

De Financierbaarheid van de Noordzee-optie

Amsterdam Airport Schiphol

juli 1998

56 98-13/4

881

Uitgangspositie

- Nederland beschikt door zijn ligging in Europa over een unieke lokatie voor internationale handel, dienstverlening en multinationale industrie
- Het Nederlandse bedrijfsleven en de overheid hebben vanouds deze ligging uitgebuit door het opzetten van een wereldwijd omspannend netwerk van verbindingen
- In de luchtvaartsector heeft dit geresulteerd in de, voor een klein land verhoudingsgewijs, spectaculaire ontwikkeling van Nederlandse airlines en Schiphol
- De opgave waar we nu voor staan is een antwoord te geven op de ontwikkelingen van de 21e eeuw.

Belangrijkste ontwikkelingen

- Globalisering van wereldmarkt ontwikkelt zich in hoog tempo
- Intensivering van logistieke stromen zowel fysiek als via ICT zijn gevolgen en drivers van economische groei.
- De economische groei vindt plaats in metropolitane omgevingen die onderling steeds sterkere verbindingen zullen creëren
- In Nederland zal de Randstad zich in hoog tempo ontwikkelen tot één metropool met Amsterdam en Rotterdam als drijvende krachten
- Verbindingen vanuit deze Randstad-metropool worldwide en binnen Europa zullen een combinatie moeten vormen van modernste technologie in luchtvaart en treinverbindingen
- In een dichtbevolkt gebied zal deze groei zich moeten voltrekken in een balans tussen werken, wonen, recreëren en infrastructuur

Ambitie van Schiphol

- Schiphol wil in de Randstad-metropool een Mainport 'nieuwe stijl' worden:
 - een logistiek knooppunt waar fysieke en informatiestromen worden samengebracht, verknoopt, gesplitst en gereorganiseerd
 - met voor multi-nationaal opererende bedrijven een natuurlijke vestigings- en ontmoetingsplaats
- Schiphol wil een knooppunt worden van de meest geavanceerde vervoersmiddelen: luchtvaart, HSL, Transrapid, ICT-structuren
- Schiphol wil de global carrier KLM-groep als belangrijkste klant en partner een hooggekwalificeerd, op de groei gebouwde luchthaven bieden
- Schiphol moet dit realiseren in een omgeving, die qua veiligheid, milieubelasting aan de hoogste Europese eisen voldoet en die zo min mogelijk beslag legt op schaarse, economisch waardevolle ruimte

Marktontwikkelingen luchtvaartsector

- Worldwide is de luchtvaart de afgelopen 10 jaar gemiddeld gegroeid met 5 à 7%. Verwachting voor middellange en lange termijn is dat deze groei doorzet.
- De Nederlandse luchtvaartsector haalde groeicijfers boven gemiddelde marktgroei: KLM-groep 14%. Schiphol groeide 9% per jaar in aantal passagiers.
- Marktpotentie voor 100 mln. pax., 7,7 mln. ton vracht en ca. 900.000 vliegbewegingen

Amsterdam Airport Schiphol

11.1

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Amsterdam Airport Schiphol

Conclusie A.A.S. (vervolg)

- 11.1 [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
- [Redacted]

Onderzochte mogelijkheden

- In de onder leiding van A.A.S. uitgevoerde 3-Mainportstudie zijn drie mogelijkheden geschetst om ca. 80 mln. pax en ca. 700.000 vliegtuigbewegingen te accommoderen

1. Tandem luchthaven in de Markerwaard

<u>kenmerken:</u>	<u>Markerwaard</u>	<u>Schiphol</u>
* aantal passagiers	60 mln.	20 mln.
* tonnen vracht	6 mln.	
* vliegtuigbewegingen	550.000	150.000

kosten: 25 mrd

Amsterdam Airport Schiphol

2. Overloopluchthaven in de Maasvlakte

<u>kenmerken:</u>	<u>Maasvlakte</u>	<u>Schiphol</u>
* aantal passagiers	20 mln.	60 mln.
* tonnen vracht	5 mln.	
* vliegtuigbewegingen	200.000	500.000
kosten:	12 mrd	

3. Remote runways op Noordzee-eiland

<u>kenmerken:</u>	<u>Noordzee-eiland</u>	<u>Schiphol</u>
* aantal passagiers	60 mln.	20 mln.
* tonnen vracht	6 mln.	
* vliegtuigbewegingen	500.000	200.000
kosten:	35 mrd	

Amsterdam Airport Schiphol

Stand van zaken Discussie Toekomst Schiphol

- **Juni '97:** A.A.S. publiceert de 3-Mainportstudie met voorstellen nieuwe luchthaven-capaciteit
- **Nov. '97:** Kabinet kiest voor beheerste groei Nederlandse luchtvaart
- **Febr.'98:** Kabinet geeft aan projectgroep TNLI opdracht nadere bestudering van opties Noordzee-eiland, Maasvlakte en Flevoland. Markerwaard wordt afgewezen
- **Febr.'98:** A.A.S. start project Integrale Beleidsvisie. Opdracht: uitwerking toekomstvisie Schiphol middellange en lange termijn i.s.m. airlines en LVB.

