

# ‘Meten en rekenen is weten’, maar is dat genoeg?

Airneth

19 juni 2007

Willem Kleyn  
Programmamanager Schiphol

## Inhoud

- **Betekenis werkgelegenheid voor besluitvorming**
- **Beperkingen MKBA's**
- **Een actueel voorbeeld**
- **Internationale context stedelijke regio's**
- **Agglomeratie voordelen / Randstad**
- **Metropolitane strategie**
- **Enkele trends luchtvaart**
- **Conclusies**

## Werkgelegenheid als beleids criterium

- Directe effecten 60.200 (2003; TNO, 2007)
- Achterwaartse effecten: I/O 33.600
- Voorwaartse effecten: 25.100 = 21,1%
- Demografische ontwikkeling
- (Strategische) effecten op vestigingsmilieu meetbaar?
- Alternatieven: padafhankelijkheid
- Welvaartseffecten: MKBA, OEEI-systematiek
- Selectieve benutting schaarse (milieu-)ruimte
- *Snelste groeipad niet noodzakelijkerwijs het beste; het gaat om de context!*

1. Veronderstellingen welvaartstheoretische basis MKBA's:

- Gegeven inkomensverdeling



niet exogeen

- Volledige concurrentie



luchthaven: monopolie  
arb.m: gefragm./CAO's  
grondmarkt: geïnst.

- Markten in evenwicht



tijd

- 'Perfect foresight'



- Geen externe effecten,  
w.o. agglomeratie effecten



ruimte

2. Hoe wegen we CO<sub>2</sub>emissies vs. geluidsemisssies?

**techniek**

**politieke weging**

3. Waarom wegen we op nationaal niveau?

**klimaat internationaal  
baten nationaal**

**'spin off' nationaal  
hinder omgeving**

4. Hoe wegen we opportunity costs ruimtebeslag?

**geïstitutionaliseerde  
grondmarkt**

**visie**

## Een actueel praktisch voorbeeld

- aanleg parallelle Kaagbaan?
  - kosten: investeren, saneren, compenseren
  - baten: capaciteit, toegevoegde waarde, werk

*Nationaal belang*

- 2 + 2 baangebruik?
  - capaciteit omhoog

*Transacties met omgeving*

*Metropolitaan milieu  
Randstad*

- gebundelde smalle vliegpaden



## **Internationale trends / globalisering (1)**

- **internationalisering en schaalvergroting**
- **ontwikkeling naar mondiale netwerkeconomie**
- **opkomst BRIC-landen**
- **uitbreiding / verdieping EU**
- **technologische ontwikkeling (materialen, ICT)**
- **toenemend belang innovaties: kenniseconomie**

## Internationale trends / globalisering (2)

- **convergentie macro-economische factoren**
- **toenemend belang regiospecifieke factoren**
- **herwaardering steden als economische centra**
- ***revolutie: vervoer, info, communicatie > “footlooseness”***
- ***concentratie activiteiten in beperkt aantal metropolitane regio's***
- ***toenemende concurrentie tussen metropolen***



## Agglomeratievoordelen

### *Randstad*

- economies of scale	massa	+
- economies of scope	diversiteit	+
- economies of interactivity		
* intern	verbindingen	- -
* extern	verbindingen	+ + +/-

