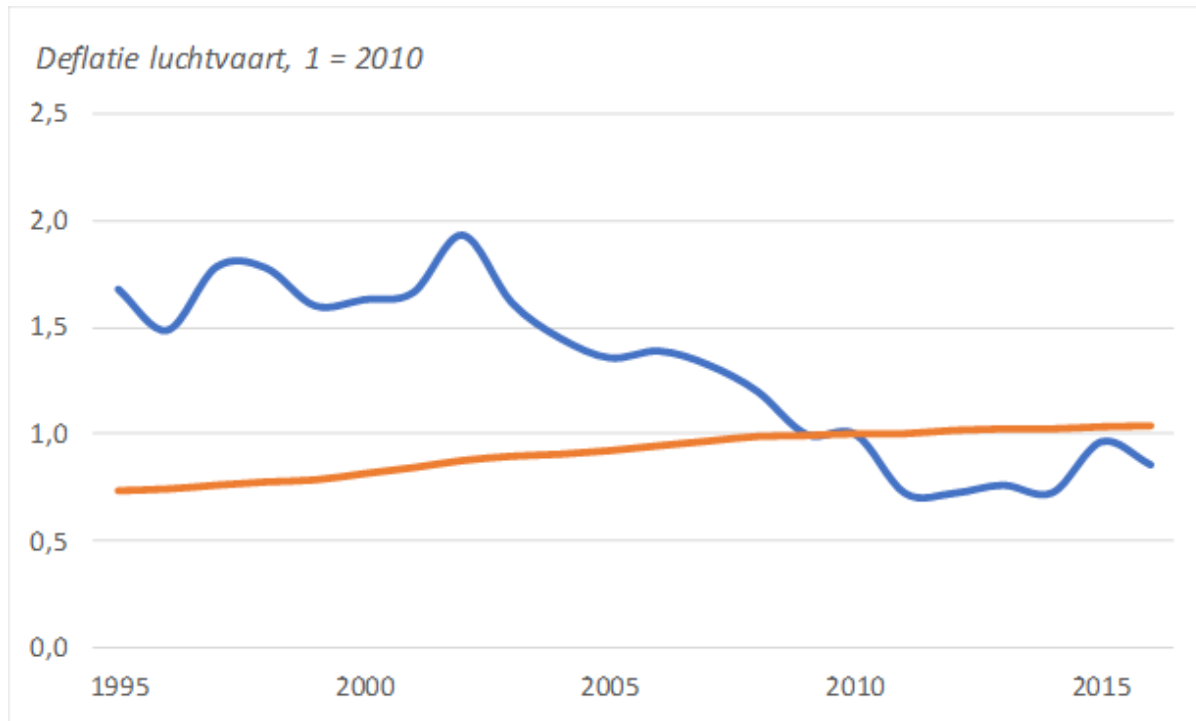
# Passagiersvervoer luchtvaart Nederland naar luchthaven, 2016, en prognose zichtjaren 2026 en 2036

