



Luchtvaart als katalysator voor regionale dynamiek

Auteur(s):

Roos, H.B.

*Hoogleraar aan de Erasmus Universiteit Rotterdam.***Verschenen in:**

ESB, 84e jaargang, nr. 4217, pagina D28, 2 september 1999

Rubriek:

Dossier Economie en infrastructuur

Trefwoord(en):

reactie

Dit artikel is een reactie op:

J. Oosterhaven, G.J. Eding en T.M. Stelder, [De economische effecten van mainports: een paradox?](#), *ESB-Dossier*, 2 september 1999, blz. D26.

Met enige regelmaat verschijnen studies die vraagtekens zetten bij de macro-economische verdediging van publieke investeringen in de luchthaveninfrastructuur. Oosterhaven e.a. stelt dat de voorwaartse effecten van de luchthaven Schiphol wel meevallen. Ook uit de overige berichten over de luchtvaartsector zou kunnen worden afgeleid, dat deze branche wel prominent op de landkaart aanwezig is, maar dat toch minder kan worden gesproken van een florissante bedrijfstak: bedrijfssluitingen (Fokker en Rutges), de op de rand van de afgrond balancerende afhandelingssector en de luchtvaartmaatschappijen zelf. Het is aanleiding voor groeiende gemengde gevoelens bij publiek en politiek. Aan de andere kant kan men constateren, dat de onroerend goedprijzen rondom de Luchthaven Schiphol gemiddeld hoger zijn dan elders. De stelling van Oosterhaven c.s. is, dat de schijn bedriegt.

Er treden vermoeidheidsverschijnselen aan het licht met betrekking tot het scheppen van de bestuurlijke ruimte voor het doen van uitbreidingsinvesteringen in Schiphol. Indien de activiteiten van de luchtvaartmaatschappijen ervoor zorgen dat de milieugrenzen in zicht komen, is er een afnemend aantal politici dat nog wil pleiten voor een verlegging van die grenzen. Als er ook geen echt regionaal werkgelegenheidsprobleem meer is, dan is de vraag of men uitsluitend voor de substitutie-effecten in de arbeidsmarkt zich al die bestuurlijke moeite wel moet getroosten.

Als zowel het regionaal- als het nationaal economische stellingenapparaat niet meer helpen bij het scheppen van bestuurlijke kaders voor het faciliteren van luchtvaartgroei dan blijven weinig plechtankers meer over. Toch gaat de groei gewoon door. In het eerste halfjaar van 1999 is de groei van de behandelde hoeveelheid luchtvracht ruim twee procent hoger geweest dan in de vergelijkbare periode van het vorige jaar. Dat is een bescheiden percentage, omdat de wereldmarkt harder groeit. Bedrijven die in die groei mee willen hebben daar in beginsel de luchthaven Schiphol niet voor nodig. Men kan ook 'off airport' afhandelen en de vracht in andere landen het luchtruim laten kiezen. De indruk bestaat dat deze vormen van afleiding van activiteiten groeiende vormen aanneemt¹. De positie van de luchthaven Schiphol lijkt van een kans langzamerhand te veranderen in een bedreiging voor allerlei regionaal economische belangen.

Onderzoek naar de intermediaire leveringen van de luchtvaartsector aan de overige bedrijfstakken in Nederland kan een goed beeld opleveren van het belang van luchtvaartdiensten voor het bedrijfsleven². Oosterhaven stelt, dat die voorwaartse effecten uiteindelijk zeer gering zijn. Het gaat er niet om te weten of het belang ervan groot of klein is maar om het dynamische aspect ervan. Worden luchtvaartdiensten voor sommige bedrijfstakken belangrijker dan voorheen? Zijn dat juist de nieuwe bedrijfstakken, waarvan verwacht mag worden dat de Nederlandse economie het in de toekomst moet hebben? Zijn die bedrijfstakken nu juist in de nabije omgeving van een luchthaven gevestigd?

Men kan de stelling verdedigen, dat de discussie over het belang van luchtvaart dient plaats te hebben over de veranderingen van het belang voorwaartse leveringen levering in relatie tot de structuurwijzigingen in de economie als geheel. Indien bedrijfstakken die relatief meer luchtvaartdiensten gebruiken per eenheid productiewaarde behoren tot de sterkere groeiers in de Nederlandse economie als geheel dan is dat een sterk bewijs voor het belang van luchtvaart in het algemeen. Als ook nog bekend zou zijn in hoeverre met die verschuiving milieubelastingen samenhangen, dan kan een integrale milieubalansverschuiving worden gemaakt. Het kan best zijn, dat bedrijfstakken die relatief meer luchtvaartdiensten verbruiken anderszins weinig milieubelasting geven. Het Nederlandse bedrijfsleven vergroent wellicht, ofschoon het toch meer luchtvaartdiensten verbruikt. De nationale input-outputtabellen geven hieromtrent nog te weinig houvast, de regionale evenmin.