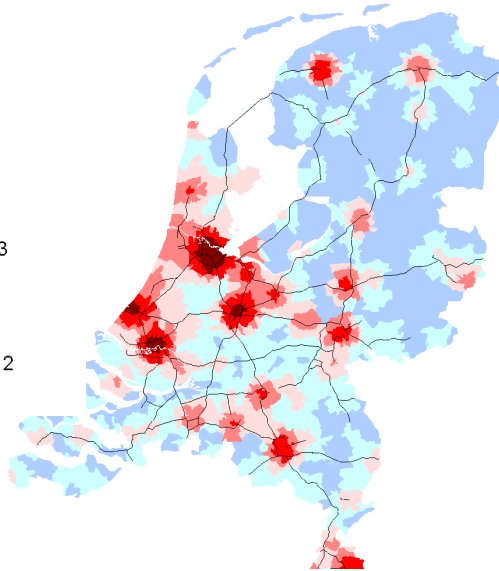
## **Metropolitane clusters**

### **hoge interne en externe interactie**

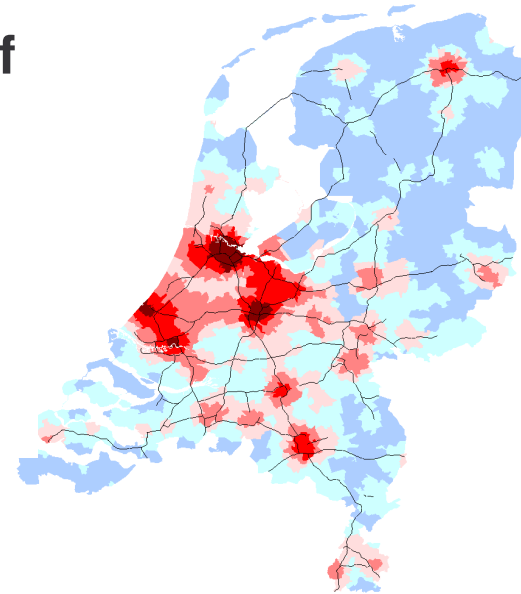
- **Creatieve activiteiten: IT, (nieuwe) media, design, cultural industries, wetenschap, congressen etc.**
- **Logistieke activiteiten: distributiecentra, vervoer etc.,**
- **Regie-activiteiten: hoofdkantoren, financiële instellingen etc.**