*Op basis van Airbus, voor Schiphol en kleine luchthavens*

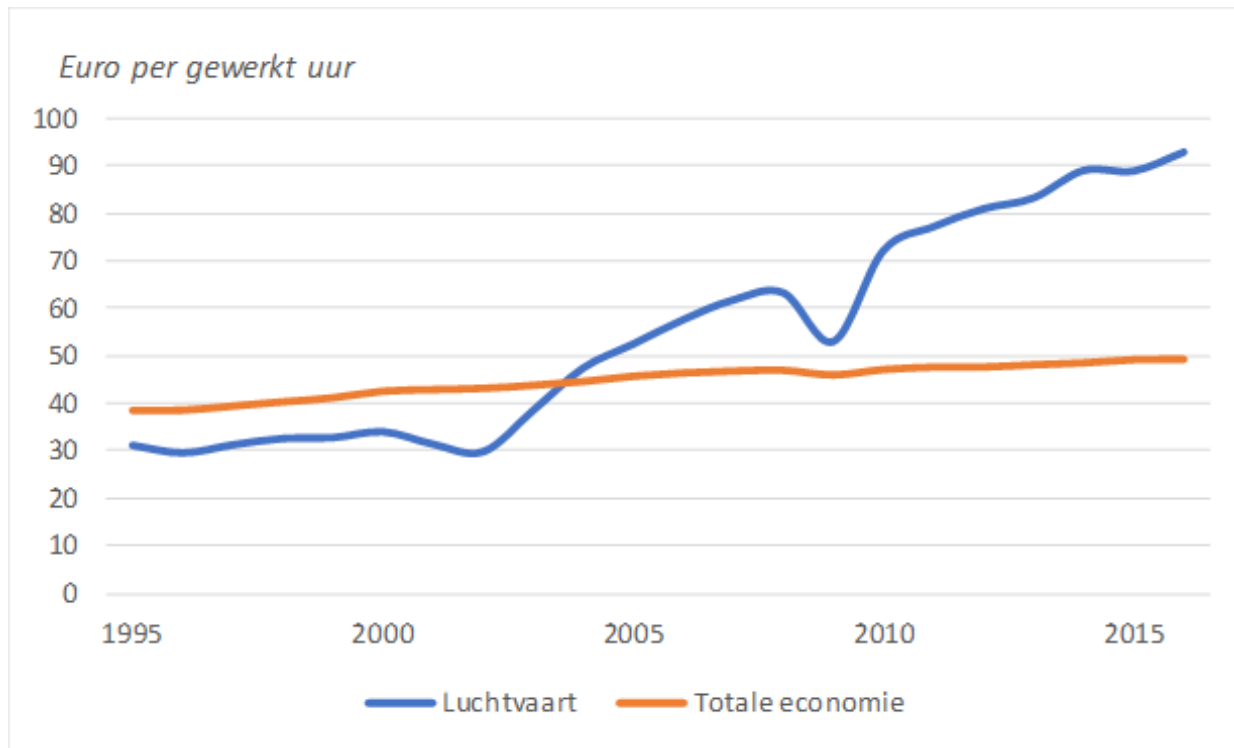
	2016	stabiel aandeel KL		groter aandeel KL	
		2026	2036	2026	2036
	<i>mln</i>	<i>mln</i>		<i>mln</i>	
<b>Totaal</b>	<b>70,3</b>	<b>92,6</b>	<b>115,2</b>	<b>92,6</b>	<b>115,2</b>
Schiphol	63,5	83,7	104,1	80,8	96,8
<b>Kleine luchthavens</b>	<b>6,8</b>	<b>8,9</b>	<b>11,1</b>	<b>11,9</b>	<b>18,3</b>
RTHA	1,6	2,2	2,7	2,9	4,5
Eindhoven	4,8	6,3	7,8	8,4	13,0
Maastricht	0,2	0,2	0,3	0,3	0,4
Groningen	0,2	0,2	0,3	0,3	0,4



## Prijzontwikkeling luchtvaart 1995-2016



# Productiviteit in de luchtvaart, 1995-2017



# Conclusies ontwikkeling Nederlandse luchtvaart en gevolgen voor Eindhoven Airport

- Luchtvaart Nederland is relatief omvangrijk en groeit snel
- Transfer, bbp per hoofd, kostendaling luchtvaart, toegenomen marktwerking, AirBnB (sterke daling kosten vakantie), luchtvaart is grotendeels belastingvrij
- Nederland heeft ten opzichte van omringende landen een relatief groot aandeel luchtverkeer en een relatief snelle groei ervan: specialisatie Schiphol/KLM in transfer
- Beperking Schiphol leidt tot verschuiving van luchtverkeer naar kleine luchthavens: andere maatschappijen dan de KLM, overwegend Europees vakantieverkeer
- Niettemin is de luchtvaart zo omvangrijk dat de kleinere luchthavens slechts een zeer beperkt deel van de verwachte groei kunnen opvangen.
- De verwachting is, op basis van prognoses van Airbus, dat het passagiersverkeer via Nederlandse luchthavens in 2026 op 92,6 miljoen passagiers komt en in 2036 op 115,2 miljoen passagiers. In 2016 is het aantal 70,3 miljoen.
- Voor Schiphol betekent dat, afhankelijk van de rol van kleine luchthavens, tussen de 80,8 en 83,7 miljoen passagiers in 2026 en tussen de 96,8 en 104,1 miljoen passagiers in 2036.
- Afhankelijk van de rol van Eindhoven Airport in de Nederlandse luchtvaart komt het aantal passagiers via EA in 2036 tussen de 8,4 en 13 miljoen passagiers (nu ca 6 miljoen).

