



Ontvlechting gewenst

Auteur(s):

Raa, M.H. ten
Katholieke Universiteit Brabant

Verschenen in:

ESB, 83e jaargang, nr. 4181, pagina 942, 11 december 1998

Rubriek:**Trefwoord(en):**

schiphol, luchtvaart

Slechts in één, niet erg waarschijnlijk scenario is een luchthaven in de Noordzee wenselijk, zo concludeert het CPB.

Het gaat de goede kant uit met de politieke besluitvorming over de Nederlandse luchtvaart. De Planologische Kernbeslissing Schiphol van de voormalige minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Jorritsma, was een staaltje centrale planning waar de Sovjetunie bij verbleekt. Uiterst gedetailleerd over aantallen passagiersbewegingen, geluidsgrenzen, emissiegrenzen en andere grootheden, en ronduit slap bij implementatie, verantwoordelijkheden en boetes. Ere wie eer toekomt: de PvdA Taakgroep Luchtvaart heeft 23 oktober de bakens verzet met een rapport van acht pagina's over de toekomst van de grote luchtvaart in Nederland.

Het is mijns inziens inderdaad van het grootste belang om de overheid, Schiphol, en de luchtvaartmaatschappijen (KLM voorop) te ontvlechten. De warboel waar we nu in zitten is ontstaan doordat de overheid wetten schrijft, 'implementeert', bedrijfsvoering onderneemt, inspecteert en bestraft. Het is aan de overheid om milieurestricties op te leggen en sancties te legitimeren. Het is niet aan de overheid om vliegvelden te besturen, laat staan toestellen te vliegen.

Blijft natuurlijk de nijpende vraag of 'mainport' Schiphol voorlopig kan blijven groeien op de huidige locatie. Deze vraag wordt bevestigend beantwoord in het CPB-rapport Luchtvaartgroei binnen milieuraandvoorwaarden, van 17 november¹. Het rapport is een mooie proeve van Henk Don's beleid om niet langer quasi zekerheden tot achter de komma te presenteren, maar om alternatieve strategieën te laten scoren onder verschillende omgevingsaannamen - ofwel scenario's. Zijn missie om het CPB te moderniseren tot een 'Centrum voor Prognose en Beleid' is eigenlijk al geslaagd en zou door de nieuwe minister van Economische Zaken, mevrouw Jorritsma, wel eens bezegeld mogen worden. De alternatieve strategieën die het CPB in kaart heeft gebracht zijn doorgroeien op locatie, eventueel met overloop in Flevoland, en een eiland in de Noordzee. De scenario's worden bepaald door de toekomstige marktgroei van de luchtvaart (2%), het geluidsniveau van vliegtuigen en de politiek dienaangaande (behoedzaam dan wel gunstig) en het international beleid (behoedzaam dan wel gunstig). Slechts in het scenario 'hoge groei/behoedzame technologie/ behoedzaam internationaal beleid' scoort de Noordzee als de beste locatie. De eerste component van dit scenario, hoge groei, lijkt me realistisch, maar de tweede niet. Het is zeer wel mogelijk het geluidsniveau van vliegtuigen drastisch terug te schroeven door forse boetes voor lawaai in rekening te gaan brengen. De laatste component van het Noordzee-scenario, behoedzaam internationaal beleid, lijkt me wel realistisch. Het scenario dat aldus het meest relevant is heeft als best scorende optie doorgroeien op Schiphol. De rekenmeesters van het CPB hebben hiervoor een aantal subscenario's in kaart gebracht (voor verschillende landingsbanen) en, belangrijker, aangegeven hoe een stevige tariefpolitiek (met verschillen van tientallen gulden per retourticket) een geluidswinst genereert zodat de groei ruimte 100 à 200 duizend vliegtuigbewegingen groter wordt.

De boodschap voor het kabinet is duidelijk. Het nu aanwijzen van een nieuwe mainportlocatie is een overtrokken reactie op de milieuproblemen van Schiphol. Belangrijker is om heldere, globale milieurestricties af te kondigen, gebaseerd op metingen in plaats van berekeningen, en Schiphol de bevoegdheden te geven milieubeleid te voeren, met inbegrip van geluidstarieven.

Mijns inziens zou het kabinet de drie partijen, overheid, luchthaven, en vervoerders, moeten ontvlechten. Schiphol laat zijn oren te veel hangen naar de KLM en profiteert bovenmatig van overheidsdeelname. Slots worden niet geveild, maar gecoördineerd. Vennootschapsbelasting wordt vermèden en er wordt meegelift op de lage rentekosten van de overheid. De overheid stelt regels, voert ze uit, inspecteert, en beboet, een belangenverstremgeling van jewelste. Het zuiverst zou het zijn om Schiphol te privatiseren en wel zodanig dat vijandige overnames mogelijk zijn, om het management scherp te houden en de opbrengst te maximaliseren. Een geprivatiseerd Schiphol kan je harder aanpakken wanneer milieugrenzen overschreden worden. En uitbreiding in Flevoland of verhuizing naar de Noordzee wordt een bedrijfseconomische beslissing wat het uiteindelijk ook moet zijn. Zelfs de treintjes die passagiers zouden vervoeren van de incheckbalie op Schiphol naar afgelegene startbanen zijn niets nieuws, denk aan de luchthaven Atlanta, maar waarom het van onze zuurverdiende belastingcenten bekostigd moet worden ontgaat steller dezes.

Thema: Schiphol, de nieuwe regulering

H.A. Keuzenkamp, [Schiphol als gewoon bedrijf](#)

C. Burghouwt en J.R. Hakfoort, [Deregulering van de luchtvaart: concurrentie en concentratie](#)

A.J. de Zeeuw, [Hoe groot wordt Schiphol?](#)

Th. ten Raa, Ontmechting gewenst

1 Centraal Planbureau, [Luchtvaartgroei binnen milieuraandvoorwaarden](#), Den Haag 1998

Copyright © 1998 - 2003 Economisch Statistische Berichten (www.economie.nl)