

ONL Luchtvaartscenario's

oktober 1999

ONL Luchtvaartscenario's

oktober 1999

Opgesteld door de scenario-werkgroep ONL

Inhoudsopgave

1 Inleiding en samenvatting	4
2 Het doel van scenario's	6
3 De huidige lange termijn scenario's van het cpb	7
3.1 De huidige lange termijn scenario's	7
3.2 De lange termijn scenario's, een doorkijk naar 2030	8
3.3 Voldoen de lange termijnsenario's nog?	9

1 Inleiding en samenvatting

ONL heeft aan de scenario-werkgroep de opdracht gegeven scenario's te ontwikkelen die voor de diverse ONL projecten kunnen worden gebruikt. Deze notitie is een eerste verslag van de scenario werkgroep.

De scenario-werkgroep is in augustus 1999 opgestart, en kreeg in eerste instantie de opdracht scenario's te ontwikkelen die voor de studies voor de EER, MER en PKB kunnen worden gebruikt. De scenario's die hiervoor worden ontwikkeld zullen in mei 2000 worden afgerond. In die scenario's zal - naast aan macro-economische ontwikkelingen - ruime aandacht worden besteed aan factoren, die tot dusver relatief onderbelicht zijn gebleven, maar die niettemin in belangrijke mate bepalend kunnen zijn voor de omvang en samenstelling van het verkeer en vervoer op Schiphol en voor de capaciteitsontwikkeling op Schiphol. Samenvattend zijn er tenminste vier dimensies, die in belangrijke mate bepalend zijn voor de relevante omgeving van de luchtvaart:

- de macro-economische ontwikkeling
- ontwikkelingen in de luchtvaartconomie
- technologische ontwikkelingen
- ontwikkelingen in het internationale milieu- en veiligheidsbeleid

Al deze genoemde soorten ontwikkelingen hebben het kenmerk dat zij niet of beperkt zijn, althans niet inbegrepen zijn in het beleid met betrekking tot de ontwikkeling van de nationale luchthaveninfrastructuur.

De termijn waarop de scenario werkgroep zich zal richten is de gehele planperiode tot 2030. Uiteraard betreft dat de lange termijn, met als zichtjaren 2020 en 2030, maar uitdrukkelijk omvat deze ook de middellange termijn, en het zichtjaar 2010 zal dan ook expliciet in de beschouwing worden betrokken. De scenario-werkgroep is van mening dat middellange en lange termijn niet afzonderlijk kunnen worden gezien, maar dat er sprake moet zijn van integrale en consistente ontwikkelingspaden in de tijd.

De scenariowerkgroep heeft ook de vraag gekregen al op zeer korte termijn (september 1999) scenario's te leveren die onder andere voor het EMA en Normen kunnen worden gebruikt. Uiteraard ontbreekt de tijd om op deze termijn met de gewenste zorgvuldigheid nieuwe scenario's te ontwikkelen. Daarom is gekozen om voorlopig op korte termijn terug te vallen op de huidige "Lange Termijn scenario's" uit 1997 van het CPB, die door de RLD zijn uitgewerkt voor de luchtvaart. Deze CPB scenario's liepen tot 2020. Het CPB heeft voor de scenario-werkgroep ONL een doorkijk gemaakt richting 2030. Het betreft hier indicatieve berekeningen, die alleen op passagiersaantallen betrekking hebben. In hoofdstuk 2 worden deze scenario's geschetst en zijn in onderstaande tabel samengevat. De daarbij aangehouden bandbreedtes zijn gebaseerd op de drie CPB-scenario's (Divided Europe, European, Coordination en Global Competition)

Tabel 1 Volume-ontwikkeling van passagiers op Schiphol, 1998-2030

	1998	2010	2020	2030
Passagiers (mln.)	33,9	43 á 63	58 á 97	75 á 135
Vracht (mln.ton)	1.2	2.6 á 3.5	3.6 á 5.1	
Vliegtuigbewegingen (000)	377	460 á 590	580 á 830	

De vraag is gerezen of deze CPB scenario's nog voldoen, gegeven de recente stormachtige ontwikkelingen in de luchtvaartmarkt en de uitgangspunten die toen zijn gehanteerd. Op deze vraag wordt in bijlage 2 ingegaan. Er blijken nogal wat onzekerheden rondom deze

scenario's te hangen, met name in de concurrentieverhoudingen in de luchtvaart in het algemeen en in de marktaandelen van luchthavens in het bijzonder. De voorlopige scenario's bieden dan ook geen garantie dat de gehele ruimte wordt geschetst waarbinnen ontwikkelingen zich kunnen afspelen. De kans bestaat dat de uiteindelijke scenario's die de werkgroep volgend jaar zal publiceren betekenisvol zullen afwijken van deze voorlopige scenario's.

