

Beleggingsadvies

Aandeel Schiphol koopwaardig?

1. Inleiding
2. Ontwikkeling aantal vliegtuigbewegingen, passagiers en vracht
3. Ontwikkeling geluidshinder
4. Ambities Schiphol
5. Ontwikkeling in omringende landen
6. Zwaktes thuismarkt
7. Werkgelegenheid
8. Overige omstandigheden
9. Economische ontwikkeling bij luchtvaartmaatschappijen
10. Financiële positie en vooruitzichten van Schiphol Groep
11. Evaluatie Schipholbeleid
12. Aandeel Schiphol koopwaardig?

1. Inleiding

De 5^e baan is geconstrueerd met als doelstelling te komen tot een aanzienlijke vermindering van geluidshinder voor het drukbevolkte gebied ten oosten van Schiphol (Buitenveldert, Amsterdam Zuid Oost en Amstelveen), een gebied met 124.000 inwoners. Deze baan werd derhalve gepropageerd als milieubaan. Daarnaast was er ook de doelstelling om de totale banencapaciteit uit te breiden.

M.b.t. het verwachte milieu effect en andere aspecten bleek de praktijk anders dan werd ingeschat t.w.

1. het aantal ernstig geluidsgehinderden is niet afgenomen; dat was 15% voor de ingebruikname van de 5^e baan en is nu nog steeds 15%, aldus RIVM; de problemen zijn dus alleen maar verplaatst;
2. het aantal slaapgestoorden is met 20% toegenomen tot 120.000 personen;
3. er worden nu normen overschreden voor de uitstoot van koolmonoxide en vluchtige organische stoffen;
4. te elfder ure moest een tweede verkeersstoren worden gebouwd;
5. het taxiën (ruim 4km) valt tegen (elke minuut aan de grond kost veel geld).

2. Ontwikkeling aantal vliegtuigbewegingen, passagiers en vracht

In de periode 1991-2000 bedroeg de groei van het aantal vliegbewegingen op Schiphol 6,7% per jaar. Sindsdien is er sprake van stagnatie veroorzaakt door o.a. 9-11, SARS, de IRAK-oorlog, economische teruggang en stijgende olieprijs. Het dieptepunt in 2003 lijkt gepasseerd. In 2005 nam het aantal passagiers met 3,8% toe. Het aantal lokale passagiers bedraagt 11 miljoen. Op het gebied van personenvervoer wordt in Europa een vierde plaats ingenomen. Het transfervoer op Schiphol bedraagt 42%. Dit is 10% van de markt. Aan vrachtvervoer werd in 2005 1,5 miljoen ton verplaatst (een toename van 2,0%). Hiermee staat Schiphol in Europa op de derde plaats.

Het vliegveld Charles de Gaulle toonde over het afgelopen jaar een toename van het aantal passagiers van 4,9% en een toename van 7,9% voor vracht.

Vanaf 2005 wordt door Schiphol uitgegaan van een verwachte groei van het aantal passagiers van 5% per jaar. Dit percentage is zeer ambitieus. In andere Europese landen wordt slechts uitgegaan van een groeicijfer van 3 à 3,5%. Voor het MO, Azië en Afrika ligt het groeicijfer op 10 à 20% per jaar.

Schiphol	vliegbewegingen	passagiers	
1991	231.842	25,6 miljoen	
2000	414.928	39,6	
2001	416.462	39,5	
2002	401.400	40,7	
2003	392.997	40,0	
2004	402.739	42,8	
2005	404.594	44,2	prognose max. cap. verlaagd van 540.000
2006			naar 440.000
2008	500.000 behoefte	50,0	scenario
2010		55,0	prognose max. cap. verlaagd van 610.000
2012	600.000 behoefte		naar 490.000
2015		60-65	scenario
2020-2025	800.000 doelstelling	80-85	scenario

max. cap. = maximale capaciteit op basis van geluidsgrenzen

In de PKB 1995 (Planologische Kern Beslissing) is opgenomen dat met de Polderbaan voldoende ruimte zou worden gecreëerd tot 2015. Schiphol merkte recentelijk op dat de grenswaarde voor geluid al voor het jaar 2008 waarschijnlijk geactualiseerd (lees opgerekt) zal moeten worden. Dit is merkwaardig want uit rapporten blijkt dat TVG (totaal volume geluid) sinds 1993 vrijwel onveranderd is gebleven en er daarnaast sinds 2000 stagnatie is in de groei van het aantal passagiers. Rekenfoutje?

Ook op het gebied van luchtverontreiniging zijn er problemen. Door het langer taxiën en meer vliegtuigen worden milieugrenzen overschreden. Tijdens het taxiën komt namelijk rond 90% van de totale uitstoot van koolmonoxide en vluchtige organische stoffen vrij.

3. Ontwikkeling geluidshinder

	Aantal klachten	Aantal klagers
1990	55.000	3.700
2002	145.000	9.758
2004	714.000	10.756

Door de introductie van de Polderbaan is het aantal klachten explosief gestegen. Totaal 1,8 miljoen klachten in de periode 2003-2005.