# Werkgelegenheidsdichtheid: werkzame personen per km<sup>2</sup>

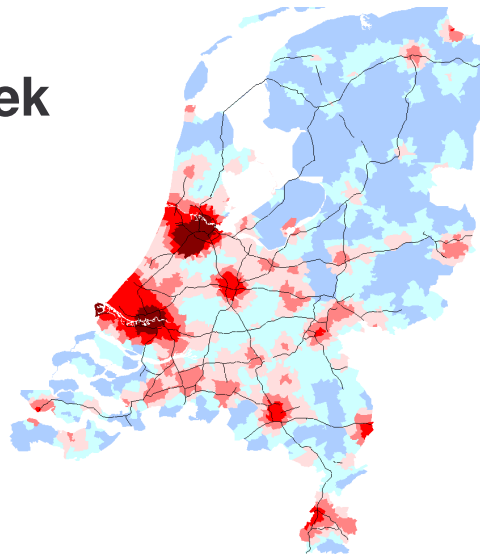
## regie



## creatief

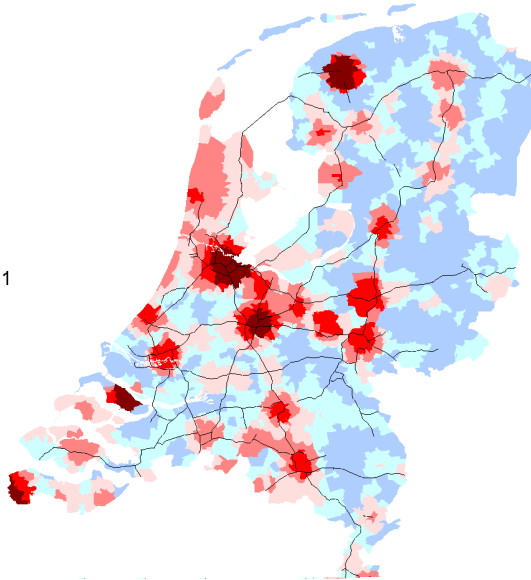


## logistiek

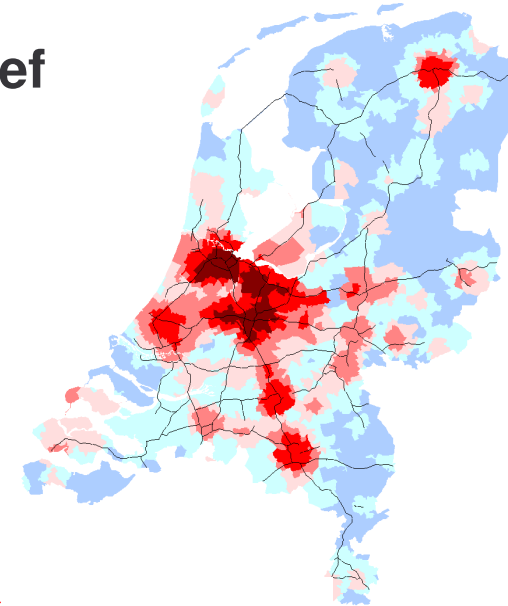


# Specialisatie: w.p. per 1000 inw. 15-64 jaar

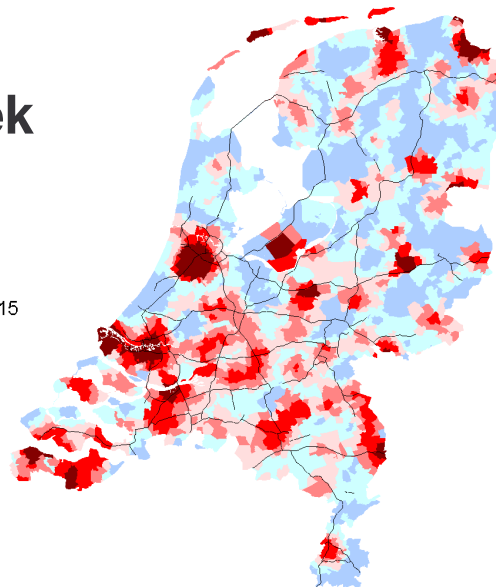
## regie



## creatief



## logistiek



**Sterk in Randstad geconcentreerde sectoren:  
activiteiten en clusters met sterke, toenemende  
internationale concurrentie**

<b>Glastuinbouw en bloementeelt</b>	<b>Logistiek en transport</b>	<b>Ontwerp, architectuur</b>
<b>Petrochemie</b>	<b>Europese Distributie Centra</b>	<b>Marketing, reclame</b>
<b>Fijnchemie en farmacie</b>	<b>Shared Service &amp; Call Centres</b>	<b>Nieuwe en oude media</b>
<b>Staalindustrie</b>	<b>Handel</b>	<b>Informatie &amp; Telecommunicatie</b>
<b>Voedingsmiddelen</b>	<b>Europese Hoofdkantoren</b>	<b>Toerisme</b>
<b>Off shore</b>	<b>Financiële diensten</b>	<b>Congreswezen</b>
<b>Water engineering</b>	<b>Zakelijke diensten</b>	<b>Gouvern. organisaties en NGO's</b>

De 99 grootste bedrijven van Nederland

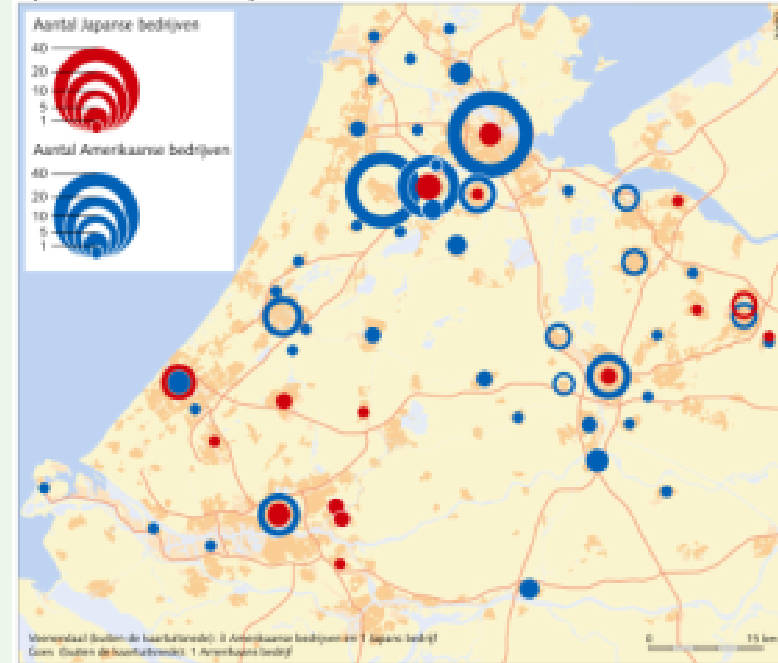


Bron: Financieel Dagblad: Compendium Nederlandse Bedrijfsleven 2000, aangevuld met Handboek Nederlandse Beursfondsen 2000