Dat is een constatering die niet zonder belang is. De huidige CPB scenario's beschrijven alleen de relevante marktontwikkeling voor Schiphol. Er wordt dus geen rekening met de omstandigheid dat Schiphol marktaandeel zou winnen of verliezen, en met beide ontwikkelingen zal in de toekomst evenzeer rekening gehouden moeten worden. Het is belangrijk om bij het maken van gevoeligheidsanalyses hiermee rekening te houden. Om hierbij enige richtlijn mee te geven, kan worden opgemerkt dat marktaandeelwinst cq. -verlies vooral ten goede zal komen cq. ten koste zal gaan van het transfersegment. Het O/D-segment is veel ongevoeliger voor dergelijke marktverschuivingen. Dat betekent dus dat de hier gepresenteerde O/D-cijfers "harder" zijn dat de transfercijfers.

De EMA projectgroep financiering heeft zelf gevoeligheidsanalyses gemaakt en deze voorgelegd aan de scenario werkgroep. Zoals gesteld adviseert de werkgroep voor alle EMA studies de bestaande CPB scenario's te hanteren, en - indien noodzakelijk - de indicatieve berekeningen voor 2030 hierbij te betrekken. Omdat de bestaande CPB scenario's niet ingaan op mogelijke veranderingen in concurrentieverhoudingen, en voor rentabiliteits- en financieringsaspecten het inschatten van risico's daarbij van belang is, kan de scenario-werkgroep kan zich daarom goed vinden in de aanpak om binnen deze scenario's gevoeligheidsanalyses uit te voeren om de gevolgen van veranderende concurrentieverhoudingen in beeld te krijgen, mits de hierboven aangegeven analyse in de beschouwing wordt betrokken.

2 Het doel van scenario's

Grote infrastructuurprojecten als de toekomstige nationale luchthaven in Nederland vragen om een lange termijn horizon. Deze tijdshorizon moet voldoende lang zijn om de gevolgen van nu te nemen beleidsbeslissingen te kunnen overzien (maar ook weer niet te lang, aangezien het niet zinvol is uitspraken te doen over beleidsbeslissingen die beter later in de toekomst kunnen worden genomen). De lange termijn horizon en de grote onzekerheden die daarmee samenhangen pleiten voor een systematische analyse van onzekerheden. Beproefde methoden daarbij zijn het gebruik van scenario's en eventueel aanvullende gevoeligheidsanalyses.

Scenario's schetsen mogelijke toekomstbeelden waarbinnen ontwikkelingen zich zouden kunnen voordoen. Scenario's bieden een set van voorstellingen van de onzekere toekomst, die plausibel, consistent en samenhangend zijn. Belangrijk is dat scenario's ingaan op de belangrijkste onzekerheden die voor de beslissing relevant zijn. Daarom moeten ze voldoende uitgewerkt zijn om aard, omvang en urgentie van mogelijke problemen te kunnen duiden. Scenario's in deze betekenis zijn instrumenten om te maken keuzen van uiteenlopende contexten te voorzien. Met die contexten kan de keuze verder worden verkend. Scenario's kunnen gebruikt worden voor vragen als: we willen dit wel, maar wat doen we als de situatie verandert? Wat kunnen we nog meer doen? Hoe slim of toekomstvast is deze keuze eigenlijk? Welk beleid is in alle omstandigheden aan te bevelen (no regret policies)? Welk beleid is slechts onder bepaalde omstandigheden aan te bevelen? Van welke kritische factoren hangt het succes van het te voeren beleid af? Door de te nemen beslissingen te plaatsen in de context van scenario's, krijgt men gevoel voor de risico's die aan een besluit kleven.

3 De huidige lange termijn scenario's van het CPB

3.1 De huidige lange termijn scenario's

Voordat de nieuwe scenario's zijn uitgewerkt wordt op korte termijn terug gevallen op de al bestaande "Lange Termijn Scenario's" uit 1997 van het CPB, die door de RLD zijn uitgewerkt voor de luchtvaart. Deze scenario's lopen tot 2020. De scenario's zijn gepubliceerd in de CPB studie's "Economie en fysieke omgeving" en "Grenzen aan Schiphol?" uit 1997. Voor uitgebreide beschrijvingen van de scenario's wordt naar deze studies verwezen. Hier worden de belangrijkste uitkomsten kort gepresenteerd.