Amsterdam Airport Schiphol

Stand van zaken per heden:

- Gemeenschappelijk standpunt van sector over ontwikkeling Schiphol naar kabinetsinformateurs
- Financiële verkenningen door A.A.S. naar financierbaarheid Noordzee-optie.

Voorkeursoptie Schiphol: Noordzee-eiland

Aantrekkelijkheid Noordzee-optie

- Vanuit de luchtvaartsector:
 - doorgroei mogelijk tot ver in de 21e eeuw
 - een gegarandeerde 24 uurs operatie
 - ongedeelde hubactiviteiten
 - maximale flexibiliteit m.b.t. aantal blokken
 - voor belangrijke onderdelen blijvend gebruik van Schiphol omdat de landzijdige activiteiten daar plaats blijven vinden
 - mogelijkheid om multi-modaal vervoerssysteem uit te bouwen

Aantrekkelijkheid Noordzee-optie (vervolg)

- Vanuit omgeving:
 - externe veiligheidssituatie voor omgeving Schiphol wordt structureel verbeterd
 - de geluidsoverlast voor omwonenden van Schiphol verdwijnt voor een groot deel en de lokale luchtkwaliteit verbetert
 - in één van de toplokaties in Nederland ontstaat grote ruimte voor economische activiteiten en woningbouw

Financierbaarheid Noordzee-lokatie

- De Noordzee-optie is kostbaar (totaal 35 mrd. gulden)

→ kosten eiland	7.0 mrd
→ kosten verbinding	14.0 mrd
→ kosten inrichting luchthaven	10.5 mrd
→ kosten aanpassing Schiphol	<u>1.5 mrd</u>
	33.0 mrd
→ onvoorzien	<u>2.0 mrd</u>
Totaal	35.0 mrd

Amsterdam Airport Schiphol

Een uitwerking naar de financierbaarheid

Uitgangspunten: *

<u>Vanuit de markt:</u>	<u>2007</u>	<u>2015</u>	<u>2025</u>
• groei passagiers gemiddeld 4%	50	70	100
• verdeling transfer/OD	43/57	45/55	47/53
• vliegtuigbewegingen	500.000	600.000	790.000

11.1

* Rand-studie t.b.v. TNLI 1997

Amsterdam Airport Schiphol

Modellen voor oplossingen

- Drie hoofdrichtingen voor de financiering komen naar voren:
 - a. Publiek model
 - b. Privaat model
 - c. Publiek-Private samenwerking
- Belangrijkste kenmerken zijn:
 - a) **Publiek model:**
 - A.A.S. blijft eigendom van de overheid
 - A.A.S. wordt eigenaar van alle infrastructuur en exploiteert huidige luchthaven en inrichting luchthaven op het eiland
 - overheid is verantwoordelijk voor de financiering

Amsterdam Airport Schiphol

b) Privaat model

- A.A.S. is geprivatiseerd en beursgenoteerd
- A.A.S. bouwt en exploiteert de inrichting van de luchthaven op het eiland
- eiland en verbinding worden ondergebracht in een aparte BV
- A.A.S. zorgt via een management contract voor aanleg van eiland en verbinding
- de financiering van eiland en verbinding vindt plaats vanuit een op te zetten luchtvaartinfrastructuur-fonds met overheidsgarantie.

c) Publiek-Private samenwerking

- Vanuit de private onderneming A.A.S. en de overheid wordt een samenwerking aangegaan waarbij de overheid en A.A.S. in een nader uit te werken vorm een gedeelde verantwoordelijkheid dragen
- Mogelijke rolverdeling kan zijn:
 - * overheid: - infrastructuur eiland en verbinding
 - * A.A.S. : - inrichting luchthaven op het eiland
- via managementcontract verantwoordelijk voor aanleg eiland en verbinding

Voorkeursmodel Schiphol voor financiering

- 11.1

- In dit model is Schiphol verantwoordelijk voor aanleg, financiering en exploitatie van de inrichting luchthaven op het eiland
- De aanleg, financiering en exploitatie van het eiland en de verbinding geschiedt vanuit een apart op te richten BV.
- De financiering van deze BV geschiedt voor een nader te bepalen deel rechtstreeks door de overheid en een nader te bepalen deel vanuit een luchtvaartinfra-fonds met overheidsgarantie.