*Omvang en internationale oriëntatie:*

meer dan proportioneel met schaal

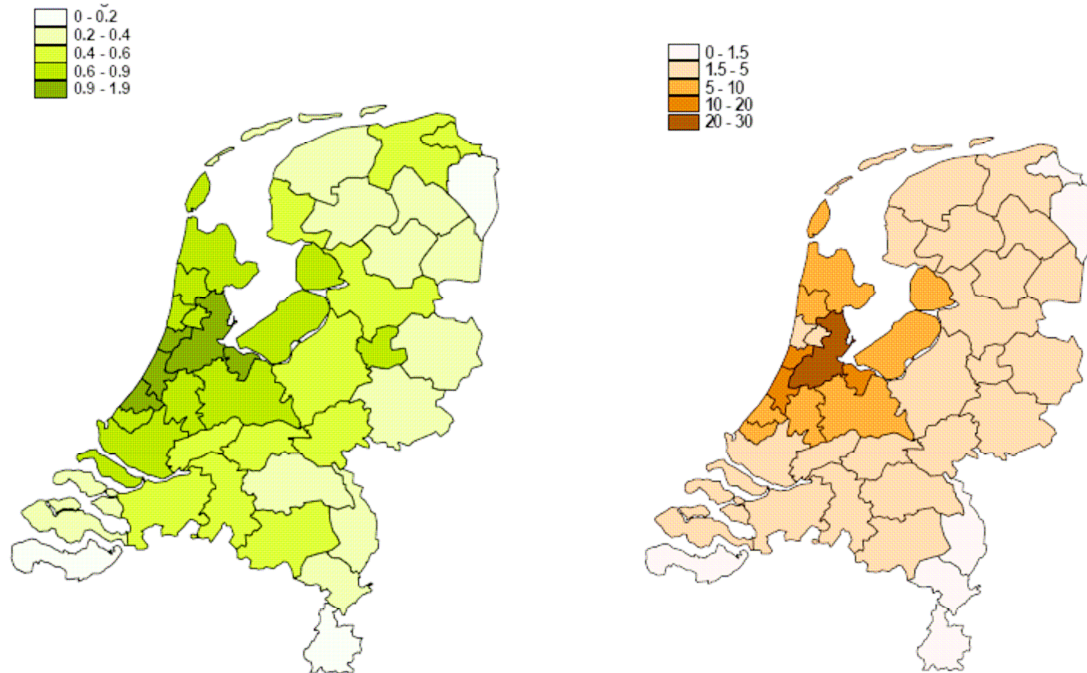
Japane en Amerikaanse bedrijven



Verenigd Koninkrijk (buiten de kaart) (niet): 3 Amerikaanse bedrijven, 1 Japans bedrijf  
Duits (buiten de kaart) (niet): 1 Amerikaanse bedrijf

Bron: Kleyn & Tordoir (2003)

## huishoudens % inkomens; bedrijven % BRP



- **Steile gradiënt**
- **Beperkte interne m.**
- **Beperkt deel kosten**

## Metropolitane strategie

- Ruimtelijke strategie, gericht op internationale concurrentie grootstedelijke regio's
- Samenhangende visie op verstedelijking, woon- en werklocaties, infrastructuur en economie op Randstedelijk niveau / Noordvleugel
- Gebrek aan samenhang: *verbeteren verbindingen tussen centra*
- Uitbouw economisch profiel: *knooppunt, internationale oriëntatie, contact- en kennisintensief*
- Vestigingsmilieu *woon-, werk- en leefomgeving*
- Connectivity *knooppuntfunctie Schiphol cruciaal*
- Beperkte thuismarkt: *versterking catchment area*
- Beperkte ruimte/ kwaliteit milieu *selectieve ontwikkeling Schiphol*



## Trends luchtvaart

- **liberalisering / open skies**
- **opkomst low cost carriers**
- **naast “hub and spoke” ook point to point**
- **schaalvergroting en alliantievorming**
- **toenemende propensity to fly**
- **piekcapaciteit *cruciaal***
- ***dus aanhoudende groei, dalende marges, toenemende concurrentie***

