



## Nut noch noodzaak

**Auteur(s):**

Raa, M.H. ten

*Verbonden aan de Katholieke Universiteit Brabant.***Verschenen in:**

ESB, 82e jaargang, nr. 4105, pagina 363, 7 mei 1997

**Rubriek:**

Column

**Trefwoord(en):**

verkeer, vervoer, infrastructuur

**Columns kunnen onbedoelde effecten sorteren. Eerder schreef ik over de aanleg van een tweede nationale luchthaven<sup>1</sup>. De inkt was nog maar net droog of ik werd uitgenodigd deel te nemen aan een forum over, of eigenlijk tegen, een luchthaven in de Noordzee. Naast een ambtenaar die de 'nut en noodzaak'-discussie in goede banen moest leiden, een kamerlid en een milieu-activist, hadden de organisatoren behoefte aan een econoom.**

'Werk, werk en werk' is het parool van het kabinet (behalve misschien als het om banen onder het minimumloon gaat, in welk geval de uitkering verkozen wordt). Schiphol is een banenmachine van jewelste. De werkgelegenheid groeit er met 2,5% per jaar en het aandeel van de lager opgeleiden (ruim 40%) is er groter dan landelijk (30%). Hierdoor helpt Schiphol behoorlijk met het oplossen van de werkloosheid. Werk is niet zaligmakend. Putjes scheppen is goed voor de werkgelegenheid, maar niet voor de economie, omdat de toegevoegde waarde nul is. In 1995 was de toegevoegde waarde van arbeid in Nederland gemiddeld *f.* 117.000 per arbeidsplaats.

Uitschieters naar boven waren de mijnbouw (aardgas) en de nutsbedrijven met *f.* 264.000. Hekkenluiters waren de landbouw en de handel en horeca (beide *f.* 78.000). Hoewel Schiphol relatief veel lager geschoolden in dienst heeft, bedraagt de toegevoegde waarde *f.* 232.000 per arbeidsplaats, het dubbele van het gemiddelde. Het economisch belang van groei van deze luchthaven is evident.

Toch staat 'nut en noodzaak' van die groei ter discussie. Dat komt door de drie milieuproblemen die aan Schiphol kleven. Vliegen slurpt kerosine. Het verplaatsen van een stoel per vliegtuig kost evenveel energie als per auto of hoge snelheids-trein, maar twee keer zoveel als per trein of bus. In principe zou het dus zuiniger zijn om per trein of bus naar Rome te gaan. Maar dit veronderstelt wel een gelijke bezettingsgraad voor al de vormen van vervoer en dat is niet zo. Door overheidssubsidies worden onrendabele treinen en bussen kunstmatig in stand gehouden, met alle energieverstopping van dien. Samenhangend probleem is de lucht- verontreiniging. Rond Schiphol wordt 7% van de luchtverontreiniging door het vliegveld zelf veroorzaakt, dezelfde hoeveelheid als door twaalf kilometer snelweg gegenereerd wordt. In de woongebieden is het maar 2%. Dat is ook niet waar de schoen wringt. Het echte heikele punt is de geluidsoverlast.

De drie basisvormen van milieubeleid zijn het stellen van een standaard, het heffen van een belasting, of het creëren van een markt voor vervuilingrechten. Bij volledige informatie en de afwezigheid van inkomenseffecten zijn deze vormen van milieubeleid equivalent, in die zin dat de schaduwprijs van een standaard precies de milieubelasting is en een volkomen competitieve vervuilingmarkt deze als evenwichtsprijs genereert. Laat men de aannames vallen, dan werkt een standaard het slechtst. Een standaard heeft alle nadelen van centrale planning. Dat is ook bij Schiphol het geval.

Om de milieuproblemen te beteugelen heeft de overheid drie 'sloten' op Schiphol gezet. De geluidsgrenzen van 1990 mogen niet overschreden worden, de emissiegrens van 1990 evenmin, en het aantal passagiersbewegingen mag de 44 miljoen niet overschrijden. De eerste twee zijn voorbeelden van een milieustandaard. Het derde slot is een politieke restrictie. Nu is het gekke dat vanwege de technische vooruitgang (vliegtuigen worden steeds stiller en schoner) de politieke restrictie het eerst gevoeld zal worden, in 2010. Vanaf dat moment is er geen prikkel om het lawaai en de luchtverontreiniging terug te dringen. De overheid staat 44 miljoen passagiersbewegingen op het lawaai- en emissieniveau van 1990 toe, maar verbiedt er meer, ook als Schiphol per saldo milieuvriendelijker zou worden, zeg op het niveau van 1980.

De variant die de PvdA heeft bedacht, een politieke grens op het aantal passagiersbewegingen, is dommer dan een standaard. Het is de logica van een secretaris van een universiteit die denkt met de aanwezigheidsuren van de wetenschappelijke staf onderwijs en onderzoek te kunnen sturen. De politieke restrictie van 44 miljoen passagiersbewegingen op Schiphol komt ons, belastingbetalers, duur te staan. Terwijl de capaciteit op Schiphol veel meer vliegverkeer toelaat (het plafond van 44 miljoen komt overeen met een derde van de capaciteit, als de vijfde baan in 2003 klaar is), worden we gedwongen om naar dure alternatieven om te zien. In de Maasvlakte zou een vliegveld voor charters en vracht kunnen komen; kosten *f.* 10 mrd. In de Markermeer zou een nieuwe 'hub' kunnen komen, met Schiphol als dependance; ook *f.* 10 mrd. Start- en landingsbanen in de Noordzee, ondergronds verbonden met Schiphol, kan ook: *f.* 30 mrd.

In mijn vorige column heb ik aangegeven dat het verplaatsen van Zwanenburg een luttele twee tot drie miljard kost. Economen zijn gek op 'opportunity costs'. Welnu, de opportunity cost van een start- en landingsbaan in de Noordzee is ruim *f.* 27 mrd, dat is *f.* 675.000 per Zwanenburgs huishouden. Een tweede vliegveld is een natte jongensdroom en hopelijk blijft het daarbij

1 M.H. ten Raa, [Zwanenburgzang](#), *ESB*, 12 maart 1997, blz. 203.

Copyright © 1997 - 2003 Economisch Statistische Berichten ([www.economie.nl](http://www.economie.nl))