Er zijn drie omgevingsscenario's uitgewerkt: Divided Europe (DE), European Coordination (EC) en Global Competition (GC). In DE werken in Europa noch het marktmechanisme noch het coördinatie mechanisme goed. De economische groei in Europa blijft achter bij die in Noord-Amerika en Azië. In Nederland is sprake van een bescheiden volumestijging van het BBP (1,5% per jaar). In EC neem het BBP-volume van Nederland in de komende 25 jaar snel toe (2,75% per jaar). EU-beleidscoördinatie speelt een belangrijke rol. Een dynamische technologische ontwikkeling en internationalisering typeren GC. Dit scenario kent voor Nederland de hoogste economische groei (3,25%).

In de tabellen 2.1 t/m 2.3 wordt aangegeven hoe de luchtvaart in deze scenario's zal ontwikkelen tot 2020. Tevens zijn de uitkomsten voor 2030 gegeven, waarvan de achtergrond in hoofdstuk 2.2 wordt geschetst. Deze luchtvaartontwikkelingen zijn geschetst tegen de achtergrond van ruime aanbodcondities en in het geval dat de luchtvaart niet beleidsintensivering wordt afgeremd. Ook is aangenomen dat Schiphol het hoge marktaandeel in het transfersegment zal vasthouden.

Tabel 2.1 Volume-ontwikkeling van passagiers op Schiphol, 1998-2030

	1998	DE			EC			GC		
		2010	2020	2030	2010	2020	2030	2010	2020	2030
	mln passagiers									
Totaal	33,9	43	58	75	50	69	95	63	97	135
- continentaal	22,6	26	33		32	43		41	63	
- intercontinentaal	11,3	17	25		18	26		22	34	
- herkomst/bestemming	19,6	25	33		31	42		40	61	
- transfer	14,3	18	25		19	27		23	35	
- zaken	14,2	15	20		19	27		22	37	
- niet zaken	19,7	28	38		31	42		41	60	

Tabel 2.2 Volume-ontwikkeling van vracht op Schiphol, 1998-2030

	1998	DE		EC		GC	
		2010	2020	2010	2020	2010	2020
	mln ton						
Totaal	1,2	2,6	3,6	2,9	4,1	3,5	5,1
- in vrachtvliegtuigen	0,6	1,2	1,9	1,3	2,3	1,5	2,8
- in passagiersvliegtuigen	0,6	1,3	1,7	1,6	1,8	1,9	2,3

Tabel 2.3 Ontwikkeling van vliegtuwbewegingen Schiphol, 1998-2030

	1998	DE		EC		GC	
		2010	2020	2010	2020	2010	2020
	dzd bewegingen						
Totaal	377	458	580	525	668	589	832
- passagiersvliegtuigen	364	431	542	496	627	557	784
- vrachtvliegtuigen	13	27	38	29	42	32	48

3.2 De lange termijn scenario's, een doorkijk naar 2030

Vanuit het ONL is het CPB gevraagd om de lange termijn luchtvaart scenario's uit de studie Economie en Fysieke Omgeving te verlengen van 2020 naar 2030. Gegeven het beperkte tijdsbestek is het onmogelijk om volledig nieuwe scenario's op te stellen. Het verlengen van de tijdshorizon vereist meer dan het simpelweg extrapoleren van eerder geschetste ontwikkelingen. Achterliggende uitgangspunten behoeven nu eenmaal niet automatisch onveranderd geldig te blijven in de verlengde periode. Een grondiger nadere beschouwing is vereist. Tegen die achtergrond kunnen de hier gepresenteerde prognoses niet anders zijn dan vingeroefeningen, bedoeld om een eerste globale indruk te geven van de marges waarbinnen de luchtvaarteconomische ontwikkelingen zich tot 2030 kunnen bewegen.

Wat betreft 2020 bestaat er dat er op dit moment nog onvoldoende aanleiding om de macro-economische uitgangspunten te herzien. Ook de luchtvaarteconomische prognoses, voor zover die zijn afgeleid onder de veronderstelling van op lange termijn constante marktaandelen voor Schiphol, behoeven nog geen aanpassing. Daarbij is uitgegaan van het marktaandeel in 1995. Evenwel, de inschatting of de recente, aanhoudende krachtige marktwinst sinds 1995 tijdelijk of toch permanent zal zijn, geven aan dat de prognoses voor 2020 in elk geval met extra onzekerheden zijn omgeven. Deze onzekerheden kunnen het best in de vorm van een variant in kaart worden gebracht. Aan het eind van deze paragraaf wordt hierop nog kort teruggekomen.