## Intercontinentale en Europese Netwerken Schiphol

108 intercontin. bestemmingen 153 Europese bestemmingen



## De 4 grote knooppunten in Europa

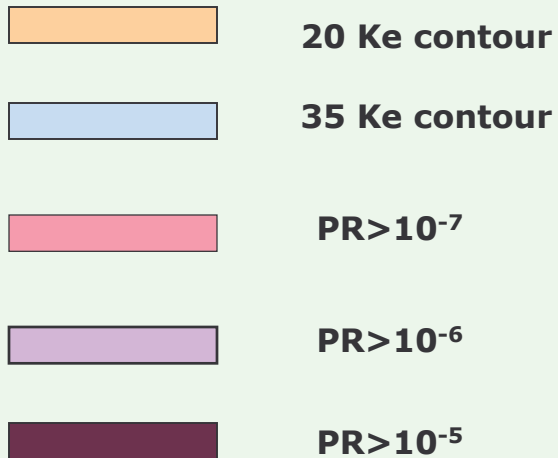
	Heathrow	CdG	Frankfurt	Schiphol
Bestemmingen pax (2005)	175	207	252	223
Vliegbew. (2004, x dzd)	470	516	463	403
Aantal pax (mln, 2004)	67,3	51,3	51,1	42,5
% transfer (2003)	32% (2001)	34%	54%	41%
# bestemm. Vracht 2005	8	42	40	56

## **Kwetsbaarheid connectivity**

- **Afhankelijkheid netwerk van transfer**
- **Hoge prijselasticiteit**
- **Capaciteitsproblemen leiden tot prijsstijgingen**
  
- **Metropolitane strategie versterkt catchment area**
- **Selectieve benutting schaarse (milieu-)ruimte**

## Beperkingen u.h.v. geluid en externe veiligheid

Een fors ruimte-  
beslag!



## Nogmaals: ons voorbeeld

- aanleg parallelle Kaagbaan? **LT**

- investeren, saneren, compenseren
- baten: toegevoegde waarde, werk

*Nationaal belang*

- 2 + 2 baangebruik?

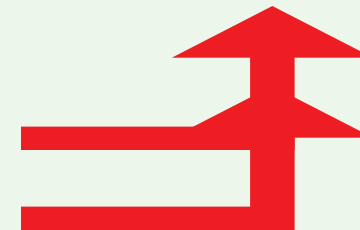
- (betrouwbare) piekcapaciteit omhoog
- + transfer > netwerk > vestigingsfactor!
- + dual hub of subhub?

**MLT**

*Transacties met omgeving*

*Metropolitaan milieu  
Randstad*

- gebundelde smalle vliegpaden:
- + meer ruimtelijke ontwikkeling
- + minder hinder



## Conclusies:

- MKBA slechts een hulpmiddel voor besluitvorming
- MKBA heeft welvaartstheoretische beperkingen
- Bestuurlijke weging nodig van niet op te tellen categorieën
- Vraagstelling en kosten en baten moeten gezien worden in context
- Bij context samenhangende visie en strategie doorslaggevend



## *Toenemende concurrentie grootstedelijke regio's*

Concurrentiepositie Randstad/ Noordvleugel verzwakt:

- *Aantrekkelijkheid*
- *Productiviteit / innovativiteit*
- *Arbeidsparticipatie*

### Metropolitane Strategie

#### Benutten profiel en vergroten samenhang

- *Internationale oriëntatie*
- *Knooppuntfunctie*
- *Kennis- & contact intensief*
- *Diversiteit*