## Conclusies ontwikkeling Nederlandse luchtvaart

- De productiviteit van de luchtvaart is sterk toegenomen, hetgeen tot uiting is gekomen in een sterke prijsdaling van vervoer door de lucht. Deze prijsdaling is ten einde gekomen.
- Bij eenzelfde werkgelegenheid is het aantal passagiers in de Nederlandse luchtvaart sterk gestegen. De werkgelegenheid van de luchtvaart zelf zal door concurrentie niet verder stijgen.
- Negatieve externe effecten nemen wel fors toe: CO<sub>2</sub>, fijnstof, NO<sub>x</sub>, geluid

# Conclusies ontwikkeling Nederlandse luchtvaart en gevolgen voor RTHA

- Ecorys bepaalde werkgelegenheid op 1196 fte per 1-1-2014
- Dat is in overeenstemming met 1000 arbeidsplaatsen per 1 miljoen passagiers
- Multiplier van 1,5
- Na terugkoppeling op de arbeidsmarkt 185 tot 1290 extra FTE in 2025 (afhankelijk van scenario)
- Er dienen 28,8 duizend arbeidsplaatsen bij te komen om Rijnmond op het niveau van participatie van Nederland te brengen en 34,7 duizend om vergelijkbaar te zijn met Groot A'dam.
- In Eindhoven Airport beperkte werkgelegenheid, voorwaartse effecten ontbreken
- Inkomsten uit havengeld, parkeren, concessies.
- Dividend aan aandeelhouders Eindhoven Airport verwaarloosbaar.

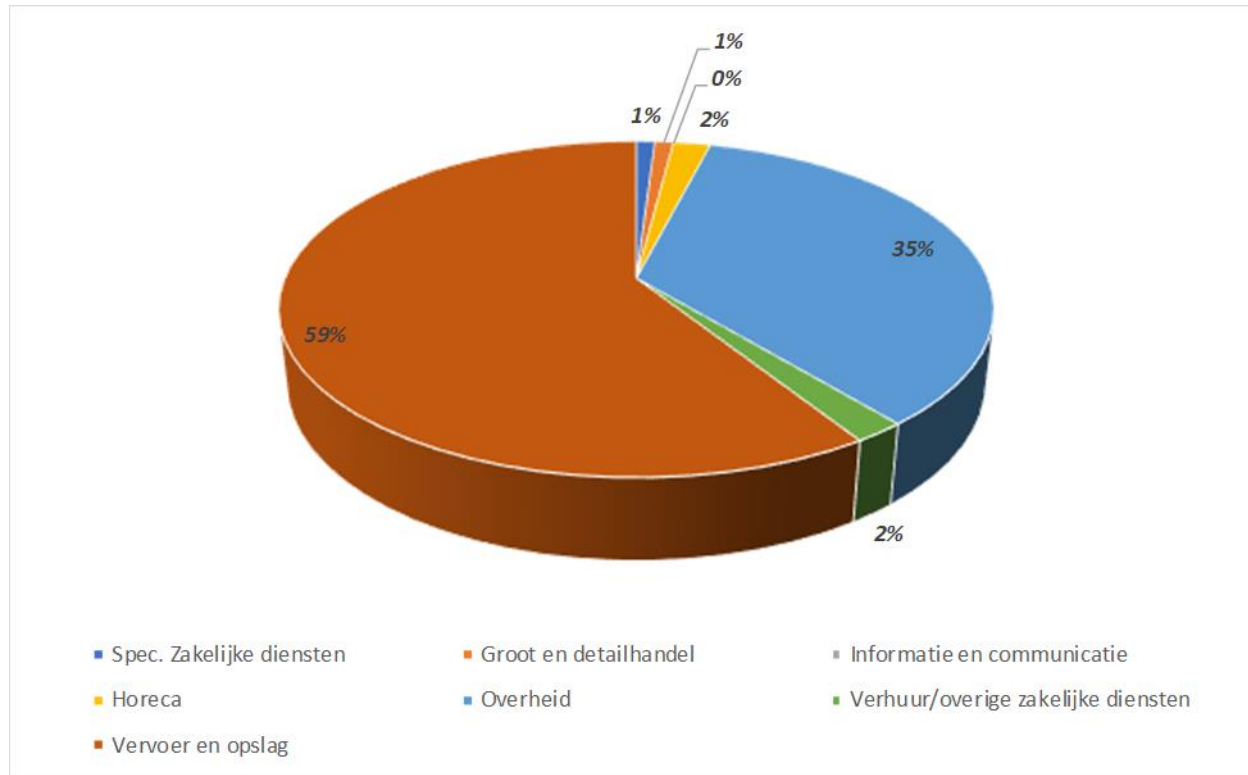
# Bestemmingen Eindhoven Airport: vakantie