Bij het verlengen van de luchtvaart scenario's naar 2030 is uitgegaan van constante marktaandelen. Dat is de meest neutrale veronderstelling, wanneer men niet weet hoe toekomstige marktaandelen zich zullen ontwikkelen. Voor de macro-economische uitgangspunten is simpelweg extrapoleren van ontwikkelingen minder voor de hand liggend. Met name op het gebied van de bevolkingsgroei vindt er na 2020 een duidelijke kentering plaats. CBS prognoses voorzien een afvlakking na 2020 in alle scenario's¹. Rekening houdend met de samenstelling van de bevolking neemt met name door vergrijzing de omvang van de beroepsbevolking in Nederland tussen 2020 en 2030 zelfs af in het DE en GC scenario. In het EC scenario blijft zij nog wel op peil. Bij de berekeningen is uitgegaan van een gelijkblijvend verschil in groei van de productie per werkende tussen de drie scenario's. De afvlakking van de groei van de werkzame beroepsbevolking zorgt dan voor een aanzienlijke neerwaartse druk op de BBP-groecijfers na 2020. Slechts in het DE scenario is er sprake van een substantieel aantal werklozen, die in verdere jaren ingeschakeld kan worden. In de beide overige scenario's is de arbeidsmarkt in 2020 daarvoor reeds te krap. Vergelijkbare ontwikkelingen zullen zich ook elders in West-Europa voordoen volgens de VN bevolkingsprognoses². Buiten Europa zwakt de bevolkingsgroei eveneens af na 2020, maar blijft nog wel positief. Wereldwijd zal dus na 2020 met lagere groecijfers rekening gehouden moeten worden.

¹ CBS ,CPB : Bevolking en arbeidsaanbod : drie scenario's tot 2020 (Sdu 1997)

² World Population prospects, the 1998 revision (UN 1999)

Een andere bijstelling na 2020 is een te verwachten verdere afzwakking van de inkomenselasticiteit met betrekking tot luchtvaart. Het luxe karakter van het luchtvaartverkeer zal daarmee steeds verder afnemen. Verondersteld is dat deze na 2020 verder tot net boven de 1,0 zal zijn gedaald. Tenslotte is te verwachten dat aan de reële prijsdalingen van de luchtvaart tarieven na 2020 een einde komt, als de impulsen van de voortgaande liberalisering van de luchtvaartmarkt zullen zijn uitgewerkt. Na 2020 wordt dan gerekend met reëel constante tarieven.

Tabel 2.4: Macro economische uitgangspunten

	DE	EC	GC	DE	EC	GC
	voor 2020			2020-2030		
Bruto Binnenlands Product , NL	1.5%	2.7%	3.3%	1.0%	1.8%	2.1%
idem per hoofd van de beroepsbevolking	1.2%	1.8%	2.4%	1.2%	1.8%	2.4%
Beroepsbevolking NL	0.3%	0.9%	0.9%	-0.5%	0.0%	-0.3%
relatieve prijs luchtvaart	0.9%	1.0%	1.2%	0.0%	0.0%	0.0%

Lagere economische groei, afnemende inkomenselasticiteiten en het wegvallen van verdere reële tariefdalingen dragen ertoe bij dat de groei in passagiersvervoer na 2020 zal afvlakken van gemiddeld 3½-5½% in 1995-2020 naar gemiddeld 2½-3½% per jaar in 2020-2030. Voor het eindjaar 2030 impliceert dat een passagieraantal in de orde van 75-135 miljoen (zie tabel 2.1).

De luchthaven Schiphol heeft in de periode 1995-1998 aanzienlijke marktwinst geboekt. Deze is voornamelijk gerelateerd aan de transfermarkt. Op dit moment is niet te overzien of deze marktwinst kan worden vastgehouden (of zelfs uitgebreid) of op den duur weer zal moeten worden prijsgegeven. Mocht het huidige marktaandeel op de transfermarkt kunnen worden vastgehouden, dan zal het passagiersaantal in 2030 circa 5-8 miljoen hoger uitvallen. Het corrigeren voor de marktaandeelwinst in de periode 1995-98 heeft derhalve niet al te grote consequenties voor het totale beeld. Bij aanhoudende verschuivingen in marktaandeel in de toekomst, wordt de kwantitatieve betekenis van de concurrentiepositie uiteraard steeds belangrijker voor de uitkomsten in 2030.

3.3 Voldoen de lange termijnscenario's nog?³

Voldoen de lange termijn scenario's nog die in de CPB-studie Economie en Fysieke Omgeving zijn geschetst? Deze scenario's hebben betrekking op passagiers en vracht voor de jaren 2010 en 2020. Door uit te gaan van ongerestricteerd beleid brengen ze in eerste instantie de marktontwikkeling in kaart. Tevens veronderstellen deze scenario's dat Schiphol zijn marktaandeel op de Europese markt ten tijde van het basisjaar (1995) behoudt. De luchtvaartscenario's zijn opgesteld aan de hand van drie mondiale, macro-economische scenario's van het CPB.