#### Aantrekkelijk

#### woon-, werk- en leefmilieu

- *Demografie*
- *Vestigingsmilieu*

#### Optimalisatie relatie knooppunt Schiphol - omgeving

- *Maximalisatie voordelen*
- *Minimalisatie nadelen*

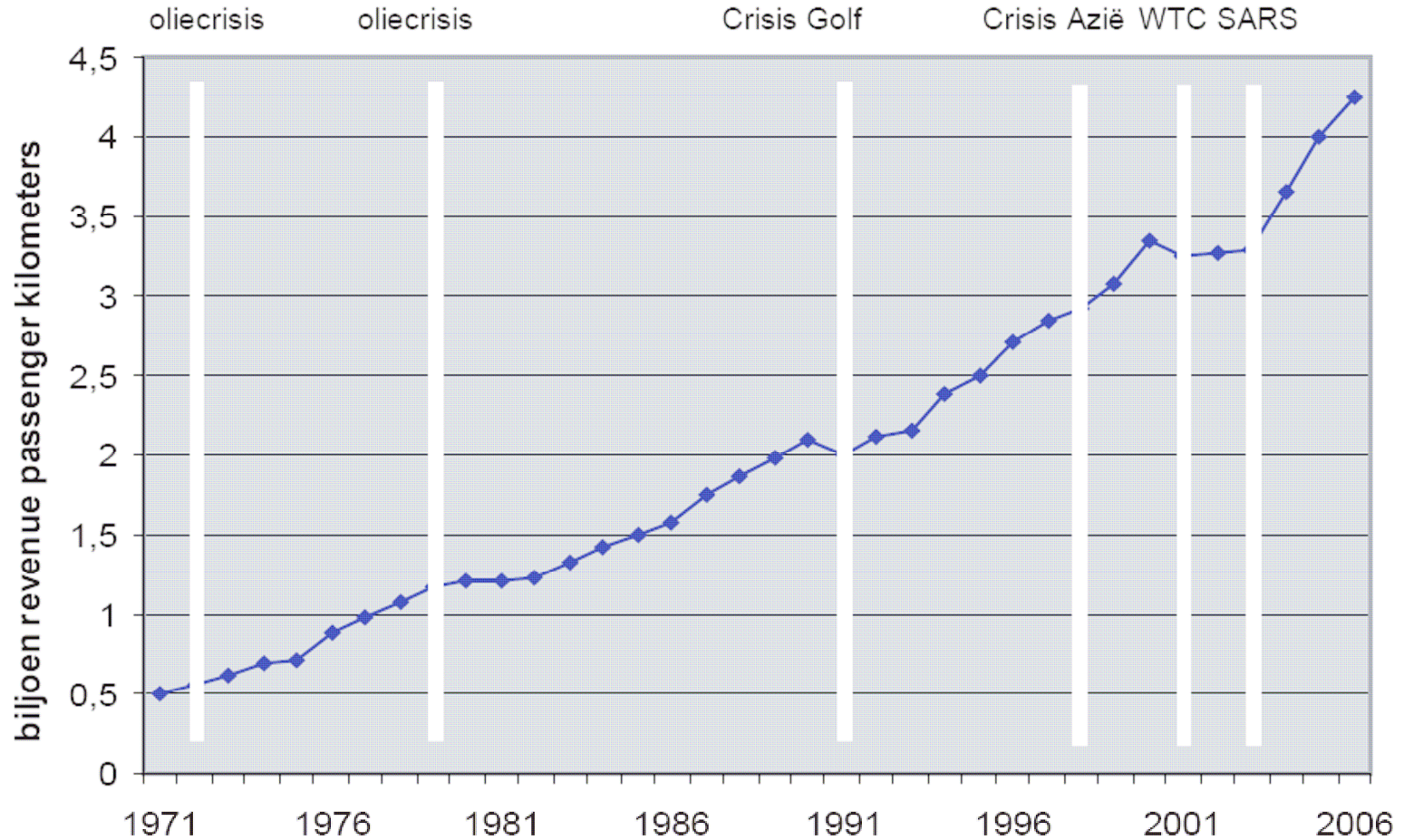


## Enkele karakteristieken Schiphol

- In omvang 4e in Europa, 44 mln pax, 420.000 vtb's
- Relatief veel bestemmingen
- Relatief kleine thuismarkt (“catchment area”)
- Thuishaven KLM-AF,
  - \* deel van Skyteam
  - \* alliantievorming < liberalisering / low cost
- Netwerk gedragen door transfer: 58% O/D, 42% transfer
  - \* transfer: hoge prijselasticiteit
  - \* betrouwbare piekcapaciteit cruciaal
  - \* metropolitane strategie
- Relatief veel banen
  - \* windregime
  - \* omgeving: “halve banen”
  - \* preferentieel stelsel

Bron: Traffic forecast, Airbus; gegevens ICAO; raming 2006 Airbus

**Grafiek 1.1.1 Ontwikkeling jaarlijks mondiaal luchtverkeer**



Bron: Lange termijn Verkenning Provincie Noord Holland (2007)