*bron: jaarverslag, EANA, 2017*



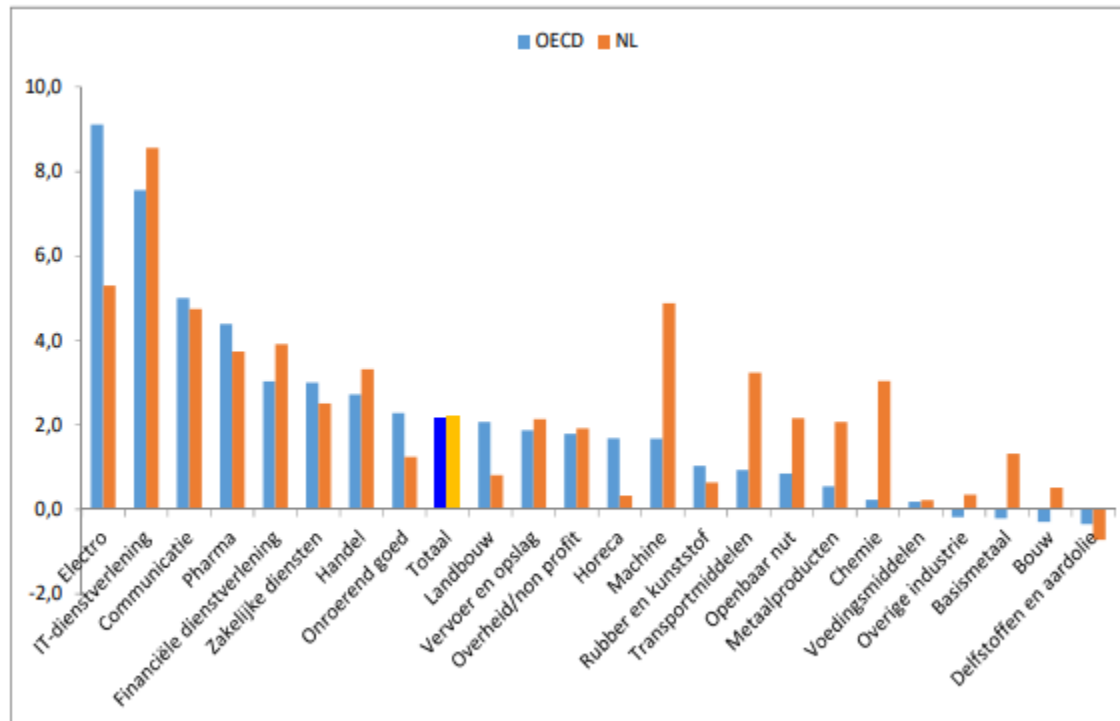
# Samenstelling werkgelegenheid RTHA, 1-1-2014

bron: Ecorys 2015



# Internationaal sterke sectoren in Nederland tov OECD, 1995-2011

Figuur 3.3 Sectoren naar groei 1995-2011, OECD 19 en Nederland, op volgorde groei OECD 19