Amsterdam Airport Schiphol

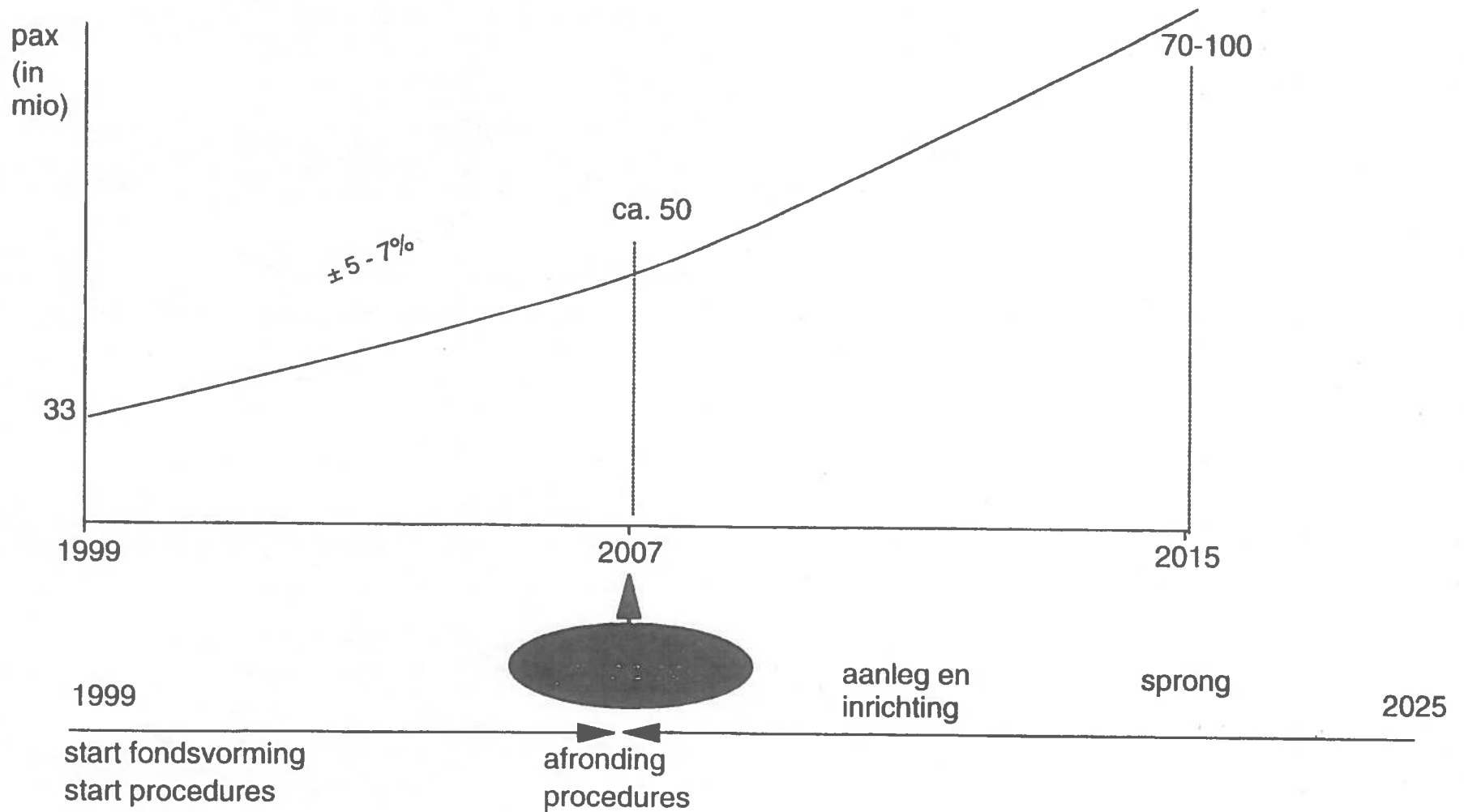
Voorkeursmodel Schiphol (vervolg)

- Schiphol is middels een managementcontract verantwoordelijk voor de aanleg van het eiland en de verbinding
- Uitvoering Noordzee-optie gaat niet door als de marktontwikkeling tegenvalt.

