



Research Memorandum 001-008

Column www.luchtvaartnieuws.nl van 17 februari 2008

Door Jaap de Wit (directeur Airneth): Over selectiviteit en welvaart

In de discussie over een selectiever gebruik van Schiphol doemt onvermijdelijk een keer de oer-Hollandse vraag op: "Wat worden we met zijn allen eigenlijk beter van al die verschillende vluchten?" Is onze nationale welvaart met al die vluchten evenveel gebaat of zitten er forse verschillen tussen? Intuïtief hebben we ons oer-Hollandse calvinistische antwoord meestal ook al wel klaar: "Die vakantiechartervluchten en die low-cost carrier vluchten leiden alleen maar tot vermaak en geldsmijterij in het buitenland. Opdoeken dus maar. Bovendien, als je zo goedkoop kunt vliegen zal de BV Nederland er ook wel niks aan hebben. Het echte werk, dat zijn de lijnvluchten en dan vooral de intercontinentale." Het zouden de woorden kunnen zijn van John Jansen in zijn column 'topfondsen' van vorige week.

Zo, dat varkentje is snel gewassen, denkt u. Dus dit keer een lekker korte column? Dan kent u het economenvolk nog niet. Gaat u er maar eens lekker voor zitten, want zo snel bent u niet van mij af. Waar komen dergelijke ideeën eigenlijk vandaan? Ik ben geen psycholoog, maar ik heb wel een vermoeden. Veel mensen denken bij nationale welvaart namelijk het eerst aan Bruto Nationaal Produkt (BNP). Welvaart is dan gelijk aan BNP en hoe hoger het BNP, hoe meer welvaart. En omdat elke boekhouder van de nationale rekeningen zal beamen dat het BNP omhoog gaat bij meer export en omlaag bij meer import, lijkt de boel op het eerste gezicht wel duidelijk: onze economie is het beste gebaat bij lijndiensten. Want daar zitten de meeste zakenreizigers op en dat is goed voor de betalingsbalans. Nee, dan die vakantiechartervluchten: allemaal buitenlandse bestedingen. Bij die low-cost operaties zie ik sommigen van u misschien toch een beetje aarzelen: u weet immers niet zeker hoeveel buitenlanders er in Amsterdam willen komen stappen (export) en bovendien, u ziet zo nu en dan nog wel eens een streepjespak op die low-cost stoelen zitten (goed voor het BNP). Dus toch maar even voorzichtig en niet al die low-cost vluchten direct bij het grof vuil, zoals John Jansen het 't liefst ziet.

Ondanks de aantrekkelijke eenvoud van bovenstaande benadering rammelt er toch het één en ander aan. In de eerste plaats is het de vraag of import de welvaart aantast. We hebben immers geregeld de mond vol van de zegeningen die de globalisering ons brengt. Volgens onze minister van Financiën scoren de Nederlandse huishoudens alleen al door de goedkope importen uit China jaarlijks een welvaartswinst van 300 euro. Dus zo simpel ligt het blijkbaar niet.

Waar zit dan het probleem? Gewoon, BNP is niet hetzelfde als welvaart. Met al die betalingsbalanseffecten annex indirecte effecten in andere sectoren zijn we blijkbaar het zicht op de belangrijkste welvaartseffecten kwijt geraakt, namelijk die op de vervoermarkt zelf. Want wat betekent het opheffen van een specifieke vlucht op Schiphol nu eigenlijk voor de gebruiker van die vlucht, de reizigers en de verladers? Het antwoord zit hem in onze uitgesproken voorkeur voor het vliegtuig op de langere afstand boven de trekschuit en diligence: 't is misschien wat duurder maar het gaat een stuk sneller. Kortom, de reistijd en de reiskosten zijn bepalende welvaartsfactoren. Vervoerseconomen passen daarbij nog een trucje toe: tijd is geld en voor de zakenreiziger is een uur nog aanzienlijk meer waard dan voor een niet-zakenreiziger. Met die 'value of time' kunnen we naast de eigenlijke reiskosten (ticketprijs, uw treinkaartje naar Schiphol) ook de reistijd in geld uitdrukken. Dat heet in vakjargon de 'gegeneraliseerde transportkosten'.