Het belang van de luchtvaartbedrijfstak is in absolute zin voor het Nederlandse bedrijfsleven niet groot, maar dat kan van andere sectoren eveneens worden gezegd. In relatieve zin bestaat het vermoeden, dat het nu juist de zakelijke dienstverlening en de groothandel zijn die zich in toenemende mate afhankelijk weten van het bestaan van een adequaat pakket aan luchtvaartdienstverlening. Stellig zullen ook elektronische diensten een rol spelen in de afwikkeling van allerlei handelscontacten. Vooraleer de zaak beklonken is zal de behoefte aan persoonlijk contact blijven bestaan. Daarenboven zal de globaliseringstendens een belangrijke drijfveer zijn voor het onderhouden van veel persoonlijke contacten. Men kan bemerken dat het Amsterdamse ondernemersklimaat daarvan ook alle kenmerken bezit. Het is cosmopolitisch van aard en dat wordt in niet geringe mate door de luchtvaartdienstverlening geschapen. De zuidas-ontwikkeling speelt

hier duidelijk op in. Zonder het bestaan van de luchtvaartdienstverlening in de onmiddellijke nabijheid zou de aantrekkelijkheid van die locatie beduidend minder zijn.

Luchtvaartdienstverlening speelt in de Amsterdamse regio een belangrijker rol dan kan worden afgelezen uit een statische benadering van de voorwaarde effecten. De geringe omvang van de voorwaarde effecten rechtvaardigt niet een beleid dat erop gericht is om de afhankelijkheid van het omvangrijke aanbod aan luchtvaartdiensten voor de regionale economie te bagatelliseren.

Zie ook:

J. Oosterhaven, G.J. Eding en T.M. Stelder, [Hoezo mainports, hoezo periferie?](#), *ESB*, 30 juli 1999, blz. 548-552.

J. Oosterhaven, G.J. Eding en T.M. Stelder, [De economische effecten van mainports: een paradox?](#), *ESB-Dossier*, 2 september 1999, blz. D26.

M.R.J. Bosch en P. Heldeweg, [Reactie: Mainports genereren kostenvoordelen!](#), *ESB-Dossier*, 2 september 1999, blz. D27.

J. Oosterhaven, G.J. Eding en T.M. Stelder, [Naschrift: Over mainports en de rest van het land](#), *ESB*, 17 september 1999, blz. 666-668.

ESB-Dossier: Economie en infrastructuur

Inleiding

H.W.H. Welters, [Blijft Nederland bij de les?](#)

Infrastructuur

P. Nijkamp, B. Ubbels en M. Koetse, [Infrastructuur en duurzaamheid](#)

Cultuur

A.C. Zijdeveld, [De economie van een deltacultuur](#)

F. van Waarden, [Bergcultuur](#)

Kennis

D. Jacobs, [Internet versterkt de behoefte aan transport](#)

Logistiek

J.H.R. van Duin, J.C. van Ham en R.E.C.M van der Heijden, [Nederland: schakel in de keten?](#)

H.A. van Klink en P.W. de Langen, [Twee visies in vervoerland](#)

Mainport-discussie

J. Oosterhaven, G.J. Eding en T.M. Stelder, [De economische effecten van mainports: een paradox?](#)

M.R.J. Bosch en P. Heldeweg, [Mainports genereren kostenvoordelen!](#)

H.B. Roos, Luchtvaart als katalysator voor regionale dynamiek

Handel

R. van Tulder en R.V. Goedegebuure, [Nederland Exportland](#)

1 In het concurrentiespel dat tussen luchtvaartmaatschappijen bestaat is merkbaar, dat maatschappijen profiteren van de onduidelijkheden rondom de slotproblematiek, indien zij luchtvrachtcapaciteit aanbieden vanaf andere luchthavens in Europa dan Schiphol.

2 Zie hiervoor: H.B. Roos e.a., *Luchtvaart in een diensteneconomie*, Uitg. ATAN, Schiphol, 1993

