



Schiphol als gewoon bedrijf

Auteur(s):

Keuzenkamp, H.A.

Verschenen in:

ESB, 83e jaargang, nr. 4181, pagina 929, 11 december 1998

Rubriek:

Van de redactie

Trefwoord(en):

luchtvaart

Komende week besluit het kabinet hoe het verder moet met Schiphol. Daarbij staan de groeiplannen centraal. Maar de overheid bemoeit zich niet alleen met de groei. Als eigenaar, regelgever, toezichthouder, uitvoerder en zelfs als consument is de overheid op alle mogelijke wijzen betrokken bij de luchthaven. De politiek loopt achter de voldongen feiten van de luchthaven aan, maar de luchthaven wordt een normale bedrijfsvoering onmogelijk gemaakt doordat de politiek zich wel met iedere beslissing meent te kunnen bemoeien.

Gelukkig lijkt het tij te veranderen. Luchthavendirecteur Cerfontaine krijgt steun voor zijn wens om een 'gewoon bedrijf' te mogen worden. Zelfs de PvdA gaat deze richting op¹. Wat dat echter betekent, een 'gewoon bedrijf', is voornamelijk erg vaag. Schiphol denkt misschien zodoende van de bemoeizucht van de politiek verlost te worden. Kan zijn. Maar de politiek denkt juist op die manier Schiphol beter in het gareel te krijgen. Kan ook zijn. Hoe zou dat er, per saldo, dus uitzien, Schiphol als gewoon bedrijf?

Een eerste eis is dat de eigendomsstructuur verandert. Een gewoon bedrijf heeft gewone aandeelhouders. Exit Rijk, Amsterdam en Rotterdam, dus². De NV Schiphol gaat vanaf dat moment braaf meedoen aan het creëren van 'aandeelhouderswaarde'. Welnu, voor Schiphol staat er dan nog wel wat te gebeuren. De winst is buitengewoon mager voor een bedrijf met zoveel marktmacht. Nog geen kwart miljard per jaar. Dat is ongeveer een miljard gulden onder de potentiële winst. De luchthaven beweert immers per luchtreiziger rond de f 25 te kunnen heffen (om daarmee toekomstige investeringen te betalen, u weet wel, dat eiland in zee dat verstandige politici volgende week achter de horizon zullen doen verdwijnen). Toch is er nog geen heffing, omdat over die investeringen nog geen duidelijkheid bestaat. Bedrijfseconomisch is dit een wonderlijke zaak: alsof de directie van Bayer de medicijnprijzen laag zou houden omdat ze niet weet wat met de winst moet doen. De eerste implicatie van een 'gewoon bedrijf' is dus het verhogen van de prijs voor luchtreizigers, bijvoorbeeld via heffingen op landingsrechten of het veilen van slots. Onrechtvaardig, het benutten van marktmacht ten koste van de consument? Niks daarvan: in de huidige situatie valt de waarde van schaarste gratis in de zak van luchtvaartmaatschappijen met 'oude rechten'. Laat de toekomstige aandeelhouders van Schiphol aan deze winst ruiken, en kapitaliseer dit in de verkoopprijs tijdens de beursgang.

Nu we het toch over prijsverhogingen hebben: gewone bedrijven betalen gewoon belasting. Schiphol weert zich echter hevig om daar onderuit te komen: belastingvrij winkelen levert de luchthaven veel (pacht)geld op. Als het goed is wordt dit binnenkort binnen Europa afgeschaft maar Duitsland heeft met de nieuwe regering opeens slappe knieën gekregen. Die kerosine zonder accijns, en tickets zonder btw, dat is natuurlijk geen zaak van de luchthaven zelf maar van anderen in de branche. Ook daar zal ooit het speelveld gladgestreken worden.

Maar heeft de luchthaven voldoende mogelijkheden om prijzen te kunnen zetten? Dit roept de vraag op welke beleidsinstrumenten de luchthaven al heeft, maar vooral nog ontbeert, om als gewoon bedrijf te kunnen functioneren. Er is dringend behoefte aan een inventarisatie van de benodigde 'gewone' instrumenten. Daarbij hoort ook eigen beleidsvrijheid om het soort vliegtuigen dat Schiphol aandoet te selecteren. Niet alleen selecteren van charters versus lijndiensten (een bedrijfseconomische afweging waar politici buitengewoon veel verstand van menen te hebben), maar natuurlijk ook van de schoonst mogelijke toestellen. Want als de luchthaven transparante milieunormen moet gaan naleven, en bij overschrijding niet een mager gedoogbriefje van de minister krijgt maar een vette boete van de rechter, dan moet er voor Schiphol wel wat door te berekenen zijn.

De milieunormen moeten transparant zijn, en bovendien efficiënte bedrijfsvoering stimuleren in plaats van hinderen. Dus normen die niet de irrelevante grootheden rantsoeneren (aantallen vluchten en passagiers), maar de relevante variabelen (emissies, geluid). Binnen die normen kan de luchthaven dan groeien wat ze wil. Gelukkig lijkt het beleid deze richting op te gaan. Als de beleidsmaker slim is, wordt daarbij gebruik gemaakt van een onderdeel uit de moderne reguleringstheorie: 'prikkelregulering' (in plaats van centrale planning). In het geval van emissies wordt dan een quotum vastgesteld, vergezeld van de aanname dat net als elders ook in de luchtvaart technologische vooruitgang plaats vindt. Daarbij is een technologische groei van 3% per jaar aannemelijk. Daarvan eigent de overheid zich per decreet 1% toe, in de vorm van een jaarlijks vermindering van emissies met dat percentage. Voor het resterende ontvangt de luchthavendirectie de beste wensen van de minister: "Veel plezier met de technologische vooruitgang. Ik wens u een schone groei. Was getekend: de minister van Verkeer en Waterstaat." Transparanter kan niet.

Zou Cerfontaine dat nu echt leuk vinden, Schiphol als 'gewoon' bedrijf?

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 PvdA Taakgroep luchtvaart, De toekomst van de grote luchtvaart in Nederland, 23 oktober 1998.

2 De PvdA-taakgroep krabbelt hier terug: de infrastructuur moet eigendom van de overheid zijn; wel kan de exploitatie geprivatiseerd worden