Als met het oog op een selectief gebruik van Schiphol een route zouden willen opheffen, dan heeft dat directe consequenties voor de gegeneraliseerde transportkosten van de gebruiker: die gaan omhoog. De reiziger moet bijvoorbeeld overstappen (meer reistijd) of betaalt een hogere ticketprijs omdat de concurrentie in de lucht afneemt.

In die stijgende gegeneraliseerde transportkosten zit het belangrijkste welvaartsverlies voor de Nederlandse samenleving. Alleen, helaas, dat past niet in de BNP-berekeningen. Net zo min als de milieu-effecten van onze reislust daarin zijn terug te vinden. De bewering dat het BNP een goede indicator is voor onze welvaart is hiermee hopelijk definitief naar de prullenmand verwezen.

Blijft de vraag over, waar we met het oog op onze welvaart het eerst op moeten letten, als we willen aansturen op selectieve groei van de mainport? Ten eerste het aantal Nederlanders en buitenlanders op elke route vanaf Schiphol. Als er alleen buitenlanders op zitten, is het directe welvaartsverlies voor Nederland bij opheffing van de verbinding nihil. Ten tweede moeten we kijken hoeveel zakenreizigers en vakantiegangers er onder de Nederlanders zitten, omdat beide groepen tijdverliezen verschillend waarderen. Ten derde: als een route helemaal zou worden opgeheven, is het belangrijk om te weten of je met een overstap op een andere hub nog wel op je plaats van bestemming kunt komen en hoeveel extra reistijdskosten dat dan vergt. Tot slot kan de opheffing van verbinding tot minder concurrentie op die route leiden. Dus gaan de ticketprijzen omhoog en ook dat voelt u als reiziger in uw portemonnee.

Op deze manier bekeken zijn de resultaten verrassend. Blijf bijvoorbeeld vooral van die Lufthansa-vlucht op Frankfurt af, want met een overstap op Frankfurt zijn niet alleen bestemmingen te bereiken die KLM ook direct vanaf Schiphol bedient, maar ook een fors aantal bestemmingen, waar KLM helemaal niet komt. En juist die bestemmingen zijn dan het spreekwoordelijke kind dat met het badwater wordt weggegooid. Interessante vraag is in dit verband ook, of we met zijn allen beter af zijn als Emirates dagelijks tussen Amsterdam en Dubai gaat vliegen? In elk geval blijkt dat we als Nederlandse reizigers via Dubai op een flink aantal plaatsen elders in de wereld veel sneller en misschien ook goedkoper kunnen komen.

Nog even terug naar de KLM-vluchten. Daar gaat naast die gegeneraliseerde transportkosten ook nog iets anders spelen. Op bijvoorbeeld de KLM-verbinding naar Hyderabad kunnen erg weinig Nederlanders zitten, die daar bovendien ook via allerlei andere hub-luchthavens komen. Dus die route hebben we voor onze welvaart niet echt nodig, zult u zeggen. Het punt is echter dat zo'n verbinding wel een belangrijke bouwsteen is in het blokkensysteem op Schiphol. Als de route Hyderabad veel transfervoer aan andere KLM-routes levert, kan de Nederlandse gebruiker in tweede instantie alsnog het lid op de neus krijgen. Zo'n KLM-operatie dreigt bij opheffing andere routes mee te sleuren. Dus ook maar even vanaf blijven, zou ik zeggen.

U ziet dat deze benadering wel duidelijkheid kan scheppen, maar dat we ook voorzichtig moeten zijn om zomaar complete verkeerscategorieën de deur te wijzen, omdat het geen 'topfondsen' zouden zijn. De financiële wereld heeft ons de betrekkelijkheid daarvan nu wel ingepeperd. En tot slot: u hebt volkomen gelijk. Nooit eens een lekker kort en smeug verhaal van die economen. Mocht u desondanks toch nog trek hebben: kijkt eens op de Airneth website www.airneth.nl. Hier vindt u deze week op de homepage meer over de welvaartseffecten van Schiphol.

Jaap de Wit
Directeur Airneth