Inmiddels zijn we een aantal jaren verder en is er aanvullende informatie beschikbaar. Het gaat daarbij om korte termijn realisaties, zowel van de wereldeconomie als van de luchtvaart. Niet uit het oog moet worden verloren dat scenario's structurele ontwikkelingen beschrijven van mogelijke toekomstbeelden, die door de lange tijdspanne onafhankelijk zijn van de conjuncturele uitgangssituatie. Het is slechts tegen die achtergrond, dat kan worden bekeken hoe de realisaties zich verhouden tot de scenario's. Bewegen ze zich binnen redelijke marges van de trendmatige projecties? Of zijn er dermate sterke signalen dat de scenario's wellicht toch heroverwogen moeten worden?

³ In Bijlage 2, "Luchtvaartscenario's en recente ontwikkelingen", wordt een uitgebreide analyse gegeven van de ontwikkelingen die tot de conclusies in dit hoofdstuk hebben geleid.

Realisatiecijfers van de wereldeconomie zijn nu bekend voor de jaren tot en met 1998. Ook is er al enig zicht op de ontwikkelingen van begin 1999. Betrekken we daar tevens de meest recente korte termijn prognoses voor de rest van 1999 en 2000 bij, dan ontstaat een indicatie voor de eerste vijf jaar van de 25-jaarsperiode. Tegelijkertijd zijn ook de passagiers en vrachtgegevens op Schiphol bekend tot en met de maand juni 1999.

De mondiale economische ontwikkelingen zijn vrij voorspoedig geweest. Internationale luchtvaarteconomische ontwikkelingen onderschrijven dit beeld. Realisatiecijfers van Schiphol over 1998 lijken evenwel het meest optimistische scenario te overtreffen, terwijl het vrachtvolume bij het meest pessimistische scenario lijkt achter te blijven. De ontwikkeling van het marktaandeel van Schiphol wordt daarmee een cruciale variabele, die de huidige scenario's met additionele risico's zal gaan omgeven. Dit leidt tevens tot de voor de hand liggende conclusie: in nog te ontwikkelen scenario's moet meer dan voorheen aandacht komen voor verschuivingen in concurrentie-verhoudingen in de luchtvaart in het algemeen en in marktaandelen van luchthavens in het bijzonder. Het idee bestaat dat de marktwinst in de afgelopen jaren een gevolg is geweest van een tijdelijke voorsprong van Schiphol. Toch blijft onduidelijk of Schiphol op termijn het huidige marktaandeel kan uitbouwen of moet prijsgeven. Daarom moet er een beter zicht komen op de economische krachten achter de verschuivingen in luchtvaart, op de korte termijn maar juist ook op de lange termijn.

Bijlage 1. Samenstelling van de ONL- scenariowerkgroep

Jan Veldhuis (voorzitter)	V&W, RLD
Pito Dingemanse	VROM
Heine van Wieren	EZ
Dick Brus	V&W, RLD
Taco van Hoek	CPB
Paul Tang	CPB
Eugene Verkade	CPB
Jurek Keur	AAS
Just Kerkhoff	KLM

Drie lange-termijnsenario's voor de wereldeconomie

De meest recente luchtvaartscenario's zijn die uit de CPB-studie Economie en Fysieke Omgeving. Deze hebben betrekking op passagiers en vracht voor de jaren 2010 en 2020. Door uit te gaan van ongewijzigd beleid brengen ze in eerste instantie de marktontwikkeling in kaart. Tevens veronderstellen deze scenario's dat Schiphol zijn marktaandeel op de Europese markt ten tijde van het basisjaar (1995) behoudt. De luchtvaartscenario's zijn opgesteld aan de hand van drie mondiale, macro-economische scenario's van het CPB.

Vanuit het Nederlandse perspectief gezien gaat het om een relatief pessimistisch en twee relatief optimistische scenario's. In het pessimistische, 'Divided Europe' (DE) scenario verloopt de verdere integratie binnen de EU traag. Zowel het coördinatie-mechanisme als het marktmechanisme werken er niet goed. Productie- en consumptiegroei zijn daardoor in Europa uitgesproken zwak, maar in Noord Amerika en Azië beduidend beter. Door deze tegenvallende Europese groei stijgt de voor Nederland relevante wereldhandel jaarlijks maar met 4%. De BBP groei in Nederland bedraagt daardoor gemiddeld niet meer dan 1½% per jaar.

