Wat is de waarde van mainport Schiphol voor Nederland?

Het bedrijf Schiphol is met 2200 werknemers en een kleine miljard euro omzet een middelgrote onderneming. Als 'Mainport Schiphol' heeft de luchthaven echter een groot effect op de omgeving, zowel positief als negatief. Deze kaart geeft een overzicht van de jaarlijkse kosten en baten van Schiphol voor Nederland. De genoemde kosten en baten, én hun waardering, zijn afkomstig uit openbare rapporten. Aanvullende analyse is gedaan door Airneth, een internationaal netwerk van luchtvaartexperts.

Opvallend is dat, ondanks tientallen jaren debat over Schiphol, een overzicht van de waarde van de mainport tot nu toe ontbrak. De structuur van de argumentatie is nu in kaart gebracht door de Argumentenfabriek, maar voor een gedegen kwantitatieve waardering zal nog veel aanvullend onderzoek gedaan moeten worden.

Economie

Schiphol levert geld op

Op de transportmarkt

In de vorm van directe effecten op gebruikers en producenten

totaal 1,8 miljard
200 miljoen
1,6 miljard

Reizigers besparen tijd en geld

- Dankzij Schiphol besparen reizigers geld en reistijd
- Als Schiphol verdwijnt, moeten reizigers uitwijken naar andere luchthavens, binnen en buiten Nederland
- Schiphol levert Nederlandse reizigers jaarlijks 1,6 miljard euro op aan bespaarde reistijd en -kosten *15)

Vervoerders besparen tijd en geld

- Dankzij Schiphol besparen vervoerders tijd en geld
- Nederlandse vervoerders hebben goede alternatieven voor Schiphol, binnen en buiten Nederland
- Schiphol levert het Nederlandse vrachtvervoerders slechts marginale kostenbesparing op

De luchtvaartsector maakt winst dankzij Schiphol

- De winstgevendheid is als gevolg van intensieve concurrentie laag
- Luchtvaartondernemingen, inclusief KLM, zijn in buitenlandse handen
- Het producentensurplus is daarom marginaal

Op andere markten

In de vorm van indirecte effecten: deze zijn in totaal maximaal 30 procent van de totale directe effecten op de transportmarkt

totaal 480 miljoen
240 miljoen
240 miljoen

Arbeidsmarkt

- Op en rond Schiphol werken circa tachtigduizend mensen
- Als Schiphol er niet zou zijn, zouden deze mensen andere banen hebben
- Op korte termijn is Schiphol als banenmotor wel van betekenis maar op lange termijn niet

Agglomeratievoordelen

- Concentratie van bedrijven en werknemers in de regio rond Schiphol zou agglomeratievoordelen kunnen hebben
- Hierover zijn geen in geld uitgedrukte gegevens bekend

Imagovoordelen

- De internationale allure van Schiphol kan een rol spelen bij de keuze voor Nederland als vestigingsplaats
- Harde factoren (loonkosten, belastingen e.d.) zijn van groter gewicht
- De imagovoordelen zijn marginaal

Politiek

Schiphol is van politiek belang

Ideële waarde

Schiphol is onderdeel van een politiek ideaal over de toekomst van Nederland

Geen in geld uitgedrukte gegevens bekend

- Verbindingen zijn essentieel voor de ontwikkeling van Nederland
- Schiphol biedt politici en bestuurders kans zich te profileren
- Schiphol geeft richting en structuur aan de inrichting van de regio
- Provincies en gemeenten willen agglomeratievoordelen benutten

Gevoelswaarde

Een Schiphol geeft status

Geen in geld uitgedrukte gegevens bekend

- Status luchthaven straalt af op de regio
- Schiphol is ingrediënt van de 'nationale trots'
  - Internationale luchthaven geeft een land aanzien
  - Schiphol maakt deel uit van het erfgoed van Nederland als handelsnatie