Bron: OECD/bewerking TNO



# MKBA RTHA, ECORYS 2015: geluidhinder -123 mln, arbeidsmarkt +39,1 mln.

Regionale scenario's  
Netto contante waarde  
in mln euro, prijzen 2015

		Uitkomsten 2025					
		Scenario's					
		0	2	3a	3b	3c	3d
<b>Directe effecten</b>	Passagiers	1,84	2,04	2,34	2,64	2,94	3,24
<b>Kosten (-)</b>	Investerings		-9,1	-19	-36	-43,4	-49,2
<b>Baten (+/-)</b>							
<b>Directe effecten</b>							
<b>Financieel</b>	netto exploitatieresultaat		18,3	46	82,5	106,4	127,2
<b>Economisch</b>	reistijdeffect reiziger		2,8	26,5	42,2	57,7	103,8
	processing time effecten		27,3	67,9	95,3	129,8	163,7
	maatschappelijke vluchten		++	++	++	++	++
<b>Indirecte effecten</b>	Arbeidsmarkt		2,5	16,5	20,8	30	39,1
	uitstralingseffecten		0	+	+	++	++
<b>Externe effecten</b>	Geluidshinder		-39,1	-58,6	-76,5	-101,7	-123,3
	Veiligheid		0	0	0	0	0
	Emissies		0	0	0	0	0
	Luchtkwaliteit		-7,6	-10,3	-14,5	-18,7	-23,2
	Bereikbaarheid		0,5	1,5	2,4	3,2	4,1
	Gezondheid		0	0	0	0	0
	Ruimtelijke ordening		0	--	--	--	--
	natuurbehoud en cultuurhistorie		pm	pm	pm	pm	-
<b>Uitkomsten MKBA</b>	Saldo van kosten en baten		-4,4	70,5	113,2	163,3	242,1
	baten/kostenverhouding		0,92	1,80	1,87	2,00	2,24

# Luchtvaart tov andere sectoren

- Mainportdenken gebaseerd op ligging van Nederland in Europa: condities creëren voor internationaal transport en verbeteren vestigingsplaatsmilieu
- Echter: nu geen echt concurrentievoordeel voor handel en transport (elk land kan dat) – dat zit voor Nederland in andere bedrijfstakken
- Eindhoven Brainport heeft andere – zeer goede - kwaliteiten; EA voegt daar weinig aan toe
- Luchtvaart draait op lage kosten en volume uit buitenland (transfer) en vakantiebestemmingen
- Luchtvaart drijft op massa met grote negatieve externe effecten en op kunstmatige voordelen (ontbreken belasting). Luchtvaart is functie van een (regionale) economie en vraag naar toerisme (bevolking maal inkomen) en niet omgekeerd
- Ruimtelijke verdringingseffecten door geluidscontour
- Vestigingsplaatsvoordeel neemt niet evenredig toe met omvang luchthaven
- Nederland heeft heel andere uitdagingen – ook RTHA en Eindhoven Airport

# Betekenis voor Eindhoven Airport

- Grote hoeveelheid verkeer die nationaal geen rol speelt
- Ruimtebeslag geluidscontour (opportunity cost), waardedaling woningen, NO<sub>x</sub>, fijnstof, klimaat
- CO<sub>2</sub> schade ernstig onderschat in MKBA's (zie recente studie Decisio/SEO)
- Geringe financiële bijdrage aan gemeente en provincie
- Geen significante werkgelegenheid of voorwaartse effecten
- Vooral een dienst aan de nationale vraag naar luchtvaart tbv vakantie etc.
- Totaal maatschappelijk effect van groei luchtvaart kan negatief zijn.

# Dank voor uw aandacht!

Dr Walter J.J. Manshanden  
Netherlands Economic Observatory  
Rotterdam  
manshanden@neo-observatory.nl  
[www.neo-observatory.nl](http://www.neo-observatory.nl)  
06 83 96 59 29