Hiertoe zal een besluit worden genomen omstreeks 2007.

- Van de overheid wordt m.b.t. de planning:
 - een garantie op het juist en tijdig uitvoeren van de publiek-rechtelijke maatregelen (PKB's, etc.) verwacht

Planning nieuwe luchthavenlocatie



Amsterdam Airport Schiphol

Het luchthaveninfrastructuur-fonds

- Het fonds wordt beheerd door de luchtvaartsector en de middelen kunnen slechts worden aangewend t.b.v. luchthaven-infrastructuur.
- Het fonds wordt uit verschillende bronnen gevoed. Daarbij valt te denken aan:
 - a) opbrengst van de privatisering van Schiphol
 - b) een toeslag per ticket
 - c) delen van opbrengsten van de waardeinstijging van omringende gronden
 - d) andere mogelijkheden

Een rekenvoorbeeld

Als de toeslag op een ticket gesteld wordt op gemiddeld ca. *f* 45,-- dan ontstaat het volgende beeld:

• De opbrengst in de periode 1999 - 2007 i.c. het moment voor de go/no go beslissing bedraagt:	
a) uit toeslagen op de ticket	4.9 mrd
b) uit opbrengst privatisering	3.6 mrd
c) rente over fonds	<u>1.0 mrd</u>
	9.5 mrd
• Aan het fonds wordt toegevoegd:	
→ contante waarde toeslagen tickets 2008 t/m 2025	10.5 mrd
→ rente over fonds 2008 t/m 2015	<u>1.0 mrd</u>
	11.5 mrd
Amsterdam Airport Schiphol	Totaal 21.0 mrd

De Uitgaven

I. Eiland en Verbinding

in gld. 1998

• Aanleg eiland	7.0 mrd
• Aanleg verbinding	<u>14.0 mrd</u>
	21.0 mrd

In een goed doordacht en afgewogen samenspel tussen overheid en luchtvaartsector is de eiland-optie financierbaar

Amsterdam Airport Schiphol

II De inrichting op het eiland

- De kosten van de inrichting op het eiland bedragen 10,5 mrd.
- De financiering vindt plaats door AAS uit haar eigen bedrijfsvoering

Investeringsvolume inrichting op Noordzee-eiland

→ luchthaven bestaande uit:

* 5 banen	2.6 mrd
* platformen	2.0 mrd
* terminal	3.0 mrd
* wegen, etc.	<u>2.9 mrd</u>
	10.5 mrd

Amsterdam Airport Schiphol

Investeringsvolumen in huidige lokatie

• Investeringsvolumen lokatie Schiphol

→ Masterplan fase 1 tot 2002	2.9 mrd
= aanleg 5e baan	
= aanpassing pierenstelsel/terminals	
→ Masterplan fase 2 + 3 tot 2015	3.6 mrd
= parallelle Kaagbaan 1.0 mrd	
= aanpassing pierenstelsel/terminals 2.6 mrd	
	<hr/>
	6.5 mrd

Nieuwbouw-projecten wereldwijd

<u>Stad/airport</u>	Banen	<u>Openings- capaciteit</u>	<u>Design capac.</u>	<u>Investm. US\$ bn.</u>	<u>Public/ private</u>
• Hong Kong	2	35 */ 3**	75	20	public
• Seoul	4	35	100/7**	20-30	publ./priv.
• Kuala Lumpur	2	25	60	5.3	public
• Athene	2	16	40	2.7	publ./priv.
• Kansai	1	120.000***	120.000	22	public
• Oslo	2	16	17	1.8	public
• Denver	5	35	100	4.0	public

* = mln. pax

** = mln. ton vracht

*** = vliegtuigbewegingen

Amsterdam Airport Schiphol

Extra heffingen op tickets bij concurrerende luchthavens

- **USA** : airport improvement programme door FAA:
max. \$3 per pax en 10% surcharge op fuel
New York: \$ 30 - 45 per pax
- **UK** : £10 intra-Europees; £20 intercontinentaal
per ticket O/D.

Opbrengst 8 à 900 mln. £ per jaar.

Amsterdam Airport Schiphol

Extra heffingen op tickets (vervolg)

- **Grieken-:** 6200 Drachmen (*f* 41) per vertrekkende pax int'l;
land 3200 Drachmen domestic.
Ontwikkelingsfee Griekse luchthavens, m.n. Athene
- **Vancou-:** Can\$ 5 binnen provincie BC;
ver Can\$ 10 binnen Canada;
Can\$ 15 internationaal
Toeslag per vertrekkende passagier