



Presentatie Mainportdebat

17 maart 2006

Jaap de Wit

Airneth



Hoe integraal is onze visie op de mainportontwikkeling?

Hebben we een beeld van de relatieve aandelen van die deelbelangen in de Nederlandse welvaart?



Mainportbelang in kader van de evaluatie Schipholwet

In het onderzoek is gekeken naar:

- directe welvaartseffect: het belang van de partijen op de vervoermarkt
- indirecte welvaartseffect: het belang van partijen op andere markten
- externe welvaartseffecten: belangen buiten de markt om
- Nu alleen directe en externe effecten nader bekeken



Rekenexperiment

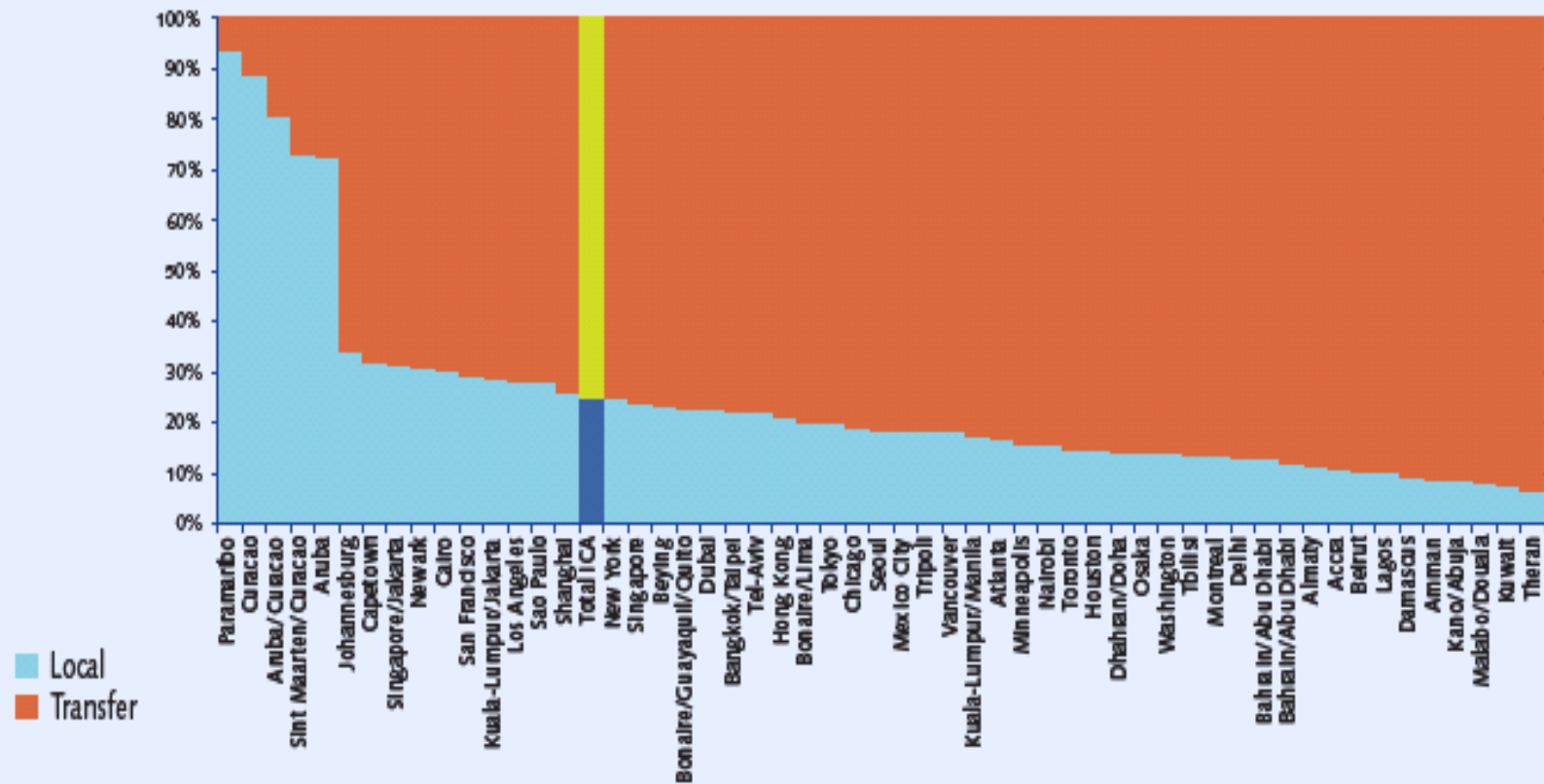
- hoog groeiscenario tot 2012:
588.000 vliegtuigbewegingen
- grenzen Schipholwet in 2012:
468.000 vliegtuigbewegingen
- noodzakelijke beperking:
120.000 vliegtuigbewegingen
(11 mln. Pax en 0.7 mln ton vracht)



Toelichting directe welvaartseffecten in 2012 bij huidige slotverdeling

	Nederlanders	Buitenlanders
Prijsverhogingen	-530	-990
Netwerkkwaliteit	-235	-1425

% transfer KLM at ICA routes





Toelichting directe welvaartseffecten in 2012 bij huidige slotsverdeling

	Nederlanders	Buitenlanders
Prijsverhogingen	-530	-990
Netwerkkwaliteit	-235	-1425
Mobiliteitsverlies	-60	-270
Minder winst NL bedrijven	-65	
Opbrengsten prijsverhoging	+230	+1290
Netto direct welvaartseffect	-660	-1395



De externe effecten: omwonenden en milieu in 2012

- Geluidhindervermindering +25 mln
- Afname emissies (S+L cyclus) + 7.5 mln
- Toename externe veiligheid ?



Samenvattend:

- De positieve externe effecten van de verkeersafname wegen bij lange na niet op tegen de negatieve directe effecten op de Nederlandse welvaart
- De indirecte effecten maken dat verschil alleen nog maar groter
- Het negatieve saldo slinkt echter weer als de slottoedeling geluidafhankelijk wordt gemaakt. De directe effecten zijn dan beperkter.