In het 'European Coordination' (EC) scenario daarentegen verloopt de Europese integratie aanmerkelijk succesvoller, waardoor de Europese productiegroei een stuk hoger uitvalt. Al blijven de ontwikkelingen in de VS en in mindere mate Azië ditmaal wat achter, de voor Nederland relevante wereldhandelsgroei bedraagt nu 6%. De Nederlandse economie kan onder die omstandigheden met 2¾% per jaar groeien.

In het 'Global Competition' (GC) scenario tenslotte is er sprake van een scherpe internationale concurrentie en verhoogde efficiency, waarvan vooral Europa en de VS profiteren. De relevante wereldhandelsgroei is met 7½% per jaar het hoogst van alle scenario's. De Nederlandse BBP groei bedraagt nu zelfs 3¼% per jaar. De olieprijs (Brent) stijgen in het DE scenario in reële termen licht naar \$20 dollar per vat in 2020. In het EC scenario daalt de olieprijs naar \$15. In het GC scenario stijgen ze mede door de hogere mondiale bedrijvigheid relatief meer.

Mondiale ontwikkelingen 1995-2000

In tabel 1 zijn de belangrijkste variabelen van de drie scenario's op een rij gezet. In de laatste kolom is een indicatie voor de periode 1995-2000 toegevoegd. Meest opvallende is dat de groei in de VS over deze periode zelfs het meest optimistische scenario overtreft, terwijl die in Azië zelfs bij het meest pessimistische scenario ruimschoots achterblijft. In West Europa en in Nederland houdt de economische groei het midden tussen het EC en het GC scenario. Datzelfde geldt ook voor de wereldhandel en de olieprijs. Iets verder kijkend is op dit moment de verwachting dat de groei in de VS op middellange termijn zal vertragen en in Azië weer aantrekken. In Europa tekenen zich ontwikkelingen af die meer op succesvolle integratie en samenwerking dan op aanscherpen van onderlinge tegenstellingen wijzen.

Tabel 1 : Groeivoeten in lange-termijnsenario's en voor 1995-2000

	DE	EC 1995-2020	GC	indicatie 1995-00

Bruto Binnenlands Product volumegroei (%)				
- West Europa	1¾	2¼	2¾	2½
wv Nederland	1½	2¾	3¼	3
- Japan	2¾	2½	2	¼
- Dynamisch Azië	6	5½	6	3
- Noord Amerika	2¾	1¾	2½	3½
Internationale handel volumegroei (%)				
- West Europa	2½	5½	7	6
- Japan	6¼	6	7¼	2½
- Dynamisch Azië	9	8¼	9	5
- Noord Amerika	5¾	4¾	6¾	10
Wereldhandelsgroei (%)	4	6	7½	6
Reële olieprijs (niv. in \$/brel)	20	15	25	15

De huidige ontwikkelingen geven geen aanleiding om de lange-termijnsenario's voor de wereldeconomie te herzien. Scenario's beschrijven slechts op een intern consistente manier een aantal van de vele mogelijke ontwikkelingen, zonder direct een uitspraak te doen omtrent de mate van waarschijnlijkheid. Ze zijn primair bedoeld om de grote onzekerheden, die projecties voor de lange termijn nu eenmaal omgeven, beter in kaart te brengen. De indicaties voor de periode 1995-2000 wijzen dan wel meer in de richting van de EC en GC scenario's, maar de ontwikkelingen in de volgende jaren kan nog altijd van dien aard zijn dat het DE scenario weer meer in beeld komt.

Passagiers en vracht in luchtvaartscenario's

Op grond van de mondiale scenario's zijn in de studie Economie en Fysieke Omgeving inschattingen gemaakt voor de aantallen passagiers en hoeveelheden vracht op de lange termijn bij ongewijzigd beleid. Dit is uitgaande van het basisjaar 1995 gebeurd voor twee zichtjaren, te weten 2010 en 2020.