Klimaat

Schiphol schaadt het klimaat

Schade ten gevolge van CO2-uitstoot

totaal 90 miljoen
60 miljoen
30 miljoen

- De uitstoot van circa 10 megaton CO2 kost maximaal 600 miljoen euro per jaar *12)
- 95 procent van de CO2-uitstoot is niet aan Schiphol toe te rekenen omdat reizigers, bij sluiting Schiphol, gebruik zouden maken van andere luchthavens, en dus voor dezelfde CO2-uitstoot zouden zorgen *12)
- De 5 procent van de schade die wel aan Schiphol is toe te rekenen kost minimaal 30 miljoen euro per jaar *8)

Het totale klimaateffect

totaal 270 miljoen
70 miljoen
200 miljoen

- Door condensatiesporen is het totale klimaateffect maximaal vier keer de impact van het CO2-uitstoot *12)
- 95 procent van de schade is niet aan Schiphol toe te rekenen omdat reizigers, bij sluiting Schiphol, gebruik zouden maken van andere luchthavens, en dus voor dezelfde CO2-uitstoot zouden zorgen *12)
- De 5 procent van de schade die wel aan Schiphol is toe te rekenen kost minimaal 90 miljoen euro per jaar *8)

Ruimte

Schiphol gebruikt schaarse ruimte

Direct ruimtegebruik

Schiphol neemt steeds meer ruimte in

Geen in geld uitgedrukte gegevens bekend

Omvang ruimtegebruik

- De oppervlakte van het luchthaventerrein is 27,87 vierkante kilometer

Groei ruimtegebruik

- De luchthaven heeft tot 2020 nog maximaal 3,2 km2 extra grond nodig *2)

Indirect ruimtegebruik

Rond Schiphol is steeds meer ruimte nodig

totaal 95 miljoen
35 miljoen
60 miljoen

Vanwege geluid- en veiligheidseisen

- Ruim 200 vierkante kilometer grond ligt binnen de veiligheids- en geluidszones; 50 vierkante kilometer hiervan zou anders kunnen worden gebruikt
- Het niet kunnen gebruiken van deze 50 vierkante kilometer kost maximaal 60 miljoen euro per jaar *12)
- Bevolking rond Schiphol groeit ruim dubbel zo hard als elders in Nederland *10)
- In 2030 zijn 150 duizend extra woningen nodig *16)
- Geplande nieuwbouwlocaties kunnen niet gebruikt worden vanwege geluids- en veiligheidseisen

Vanwege ruimtebeslag extra infrastructuur

- De door Schiphol veroorzaakte verschuiving van woningbouw naar Almere maakt de aanleg van extra infrastructuur nodig
- Tot 2030 maakt de groei van Schiphol een versnelde aanleg van infrastructuur noodzakelijk, dit kost circa 5 miljoen per jaar aan onderhoud en rentelasten *7)
- Schipholverkeer is goed voor een kwart van het spitsverkeer in de regio en daarmee veroorzaker van files. De groei van het Schipholverkeer kost circa 1,5 miljoen euro per jaar

Veiligheid

Schiphol maakt de omgeving onveiliger

Groepsrisico

Kans op een ramp met een groot aantal slachtoffers

Geen in geld uitgedrukte gegevens bekend

- Het groepsrisico is geografisch sterk geconcentreerd (5 km2 draagt voor 86 procent bij aan de kans op een ramp). Dit risico stijgt, vooral door toenemende bebouwing op Schiphol *12)

Plaatsgebonden risico

Kans op overlijden voor de bewoners van de risicogebieden rond Schiphol

Geen in geld uitgedrukte gegevens bekend

- Maximaal 55 bewoners van huizen rond Schiphol hebben elk jaar een kans van een op honderdduizend dat zij overlijden door een vliegtuigongeluk *11)
- Maximaal 12.625 bewoners van huizen rond Schiphol hebben elk jaar een kans van een op tien miljoen dat zij overlijden door een vliegtuigongeluk *11)

