

Directie

Aan drs. R.W.C. Clabbers, directeur-generaal Luchtvaart en Maritieme zaken

Amstelveen, 4 maart 2024
AMS/DE.22.24

Onderwerp: MKBA rapport

Geachte mevrouw Clabbers,

Zoals bij u bekend is er gezamenlijk door Royal Schiphol Group, BARIN en KLM een opdracht voor een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) uitgezet, om meer inzicht te krijgen in de verschillende beleidskeuzes rondom een eventueel krimp-scenario. Tussen de opdrachtgevers is destijds afgesproken dat dit rapport enkel bij akkoord en in gezamenlijkheid tussen de drie partijen gepubliceerd zou worden. Inmiddels is duidelijk geworden dat de inhoud in de openbaarheid is gekomen. Dit heeft begrijpelijkerwijs tot de nodige vragen geleid. Er is KLM en BARIN veel aan gelegen om openheid van zaken te geven. Daarom gaan wij als mede-opdrachtgevers akkoord met openbaarmaking van het rapport.

Belangrijk is te vermelden waarom KLM en BARIN er aanvankelijk voor hebben gekozen om het rapport niet te publiceren. De reden daarvoor is dat wij meerdere vraagtekens hebben gezet bij de methodiek en de conclusies uit het rapport. Deze zijn destijds uitgebreid met de onderzoekers besproken. Een opsomming van deze bezwaren vindt u in de bijlage maar in de kern komen deze op het volgende neer:

- In de berekening van de Maatschappelijke Kosten & Baten worden de klimaateffecten op wereldwijd niveau berekend, maar de negatieve effecten voor de reiziger en de luchtvaartsector enkel binnen Nederland gezien. Hierdoor zijn de positieve resultaten van de Milieu- & Geluidsvariant disproportioneel groot.
- In het rapport wordt onvoldoende rekening gehouden met 'weglek' effecten naar andere luchthavens in de wereld.
- Het rapport gaat voorbij aan het feit dat met het voorgestelde scenario (de Milieu- en Geluidsvariant) de toekomst van de luchtvaart in Nederland, de werkgelegenheid, de bredere impact op het vestigingsklimaat, als ook het voortbestaan van de KLM in gevaar komt. Al deze belangrijke elementen komen onvoldoende tot uiting in de berekeningen en conclusies.

Voor de volledigheid verwijzen wij ook naar een eerder door CE Delft gepubliceerd rapport in opdracht van het Ministerie, waarin naar voren komt wat het belang is van de transfer-passagiers voor de nationale 'home-carrier' en daarmee voor het overeind houden van de hub Schiphol. Het kabinet heeft aangegeven dat het zeer schadelijk en daarom onverstandig zou zijn voor het hub netwerk om als enige land in Europa transfertickets te gaan belasten. [CE Delft onderzoek, juli 2023]

Directie

KLM blijft streven naar een betere balans tussen de luchtvaartsector en omgeving. KLM benadrukt dit ook in haar sectorplan (Schoner, Stiller, Zuiniger) en in de 10 Commitments waar we samen met 31 partijen uit de luchtvaart en kennisinstellingen voor staan. Daarmee wordt het belang onderstreept van een verdere verbetering en verdere aanscherping van maatregelen, waarbij dit voor de luchtvaart op mondiaal, maar ten minste op Europees niveau zou moeten plaatsvinden.

Met vriendelijke groet,



Barry ter Voert
CXO & EVP Business Development

Kopie aan:
Marnix H. Fruitema – Chairman BARIN

Directie

Bijlage bij AMSDE.22.24

De belangrijkste kritiekpunten op het MKBA rapport:

- Ten aanzien van de MKBA uitkomsten:
 - De MKBA gaat uit van een steeds oplopende afstandsafhankelijke vliegbelasting, ook voor transferpassagiers. Dit gaat ten koste van het level-playing field tussen Nederland en de rest van Europa en onderschat daarmee de 'weglek-effecten' naar andere hubs.
 - Het aantal vluchten binnen Europa neemt toe, wat haaks staat op het huidige beleid en onze visie om korte vluchten op termijn te vervangen door de trein, dan wel door elektrische vliegtuigen.
 - Het negatieve effect op de luchtvaartsector in Nederland is dusdanig groot dat de toekomst van de luchtvaart, de werkgelegenheid, de bredere impact op het vestigingsklimaat, als ook het voortbestaan van KLM in gevaar komt.

- Ten aanzien van de MKBA methodiek:
 - Hoewel conform de 'MKBA-werkwijzer', worden de klimaateffecten op wereldwijd-niveau meegenomen, terwijl voor de reizigers en de luchtvaartmaatschappijen enkel naar Nederland wordt gekeken.
 - Bredere economische effecten, zoals het vestigingsklimaat, worden niet kwantitatief gemaakt.
 - Het gebruikte model is zodanig complex, dat de systematiek en de oorzaak-gevolg relatie lastig te doorgronden zijn. Het model wordt omgeven door een behoorlijke set van aannames en onzekerheden, dit heeft reeds geleid tot forse aanpassingen in de uitkomsten van het model (aanpassingen ter waarde van €20 miljard zijn voorgekomen).
 - Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen luchtvaartmaatschappijen en de verschillende verdienmodellen, waarmee de impact op hub-carriers wordt onderschat.