

De Britse welvaart neemt waarschijnlijk toe wanneer nachtvluchten op Londen Heathrow zouden worden verboden. Dit blijkt uit een kentallen kosten-batenanalyse van CE Delft in opdracht van HACAN ClearSkies. De uitkomst is met name relevant omdat dit jaar discussies beginnen over een nieuw nachtvluchtregime.

Nachtelijk geluid heeft een negatieve invloed op het welbevinden. Het veroorzaakt verstoringen van de slaap, hoge bloeddruk, verminderde concentratie en andere gezondheidsklachten. Vliegtuiggeluid blijkt daarbij schadelijker dan geluid van andere modaliteiten.

Omdat de bebouwing van Londen vrij dicht bij het vliegveld Heathrow komt, hebben relatief veel mensen in Londen last van nachtlawaai: zo'n 200.000 mensen hebben te maken met een geluidsniveau (Lnight) van 50 dB of hoger. Een onbekend groter aantal mensen heeft te maken met een geluidsniveau van 40 dB of hoger, waarboven volgens de WHO gezondheidsklachten optreden.

Nachtvluchten worden vaak gezien als essentieel voor de luchtvaart, hetzij om vracht snel te vervoeren, hetzij om zoveel mogelijk vluchten te kunnen maken met een vliegtuig of om passagiers uit andere continenten aansluiting te geven op vroege vluchten binnen Europa. Op Heathrow zijn nachtvluchten vrijwel uitsluitend aankomende langeafstandsvluchten voor passagiers. Het huidige nachtvluchtenregime staat gemiddeld 16 vluchten toe tussen 23:30 en 6:00. Het loopt in oktober 2012 af en wordt daarom dit jaar herzien.

In opdracht van HACAN ClearSkies, een lokale vrijwilligersorganisatie die opkomt voor de belangen van hen die hinder van vliegtuigen ondervinden, heeft CE Delft een kentallen kosten-batenanalyse uitgevoerd van een verbod op nachtvluchten. De kosten en baten hangen sterk af van de reactie van passagiers en luchtvaartmaatschappijen op het verbod. Het rapport onderscheidt drie scenario's, die gezien kunnen worden als uiterste reacties:

1. In het eerste scenario worden alle huidige nachtvluchten verplaatst naar een aankomsttijd overdag. Alle passagiers blijven dezelfde route gebruiken. In dit scenario bestaan de baten uit de vermindering van nachtelijk geluid en de kosten uit additionele reistijd. We zijn uitgegaan van de conservatieve inschatting dat zakenreizigers hun eerdere of latere aankomst als werktijd zouden waarderen; voor vrijetijdsreizigers is het juist gunstiger om niet 's nachts aan te komen. Dit scenario levert een netto welvaartswinst op voor het Verenigd Koninkrijk (VK).

2. In het tweede scenario worden alle huidige nachtvluchten eveneens verplaatst naar een aankomsttijd overdag. In dit geval blijven echter alleen de passagiers die Heathrow als eindbestemming hebben de route gebruiken. Transferpassagiers vliegen via andere luchthavens buiten het VK. We zijn uitgegaan van de conservatieve inschatting dat er geen latente vraag is, dus dat de stoelen van de transferpassagiers onbezet blijven. In dit scenario bestaan de baten uit de vermindering van nachtelijk geluid en uit aankomsttijdwinst voor vrijetijdsreizigers. De kosten bestaan uit lagere winsten voor de luchtvaartmaatschappij. Ook dit scenario levert een netto welvaartswinst op voor het VK.

3. in het derde scenario vervallen alle vluchten die nu 's nachts aankomen. De baten bestaan uit verminderd nachtgeluid, verminderde emissies en aankomsttijd, en de kosten uit lagere winst van luchtvaartmaatschappijen en verminderde inkomsten van toeristen in het VK. Dit scenario levert een klein netto welvaartsverlies op voor het VK.

De netto contante waarde van de welvaartswinst in de eerste twee scenario's bedraagt GBP 570 – 860 miljoen over een periode van tien jaar volgend op een verbod in 2013. Het netto contante verlies in het derde scenario bedraagt GBP 35 miljoen over dezelfde periode.

De resultaten van de KBA zijn zeer gevoelig voor de monetaire waardering van nachtelijk vliegtuiggeluid. Er bestaat geen standaardmethode om nachtgeluid te waarderen. Van de drie methoden om geluid te waarderen – hedonic pricing, contingent valuation en waardering van end points – is de eerste ongeschikt omdat ze geen onderscheid maakt tussen dag- en nachtgeluid. Er zijn ons geen contingent valuation studies van nachtgeluid bekend. De waardering van endpoints is mogelijk door gebruik te maken van een studie over de relatie tussen nachtelijk vlieggeluid en slaapverstoring, de WHO relatie tussen slaapverstoring en 'disability adjusted life years' (DALY) en de standaard waardering voor DALY. Een nadeel van deze methode is dat er slechts één studie is die een dosis-effectrelatie geeft tussen slaapverstoring en nachtgeluid (Miedema et al. 2007).

De studie A Ban on Night Flights at Heathrow Airport: A Quick Scan Social Cost Benefit Analysis is te downloaden van www.ce.nl. Meer informatie is te verkrijgen bij de auteurs: Jasper Faber (faber@ce.nl) en Marisa Korteland (korteland@ce.nl).

Kentallen MKBA van een verbod op nachtvluchten op Londen Heathrow

Geschreven door CE Delft
14 februari 2011

□

□