Door de sector wordt gedacht om preventief meer informatie aan de omwonenden te geven over de te verwachten vlieghinder. Uit een onderzoek uitgevoerd door het TNO is echter gebleken dat van de kant van de omwonenden daar maar weinig belangstelling voor bestaat.

4. Ambities van Schiphol

1. Reeds in 1997 heeft Schiphol de verwachting uitgesproken dat uiteindelijk de capaciteit van 5 banen onvoldoende zal zijn en dat een 6^e en 7^e baan nodig is. Schiphol gaat hierbij uit van een groeiscenario van 44 miljoen passagiers nu naar 85 miljoen.
2. De kosten van deze twee nieuwe banen bedragen drie miljard euro plus honderden miljoenen voor het aanpassen van de infrastructuur.
3. Capaciteitsverhoging van de huidige vliegbewegingen van 80 per uur, naar 120 per uur.
4. Het aantal gates uitbreiden van 90 naar 120 in 2015.
5. Nieuw passagiers areaal bouwen voor 20 à 25 miljoen passagiers tussen A4 , de om te leggen A9 en de Zwanenburgbaan. Dit is de beste optie vanuit logistieke en verkeerskundige redenen. Binnenkort zal hiervoor een businesscase worden opgesteld.

5. Ontwikkeling in omringende landen

	vliegbewegingen	passagiers (mln)	inwoners p. land (mln)	vliegbewegingen p. 1000 inwoners
Frankfurt 1)	1.095.000	78,0	82	13,4
Heathrow 2)	889.000	120,0	58	15,3
Parijs 3)	735.000	75,0	58	12,7
Schiphol	405.000	44,2	16	25,3

1) inclusief Munchen 2) inclusief Gatwick en Stansted 3) inclusief De Gaulle en Orly

Frankfurt kampt met ernstige capaciteitsproblemen. Werkt met 3 banen. Komende 5 à 10 jaar worden geen nieuwe banen verwacht.

Heathrow werkt met 2 banen en heeft daarmee een maximum capaciteit van 480.000 vliegbewegingen. Heeft nu een plan onder handen voor uitbreiding.

Parijs mag geen nieuwe banen aanleggen.

Wat opvalt in de laatste kolom is dat het aantal vliegtuigbewegingen per 1000 inwoners in Nederland tweemaal zoveel is dan in de andere landen. Dit komt omdat er relatief veel buitenlanders via Schiphol reizen. Door het grote aantal start/landingsbanen op Schiphol is het gemiddelde aantal vervoerde passagiers per baan opvallend laag. Dat is weinig efficiënt.

6. Zwaktes thuismarkt

- Schiphol is de duurste luchthaven van Europa;
- beperkte milieucapaciteit (grootste bedreiging genoemd door inadequate regelgeving op het gebied van normering en handhaving);
- een relatief kleine thuismarkt (slechts 11 miljoen lokale passagiers); beperkte schaalvoordelen; afname van aantal inwoners en toeristen;
- verslechtering investeringsklimaat; industrie wijkt uit naar Oost-Europa en Azië (achteruitgang van onze concurrentiepositie); in West-Europa is mogelijk sprake van een structurele verslechtering;

- risico van onvoldoende groeimogelijkheden (achterblijvende ontwikkeling van SkyTeam alliantie welke 57% van het aantal passagiers op Schiphol uitmaakt).

7. Werkgelegenheid

Schiphol zegt werk te bieden aan 60.000 mensen bij 546 bedrijven. Naast deze werkgelegenheid claimt Schiphol nog eens indirect werkt te bieden aan 60.000 mensen in de nabije omgeving.

Luchthaven Schiphol	2.200
KLM en andere maatschappijen	28.800
Marechaussee	1.700
Security	1.600
LVNL	1.000
HMS Host	1.000
TPG	900
Totaal (10 grootste bedrijven)	37.000

Tot de kleinere bedrijven kunnen nog genoemd worden de 100 winkels en 51 horeca punten. Stel hiervoor 1.000 mensen. Daarnaast werken er nog een groot aantal uitzendkrachten.

8. Overige omstandigheden

- Een steeds groter gebied is niet meer geschikt voor woningbouw (nieuwe vrijwaringsgebieden).
- Schiphol vreest dat bij een absolute grens aan de groei 90% van het intercontinentale netwerk van Air France-KLM zal kunnen verdwijnen.
- Gevreesd wordt voor wegloop van transatlantische vluchten naar de nieuwe megaluchthaven Dubai.

9. Economische ontwikkeling bij luchtvaartmaatschappijen

- door sterke wereldwijde concurrentie staan de inkomsten onder druk;
- door groei wordt geprobeerd de kosten te drukken (schaalvoordelen);
- het samengaan van KLM en Air-France in 2004 was uit nood geboren vanwege de slechte ontwikkeling van de resultaten en de slechte vermogenspositie van KLM;
- de eerste jaren van de combinatie verlopen goed; de omzet groeit met circa 8% en de winst met circa 20% per jaar; men zit vrijwel op de kritische bezettingsgraad, ofschoon die voor Europa te laag is;
- opvallend is dat Schiphol zich meer richt op groei dan op kostenbeheersing respectievelijk winst optimalisatie; luchtvaartmaatschappijen richten zich wel meer op kostenbeheersing en serviceverlening.

