



## Is Schiphol te klein?

**Auteur(s):**

Pelle, E.S.

**Verschenen in:**

ESB, 82e jaargang, nr. 4097, pagina 201, 12 maart 1997

**Rubriek:**

Redactioneel

**Trefwoord(en):**

verkeer, vervoer, infrastructuur

**Nog maar kort geleden weerstond de regering de protesten van milieuactivisten en omwonenden: Schiphol mocht uitbreiden, zij het niet onbeperkt. Er kwam een 'slot' op, bestaande uit een maximaal aantal passagiers en een maximale geluidsbelasting van omwonenden. Van dat 'slot' trekt de wereldluchtvaart zich nu weinig aan. Die groeit en groeit, zozeer dat een tweede nationale luchthaven in hoog tempo bespreekbaar is geworden. Voorsnog houdt dat in dat twee kampen zich schrap zetten. KLM dreigt Nederland te verlaten als ze de ruimte niet krijgt en minister Jorritsma toont daar begrip voor, terwijl Milieudefensie ervan droomt nu eindelijk een groot project te pakken te hebben dat niet doorgaat.**

Wat is het nut van een tweede luchthaven? In de luchtvaart neemt niet alleen de omvang toe, maar naar verwachting ook de concentratie van het verkeer op routes tussen een beperkt aantal knooppunten (mainports), waar passagiers kunnen overstappen naar hun eindbestemming. Met zo'n zogenaamd 'hub and spoke'-netwerk worden vervoersstromen gebundeld en dat levert schaalvoordelen op <sup>1</sup>. Op de hoofdroutes kunnen grote vliegtuigen ingezet worden (voordelig voor de luchtvaartmaatschappij), met een hoge frequentie (meer vertrek mogelijkheden voor de passagier). Schiphol heeft nu al veel overstappende passagiers, maar om een belangrijk Europees knooppunt te worden is forse capaciteitsuitbreiding nodig. Immers, de luchtvaart groeit maar door en 'een beetje mainport', dat gaat niet. Of Schiphol wordt een Europees knooppunt of, zoals KLM-president Bouw waarschuwt, het valt terug tot een regionaal vliegveld <sup>2</sup>.

De milieubeweging zal dat niet betreuren. Vliegen is een van de meest vervuilende activiteiten en Nederland moet daar niet langer onbeperkt aan meedoen, zo betoogt men hier. Bij de beoordeling van dit argument tegen een tweede luchthaven moet de milieuschade van het vliegverkeer in twee soorten worden onderverdeeld. Allereerst is er de CO<sub>2</sub>-uitstoot die de ozonlaag aantast. Dit milieu-effect is ernstig, maar mondiaal. Als een andere luchthaven in plaats van Schiphol mainport is, wordt de ozonlaag daar niet beter van. Daarom is dit niet het sterkste argument tegen uitbreiding van Schiphol of een tweede nationale luchthaven.

Het andere milieu-probleem is lokaal van aard: het ruimtegebruik en de stank- en geluidsoverlast. In een dichtbevolkt land als Nederland is dit nijpend, en de verzuchting dat het ooit genoeg is met lawaai en asfalt spreekt daarom wel aan. Toch is ook dit niet het argument waarmee de discussie beslecht kan worden. Ergens zullen we ons brood mee moeten verdienen, en de meeste economische activiteiten geven op de één of andere manier overlast. Wanneer getracht wordt deze overlast af te wentelen op vogels en vissen in Noordzee of Markermeer ligt er een schone taak voor de milieubeweging. Waar het gaat om overlast voor omwonenden zal er toch vooral een afweging moeten worden gemaakt met de door ons allen gewenste consumptie (vliegreisjes!), en met de overlast van andere activiteiten.

Dat maakt de vraag interessant, hoe belangrijk een tweede luchthaven voor de Nederlandse economie is. Voor de luchtvaart- en transportsector is het natuurlijk van onomstreden belang dat Schiphol een echte mainport wordt. Zo niet, dan zullen KLM, cateringbedrijven en koeriersdiensten zich beter elders kunnen vestigen. Dat kost natuurlijk inkomen en werkgelegenheid, maar capaciteitsuitbreiding, en zeker een tweede nationale luchthaven, is ook niet gratis. Of luchthavens vanwege deze directe werkgelegenheidseffecten een goede investering zijn, is op zijn minst omstreden <sup>3</sup>.

Daarom gaat het ook om de effecten op andere sectoren van de economie. Tot nu toe legt de aanwezigheid van Schiphol de Amsterdamse regio geen windeieren: rond Schiphol schieten de bedrijven als paddestoelen uit de grond. Kennelijk biedt dit gebied een gunstig vestigingsklimaat. Maar zal dat zoveel minder zijn als Schiphol tot regionale luchthaven degradeert? Zullen deze bedrijven dan naar het buitenland uitwijken? Dat lijkt een vergezocht schrikbeeld. In het algemeen geldt dat bereikbaarheid maar één vestigingsplaatsfactor is, naast andere zoals de arbeidsmarkt, afzetmogelijkheden of lastendruk. En bovendien: ook een regionaal vliegveld kan goed bereikbaar zijn. Waar vraag is naar vlieguren, zullen luchtvaartmaatschappijen (als KLM niet meer naar Schiphol vliegt komt er wel een andere) daaraan zo goed mogelijk willen voldoen. Hoe meer vraag, hoe beter de verbindingen. Als de overstappende passagiers naar een andere luchthaven uitwijken, is het dus wel van belang dat passagiers met Schiphol als begin- of eindbestemming deze vliegtuigstoelen innemen. Dan behoudt Schiphol de huidige goede verbindingen, blijft de omgeving een aantrekkelijk vestigingsgebied voor bedrijven, en is uitbreiding van de luchthavencapaciteit en de mainport-status daarvoor niet nodig. Om de economische betekenis van Schiphols mainport-plannen te verkleinen, zouden Nederlanders dus meer moeten gaan vliegen? Een leuk dilemma voor de milieubeweging

**2** 'We moeten snel weten waar we aan toe zijn', *de Volkskrant*, 28 februari 1997.

**3** Zie hierover bijvoorbeeld de discussie tussen J.R. Hakfoort, W.J.J. Manshanden, T. Poot en C. van der Vegt (Schiphol: banenmachine voor de regio, *ESB*, 1 februari 1995, blz. 111-114) en C. van Ewijk en L.J.R. Scholtens (Fabels over Schiphol, *ESB*, 1 maart 1995, blz. 207-209).