Tabel 2 : Luchtvaartgroei in Economie en Fysieke Omgeving bij ongewijzigd beleid

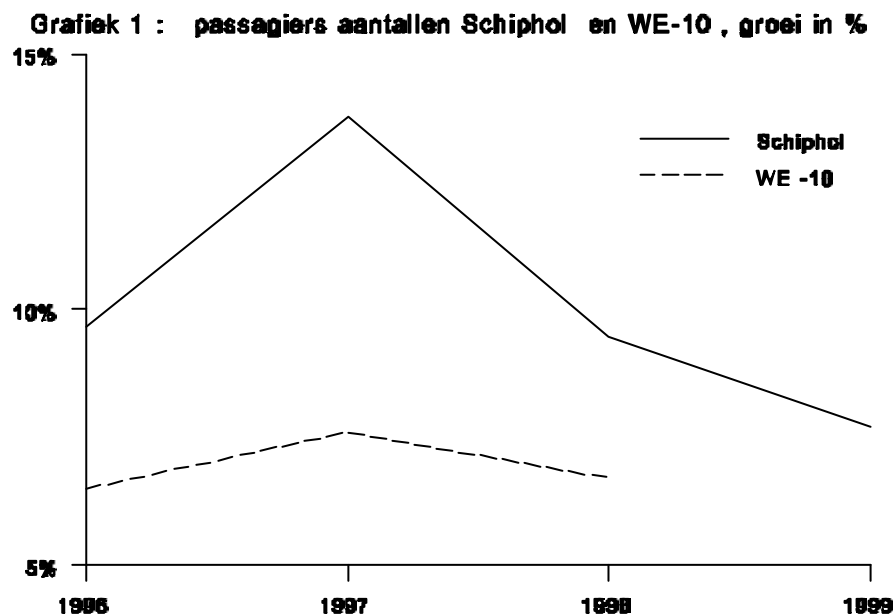
	1995	DE 2010	2020	EC 2010	2020	GC 2010	2020
Passagiers (in mln)	24,6	43,1	58,2	50,2	68,9	62,9	96,5
Vracht (in mln ton)	1,0	2,6	3,6	2,9	4,1	3,5	5,1

Jaar-realisatiecijfers voor passagiers en vracht tot en met 1998 zijn beschikbaar in de Statistical Annual Review 1998 van Schiphol. Deze kunnen worden aangevuld met maandcijfers tot en met juni 1999 uit het Overzicht Verkeer en Vervoer van Schiphol. Hoe verhouden deze zich tot de scenario's? Alvorens deze vraag te beantwoorden moet nogmaals worden benadrukt dat in de scenario's zelf geen tijdspaden worden afgeleid, maar volstaan wordt met over de periode gemiddelde groeivoeten. Ten aanzien van groei van passagiersaantallen kan eventueel wel worden betoogd dat deze in de beginjaren gemiddeld wat hoger zal zijn en in latere jaren wat lager. Dat heeft dan te maken met afnemende inkomenselasticiteiten voor vliegverkeer.

Gedurende 1998 werden vanaf Schiphol 34,0 miljoen passagiers vervoerd. Dat betekent een gemiddelde groei van 11% per jaar sinds 1995. In de eerste zes maanden van 1999 bedroeg de groei 7¾%. Dergelijke groeicijfers lijken alle scenarioprognoses te overtreffen. In GC werd uitgegaan van een gemiddelde jaarlijkse groei van 6½%. De hoge groei lijkt een gevolg van tijdelijke concurrentievoordelen van Schiphol. De voordelen betroffen de "open skies"-verdrag met de VS, het succes van de Wings-alliantie en het door KLM ingevoerde blokkensysteem van geconcentreerde aankomst- en vertrektijden. Zelfs wanneer er rekening mee wordt gehouden dat de trendmatige, conjunctuur vrije groei in de beginjaren door de hogere inkomenselasticiteit en tijdelijk nog voortgaande marktwinst van Schiphol wat hoger zal liggen ten koste van latere jaren, is de gerealiseerde groei hoog.

Aanhoudende marktwinst passagiersvervoer

Vergelijken we de passagiersgroei op Schiphol met gezamenlijke groei van de 10 grootste West Europese luchthavens (grafiek 1), als benadering van de voor Schiphol relevante marktgroei, dan blijkt een heel ander verhaal. Deze marktgroei bedroeg gemiddeld 7% in 1996-98 en blijkt zich daarmee veel minder krachtig te hebben ontwikkeld en veel beter in de lijn van de hoge scenario's. Het verhaal van de hoge passagiersgroei op Schiphol wordt daarmee vooral het verhaal van een nog altijd aanhoudende marktwinst, welke zich vooral voor doet op de markt voor transferpassagiers.



Realisaties hoeveelheid vracht

Vergeleken met de passagiers steekt de feitelijke groei van het vrachtverkeer ongunstig af, zelfs bij het DE scenario. Omdat hetzelfde ook geldt voor de marktgroei, wederom gemeten

aan de hand van de 10 grootste Europese luchthavens op het gebied van vrachtafhandeling, zal de oorzaak mede buiten Schiphol moeten worden gezocht. Waarschijnlijk speelt de Aziatische crisis een rol, maar slechts ten dele. Een belangrijke invloed wordt ook wel aan slotallocaties, waardoor het relatief winstgevende passagiersvervoer het vrachtvervoer wegdrukt. Desalniettemin heeft Schiphol ook inzake vracht enig marktwinst geboekt ten opzichte van de andere West Europese luchthavens, maar deze is bescheiden.