Overlast

Schiphol veroorzaakt overlast voor omwonenden

Luchtverontreiniging

Schiphol vervuilt de lucht in de regio

totaal 100 miljoen
60 miljoen
40 miljoen

- Koolmonoxide: de uitstoot van 2.451 ton *1) koolmonoxide kost 123 duizend euro *5) per jaar
- Stikstofoxiden: de uitstoot van 2.698 ton stikstofoxide kost 24 miljoen euro per jaar
- Vluchtige koolwaterstoffen (VOS): de uitstoot van 545 ton VOS kost 2,2 miljoen euro per jaar
- Zwaveldioxide: de uitstoot van 81 ton zwaveldioxide kost 486 duizend euro per jaar
- Fijnstof (PM10): de uitstoot van 92 ton fijnstof kost 14 miljoen euro per jaar

Stank

Schiphol veroorzaakt stankoverlast

Geen in geld uitgedrukte gegevens bekend

- De gassen die door gebruikers van Schiphol worden uitgestoten veroorzaken stankoverlast

Geluid

Schiphol veroorzaakt geluidsoverlast

totaal 140 miljoen
20 miljoen
120 miljoen

Indicatie van de omvang van geluidsoverlast

- Maximaal 330 duizend mensen ondervinden 'ernstige geluidshinder' *9) *11)
- Maximaal 140 duizend mensen hebben last van 'ernstige slaapverstoring' *9) *11)

Inschatting van de kosten van de geluidsoverlast

- De voorfinanciering van de sloop en isolatie van woningen kost 4 miljoen euro per jaar
- De daling van het welzijn van omwonenden door de verdere groei van Schiphol kost tussen de 20 miljoen *14) en 50 miljoen *6) per jaar
- Geluidsreductie met 5 Dba levert 120 mln welvaartswinst op. *6) Bij een verdere geluidreductie is een degressief verloop van de welvaartswinst te verwachten

Sociaal

Schiphol veroorzaakt sociale onrust

Geen in geld uitgedrukte gegevens bekend

- Schiphol creëert een sfeer van wantrouwen
- Schiphol geeft voeding aan de klaagcultuur bij omwonenden

Legenda: de waardering in euro's

De waardering in bollen is een combinatie van gegevens uit bestaand onderzoek en de expert opinion van Airneth. De waardering is onderverdeeld in een hard en zachte component. De foutmarge verschilt per categorie.

Eén bolletje staat voor 10 miljoen euro op jaarbasis.

- kosten
- baten
- exacte berekening
- grove schatting

Bronnen:

1 Adecs (2005), Beoordeling beleid uitstoot vervuilende stoffen luchtverkeer en luchtkwaliteit omgeving Schiphol
2 Buck (2002) Ruimtebehoefteraming bedrijfslocaties Regio Amstel- en Meerland
3 Buck (2004) Regional Competitiveness Forecast 2004
4 Bureau Louter en TNO (2005) Maatschappelijke Waarde Analyse Mainport Schiphol
5 CE (2002) External costs of aviation
6 CPB (2006) Geluidsnormen voor Schiphol; Een welvaartseconomische benadering, CPB DOcument No. 116
7 CPB (2001) Gevolgen van uitbreiding Schiphol: een kengetallen kosten-batenanalyse
8 Expertopinion Jan Veldhuis SEO
9 Gezondheids Effect Onderzoek Schiphol
10 MNP (2005) Het milieu rond Schiphol, 1990-2010, Feiten en cijfers
11 NLR (2005) Het effect van het beleid op geluidsoverlast en het externe veiligheidsrisico
12 Project Mainport Schiphol (2005), Achtergronddocument
13 Schiphol (2005) Annual Report Schiphol Group NV
14 SEO (2006a) Onderzoek mainportontwikkeling in het kader van de evaluatie Schipholbeleid: de externe effecten. SEO rapportnummer 876
15 SEO (2006b) Eigen rekenwerk ten behoeve van deze argumentenkaart
16 VROM (2005) Nota Ruimte, Ruimte voor ontwikkeling

in opdracht van: Airneth

© De ArgumentenFabriek