10. Financiële positie en vooruitzichten van Schiphol Groep

Van de totale omzet komt 60% uit luchthavengelden en 40% uit concessies en verhuur (vnl kantoren, winkels en restaurants). Bij de winst is het net anders om. 32% uit de luchtvaartactiviteiten en 68% uit de overige activiteiten. De groei van de omzet bedraagt circa 8 à 9% per jaar. De winst stabiliseert zich al jaren rond de 200 miljoen euro. Ondanks dat de luchtvaartactiviteiten op zich verliesgevend zijn, zijn de winstmarges redelijk goed. Ook de vermogensverhoudingen zijn ruim voldoende.

Schiphol schrijft: 'Om de huidige positie als mainport te behouden en te versterken moet Amsterdam Airport Schiphol de ruimte krijgen om op termijn te kunnen groeien naar circa 600.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Bij de evaluatie van de Wet Luchtvaart zal duidelijk worden of ons die mogelijkheid wordt geboden.' Voor 2006 wordt door Schiphol Groep een onveranderde winst verwacht bij een groei van het aantal passagiers van 4%.

11. Evaluatie Schipholbeleid

In het afgelopen jaar is onder verantwoordelijkheid van het ministerie van V&W en VROM de evaluatie voorbereid over het Schipholbeleid zoals vastgelegd in de Schipholwet en de Luchthavenbesluiten. Alle betrokken partijen (sector en omwonenden) hebben in ruime mate gebruik gemaakt van de mogelijkheid om verbetervoorstellen in te dienen. Het zijn er bijna 700 geworden.

De Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid komt in haar eind rapport met een duidelijke uitspraak: 'Schiphol kan niet onbeperkt groeien en de mensen die in de wijde omgeving van Schiphol wonen zullen last van vliegtuiglawaai blijven houden'. In de evaluatie komt opvallend naar voren dat met name het geluidshinder aspect steeds zwaarder gaat wegen in de besluitvorming. Dit wordt mede veroorzaakt door een afnemende tolerantie door omwonenden t.a.v. geluidshinder. Het beleid hieromtrent had in het verleden een nogal sterk centralistisch karakter. Dat geluidbelastingbeleid is opvallend gedetailleerd terwijl het geluidshinderbeleid niet is uitgewerkt. De mainport doelstelling had de hoogste prioriteit bij de beoogde dubbeldoelstelling economie en milieu, hetgeen verdere uitbreiding van vliegtuigbewegingen mogelijk maakte.

In april 2006 zal het kabinet haar standpunt innemen en voorleggen aan de kamers over de wijze waarop ze vervolg geeft aan deze evaluatie.

12. Aandeel Schiphol koopwaardig?

In vergelijking met andere vliegvelden heeft Schiphol een opmerkelijk (onnodig) groot ruimtebeslag en de beschikking over een onnodig groot aantal start/landingsbanen.

Dit is te verklaren in samenhang met de sterke ambitie van Schiphol om door te groeien. Dit blijkt ook uit het feit dat reeds in 1997 door Schiphol gesproken werd over de noodzaak van een 6^e en 7^e baan. Dit doet denken aan een irrealistische ambitie of een blijkbare overlevingsnoodzaak.

Stijgende kosten kunnen alleen worden opgevangen door de opbrengsten komend uit passagiersgebonden grondactiviteiten (winkels, parkeren, etc.), de luchtvaartactiviteiten zijn immers verliesgevend.

De thuismarkt betreft slechts 11 miljoen opstappers. De helft van het aantal passagiers op Schiphol betreft dus buitenlanders die twee of vier keer worden meegeteld.

Geconcludeerd zou mogen worden dat een verdere kwaliteitsverbetering (uitbreiding) van de dienstverlening door Schiphol maatschappelijk economisch gezien in feite niet nodig is. Schiphol zit al in een te ruime jas. Een pas op de plaats of een bescheiden groei zou geboden zijn. Het doet dwaas aan om Schiphol alleen om reden van bestaansnoodzaak sterk te laten groeien en voorbij te gaan aan de consequenties van additionele onnodige geluidshinder, nog meer slaapgestoorden, toenemende uitstoot van verbrandingsgassen, stank, knelpunten woningbouw en verkeerscongestie.

Gezien de zeer krachtige lijn uit het verleden van het realiseren van de mainport gedachte valt een wezenlijke verandering van beleid niet te verwachten. Hooguit zal iets meer aandacht worden gegeven aan milieuzaken. Uitgaande van deze veronderstelling zal de (onnodige) bouw van een 6^e en 7^e baan er wel komen.

Aangezien een verdere omzetgroei bij een gelijkblijvend resultaat mag worden verwacht is het aandeel Schiphol niet koopwaardig.

Castricum, 22 maart 2006.

PVRC – Platform Vlieghinder Regio Castricum. GP