Aanpassen scenario-aantallen?

De ontwikkelingen van de wereldeconomie, afgaand op de voorbije jaren, houden momenteel het midden tussen het EC en het GC scenario. Tegelijkertijd overtreft de gerealiseerde, voor Schiphol relevante groei van de passagiersmarkt de gemiddelde groei van het GC scenario. Tegen deze achtergrond kan worden opgemerkt dat het DE-scenario voor 2010 inmiddels wel zeer behoedzaam is geworden.

Wat resteert is de marktwinst op Schiphol. Omdat in alle scenario's expliciet een constant marktaandeel is verondersteld, wordt er vanuit gegaan, dat het procentpunt marktwinst sinds 1995 op den duur weer ingeleverd wordt. In tabel 3 is aangegeven, wat het zou het impliceren als we, uitgaande van de nieuwe startwaarde voor 1998, vasthouden aan de oorspronkelijke aantallen voor 2010. In het DE-scenario zal de gemiddelde groeivoet tussen 1998 en 2010 nog maar 2% bedragen en daarmee zelfs achterblijven bij die voor 2010-2020 (tabel 3).

Tabel 3 : Groei bij ongewijzigde projecties voor 2010 en 2020

	DE	EC	GC
Passagiers, gemiddelde groeivoet (%) :			
- periode 1999-2010 , startend met realisatie 1998	2,0	3,3	5,1
- periode 2011-2020 , volgens LT97	3,0	3,2	4,3
Vracht, gemiddelde groeivoet (%)			
- periode 1999-2010 , startend met realisatie 1998	5,6	6,3	7,5
- periode 2011-2020 , volgens LT97	4,8	5,2	6,0

Wat de recente ontwikkelingen laten zien is de gevoeligheid van de aanname van constante marktaandelen. De keuze van het basisjaar is hierbij ook van belang. Wanneer bijvoorbeeld uitgegaan zou worden van de uitgangssituatie in 1999 (aanpassing voor zowel herkomstbestemming als transfer) en hierop de oude gemiddelde groeivoeten vanaf 1999 gezet zouden worden, dan veranderen de lange termijn prognoses aanzienlijk (tabel 4). Resultaat zal zijn dat niet alleen alle ramingen hoger uitvallen, maar ook de spreiding kleiner wordt.

Tabel 4 : Aantallen bij ongewijzigde groeivoeten, maar startend in 1999

	DE 2010	2020	EC 2010	2020	GC 2010	2020
Passagiers	43,1	58,2	50,2	68,9	62,9	96,5
id, tentatief gecorrigeerd	51,7	69,8	57,3	78,7	66,2	101,6
Vracht (LT 97)	2,6	3,6	2,9	4,1	3,5	5,1
id, tentatief gecorrigeerd	2,1	3,4	2,2	3,7	2,4	4,4

Aanvullende varianten marktaandeel

Het marktaandeel blijkt een gevoelige variabele, die met aanzienlijke onzekerheden omgeven is. Het moge duidelijk zijn dat er hierbij zowel risico's naar boven als naar beneden liggen. Het is de vraag in hoeverre deze onzekerheden scenario-secifiek zijn. Ze kunnen zich mogelijk in elk van de drie scenario's in elke richting voordoen. Onder die omstandigheden lijkt het maken van één of meer varianten de meest aangewezen weg.

De recente marktwinst van Schiphol leidt tot een voor de hand liggende conclusie: in nog te ontwikkelen scenario's moet meer dan voorheen aandacht komen voor verschuivingen in concurrentie-verhoudingen in de luchtvaart in het algemeen en in marktaandelen van luchthavens in het bijzonder. Het idee bestaat dat de marktwinst in de afgelopen jaren een gevolg is geweest van een tijdelijke voorsprong van Schiphol. Toch blijft onduidelijk of Schiphol op termijn het huidige marktaandeel kan uitbouwen of moet prijsgeven. Daarom moet er een beter zicht komen op de economische krachten achter de verschuivingen in luchtvaart, op de korte termijn maar juist ook op de lange termijn.

Colofon

© december 1999

Dit rapport maakt onderdeel uit van de onderzoeken die in het kader de nota 'Toekomst van de nationale luchthaven" zijn verricht. De nota is een uitgave van het ministerie van Verkeer en Waterstaat in samenwerking met de ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Economische Zaken.

Drukwerk omslag: Kwak, Van Daalen & Ronday

Drukwerk binnenwerk: Reprografische Dienst, ministerie van Verkeer en Waterstaat

Bestelnummer: RLD 163

Bestellen: Ministerie van Verkeer en Waterstaat
telefoon: 070 - 351 7086
telefax: 070 - 351 6111